

# Jerzy Szumski

---

## Kontrowersje wokół wysokości tzw. progów nietrzeźwości w projektach kodyfikacji karnej

---

Palestra 38/9-10(441-442), 45-53

---

1994

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

---

---

Jerzy Szumski

## Kontrowersje wokół wysokości tzw. progów nietrzeźwości w projektach kodyfikacji karnej

Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że proponowane uregulowanie wymienionej w tytule problematyki, obok kary śmierci i aborcji, będzie z pewnością budzić największe zainteresowanie opinii publicznej.

W toczącej się obecnie dyskusji nad projektami kodyfikacji kwestia ta była już przedmiotem wypowiedzi kilku przedstawicieli doktryny. Wydaje się jednak, że warto przypomnieć przytaczane dotychczas argumenty i ustosunkować się do nich, tym bardziej że poszczególni autorzy ograniczali się do uzasadniania swojego stanowiska, nie zajmując się z reguły prezentacją odmiennych zapatrywań i polemiką z nimi. Przypomnijmy zatem, że w projekcie k.k. proponuje się podwyższenie dolnego progu zawartości alkoholu konstytuującego „stan nietrzeźwości” z 0,5 do 0,8 promille, która to granica została uznana za „kryterium zbliżone do standardów europejskich”. Jednocześnie podwyższenie owego progu łączy się z ponowną kryminalizacją prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości. Z kolei propozycja projektu k.w. zmierza do podwyższenia zawartości alkoholu określającej „stan pod wpływem alkoholu” z 0,2 do 0,4 promille. W uzasadnieniu tego rozwiązania podkreślono, iż „obowiązujące ustawodawstwo wymaga praktycznie cał-

kowitej abstynencji od uczestników ruchu drogowego”, podczas gdy wymaganie to „nie wydaje się życiowe”, a także, że „przytłaczająca większość państw europejskich przewiduje karalność w razie istotniejszego stężenia alkoholu w organizmie”, wobec czego postulat projektu stanowić ma „rozsądne rozwiązanie godzące potrzeby bezpieczeństwa w ruchu z potrzebami życia”.

Wolno sądzić, iż powoływanie się w uzasadnieniach obu projektów na obce wzory ma na celu podkreślenie surowości naszego prawa. Wiadomo bowiem, że oprócz państw zwanych dawniej socjalistycznymi, których ustawodawstwa charakteryzowała nader rygorystyczna ocena intoksykacji alkoholowej uczestników ruchu drogowego, większość krajów europejskich ustaliła próg nietrzeźwości na poziomie 0,8 promille, a tylko w pięciu z nich (Holandii, Grecji, Islandii, Finlandii i byłej Jugosławii) wynosi on 0,5 promille. Ponadto w kilku państwach, które przyjęły ów próg w wysokości 0,8 promille (Belgia, Francja, Portugalia, Hiszpania, Szwecja) przewiduje się także drugi niejako „kwalifikowany” limit stężenia alkoholu w granicach 1,2–1,5 promille związany z surowszą karalnością<sup>1</sup>.

Trzeba na wstępie zaznaczyć, że propozycja podwyższenia zawartości alko-

holu konstytuującej „stan nietrzeźwości” nie wywołuje w środowisku penalistów wątpliwości. Od dawna bowiem w dużej części doktryny i orzecznictwie SN reprezentowany był pogląd, iż zawartość ta została ustalona na zbyt niskim poziomie<sup>2</sup>. Natomiast postulat podwyższenia progu „stanu pod wpływem alkoholu” jest zupełnie nowy, co sprawiło, iż przeważającą część dalszych wywodów poświęcono omówieniu kontrowersji na ten właśnie temat.

