

Problem nietrzeźwych sprawców przestępstw komunikacyjnych

Przestępczość komunikacyjną charakteryzuje wiele cech specyficznych, w szczególności znaczny odsetek spraw, których geneza wiązała się z czynnikiem ludzkim – błędem w ocenie własnych umiejętności albo nieprawidłowym postrzeganiem sytuacji faktycznej². Szczególny charakter wspomnianej przestępczości odróżnia ją od typowej przestępczości kryminalnej, w rezultacie stawia wymóg poszukiwania innych skutecznych metod jej zwalczania i zapobiegania. W piśmiennictwie podkreśla się, iż represji karnej w dziedzinie przestępstw drogowych nie należy postrzegać jako zasadniczego środka walki z tymi negatywnymi zjawiskami. Przestępstwa drogowe są popełniane często nieumyślnie lub na granicy winy nieumyślnej. W przypadku zaś wypadku drogowego sprawca uczestniczący w nim ponosi najczęstszą straty materialne, a jego życie lub zdrowie bywa poważnie zagrożone³. Sprawcą przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji może stać się każdy, kto uczestniczy w ruchu komunikacyjnym. W oparciu o tradycyjne pojęcia prawa i etyki nie jest to zatem „przestępca”, ale niejednokrotnie praworządny, solidny obywatel⁴, w którego życiu zaistniał niechlubny epizod związany z naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu zakwalifikowanym przez kodeks karny jako przestępstwo.

Współcześnie przestępczość komunikacyjna stanowi wciąż poważnej rangi problem wykazujący ścisły związek z gwałtownym rozwojem motoryzacyjnym. Obecnie większość społeczeństwa posiada własny samochód, który pozwala na szybkie i wygodne przemieszczanie się nawet na znaczne odległości. A. Gaberle zauważa jednak, iż „wynalazek ten, który przeorał współczesną cywilizację, stając się jej symbolem, ma janusowe oblicze: otworzył człowiekowi nowe możliwości i perspektywy rozwoju, lecz jednocześnie zagraża środowisku naturalnemu i pochłania wiele ofiar (dotychczas więcej niż niejedna wojna)”⁵.

1 Uniwersytet w Białymstoku.

2 Por. K. Łucarz, *Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów*, [w:] L. Bogunia (red.), *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, t. VII, Wrocław 2001, s. 12.

3 K. Buchała, *Z zagadnień sądowego wymiaru kary za przestępstwa drogowe*, „Nowe Prawo” 1968, nr 5, s. 729.

4 T. Cyprian, *Problem kary za przestępstwa drogowe*, „Państwo i Prawo” 1962, nr 4, s. 624; T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 139-140.

5 A. Gaberle, *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 5.

Każdy z rządów usiłował znaleźć receptę na uzdrowienie niekorzystnej sytuacji na polskich drogach, co zwykle wiązało się z wprowadzaniem coraz surowszych regulacji w zakresie środków reakcji na popełnione przestępstwo komunikacyjne. Należy zwrócić uwagę, iż kodeks karny z 1997 roku odrzucił dominujące w powojennym prawie karnym założenie, w świetle którego efektywność zwalczania przestępczości jest uzależniona zasadniczo od stopnia surowości represji karnej⁶. Ustawodawca w pierwotnym brzmieniu kodeksu karnego skoncentrował się na odejściu od nadmiernie represyjnej, nieuzasadnionej racjonalnie polityki kryminalnej, która jak dowiedziono, nie przyczynia się do większego bezpieczeństwa dóbr prawnie chronionych⁷. Wprowadzone zmiany w odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych oraz wciąż pojawiające się propozycje nowelizacji, zmierzające do surowszego ich traktowania, stoją w sprzeczności z podstawowymi założeniami polityczno-kryminalnymi kodeksu karnego z 1997 roku. Represyjność rozwiązań prawno-karnych, w której politycy upatrują panaceum na wszelkie zło występujące w środowisku drogowym, zawodzi w zetknięciu z przestępczością komunikacyjną, gdyż pomimo surowych przepisów nadal na polskich drogach giną ludzie.

