

## PROWADZENIE POJAZDU W STANIE NIETRZEŹWOŚCI LUB POD WPŁYWEM ŚRODKA ODURZAJĄCEGO (ART. 178a K.K.) — WYNIKI BADANIA AKTOWEGO

### 1. CEL BADANIA

Czyny określone w art. 178a k.k. od razu po wprowadzeniu ich do Kodeksu karnego nowelizacją z 2000 r.<sup>1</sup> zdominowały liczebnie przestępstwa drogowe. Obrazuje to tabela 1.

**Tabela 1.** Stwierdzone przestępstwa drogowe w latach 2001–2008, w tym art. 178a k.k.

Rok	Liczba stwierdzonych przestępstw drogowych	W tym art. 178a k.k.	Procent
2001	138 817	120 113	86,5
2002	163 012	144 412	88,6
2003	168 827	150 901	89,4
2004	177 296	158 543	89,4
2005	196 486	178 571	90,9
2006	197 712	180 955	91,5
2007	168 359	150 382	89,3
2008	167 984	150 074	89,3

Znaczenie omawianych przepisów, niezależnie nawet od masowości ich zastosowania, jest niebagatelne. Powrót do idei penalizacji czynów stanowiących uprzednio wykroczenia, zrealizowanej po raz pierwszy w 1959 r.<sup>2</sup>, wydatnie zaostrzył odpowiedzialność osób prowadzących pojazdy, o czym świadczy choćby znaczna liczba skazanych odbywających karę pozbawienia wolności za „prowadzenie” roweru w stanie nietrzeźwości (w 2009 r. odbywało tę karę niemal dwa tysiące skazanych). Także

<sup>1</sup> Art. 1 pkt 7 ustawy z 14 kwietnia 2000 r. (Dz.U. Nr 48, poz. 548).

<sup>2</sup> W ustawie z 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz.U. Nr 69, poz. 434).

zakaz prowadzenia pojazdów — orzekany w omawianych sprawach obligatoryjnie — jest środkiem bardzo dotkliwym, uniemożliwiającym również, w niektórych przypadkach, wykonywanie przez skazanego pracy zarobkowej, niekiedy przez bardzo długi czas. Omawiane przepisy wywołują znaczne kontrowersje, były już między innymi kwestionowane przed Trybunałem Konstytucyjnym<sup>3</sup>, a także w formie interpelacji poselskiej<sup>4</sup>. Przepisy te zwiększają też znacznie populację osób skazanych za przestępstwa, w dużej mierze wbrew odczuciu społecznemu. Jak wynika z przytoczonych wyżej danych, przepisy te nie są też mimo swojej surowości skuteczne w znaczeniu działania odstrasżającego. Wydaje się zatem, że ich działanie i skutki powinny być bacznie śledzone, z myślą o przyszłych zmianach, które zracjonalizowałyby politykę karłą (w perspektywie czasowej być może tylko kryminalną) w dziedzinie przeciwdziałania groźnemu skądinąd zjawisku, jakim jest nietrzeźwość na drogach. Celem badania było więc uzyskanie informacji o stosowaniu przepisów art. 178a k.k. oraz o sprawcach i okolicznościach dopuszczania się stypizowanych w tym przepisie czynów.

## 2. METODA BADANIA I WSTĘPNA CHARAKTERYSTYKA WYLOSOWANEJ PRÓBY

Zwrócono się do prezesów 31 wylosowanych sądów rejonowych o nadesłanie akt siedmiu prawomocnie osądzonych spraw o takie przestępstwa, według kolejności wpływu, począwszy od 1 stycznia 2008 r. (niezależnie od trybu postępowania). Dwa sądy przysłały po 8 akt spraw, jeden — 4, pozostałe zaś żądane 7. Uzyskano w ten sposób akta 216 spraw o poddawane badaniu przestępstwa (obejmujących również 216 osób). Akta zostały zbadane przy użyciu kwestionariusza. Wszystkie nadesłane sprawy dotyczyły ruchu lądowego (albo drogi publicznej lub strefy zamieszkania, o których mowa w art. 178a § 2 k.k.), co oznacza, że w próbie nie znalazła się żadna sprawa o prowadzenie pojazdu w ruchu wodnym lub powietrznym. Żadnego oskarżonego nie uniewinniono ani nie umorzono w stosunku do niego postępowania — wszyscy zostali skazani.

---

<sup>3</sup> Wyrok TK z 7 kwietnia 2009 r., P 7/08.

<sup>4</sup> Interpelacja z 21 kwietnia 2009 r., nr 9164. Patrz także odpowiedź podsekretarza stanu w MS na tę interpelację z 27 maja 2009 r., z której wynika, że Ministerstwo Sprawiedliwości jest obecnie za utrzymaniem *status quo*.