Przeciwnicy tej ostatniej propozycji powołują się najczęściej na rosnące w Polsce zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jako że w świetle danych statystycznych wzrasta liczba ukaranych za prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu oraz utrzymuje się wysoki udział wypadków powodowanych przez nietrzeźwych kierowców, który od dawna zresztą kształtuje się na wyższym niż w innych krajach poziomie. Dodają oni, iż na pogorszenie tego stanu wpływają nadto zdecydowanie gorsze niż w wielu państwach europejskich warunki jazdy na polskich drogach. Chodzi tu zwłaszcza o znikomą liczbę autostrad, dwupoziomowych dróg i skrzyżowań, a także złe nawierzchnie dróg. Czynniki te, z reguły pomijane w porównaniach międzynarodowych dotyczących rozwiązań prawnych, winny zdaniem krytyków, skłaniać do bardziej rygorystycznego traktowania u nas nietrzeźwości w komunikacji<sup>3</sup>. Z wymienionym uzasadnieniem nie tylko nie sposób polemizować, ale można by uzupełnić je nadto o zły stan techniczny pojazdów poruszających się po naszych drogach oraz o niższe zapewne umiejętności kierowców.

Zwraca się także uwagę, że rozwiąza-

nie proponowane w k.w. godziłoby w obowiązującą w naszym społeczeństwie normę obyczajową: „kto jedzie, nie pije”, a liberalizacja w tej materii może zostać odczytana przez niektórych jako swoista zachęta do picia. W konsekwencji mogłoby to doprowadzić do utrwalenia się praktyki pozwalającej na różnego rodzaju spekulacje dotyczące ilości alkoholu, który można bezkarnie wypić, i czasu jego spalania przez organizm, podczas gdy dokonywanie takich wyliczeń nie jest możliwe, gdyż trzeba tu zawsze uwzględnić tzw. czynniki indywidualne<sup>4</sup>. Niektórzy wskazują tu, iż odejście od zasady abstynencji utrudni potencjalnym kierowcom usprawiedliwienie się w towarzystwie, iż nie mogą pić, ponieważ zamierzają prowadzić pojazd<sup>5</sup>. Wypowiedzi te zawierają oczywiście sporo racji, chociaż można wyrazić wątpliwość, czy prawo karne jest najbardziej stosownym instrumentem kształtowania norm obyczajowych w przedmiocie wzorów konsumpcji alkoholu. Wydaje się także, iż znakomita większość ludzi, nie zasiadających „po kieliszku” za kierownicę, postępuje tak z wewnętrznego przekonania moralnego lub obawy przed spowodowaniem wypadku, a nie ze strachu przed karą, a stąd nie jest pewne, że obniżenie dopuszczalnej zawartości alkoholu wpłynie na zmianę ich motywacji i zachowań.

Jako kolejny argument powołuje się egzystujący u nas wybitnie niekorzystny model konsumpcji alkoholu, polegający na jednorazowym wypijaniu dużych ilości mocnych trunków (wódek), który również pozostaje we współzależności ze stanem bezpieczeństwa na drogach<sup>6</sup>. Tego rodzaju motywacja nie jest już w pełni przekonująca, gdyż potwier-

dza raczej fakt (o którym dalej), iż prze-ważająca liczba uczestników ruchu, hoł-dująca takiemu modelowi picia, znajduje się w stanie poważnej intoksykacji, pod-czas gdy postulat projektu k.w. dotyczyć ma kierowców pijących umiarkowanie. Powoływany autor zwraca uwagę dalej, iż w krajach EWG prowadzi się kam-panię pod hasłem „wskaźnik bezpieczny, to wskaźnik zero”. Otóż nie wątpię, że takie kampanie mogą prowadzić róż-ne społeczne stowarzyszenia abstynenc-kie lub trzeźwościcowe, natomiast nie czynią tego międzynarodowe gremia specjalistów lub polityków, chociaż trze-ba przyznać, iż dążą one jednak do pewnego obniżenia progu nietrzeźwości. O ile bowiem w 1973 r. Rada Europy zaleciła przyjęcie 0,8 promille jako dol-nego progu odpowiedzialności kierują-cego pojazdem, to w kilka lat później eksperci Światowej Organizacji Zdrowia rekomendowali jego obniżenie do 0,5 promille. Ostatnio natomiast Parlament Europejski zaaprobował wstępną propo-zycję, aby od 1991 r. w krajach EWG wprowadzono jednolitą granicę – 0,5 promille<sup>7</sup>.