Czynnikiem podnoszącym w znacznym stopniu ryzyko niebezpiecznych zdarzeń w komunikacji jest spożyty alkohol bądź inny środek mogący wywołać stan odurzenia. Właśnie nietrzeźwi sprawcy przestępstw komunikacyjnych stanowią przede wszystkim obiekt zainteresowania ustawodawcy oraz motyw przewodni większości nowelizacji. Pierwszy krok w stronę surowszego traktowania tej grupy sprawców stanowiła ustawa nowelizacyjna z dnia 14 kwietnia 2000 roku⁸. W uzasadnieniu ustawy wskazano, że celem jej wprowadzenia ma być „skuteczniejsze niż dotąd zwalczanie plagi społecznej, jaką jest prowadzenie pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców, kończące się bardzo często wypadkami komunikacyjnymi, w których tracą życie i zdrowie tysiące osób”⁹. Ustawa z 2000 roku ustanowiła zmiany, które były odpowiedzią na dużą liczbę przestępstw drogowych popełnianych w stanie nietrzeźwości i miały spełniać przede wszystkim funkcje ogólnoprewencyjne¹⁰.

W polskim systemie środków reakcji prawno-karnych pojawił się na mocy nowelizacji z 2000 roku zakaz prowadzenia pojazdów w nieznanej dotychczas formule czasowej – orzekany „na zawsze”. Przepis art. 42 § 3 kk. przewidywał możliwość

-
- 6 Por. Z. Sienkiewicz, *O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej*, [w:] A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak (red.), *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara*, t. I, Toruń 2014, s. 263; K. Łucarz, *Nowa regulacja podmiotu...*, op. cit., s. 12.
- 7 A. Zoll, *Założenia polityki karnej w projekcie kodeksu karnego*, „Państwo i Prawo” 1994, nr 5, s. 11.
- 8 Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny (Dz.U. Nr 48, poz. 548).
- 9 Sejm RP III Kadencji, druk nr 1019.
- 10 A. Michalska-Warias, *Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych*, [w:] T. Bojarski, E. Skrętowicz (red.), *Nowe prawo karne po zmianach*, Lublin 2003, s. 31.

orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 lub w art. 174, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub art. 355 § 2, znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia. W art. 42 § 4 kk. natomiast określono tryb obligatoryjny orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie zaistnienia swoistej recydywy komunikacyjnej, polegającej na ponownym skazaniu osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w § 3.

Jednocześnie zmieniono brzmienie art. 84 § 2 kk. – przepisu zawierającego katalog przypadków, w których wykluczono możliwość skrócenia okresu wykonywania środka karnego. W art. 84 § 2 kk. obok § 2 pojawił się wówczas § 3 art. 42 kk., przy czym zabrakło w tym wyliczeniu § 4 wspomnianego przepisu, a więc najsurowszej z postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Słusznie podnosił W. Wróbel, że rozwiązanie takie ukazuje zwykłą nieudolność ustawodawcy, gdyż w oparciu o literalne brzmienie kodeksu karnego otwarto, zdawać by się mogło, furtkę do uznania za wykonany zakaz z art. 42 § 4 kk. po upływie bliżej nieokreślonego okresu¹¹. Ustawodawca zapomniał o sensownym wkomponowaniu zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na zawsze (art. 42 § 3 i 4 kk.) w całość regulacji kodeksu karnego.

Bez wątpienia nietrzeźwi kierowcy oznaczają dla bezpieczeństwa ruchu poważne zagrożenie, a dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów (jeśli jest przestrzegany) eliminuje na trwałe czynnik niebezpieczeństwa. W tym kontekście zakaz orzeczony na zawsze znajduje pewne uzasadnienie, aczkolwiek przesłanki orzekania tego środka karnego wzbudzają pewne wątpliwości interpretacyjne¹². Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze nigdy nie zostanie wykonany, zatem posiada *de facto* dożywotni wymiar. Wprowadzenie zakazu orzeczanego na zawsze oznacza, że pewna grupa sprawców przestępstw komunikacyjnych jest traktowana surowiej od osób, które dopuściły się poważnych zbrodni. Zgodnie z brzmieniem art. 107 § 6 kk., jeżeli został orzeczony środek karny, to zatarcie skazania nie może nastąpić przed jego wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania. Jedynym przypadkiem, gdy zatarcie skazania może nastąpić jeszcze za życia

11 W. Wróbel, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne*, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7, s. 61.