Tylko jeden oskarżony znajdował się pod wpływem środka odurzającego; pozostałych 215 było w stanie nietrzeźwości. W próbie 216 spraw znalazły się więc niemal wyłącznie osoby skazane za prowadzenie pojazdu lądowego — mechanicznego bądź niemechanicznego<sup>5</sup> — w stanie nietrzeźwości<sup>6</sup>.

### 3. SPRAWCY I ICH CZYNY

Dopuszczając się omawianych czynów, sprawcy kierowali różnymi pojazdami. Najczęściej był to samochód osobowy — 124 przypadki, tj. prawie 60%. Na drugim miejscu uplasował się rower — 75 przypadków — niemal 35%. W pozostałych 17 przypadkach były to: samochód dostawczy (6), motorower (5), samochód ciężarowy (3), motocykl (2) i ciągnik (1). Czyny z art. 178a k.k. są zatem najczęściej popełniane przez sprawców prowadzących bądź samochody osobowe, bądź rowery.

W próbie znalazło się 211 mężczyzn i 5 kobiet. Czynów tych dopuszczają się więc zdecydowanie częściej mężczyźni. Co do wieku sprawców, najmłodszy miał w chwili czynu 19 lat, a najstarszy 72. W tych granicach było nieco mniej sprawców najstarszych, po 60 roku życia (7), natomiast wiek pozostałych rozłożył się mniej więcej równo w całym przedziale. Nie da się zatem wyodrębnić grupy wiekowej, do której można by było zaliczyć większość sprawców — przedmiotowe przestępstwo jest popełniane niezależnie od wieku.

W toku badania dążono do stwierdzenia, jaki odsetek sprawców, którzy znaleźli się w próbie, wykonuje pracę mającą bezpośredni związek z prawem jazdy<sup>7</sup>. W wielu sprawach nie można było tego ustalić z uwagi na brak wystarczających informacji. Związek taki dał się stwierdzić w 20 przypadkach na 216, w 10 zaś można było przypuszczać, że istnieje.

---

<sup>5</sup> Niemal zawsze jest to rower, mimo że niewątpliwie ma mechanizm.

<sup>6</sup> Uwalnia to od konieczności poszukiwania odpowiedzi na pytania w rodzaju: Czy statek na kotwicy na redzie jest „w ruchu” wodnym? Czy nietrzeźwy kapitan wypełnia znamiona przedmiotowego czynu, jeśli wachtę pełni trzeźwy pierwszy oficer? Czy szybowiec holowany przez samolot pozostaje pojazdem innym niż mechaniczny? Czy żaglówka z niewielkim silnikiem pomocniczym (używanym w chwili czynu bądź nie) pozostaje pojazdem niemechanicznym? Wydaje się, że — niestety kosztem syntetyczności ujęcia — te specjalistyczne kwestie powinny być regulowane przepisami karnymi zawartymi w ustawach o żegludze i ruchu lotniczym etc., nie zaś w Kodeksie karnym.

<sup>7</sup> Związek pośredni może mieć miejsce niemal zawsze.

W pozostałych sprawach, mimo braku informacji, które by o nim świadczyły, nie można go było jednak na ogół wykluczyć. Można więc tylko przyjąć, że taki związek miał miejsce w co najmniej 20 przypadkach, co stanowi niecałe 10%.

Co do poprzedniej karalności, sprawców podzielono na niekaranych, karanych za czyny niezwiązane z badanym przestępstwem, karanych z art. 178, 178a lub 244 k.k. (w zbadanych sprawach niemal zawsze było to przestępstwo z art. 178a lub niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów) oraz za inne czyny, a także karanych tylko z art. 178, 178a lub 244 k.k. Tych pierwszych było 136, tj. ponad 60%; drugich — 35, tj. ponad 16%; trzecich 10, tj. poniżej 5%; czwartych zaś 37, tj. około 17%. Okazało się więc, że karalność za czyny związane z badanym przestępstwem łączy się bardzo rzadko ze skazaniami za inne przestępstwa (zaledwie 10 przypadków). Osób uprzednio niekaranych oraz karanych tylko z art. 178, 178a lub 244 k.k. było łącznie 173. Niemal wszystkie spośród tych osób (na ogółem 216) zostały więc przestępcami wyłącznie z powodu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Jeżeli chodzi o stopień nietrzeźwości sprawców, to oznaczany był on najczęściej liczbą miligramów alkoholu w decymetrze wydychanego powietrza, co wynikało ze stosowanej najpowszechniej metody pomiaru<sup>8</sup>. Stężenie alkoholu we krwi zbadano tylko u 42 sprawców, niemal zawsze tych, którzy uczestniczyli w wypadku drogowym (niekiedy nie jako sprawcy wypadków), niekiedy obok użycia przyrządu analizującego wydychane powietrze. Celem ujednoczenia danych wtedy, gdy występował tylko wynik badania krwi, przeliczono stężenie alkoholu we krwi na liczbę mg w dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza<sup>9</sup>. W badanej próbie sprawców wszystkich czynów z art. 178a k.k. najniższe stężenie wynosiło 0,9, najwyższe zaś 2,12 (co odpowiada 1,8 i 4,24‰ alkoholu we krwi). Stopień nietrzeźwości sprawców przedstawiono w tabeli 2.