Rzecz w tym jednak, że poszczególne ustawodawstwa nie wykazują w zasadzie gotowości do respektowania tych zale-ceń. Charakterystycznym przykładem mogą być tu Niemcy, w których po zjednoczeniu powstał problem ujednoli-cenia progu nietrzeźwości wynoszącego w byłej NRD 0,0 promille, a w RFN 0,8 promille. Po wielomiesięcznych dyskus-jach zdecydowano się jednak na utrzy-manie progu obowiązującego w daw-nych Niemczech Zachodnich. W toczą-cej się u nas debacie zaakcentowano, iż przyczyną tej decyzji był nacisk lobby przemysłu napojów alkoholowych, właś-

cicielei barów, warsztatów reperacyjnych oraz przedsiębiorstw trudniących się ściąganiem wraków po wypadkach<sup>8</sup>. Nie wykluczając takiej ewentualności, godzi się jednak przypomnieć, że stanowisko nauki niemieckiej nie było bynajmniej jednoznaczne w przedmiocie potrzeby obniżenia dopuszczalnego w RFN progu stężenia alkoholu<sup>9</sup>. Przykładem idącym w przeciwnym kierunku może być Szwecja, w której z kolei pod naciskiem organizacji abstynenckich obniżono w 1990 r. próg nietrzeźwości do 0,2 promille (pozostawiając dla poważniej-szych przypadków istniejący od lat próg w wysokości 0,8 promille). Zmiana ta została jednak przeprowadzona pomimo negatywnej opinii ministra sprawiedli-wości oraz parlamentarnej komisji wy-miaru sprawiedliwości, wywołując wiele kontrowersji w środowisku naukowym, a specjaliści angielscy wyrazili wątpli-wości co do jej ewentualnej efektyw-ności<sup>10</sup>. Wątpliwości te potwierdziły naj-nowsze badania szwedzkie przeprowa-dzone w 1991 r. metodą tzw. *self-report*, polegającą na zapytywaniu kierowców, czy zdarzyło im się konsumować alko-hol przed jazdą. Wyniki porównano z ustaleniami analogicznych badań z 1987 r. Wykazały one, że odsetek osób deklarujących zupełną trzeźwość w trak-cie prowadzenia pojazdu spadł po nowel-izacji z 69 do 65 procent, natomiast wzrósł udział osób przyznających się do wypicia jednej szklanki wina z 23 do 27 procent, nie zmienił się natomiast od-setek przyznających się do wypicia trzech szklanek wina wynoszący 8 pro-cent. Interpretując te wyniki uznano, iż obniżenie progu nietrzeźwości nie miało żadnego wpływu na ilości alkoholu kon-sumowane przez kierowców, a inne ba-

dania dowiodły, że ubocznym, negatywnym skutkiem omawianego zabiegu le-gislacyjnego, było zmniejszenie się w ocenie badanych zarówno prawdopodobieństwa ukarania, jak i spowodowania wypadku<sup>11</sup>.

Abstrahując od nacisków lobby przemysłu alkoholowego oraz organizacji abstynenckich, powstaje pytanie o przyczyny niechętnego stosunku większości przedstawicieli nauki do obniżania karalnych progów nietrzeźwości. Odpowiedzi na nie szukać możemy m.in. w znanym opracowaniu, którego autor, analizując wyniki różnych badań, konstatuje, iż „wydaje się nie być naukowego usprawiedliwienia dla obniżania progu nietrzeźwości poniżej 0,5 promille, jako że dopiero od tego stężenia wzrasta prawdopodobieństwo spowodowania wypadku, podczas gdy ze strony osób, u których zawartość alkoholu wynosi 0,4 promille i mniej, prawdopodobieństwo to nie jest większe niż u kierowców, którzy nie pili w ogóle”. Dalej wywodzi on, że zachowanie realizmu kontroli społecznej wymaga kryminalizowania jedynie poważnych, nieodpowiedzialnych czynów, budzących sprzeciw opinii publicznej. Stąd też, jeżeli próg nietrzeźwości jest ustalony na zbyt niskim poziomie, zachowanie wielu ludzi pijących tak małe ilości alkoholu, że nie osłabia to ich zdolności do prowadzenia pojazdów, niepotrzebnie obwarowane są sankcją karną. Kryminalizowanie bowiem rutynowych, społecznie akceptowanych zachowań stwarza ryzyko marginalizacji dużej części społeczeństwa, uniemożliwiając szybkie i stanowcze karanie prawdziwie niebezpiecznych kierowców<sup>12</sup>. Podobny sposób rozumowania zdaje się prezentować jeden z polskich autorów. Stwierdza on mianowicie, iż zbyt daleko