12 Por. m.in. Z. Sienkiewicz, *Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r.*, [w:] L. Bogunia (red.), *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, t. VII, Wrocław 2001, s. 41-50; A. Michalska-Warias, *Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych*, [w:] T. Bojarski, E. Skrętowicz (red.), *Nowe prawo karne po zmianach*, Lublin 2003, s. 31-40; W. Wróbel, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności...*, op. cit., s. 54-64; W. Wróbel, *Zaostrzenie odpowiedzialności karnej w zmianach prawa karnego*, „Jurysta” 2001, nr 5, s. 11-17 (przedruk); R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze*, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 7-8, s. 131-135; J. Zygmunt, *Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze*, „Zeszyty Prawnicze UKSW” 2007, z. 7.2, s. 205-229.

sprawcy, jest okoliczność darowania skazania w ramach tzw. prezydenckiego prawa łaski. Wspomniane uprawnienie głowy państwa ma jednak ograniczony, jednostkowy charakter, tym samym należy do wyjątków¹³. Zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze poprzez swój jawnie represyjny oddźwięk plasuje się na czołowym miejscu w systemie środków reakcji na popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Kolejne zmiany w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów wprowadzone ustawą z dnia 12 lutego 2010 roku¹⁴ jeszcze bardziej zaostrzyły represyjny charakter tego środka karnego¹⁵. Nowelizacja skupiła się na art. 42 § 3 kk., który od tej pory funkcjonuje jako środek względnie obligatoryjny, łagodzony ogólną klauzulą umożliwiającą odstąpienie od orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli zachodzi „wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnie okolicznościami”. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów mamy zatem aż trzy niezależne podstawy, które obligują sąd do orzeczenia zakazu – art. 42 § 2, 3 i 4 kk. W strukturze środków karnych zakaz prowadzenia pojazdów obecnie zajmuje znaczącą pozycję, przy czym dominują właśnie zakazy orzeczone w trybie obligatoryjnym¹⁶. Obligatoryjność zakazu prowadzenia pojazdów niekorzystnie wpływa na proces kształtowania tego środka karnego, gdyż wyłącza czynnik decyzyjny sądu, ogranicza indywidualizację, co w ostateczności skutkuje automatyzmem i schematyzmem w orzekaniu. Z drugiej jednak strony obowiązek zastosowania danego środka reakcji poprzez swoją nieuchronność wzmacnia jego oddziaływanie, zwłaszcza jeśli chodzi o prewencję ogólną¹⁷. Należy zwrócić uwagę, iż zakaz prowadzenia pojazdów jest najczęściej orzekany obok kar. Nie ulega wątpliwości, iż wymierzenie zakazu prowadzenia pojazdów obok kary (choćby z warunkowym zawieszeniem jej wykonania) wydatnie podnosi dolegliwość całego orzeczenia¹⁸.

Ustawa z 2000 roku zawierała jeszcze jedną istotną nowelizację, a mianowicie – wprowadziła nowy występki określony w art. 178a kk. Kryminalizacji poddano czyn polegający na prowadzeniu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (§ 1), za którego popełnienie przewidziano grzywnę, karę ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. Z kolei w § 2 ustanowiono występki polegający na prowadzeniu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania w analogicznych

13 Prezydenckie prawo łaski w świetle art. 139 Konstytucji RP stanowi indywidualną prerogatywę przysługującą Prezydentowi RP z racji sprawowanego urzędu. Ustawodawca nie przewidział zasadniczo żadnych ograniczeń w zakresie rodzajów przestępstw, w przypadku których głowa państwa polskiego może zastosować ulaskawienie, wyjątkiem są jedynie osoby skazane przez Trybunał Stanu.

14 Dz.U. z 2010 r. Nr 40, poz. 227.

15 Por. Z. Sienkiewicz, *O niektórych przejawach zaostżenia represji karnej...*, op. cit., s. 272-273.

16 Por. M. Melezini, *Środki karne jako instrument polityki kryminalnej*, Białystok 2013, s. 176-178.

17 R. A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów*, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 5, s. 6-7.

18 W. Zontek, *Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju – uwagi na marginesie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., III KK 437/06*, [w:] K. Stebza, W. Wróbel (red.), *Studia i analizy Sądu Najwyższego*, t. II, Warszawa 2008, s. 166.

stanach innego pojazdu, zagrożony sankcją w postaci grzywny, kary ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku. W wyniku przeprowadzenia zabiegu kryminalizacji czynu, polegającego na bezwypadkowym prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości, nastąpiły gwałtowne zmiany w strukturze przestępczości, gdyż począwszy od 2001 roku, doszło do „eksplozji” przestępstw drogowych.