Stosunkowo więcej sprawców znalazło się w dolnych przedziałach, co może wynikać z tego, że osoby mniej nietrzeźwe częściej siadają za kierownicą lub na rowerze niż te bardziej nietrzeźwe. W najwyższym przedziale znalazło się tylko dwóch sprawców.

---

<sup>8</sup> Jeden sprawca był pod wpływem środka odurzającego — przetwory konopi 9THC 6,0 mg/ml.

<sup>9</sup> Należy przypomnieć, że wartością progową w wypadku czynów z art. 178a § 1 i 2 k.k. jest (ponad) 0,5‰ alkoholu we krwi lub 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza (albo „prowadzenie do stężenia przekraczającego tę wartość”).

**Tabela 2.** Liczba sprawców według mg alkoholu/dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza

Liczba mg alkoholu w dm <sup>3</sup> wydychanego powietrza	Liczba sprawców	Procent
Powyżej 0,25 – poniżej 0,5	35	16,3
0,5 – poniżej 1	104	48,4
1 – poniżej 1,5	59	27,4
1,5–2	15	7,0
Powyżej 2	2	0,9
Razem	215 <sup>a</sup>	100,0

<sup>a</sup> Por. przypis 6.

W badaniu starano się ustalić, w jakich miejscach dochodziło do zatrzymywania nietrzeźwych kierowców, a zwłaszcza rowerzystów. Chodziło przede wszystkim o wychwycenie przypadków wątpliwych (na tle pojęć drogi publicznej i strefy zamieszkania — takich jak droga zniszczona, droga w remoncie, grunt stanowiący albo nie drogę dojazdową). Chodziło także o uzyskanie informacji, czy przedmiotowych przestępstw dopuszczano się na drogach ruchliwych, autostradach i ulicach w centrach miast, czy może na bocznych ścieżkach rowerowych i chodnikach, o mniejszym natężeniu ruchu. Ten element badania zakończył się niepowodzeniem, ponieważ w zbadanych aktach spraw nie było na ogół takich informacji. W notatkach urzędowych posługiwano się najczęściej określeniami kodeksowymi albo korzystano z formułarzy ograniczonych do faktów wystarczających do stwierdzenia przestępstwa, lecz pomijających jego okoliczności, takie jak rodzaj drogi czy natężenie ruchu. Protokoły przesłuchań podejrzanych zawierały natomiast niemal zawsze tylko przyznanie się oraz odmowę składania wyjaśnień. W pewnym przybliżeniu ustalono tylko, że 99 sprawców zatrzymano „na ulicy” (przy czym określenie „na ulicy X” mogło w przypadku rowerzysty oznaczać chodnik; ulica w małej miejscowości mogła być faktycznie częścią szosy itp.). W przypadku 6 rowerzystów wskazano wyraźnie chodnik, a w pozostałych 111 przypadkach nie było żadnej pewności, o jaki rodzaj drogi chodzi. Była też mowa o skrzyżowaniach lub o terenie „między blokami”, nie można było jednak na tej podstawie wyciągnąć żadnych wniosków. Tylko w jednej sprawie włączono do akt fotografie zapuszczonego terenu zielonego nieopodal osiedla mieszkaniowego. W sprawie istniała wątpliwość, czy drogi wewnętrzne (istniejące bądź nie, co nie było do końca jasne) na

tym terenie znajdują się jeszcze w „strefie zamieszkania” (obok osiedla) czy już nie (pewna odległość do osiedla)<sup>10</sup>. W końcu jednak przyjęto, że rowerzysta został zatrzymany na przylegającej do tego terenu ulicy — jednoznacznie drodze publicznej — i w sprawie nie rozstrzygnięto tej kwestii. Sprawca otrzymał jednak zakaz prowadzenia „pojazdów jednośladowych mechanicznych w ruchu lądowym oraz niemechanicznych”, tj. z wyłączeniem samochodów, na zaledwie 6 miesięcy. Nie wiadomo, czy nie wynikało to z niewyjaśnionych do końca wątpliwości.