idące ograniczenia powodują karanie wielu osób nie przedstawiających niebezpieczeństwa na drodze, natomiast wypadki, gdy przekroczenie normy fizjologicznej jest nieznaczne, nie spotykają się z potępieniem otoczenia, co sprzyja wytworzeniu się atmosfery pobłażliwości dla naruszających zakaz<sup>13</sup>. Jakkolwiek przedstawione zapatrywanie uznac można za reprezentatywne dla dużej części środowiska penalistów, trzeba pamiętać, że istnieje także grupa teoretyków stojąca na stanowisku, iż nawet najmniejsze dawki alkoholu osłabiają psychomotorykę kierowców, a w związku z tym dopatrująca się potrzeby ich represjonowania<sup>14</sup>.

Co się tyczy zaś stopnia dezaprobaty dla nieznacznie tylko zintoksykowanych sprawców czynu polegającego na bezwypadkowym prowadzeniu pojazdu, to należy zaznaczyć, że w niektórych krajach (np. Anglii, Francji, Holandii czy Stanach Zjednoczonych) osoby takie nie spotykają się z większym potępieniem<sup>15</sup>. W badaniach angielskich charakterystyczne było to, że respondenci nie wyrażający takiej dezaprobaty wychodzili z założenia, iż „skoro tak wiele osób dopuszcza się tego czynu, to znaczy, że nie jest on zbyt naganny”<sup>16</sup>. Wiadomo zaś, że sytuacja, gdy podwyższenie progu nietrzeźwości nie znajduje społecznej akceptacji, wywołuje nierzadko negatywne skutki w sferze polityki karnej. W efekcie bowiem często wówczas następuje w praktyce ograniczenie ścigania, wzrost uniewinnień, a zwłaszcza łagodzenie kar, ponieważ stosujący prawo starają się obejść nadmiernie rygorystyczne przepisy<sup>17</sup>.

W Polsce sprawa oceny analizowanego czynu przez opinię publiczną nie była nigdy przedmiotem badań. Niemniej

można przypuszczać, że społeczeństwo nasze jest tolerancyjne wobec sprawców bezwypadkowej jazdy po konsumpcji alkoholu, gdyż potocznie uważa się, że w takich przypadkach po prostu „nic się nie stało”. Wydaje się, że ocena ta jest podzielona również przez orzekających w kolegiach. Świadczyć o tym może postępujące ostatnio łagodzenie polityki represyjnej w sprawach o prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu (art. 87 k.w.). Przejawia się ono coraz częstszym rezygnowaniem ze stosowania obligatoryjnej kary zakazu prowadzenia pojazdów (w 1990 r. dotyczyło to 0,7 procent ogółu ukaranych, a w 1993 r. już 3,1 procent, oraz także coraz częstszym odstępowaniem z mocy art. 39 k.w. od wymierzenia jakiegokolwiek kary (w latach 1990–1993 miało to kolejno miejsce w odniesieniu do 187, 673, 1059 i 1458 sprawców). Warto dodać, że liberalizm cechować musi również sędziów sprawujących kontrolę instancyjną nad orzecznictwem kolegiów, skoro „większość odwołań w sprawach o wykroczenia drogowe jest uwzględniana poprzez łagodzenie dodatkowych kar zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych”<sup>18</sup>.