W latach 1990-1998 przestępstwa drogowe stanowiły zaledwie 0,5% ogółu stwierdzonych przestępstw, zatem miały marginalne znaczenie. Dla porównania liczba ta zwiększyła się do 10,5% w latach 1999-2008. Wzrost przestępczości drogowej w statystykach policyjnych stanowił naturalną konsekwencję przeprowadzenia „zabiegu legislacyjnego” polegającego na wprowadzeniu art. 178a do kodeksu karnego¹⁹. Policja stała się dzięki ustawodawcy bardziej skuteczna, gdyż od 2000 roku występował systematyczny wzrost wskaźnika wykrywalności przestępstw, co w rezultacie oznaczało lepsze oceny działań podejmowanych przez Policję²⁰. Rzeczywiście istnieje zagrożenie przestępczością komunikacyjną, jednakże powoływany argument z danych statystycznych nie znajduje realnego uzasadnienia, gdyż tego rodzaju przestępczość z udziałem nietrzeźwych kierowców (z wyjątkiem występku z art. 178a kk.) utrzymuje się na względnie stałym poziomie. W ostatnich latach, tj. od 1999 roku nastąpił nawet spadek o ok. 30% wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu²¹.

Wprowadzenie występkę bezwypadkowego prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 kk.) nie wzbudziło zbyt wielu kontrowersji, gdyż czyn ten niewątpliwie znacząco wpływa na obniżenie bezpieczeństwa ruchu. Inaczej rzecz się miała z czynem, polegającym na prowadzeniu w tych stanach innego pojazdu niż mechaniczny. Stypizowanie w art. 178a § 2 kk. przestępstwa prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny przez sprawcę w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego okazało się ze strony ustawodawcy błędem, który został naprawiony w dniu 9 listopada 2013 roku – z momentem wejścia w życie ustawy z dnia 27 września 2013 roku o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw²². Nastąpiło uchylenie art. 178a § 2 kk. i ponowne przeniesienie kwalifikacji prawnej określonej w tym przepisie czynu do kategorii wykroczeń.

Przykłady nowelizacji zaostrzających odpowiedzialność nietrzeźwych sprawców przestępstw komunikacyjnych ukazują, jak nieprzemysłane działania prawo-

19 Por. J. Błachut, *Stan przestępczości*, [w:] A. Marek (red.), *System prawa karnego. Zagadnienia ogólne*, t. I, Warszawa 2010, s. 179-184; T. Szymanowski, *Polityka karna i stan przestępczości*, [w:] A. Marek (red.), op. cit., s. 237 i n.

20 J. Błachut, *Wpływ wprowadzenia art. 178a kk. na obraz zjawiska przestępczości i prawnokarnej reakcji na nią*, [w:] K. Krajewski (red.), *Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle*, Warszawa 2007, s. 392.

21 R. A. Stefański, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7-8, s. 23-24.

22 Dz.U. z 2013 r., poz. 1247.

dawcze mogą odnieść niekorzystne skutki w praktyce. Ustawa nowelizacyjna z dnia 14 kwietnia 2000 roku dodała do kodeksu karnego nowe przepisy: art. 178a § 1 i 2 oraz art. 42 § 3 i 4. Ustanowienie przestępstwa bezwypadkowego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego zaburzyło strukturę przestępczości w Polsce. Wspomniana nowelizacja w rezultacie skutkowałą zaistnieniem sytuacji, w której przez lata znikomy odsetek stwierdzonych przestępstw drogowych nagle – wręcz z dnia na dzień – „ekspłodował” do już zauważalnych rozmiarów w ogólnym obrazie przestępczości.

Wprowadzenie z kolei zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze może nie odbiło się tak spektakularnie na strukturze orzekanych tego rodzaju zakazów, gdyż dane Ministerstwa Sprawiedliwości wskazują na małą skalę wymierzania zakazu na podstawie art. 42 § 3 i 4 kk.²³ Znamienny jednakże jest w tym wypadku argument z zasady prawnej – zasady proporcjonalności, która jako zasada konstytucyjna powinna być zawsze respektowana w procesie tworzenia prawa przez ustawodawcę. Zakaz prowadzenia pojazdów w nieoznaczonej ściśle formule czasowej – „na zawsze” ustanawia ograniczenie jednej z wolności osobistych jednostki, przy czym nie jest to środek niezbędny i konieczny w demokratycznym państwie dla ochrony życia ludzkiego przed zagrożeniem ze strony nietrzeźwych kierowców.