Jeżeli chodzi o cechy popełnianych czynów i ich wykrywania, kwestionariusz zawierał pytanie o to, czy kierowca albo rowerzysta został zatrzymany tylko do rutynowej kontroli, czy też zwracał uwagę sposobem jazdy, w tym uczestniczył w zdarzeniu drogowym, albo czy został zatrzymany z innych przyczyn. Należy zaznaczyć, że „rutynowa kontrola” mogła również obejmować przypadki, w których prowadzący pojazd zwracał w jakiś sposób uwagę swoim zachowaniem, co nie zostało jednak zaznaczone w notatce służbowej. Aż 98 sprawców zatrzymano do kontroli bez odnotowania konkretnej przyczyny. Wśród pozostałych 118 w wypadku drogowym (niekoniecznie spowodowanym przez siebie) uczestniczyło 50<sup>11</sup>. Wzbudzającym podejrzenia sposobem prowadzenia pojazdu (jazda zygzakiem, jazda brawurowa itp.) zwracały uwagę 33 osoby, w przypadku pozostałych 35 występowały inne przyczyny zatrzymania — zawiadomienie przez innego kierowcę, zawiadomienie przez osobę obserwującą mężczyzn spożywających alkohol w zaparkowanym samochodzie, zawiadomienie przez kobietę, której nietrzeźwy sąsiad wjechał traktorem w płot, czy wreszcie przekazywane drogą radiową informacje od oficera dyżurnego (pierwotne źródło nieznanne). Niekiedy sprawca uciekał, powodując poważne zagrożenie. Sprawy te przedstawiono w punkcie „Przykłady spraw/orzeczeń”.

---

<sup>10</sup> Odrębną kwestią jest bezzasadnie nierówne potraktowanie przez ustawodawcę dróg wewnętrznych. Omawiany przepis dotyczy mianowicie takich dróg w strefach zamieszkania, pozostawiając jednocześnie poza swoim zakresem tereny np. dworców autobusowych, gdzie jeżdżenie na rowerze w stanie nietrzeźwości jest na ogół faktycznie bardziej niebezpieczne.

<sup>11</sup> Sprawy wypadków rozpoznawano najczęściej w odrębnym postępowaniu i — poza ewidentnymi przypadkami — na podstawie badanych akt nie można było stwierdzić, kto je spowodował.

## 4. TRYB POSTĘPOWANIA I ORZECZENIA

### 4.1. TRYB POSTĘPOWANIA

Najwięcej spraw — 145, tj. nieco ponad 67% — osądzono w postępowaniu uproszczonym, co jest zasadą w przypadku przedmiotowych przestępstw. Kolejne 56 spraw, tj. ponad jedną czwartą, osądzono w postępowaniu zwyczajnym. Pozostałe 15 spraw, tj. niecałe 7%, osądzono w postępowaniu przyspieszonym. W zbadanej próbie najczęstsze było więc sądzenie w trybie uproszczonym, następnie w postępowaniu zwyczajnym (z uwagi na możliwość stwierdzenia niepoczytalności, pozbawienie oskarżonego wolności bądź występowanie również innego czynu), zdecydowanie najrzadsze zaś w trybie postępowania przyspieszonego.

### 4.2. KWALIFIKACJA PRAWNA W WYROKU SKAZUJĄCYM

Kwalifikacja prawna w wyroku skazującym odpowiadała niemal zawsze przyjętej w akcie oskarżenia albo we wniosku o ukaranie w trybie przyspieszonym. Bardzo nieliczne wyjątki wynikały tylko z drobnych korekt formalnych. Najwięcej, bo 132 sprawców (ponad 60%) skazano z art. 178a § 1 k.k. Następną grupę stanowili skazani z art. 178a § 2 k.k. — 62 sprawców (niecałe 30%). Pozostałe zastosowane kwalifikacje przedstawiały się następująco: po pięciu sprawców — art. 178a § 1 i art. 244 k.k. oraz art. 178a § 2 i art. 244 k.k. (odpowiednio prowadzenie pojazdu mechanicznego i niemechanicznego w stanie nietrzeźwości oraz niestosowanie się do orzeczonego zakazu ich prowadzenia); po trzech sprawców — art. 178a § 1 i art. 31 § 2 k.k. (prowadzenie pojazdu mechanicznego oraz ograniczenie poczytalności), art. 178a § 2 i art. 31 § 2 k.k. (prowadzenie pojazdu niemechanicznego oraz ograniczenie poczytalności) oraz inne kwalifikacje prawne (art. 178a § 1 połączony z próbą wręczenia łapówki — art. 229 § 3 k.k. oraz z narażeniem na niebezpieczeństwo — art. 160 § 1, a także art. 178a § 2 k.k. jako ciąg przestępstw — art. 91 § 1 k.k.). Wobec dwóch sprawców przyjęto kwalifikację z art. 178a § 2, art. 31 § 2 i art. 244 k.k. (prowadzenie pojazdu niemechanicznego, ograniczenie poczytalności i niestosowanie się do orzeczonego zakazu); wobec jednego sprawcy — z art. 178a § 1, art. 31 § 2 i art. 244 k.k. (prowadzenie pojazdu mechanicznego, ograniczenie poczytalności i niestosowanie się do orzeczonego zakazu). Przepis art. 178a § 1 (prowadzenie pojazdu mechanicznego) zastosowano więc ogółem wobec 143 osób, a § 2 — wobec 73.