Wreszcie inny, z krytycznie nastawionych autorów, wskazuje na negatywne skutki proponowanych w obu projektach zmian w postaci wzrostu bezkarności i złagodzenia odpowiedzialności. Opierając się na wynikach badań dotyczących spożycia alkoholu w Polsce, dokonał on oszacowania, zgodnie z którym ok. 500–600 tys. osób dziennie ma we krwi stężenie alkoholu w granicach 0,2–0,4 promille, a u dalszych 320–350 tys. zawartość ta waha się pomiędzy 0,5–1,5 promille. Gdyby zatem oba projekty stały się obowiązującym prawem,

osoby prowadzące pojazdy zaliczone do pierwszej z wymienionych grup korzystałyby z całkowitej bezkarności, natomiast część osób z drugiej grupy odpowiadałaby jedynie za wykroczenie. Liberalizacja ta byłaby zresztą jeszcze większa, gdyż przedstawione oszacowanie bazowało na wynikach badań z 1985 r., a od tego czasu mamy do czynienia z poważnym nasileniem konsumpcji alkoholu i poważnym wzrostem liczby pojazdów<sup>19</sup>. Nie kwestionując poprawności tego wyliczenia trzeba zauważyć, że powołany autor nie jest w pełni konsekwentny. Z jednej bowiem strony trafnie prognozuje spodziewany wzrost bezkarności, z drugiej zaś informuje o olbrzymich rozmiarach zjawiska nietrzeźwości za kierownicą na świecie. Podaje mianowicie, że np. w USA i Holandii 11–12 procent kierowców będących w ruchu, to osoby pozostające pod mniejszym lub większym wpływem alkoholu<sup>20</sup>. Niekonsekwencja polega zaś na tym, iż danych tych nie konfrontuje on z rozmiarami faktycznej bezkarności. Tymczasem w Stanach Zjednoczonych szacuje się, że prawdopodobieństwo zatrzymania nietrzeźwego kierowcy wynosi 1 : 2000<sup>21</sup>, natomiast w Holandii badania wykazały, iż na 2971 osób przyznających się do jazdy po konsumpcji alkoholu zaledwie 3 zostały następnie ujawnione przez policję<sup>22</sup>. Wykrywalność tego rodzaju sprawców jest również znikoma w innych krajach, np. w Norwegii prawdopodobieństwo zatrzymania kształtuje się na poziomie 1 : 2000<sup>23</sup>, a w RFN ujawnia się nie więcej niż 2 procent ogółu nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego<sup>24</sup>. Nie mam najmniejszych wątpliwości, że fakty te są znane również autorowi komentowanej

wypowiedzi, cieszącemu się zasłużoną renomą wybitnego specjalisty w zakresie kryminologicznych problemów przestępczości drogowej.

Problem sprowadza się zatem do paradoksalnej konkluzji, zgodnie z którą obniżanie progu nietrzeźwości prowadzi właśnie do powiększenia rozmiarów bezkarności. Kwestia ta jest szczególnie akcentowana w piśmiennictwie światowym. Między innymi w głośnym brytyjskim raporcie (*Blennerhasset Committee*) podkreśla się, że „nie jest korzystne rozszerzanie kategorii potencjalnych przestępców w sytuacji, gdy jesteśmy pewni, iż wielu z nich uniknie odpowiedzialności”. Nawiązuje się tu do wskazanej już problematyki „ciemnej liczby”, jako że w przypadku, gdy prawdopodobieństwo schwytania sprawcy jest minimalne, zwłaszcza gdy stopień jego intoksykacji nie jest znaczny, nie naruszył on żadnych przepisów drogowych, a jego jazda nie wzbudza podejrzeń, że pił alkohol, obniżanie progu nietrzeźwości musi prowadzić do wzrostu poczucia bezkarności<sup>25</sup>. Dlatego też gwoli zmniejszenia tego poczucia przyjmuje się powszechnie, że jedyną alternatywą jest wzmożenie aktywności policji celem rozszerzenia zakresu ścigania poprzez zwiększenie ryzyka zatrzymania<sup>26</sup>.