Prawodawca mógł zdecydowanie wprowadzić mniej uciążliwy dla skazanego środek, określając, że zakaz prowadzenia pojazdów będzie orzekany w pewnych ściśle określonych przypadkach na dłuższy okres od podstawowego podanego w art. 43 § 2 kk., a więc np. na 25 lat. Niedopuszczalne ponadto jest występowanie w polskim systemie prawa środka karnego, który nigdy nie zostanie wykonany, a tym samym wyklucza się zaistnienie kiedykolwiek dobrodziejstwa zatarcia skazania. Warto byłoby zastanowić się nad nowelizacją, umożliwiającą uznanie zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na zawsze po upływie pewnego okresu, np. 15 lat za środek wykonany po spełnieniu pewnych warunków.

Problem karania sprawców przestępstw komunikacyjnych stanowi od lat dylemat, na który nie znaleziono dotychczas dobrego rozwiązania, chociaż pomysłów było wiele. Należy zwrócić uwagę na poglądy T. Cypriana, które obecnie również są prezentowane w doktrynie, ponieważ nie wypracowano lepszych sposobów na reakcję karną na popełnione przestępstwo skierowane przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Cyprian kwestionuje celowość kary pozbawienia wolności wobec sprawcy wypadku drogowego, wskazując, iż zamykanie w zakładzie karnym takiego skazanego z przestępcami kryminalnymi może odnieść w tym przypadku więcej szkód niż pożytku. Sprawcą przestępstwa komunikacyjnego z reguły jest zwyczaj-

23 Przykładowo w 2012 r. orzeczonych zostało 126 zakazów prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie art. 42 § 3 kk., a w oparciu o regulację art. 42 § 4 kk. – 2 takie zakazy. Nie są to zatem znaczące liczby, jednakże należy zauważyć, że o ile w początkowym okresie sądy nie orzekały w ogóle zakazów na zawsze (lata 2001-2006), o tyle w roku 2007 nastąpił przełom i od tego momentu liczba orzeczonych zakazów w oparciu o regulację art. 42 § 3 lub 4 kk. stopniowo wzrasta.

ny, praworządny obywatel, a zatem w celu włączenia do społeczeństwa takiej osoby nie trzeba więzienia, skoro ona nigdy się od społeczeństwa nie odseparowała jak pospolity przestępca. Cel kary pozbawienia wolności – czasowa izolacja sprawcy ukierunkowana na zapobieżenie popełniania przez niego kolejnych przestępstw w odniesieniu do przestępstw komunikacyjnych nie wchodzi tutaj w rachubę, pozostaje natomiast element wychowawczy oraz prewencji generalnej.

Zasadniczym celem wymierzonej kary musi być w tym wypadku terapia szokowa, skoncentrowana na uświadomieniu sprawcy skutków jego zachowania się, zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, jakie spowodował, oraz znaczenia szkody społecznej i krzywdy wyrządzonej ofiarom wypadku. Zdaniem Cypriana najlepszym rozwiązaniem jest orzekanie przede wszystkim dotkliwych kar pieniężnych oraz kary pozbawienia prawa jazdy. Kierowca – sprawca zdarzenia komunikacyjnego nie powinien iść do więzienia, ale zapłacić wysoką grzywnę, tak aby naprawdę odczuł jej uiszczenie daleko idącymi wyrzeczeniami osobistymi. Grzywna taka musi rzecz jasna zostać odpowiednio dostosowana do stosunków majątkowych i rodzinnych sprawcy, żeby uderzając dotkliwie w sprawcę, nie doprowadziła jednocześnie jego rodziny do niedostatku²⁴.