W próbie znalazło się zatem dwukrotnie więcej sprawców skazanych za prowadzenie pojazdu mechanicznego niż pojazdu niemechanicznego. Sprawców, wobec których orzeczono już uprzednio zakaz prowadzenia pojazdów, było w próbie trzynastu, co do rodzaju pojazdu mniej więcej po połowie. Sprawców o ograniczonej poczytalności było dziewięciu, co do rodzaju pojazdu również mniej więcej po połowie.

#### 4.3. ORZECZONE KARY I ŚRODKI KARNE

Skazania z art. 178a k.k. w latach 2001–2006 przedstawiono w tabeli 3<sup>12</sup>.

**Tabela 3.** Skazania z art. 178a k.k. w liczbach bezwzględnych

	Ogółem	Bezwzględne pozbawienie wolności	Pozbawienie wolności z warunkowym zawieszeniem	Ograniczenie wolności	Grzywna samoistna	Środki karne
2001	75 623	508	30 181	12 407	32 500	27
2002	114 618	1 012	50 007	21 378	42 184	37
2003	129 910	1 290	50 737	27 900	49 916	67
2004	145 618	1 584	52 757	35 265	55 408	604
2005	153 160	1 666	60 819	35 992	54 319	364
2006	145 117	2 390	62 588	31 528	48 275	336
2007	138 811	3 104	65 858	24 849	44 714	286
2008	122 652	2 019	55 117	19 222	46 041	253

W zbadanej próbie karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania zastosowano wobec 118 sprawców (ponad 54%). Karę tę orzekano w bardzo różnych wymiarach: od 4 miesięcy do 2 lat, najczęściej jednak w wymiarze 6 miesięcy (35 przypadków), roku (16 przypadków), oraz 8 i 10 miesięcy (po 12 przypadków) — razem w mniej więcej połowie wszystkich zbadanych skazań. Kary w najwyższych wymiarach — od roku i dwóch miesięcy do dwóch lat — zastosowano tylko w 13 przypadkach, tj. wyraźnie poniżej 10% skazań. Równie rzadkie — 12 przypadków — były kary najniższe, tj. 2- i 3-miesięczne.

<sup>12</sup> Tabela za A. Siemaszko, B. Gruszczyńska, M. Marczewski, *Atlas przestępczości w Polsce 4*, Warszawa 2009, s. 128.



Karę pozbawienia wolności bez jej warunkowego zawieszania zastosowano wobec zaledwie pięciu sprawców. Wszyscy byli mężczyznami i wszyscy „prowadzili” rowery. Jeden z nich w czasie orzekania odbywał karę pozbawienia wolności za inne przestępstwo, czterej mieli orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów (art. 244 k.k.). Zawartość alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego przez nich powietrza wynosiła 0,41; 0,42; 0,95; 1,0 oraz 1,15 mg. Zostali skazani na kary pozbawienia wolności w wymiarze 3, 4, 5 i dwukrotnie 6 miesięcy.

Karę ograniczenia wolności zastosowano wobec 22 sprawców, ponad jednej dziesiątej ich liczby, tj. wymierzano ją mniej więcej pięciokrotnie rzadziej niż karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem wykonania. Wymiar tej kary sięgał od 2 do 12 miesięcy, przy czym orzekano ją najczęściej w przedziałach niższym, do 6 miesięcy, i wyższym, powyżej 10 miesięcy, najrzadziej zaś w przedziale średnim, tj. od 6 do 10 miesięcy (tylko dwa przypadki).

Karę grzywny (samoistnej i obok kary pozbawienia wolności) zastosowano wobec 143 sprawców, tj. ponad 66%. Grzywnę wymierzano w wysokości od 100 do 3600 zł (wartości wynikające z przemnożenia stawki dziennej przez liczbę dni). Karę tę wymierzano najczęściej w wysokości 1000 zł (22 przypadki), 500 zł (19 przypadków), 600 zł (15 przypadków), 800 zł (13 przypadków), 1500 zł (12 przypadków) i 2000 zł (10 przypadków). Wartości te orzeczono więc ogółem w 91 przypadkach, tj. ponad 60% wymierzonych kar grzywny. Wartości najwyższe — od 2300 do 3600 zł — odnotowano tylko w 9 przypadkach. Również dość rzadkie były wartości najniższe, do 400 zł łącznie — 17 przypadków.