Przejdźmy obecnie do sytuacji w Polsce. Otóż według oszacowań policji zatrzymuje się u nas jednego na dwustu kierowców, którzy konsumowali wcześniej alkohol, tj. 0,5 procent ogółu zintoksykowanych uczestników ruchu drogowego<sup>27</sup>. Oznacza to, iż ryzyko zatrzymania jest minimalne, z czym łączy się dość rozpowszechnione niestety przeświadczenie o skorumpowaniu policjan-

tów. Zdecydowanie ograniczony zakres ścigania nie może dziwić z uwagi na znane trudności kadrowe policji (a przypuszczalnie także brak wyposażenia w odpowiednią ilość elektronicznych urządzeń do kontroli trzeźwości), co uwarunkowane jest fatalnym stanem budżetu państwa. Wystarczy wskazać, że według standardów przyjętych w krajach europejskich w Polsce powinno być 126 tys. funkcjonariuszy, podczas gdy w bieżącym roku przyznano z budżetu zaledwie 99 tys. etatów<sup>28</sup>, z czego zapewne jakąś część stanowią etaty administracyjne. Informacji o liczbie policjantów drogowych próżno szukać w statystykach, a jak podaje prasa – Biuro Ruchu Drogowego wstydzi się, że ma tak mało funkcjonariuszy uznając, iż ujawnienie liczby policjantów drogowych „jeszcze bardziej mogłoby rozzuchwalić naszych kierowców”<sup>29</sup>. Jak wiadomo, w dotychczasowej wieloletniej praktyce, w myśl zaleceń prewencji ogólnej utożsamianej z odstraszeniem, niedostatek ścigania rekompensowano zaostrzeniem surowości kar<sup>30</sup>. Uwzględniając sprzeczności dotyczące obniżenia progów nietrzeźwości, trudno oprzeć się wrażeniu, że również ich autorzy oczekują, iż garstka nieznacznie zintoksykowanych kierowców, których udało się ujawnić i ukarać, miałyby służyć swoim przykładem odstraszeniu wielkiej masy amatorów jazdy po konsumpcji niewielkich dawek alkoholu. Tymczasem nie mogąc z przyczyn finansowych oczekiwać w dającej się bliżej określić przyszłości poprawy w sferze ścigania i mając równocześnie w perspektywie powiększanie się globalnego spożycia alkoholu oraz rozwój motoryzacji, możemy być pewni, że utrzymanie niskich progów zawartości alkoholu mu-

si pogłębić istniejące dziś olbrzymie poczucie bezkarności.

Na zakończenie trzeba odwołać się do argumentu, z którym najtrudniej polemizować. Otóż w naszym piśmiennictwie od dawna wskazywano, że podwyższenie analizowanych progów nie wiąże się z poważniejszym niebezpieczeństwem, ponieważ w praktyce zatrzymuje się z reguły kierowców mających bardzo wysokie stężenie alkoholu<sup>31</sup>. Potwierdzają to wyniki badań, z których wynika, że wśród ponoszących odpowiedzialność przeszło 80 procent sprawców miało we krwi powyżej 1 promille alkoholu, a kilka zaledwie procent – 0,5 promille<sup>32</sup>. Nie wiemy natomiast, jaki był udział osób, u których stężenie owo nie przekraczało 0,4 promille, chociaż wolno sądzić, iż niezmiennie stanowią one znikomą część odpowiadających przed kolegiami, za czym może przemawiać również wypowiedź szefa Biura Ruchu Drogowego „o dominacji wśród zatrzymanych kierujących wysokich stężeń alkoholu, tj. powyżej 1 do 2 promille”<sup>33</sup>.