Przechodząc do podsumowania, warto podkreślić, iż uregulowania prawne mniej lub bardziej represyjne, same nie wystarczą. Obecny stan prawny zapewnia szeroki wachlarz środków reakcji na przestępstwo komunikacyjne. W. Wolter podkreśla, iż jakkolwiek kara pozbawiona elementu odpłaty – odczuwalnej przez sprawcę dolegliwości jest sprzeczna sama w sobie²⁵. Reakcja na popełnione przestępstwo musi być wystarczająco dotkliwa oraz proporcjonalna do wagi czynu sprawcy. Ustawodawca umożliwia kształtowanie kar i środków karnych wedle uznania sądu, wyjątek stanowią instytucje obligatoryjne, których orzeczenie jest obowiązkowe w danym przypadku. Podnoszenie represyjności polityki kryminalnej nie przynosi oczekiwanych rezultatów w postaci spadku przestępstw komunikacyjnych z udziałem nietrzeźwych kierowców. Przyczyny tego tkwią nie w przepisach karnych, ale przede wszystkim w pokutującym wciąż przyzwoleniu społecznym na jazdę po alkoholu. Ważnym zadaniem okazuje się ugruntowanie w ludzkiej psychice społecznego poczucia odpowiedzialności, którą ponosi jednostka za własne zachowanie, co jest szczególnie istotne we współczesnych czasach, gdy posługiwanie się zaawansowaną techniką często kryje w sobie wiele zagrożeń dla życia i zdrowia ludzi. Samochód powinien prowadzić tylko ten, kto przejawia maksimum troski o dobro innych osób, kto zaś nie chce lub nie jest w stanie się na to zdobyć, zostaje pozbawiony prawa prowadzenia samochodu²⁶.

24 T. Cyprian, *Problem kary...*, op. cit., s. 624-627.

25 W. Wolter, *Zasady wymiaru kary w kodeksie karnym z 1969 r.*, „Państwo i Prawo” 1969, nr 10, s. 508.

26 L. Lernell, *Współczesne zagadnienia polityki kryminalnej. Problemy kryminologiczne i penologiczne*, Warszawa 1978, s. 245.

Literatura

- Błachut J., Stan przestępczości, [w:] A. Marek (red.), System prawa karnego. Zagadnienia ogólne, t. I, Warszawa 2010.
- Błachut J., Wpływ wprowadzenia art. 178a k.k. na obraz zjawiska przestępczości i prawnokarnej reakcji na nią, [w:] K. Krajewski (red.), Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle, Warszawa 2007.
- Buchała K., Z zagadnień sądowego wymiaru kary za przestępstwa drogowe, „Nowe Prawo” 1968, nr 5.
- Buchała K., Zoll A., Kodeks karny. Część ogólna, Kraków 1998.
- Cyprian T., Problem kary za przestępstwa drogowe, „Państwo i Prawo” 1962, nr 4.
- Cyprian T., Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Warszawa 1963.
- Gaberle A., Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne, Warszawa 1986.
- Lernell L., Współczesne zagadnienia polityki kryminalnej. Problemy kryminologiczne i penologiczne, Warszawa 1978.
- Łuczarski K., Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, [w:] L. Bogunia (red.), Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. VII, Wrocław 2001.
- Łuczarski K., Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Społeczny” 2011, nr 4.
- Melezini M., Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013.
- Michalska-Warias A., Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych, [w:] T. Bojarski, E. Skrętowicz (red.), Nowe prawo karne po zmianach, Lublin 2003.
- Sienkiewicz Z., Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r., [w:] L. Bogunia (red.), Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. VII, Wrocław 2001.
- Sienkiewicz Z., O niektórych przejawach zaostreżenia represji karnej, [w:] A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak (red.), Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, t. I, Toruń 2014.
- Stefański R.A., Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, „Prokuratura i Prawo” 2000, nr 7-8.
- Stefański R.A., Ustawowe zaostreżenie represji za przestępstwa komunikacyjne, „Prokuratura i Prawo” 2010, nr 7-8.
- Stefański R.A., Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, „Prokuratura i Prawo” 2011, nr 5.
- Wolter W., Zasady wymiaru kary w kodeksie karnym z 1969 r., „Państwo i Prawo” 1969, nr 10.
- Wróbel W., Krytycznie o zaostreżeniu odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne, „Państwo i Prawo” 2001, nr 7.
- Wróbel W., Zaostreżenie odpowiedzialności karnej w zmianach prawa karnego, „Jurysta” 2001, nr 5 (przedruk).
- Zoll A., Założenia polityki karnej w projekcie kodeksu karnego, „Państwo i Prawo” 1994, nr 5.
- Zontek W., Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju – uwagi na marginesie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., III KK 437/06, [w:] K. Ślęzak, W. Wróbel (red.), Studia i analizy Sądu Najwyższego, t. II, Warszawa 2008.
- Zygmunt J., Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, „Zeszyty Prawnicze UKSW” 2007, z. 7.2.