Spośród 143 zastosowanych grzywien grzywnę samoistną wymierzono w 72 przypadkach, natomiast grzywnę obok kary pozbawienia wolności w 71 sprawach. Zdecydowanie najczęstsze wymiary grzywny samoistnej to 1000 i 800 zł (odpowiednio 12 i 11 przypadków). Grzywnę obok kary pozbawienia wolności wymierzano natomiast najczęściej w wymiarach 1000, 600 i 500 zł (odpowiednio w 10, 14 i 13 przypadkach). Średnia wysokość grzywny samoistnej wyniosła ponad 1300 zł, a grzywny obok kary pozbawienia wolności niecałe 900 zł. Grzywny samoistne były więc w istotny sposób wyższe, co wydaje się naturalne, jako że grzywna samoistna zastępowała niejako inne, niewymierzone w danej sprawie kary.

Wydaje się, że — wobec charakteru omawianych przestępstw — celowe byłoby szersze stosowanie kary ograniczenia wolności kosztem kary

pozbawienia wolności orzekanej w zawieszeniu<sup>13</sup>. Bardzo rzadkie wymierzanie bezwzględnej kary pozbawienia wolności jest — znów wobec charakteru omawianych przestępstw — oczywiste. Praktyka stosowania kary grzywny nie budzi zastrzeżeń, zarówno co do częstotliwości wymierzania grzywny, jak i jej wysokości.

Wśród środków karnych w omawianym kontekście najważniejszy jest zakaz prowadzenia pojazdów (art. 39 pkt 3 k.k.). Oczywiście środek ten wymierzono w 100% przypadków, gdyż jest to obligatoryjne. Wymiar tego środka sięgał w zbadanej próbie od roku do 10 lat (tj. pełny zakres wymiaru ustawowego)<sup>14</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekano najczęściej na 2 lata — 69 przypadków, tj. nieco ponad 30%; w następnej kolejności na 3 lata — 61 przypadków, tj. mniej niż 30%; a ponadto: na rok — 49 przypadków, tj. niemal 25%; na 4 lata — 21 przypadków, tj. mniej niż co dziesiąty. Pozostałe zastosowane wymiary to ogółem tylko 16 przypadków.

Interesująca jest analiza treści omawianego zakazu, a mianowicie jakich pojazdów dotyczył. Sądy stosowały mianowicie następujące sformułowania<sup>15</sup>:

- a) wszelkie pojazdy mechaniczne — 97 przypadków,
- b) wszelkie pojazdy mechaniczne i rowery — 39 przypadków,
- c) wszelkie pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym — 35 przypadków,
- d) wszelkie pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym i rowery — 12 przypadków,
- e) inne — 33 przypadki.

Warto zwrócić uwagę na orzekanie — niezależnie od różnic określeń i szczegółów — zakazu prowadzenia wszelkich albo praktycznie wszelkich pojazdów oraz zakazu prowadzenia pojazdów w zasadzie tylko mechanicznych. W grupie osób skazanych z art. 178a § 2 k.k. (wszystkie „prowadziły” rowery) — tj. skazanych za lżejsze przestępstwo, zagrożone karą do roku pozbawienia wolności — w aż 52 przypadkach orzeczono

---

<sup>13</sup> Przedmiotowe przestępstwo, moim zdaniem, nie powinno być w ogóle zagrożone karą pozbawienia wolności, ewentualnie tylko w wypadku recydywy połączonej z przekroczeniem kwalifikowanego progu nietrzeźwości.

<sup>14</sup> Sprawca, który otrzymał zakaz w maksymalnym 10-letnim wymiarze, niczym szczególnym się nie wyróżniał: miał 0,72 mg alkoholu w decymetrze wydychanego powietrza, jechał rowerem, był już karany za to samo przestępstwo.

<sup>15</sup> Z uwagi na brak uzasadnień wyroków nie jest możliwe poznanie przyczyn stosowania takich a nie innych sformułowań.

no zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz (albo) niemechanicznych, albo *expressis verbis* rowerów. W 18 przypadkach orzeczono zakaz prowadzenia tylko pojazdów mechanicznych. Do tej ostatniej grupy należy dodać cztery zakazy prowadzenia pojazdów niemechanicznych oraz mechanicznych jednośladowych, a także jeden — rowerów i pojazdów kategorii „A”. Aż 52 rowerzystom zabroniono zatem prowadzenia praktycznie wszelkich pojazdów, w tym samochodów, a w przypadku 23, tj. mniej niż jednej trzeciej, pozostawiono prawo prowadzenia samochodów. W grupie sprawców prowadzących pojazdy mechaniczne skazanych z art. 178a § 1 (tj. skazanych za cięższe przestępstwo zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 2) praktyka była odwrotna. Aż 127 sprawcom wymierzono karę zakazu prowadzenia tylko pojazdów mechanicznych, pozostawiając im prawo prowadzenia rowerów, 12 zaś, tj. zaledwie mniej niż jednej dziesiątej, zakaz prowadzenia obu rodzajów pojazdów — tak jak w przypadku większości rowerzystów. Warto dodać, że w grupie skazanych za prowadzenie pojazdu mechanicznego znalazło się pięć osób jadących na motorowerze o cechach konstrukcyjnych uzasadniających uznanie go za pojazd mechaniczny. Wszystkie te osoby otrzymały zakaz prowadzenia tylko pojazdów mechanicznych, a więc i one były uprzywilejowane w stosunku do większości rowerzystów.