Mając świadomość złożoności omawianej problematyki, chciałbym w konkluzji opowiedzieć się za proponowanymi w obu kodeksach rozwiązaniami, gdyż nie są one bynajmniej przesadnie liberalne, a po ich ewentualnym wprowadzeniu w życie i tak pozostaniemy

w grupie najbardziej rygorystycznych ustawodawstw w Europie. Niemniej próba przybliżenia naszego prawa do unormowań obcych zasługuje na aprobatę z uwagi na coraz większą liczbę zmotoryzowanych cudzoziemców odwiedzających nasz kraj. Uważam także, iż należy zachować dużą ostrożność w tworzeniu prawa, o którym z góry wiadomo, że ma znikomą szansę na realizację w praktyce, ponieważ narusza to jego autorytet. Podzielam bowiem pogląd nestora polskich penalistów, zgodnie z którym „nie ma gorszej rzeczy wychowawczej, jak demonstrowanie społeczeństwu *ad oculos*, że można łamać przepis i nie być za to karanym, bo to podważa całą praworządność”<sup>34</sup>. Dla moich zapatrywań nie mniej istotne jest również i to, że w latach dziewięćdziesiątych daje się zaobserwować niespotykana dotąd liberalizacja kontroli nad spożyciem alkoholu, która tworzy sprzyjające warunki do wzrostu jego konsumpcji. W tej sytuacji utrzymanie dotychczasowych restrykcyjnych rozwiązań prawnych w miejsce racjonalnej polityki społecznej byłoby nawrotem do niechlubnych tradycji polityki legislacyjnej PRL polegającej na nadużywaniu instrumentów prawnokarnych i traktowaniu ich jako panaceum na rozwiązywanie różnego rodzaju problemów socjalnych.

## Przypisy:

<sup>1</sup> J. Kochanowski: *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Biblioteka Palestry” Warszawa 1990, s. 99–100.

<sup>2</sup> Por. prace powołane przez J. Szumskiego: *Prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu*. (Ewolucja ustawodawstwa oraz polityki karnej), „Studia Prawnicze” 1989, nr 4, s. 57–58.

<sup>3</sup> R. A. Stefański, W. Grzeszczyk, B. Kurzępa w dyskusji redakcyjnej nad projektem zmian w prawie o wykroczeniach, „Problemy Praworządności” 1991, dodatek specjalny do nr 6, s. 27–30; R. A. Stefański:



Czy takie progi stanów związanych ze spożyciem alkoholu, „Problemy Alkoholizmu” 1992, nr 7, s. 9–10; A. Gaberle: *W sprawie zmian wysokości tzw. progów nietrzeźwości w projektach kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń* (w:) *Alkohol. Zagadnienia toksykologiczne i prawne*, Kraków 1993, s. 38–40; M. Papąta: *Stanowisko Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji* (w cyt. pracy *Alkohol...*, s. 45 i n.).

<sup>4</sup> Z. Gostyński w powołanej w poprzednim przypisie dyskusji w „Problemach Praworządności”, s. 30; R. A. Stefański: *Czy takie progi...*, s. 10.

<sup>5</sup> A. Gubiński: *O projektach reformy prawa wykroczeń*, „Państwo i Prawo” 1992, nr 11, s. 22.

<sup>6</sup> R. A. Stefański: *Czy takie progi...*, s. 9.

<sup>7</sup> J. Szumski: *Liberalizować czy nie liberalizować*, „Problemy Alkoholizmu” 1992, nr 11, s. 3–4.

<sup>8</sup> J. Markiewicz: *Uwagi biegłego toksykologa w sprawie ustalania stanu nietrzeźwości* (w:) *Alkohol...*, s. 23.

<sup>9</sup> Por. M. Borghoff, M. Mozgawa: *Jaki próg nietrzeźwości będzie obowiązywał w Zjednoczonych Niemczech*, „Problemy Alkoholizmu” 1992, nr 11, s. 5 i n. oraz powołane tam piśmiennictwo.

<sup>10</sup> J. Haverd: *Sweden Lowers Blood Alcohol Limit for Drivers*, „British Medical Journal” 1990, vol. 300, s. 1482.