Takie zróżnicowanie wydaje się niesprawiedliwe wobec prowadzących rowery, którzy dopuszczają się lżejszego przestępstwa, a pod omawianym względem są traktowani surowiej<sup>16</sup>. Jeśli nawet przyjąć, że powinno się różnicować w taki sposób zakres orzekanego zakazu, to wydaje się, że w przeciwnym kierunku: im cięższe przestępstwo, tym bardziej rygorystyczny powinien być zakaz, im zaś lżejsze, tym mniej rygorystyczny (tj. rowerzyści powinni mieć najczęściej zakaz prowadzenia tylko rowerów, a nie odwrotnie: kierowcy zakaz prowadzenia w zasadzie tylko samochodów).

Stosowanie w grupach pod lit. c i d sformułowania „w ruchu lądowym” jest samo w sobie słuszne. Wyłącza się mianowicie tymi określeniami ruch wodny i powietrzny, co jest zasadne z uwagi na rodzaje czynów, jakich dopuszczali się sprawcy, którzy znaleźli się w zbadanej próbie. Jeśli jednak uznać te słowa za znaczące (a inaczej właściwie nie można — interpretacja wyroków musi być *mutatis mutandis* taka sama, jak interpretacja przepisów prawa, gdyż jedno i drugie jest prawem),

---

<sup>16</sup> Patrz również A. Marek, *Kodeks karny, Komentarz*, LEX 2007, wyd. IV, teza 12 do art. 42 k.k.

w pozostałych przypadkach mamy do czynienia z zakazami dotyczącymi również ruchu wodnego i powietrznego. I znów takie zróżnicowanie nie wydaje się sprawiedliwe. Ponadto w zbadanych sprawach nie dążono nawet do ustalenia, czy oskarżeni mają uprawnienia do prowadzenia statków (patenty żeglarskie itp.) lub samolotów/helikopterów (licencje pilotów), co skłania do podejrzenia, że w omawianym zakresie zróżnicowanie powstało tylko przypadkowo, że było następstwem nawyków stylistycznych sędziów sporządzających wyroki.

Określenia zakwalifikowane jako „inne” (lit. e) są bardzo zróżnicowane. Niektóre z nich zostały omówione poniżej.

**Określenia wszechogarniające:** „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów”, „zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych”, „zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych we wszystkich rodzajach ruchu” — występowały tylko sporadycznie (łącznie 6 przypadków); są one precyzyjne, obejmują wszelkie pojazdy we wszystkich przewidzianych w ustawie rodzajach ruchu.

**Określenia kazuistyczne.** Stosowano je zwłaszcza w celu uniknięcia mogącego powstać *implicite* zakazu wykonywania określonego zawodu lub prowadzenia określonej działalności gospodarczej (do którego albo której potrzebne jest prawo jazdy). Należą do nich: „zakaz prowadzenia pojazdów jednośladowych mechanicznych w ruchu lądowym i pojazdów niemechanicznych” (można prowadzić samochód); także „mechanicznych jednośladowych i niemechanicznych jednośladowych” (dwukrotnie); „zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, z wyłączeniem tych, do których uprawnia prawo jazdy kategorii «T» (dwukrotnie, rolnicy); zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, z wyłączeniem pojazdów szynowych” (motornicy); „...w zakresie prawa jazdy kategorii «B»” (dwukrotnie); „...w zakresie prawa jazdy kategorii «A» i «B»” (dwukrotnie); „...pojazdów kategorii A i rowerów”. Takie orzeczenia zasługują na aprobatę, gdyż zakaz prowadzenia pojazdów nie wyłącza w ich przypadku dodatkowo możliwości wykonywania pracy lub prowadzenia działalności<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Oczywiście orzeczenia nie zawsze są tak sformułowane. Pewien mechanik samochodowy przedstawił zaświadczenie, że prawo jazdy jest mu potrzebne do pracy, ale otrzymał zakaz prowadzenia „pojazdów mechanicznych” na 4 lata (uderzył samochodem w drzewo). Inny sprawca pracował jako kierowca w Hiszpanii, a mimo to otrzymał zakaz prowadzenia „pojazdów mechanicznych” na 2 lata (samochodem skasował słupki przy wysepce). Z kolei operator sprzętu ciężkiego, karany już z art. 178a k.k., otrzymał zakaz prowadzenia „pojazdów mechanicznych kat. A i B”.