<sup>11</sup> L. Alberg: *Behaviors and Opinions of Swedish Driver Befor and After the 0,02% Legal BAC Limit of 1990* (w:) *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Köln 1993, s. 1267–1269.

<sup>12</sup> J. B. Jacobs: *The Law and Criminology of Drunk Driving*, „Crime and Justice. A Review of Research”, 1988, vol. 10, s. 187–188.

<sup>13</sup> A. Gubiński: *O projektach...*, s. 21.

<sup>14</sup> Por. zwłaszcza H. P. Krüger: *Effects of Low Alcohol Dosages*. A Review of the Literature w pracy zbiorowej i powołanej w przyp. 11, s. 763 i n.; A. Gaberle: *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 81 i n. oraz podane tam piśmiennictwo.

<sup>15</sup> D. Riley: *Drinking Drivers – the Limit to Deterrence*, „The Howard Journal” 1985, vol. 25, nr 4, s. 348–349; R. Bańkowicz: „Beaujolais” na drodze, „Służba Zdrowia” 1979, nr 20, s. 9; D.W. Steinhuis: *Drinking and Driving*, The Hague 1983, s. 4–6; S. Olson: *Alcohol in America. Taking Action to Prevent Abuse*, Washington 1985, s. 38–39.

<sup>16</sup> D. Riley: j.w., s. 248.

<sup>17</sup> J. Volpe: *Alcohol and Public Safety* (w:) *Alcoholism and Related Problems: An Overview* (red. L. J. West), New Jersey 1984, s. 119 i n.

<sup>18</sup> R.J. Baj: *Mała Temida na rozdrożu*, „Rzeczpospolita” 1992, nr 23.

<sup>19</sup> A. Gaberle: *W sprawie zmian...*, s. 35–37.

<sup>20</sup> J.w. s. 38.

<sup>21</sup> R.K. Jones, K.B. Joscelyn: *Alcohol and Highway Safety. A Review of the State of Knowledge*, Highway Safety Research Institute, 1978, s. 53.

<sup>22</sup> W. Buikhuisen: *Criminological and Psychological Aspects of Drunken Driving*, Stockholm 1969, s. 9.

<sup>23</sup> J. Andenaes: *Drinking and Driving Laws in Scandinavia*, „Scandinavian Studies in Law” 1984, s. 20.

<sup>24</sup> G. Kroj: *Drinking-and-Driving Laws in the Federal Republic of Germany and the Netherlands* (w:) *Social Control of the Drinking Driver* (red. M. Laurence, J. Snortum, F.E. Zimring), Chicago–London 1982, s. 82.

<sup>25</sup> *Drinking and Driving*. Report of the Departmental Committee, Her Majesty’s Stationary Office, London 1976, s. 202.

<sup>26</sup> Por. zwłaszcza I. Antilla: *The Scope of Crime Control and an Assessment of Different Approches in Traffic Criminality* (w:) *Penal and Penitentiary Aspects of Road Traffic*, Rotterdam 1977, s. 43 i n. oraz także A. Rutten: *The Penal System and Road Traffic*, s. 76 i n.; D. Riley: *Drinking Drivers...*, s. 253.

<sup>27</sup> L. Ramlau: *Balonik prawdę powie*. „Gazeta Wyborcza” 1991, nr 193.

<sup>28</sup> E. Cierlica: *Policji portret własny*, „Prawo i Życie” 1994, nr 14.

<sup>29</sup> M. Henzler: *Danina krwi*, „Polityka” 1991, nr 42.

<sup>30</sup> A. Gaberle: *Wypadki...*, s. 266.

- <sup>31</sup> A. Gubiński: *Sprawa odpowiedzialności...*, s. 13.
- <sup>32</sup> Wykaz tych badań powołuje J. Szumski: *Prowadzenie...*, s. 58–59.
- <sup>33</sup> M. Papińska: *Stanowisko Biura...*, s. 47.
- <sup>34</sup> W. Wolter: *Niektóre problemy prawa karnego*, „Nowe Prawo” 1957, nr 2, s. 13.