Można jednak wobec tego mieć wątpliwość co do zakazów orzekanych wobec osób, które nie potrzebują wprowadzić pojazdów do wykonywania pracy, potrzebują ich jednak do dojeżdżania do pracy albo innych ważnych celów. Czy na przykład osoba zamieszkująca z dala od cywilizacji nie powinna korzystać z możliwości dotarcia na rowerze do sklepu? Sądy powinny rozważać celowość wydawania takich orzeczeń, podobnie jak w przypadku wyroków nieodbierających możliwości zarabiania na życie.

**Określenia różnicujące okresy zakazu.** W czterech sprawach zróżnicowano okresy zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych. W trzech wypadkach orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres krótszy (rok, 2 lata, 2 lata), a niemechanicznych na dłuższy (odpowiednio: 2 lata, 3 lata, 3 lata — a więc zawsze dłuższy o rok). Powstała w ten sposób absurdalna sytuacja. Każdy z trzech skazanych przez rok mógł już prowadzić pojazdy mechaniczne, w tym nawet duże ciężarówki i pociągi, nie mógł zaś jeździć na rowerze. Racjonalniejsze wydaje się odwrotne rozwiązanie przyjęte w czwartej sprawie. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych trwał 2 lata, a niemechanicznych rok. Okres, w którym można już jeździć na rowerze, a jeszcze nie można prowadzić samochodu, wydaje się czymś bardziej zgodnym ze zdrowym rozsądkiem.

Wydaje się celowe przyjęcie w praktyce kilku wersji brzmienia orzekanego zakazu prowadzenia pojazdów, tak by wyeliminować wskazane powyżej niezręczności i niespójności mogące wywoływać wątpliwości co do interpretacji wyroku. Nie powinno to jednak doprowadzić do ujednolicenia orzeczeń, gdyż ich zróżnicowanie jest merytorycznie uzasadnione.

Kolejnym orzekanym środkiem jest świadczenie pieniężne. Środek ten zastosowano wobec 127 sprawców, tj. niemal 60%. Wysokość świadczenia pieniężnego sięgała od 50 do 1500 zł. Najczęściej świadczenie wynosiło: 100 bądź 200 zł (po 31 przypadków, tj. po ponad 14%), 500 zł (25 przypadków, tj. niemal 12%), 300 zł (19 przypadków, tj. niemal 9%). Łącznie świadczenia w tej wysokości orzeczono w 106 przypadkach na 127 — pozostałe wartości obejmują po co najwyżej 3 przypadki. Rzadziej stosowanym środkiem było podanie wyroku do publicznej wiadomości — orzeczono je wobec 79 sprawców, tj. mniej niż 40%. Na ogół było to podanie do publicznej wiadomości „poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń sądu”, a zatem zasięg rozpowszechn-

nienia tego rodzaju informacji był dość ograniczony. W 18 sprawach w wyrokach wystąpiły również inne elementy. W 8 sprawach został orzeczony tylko dozór kuratora, w jednej dozór kuratora oraz „obowiązek terapii odwykowej w warunkach wolnościowych”, w pozostałych inne obowiązki związane z ograniczeniem spożywania alkoholu.

## 5. PODSUMOWANIE

### 5.1. SPRAWCY I ICH CZYNY

Ujawnione czyny z art. 178a k.k. były popełniane zawsze w ruchu lądowym, najczęściej w samochodach osobowych i na rowerach, co odpowiada mniej więcej liczbie pojazdów poruszających się po drogach, choć może zastanawiać niski udział ciężarówek, a także motocykli. Skazanych sprawców prowadzących pojazd mechaniczny znalazło się w próbie dwukrotnie więcej niż prowadzących pojazd nie-mechaniczny. Sprawców, wobec których orzeczono już uprzednio zakaz prowadzenia pojazdów, było w próbie 13, co do rodzaju pojazdu mniej więcej po połowie. Sprawców o ograniczonej poczytalności było 9, co do rodzaju pojazdu również mniej więcej po połowie.

Omawianych czynów dopuszczali się niemal wyłącznie mężczyźni. Wiek sprawców jest bardzo zróżnicowany. Nie da się wyodrębnić grupy wiekowej, do której należałaby ich większość. Stopień nietrzeźwości sprawców jest bardzo zróżnicowany. Stosunkowo jednak więcej sprawców było nietrzeźwych w stopniu raczej umiarkowanym. W próbie znalazła się tylko jedna osoba prowadząca pojazd pod wpływem środka odurzającego. Można się zastanawiać, czy nie wynika to z niższej wykrywalności tego rodzaju czynów. Z pewnością należy organizować dla funkcjonariuszy policji stosowne szkolenia, jak również dbać o ich wyposażenie w stosowne narkotesty. Większość sprawców nie popełniła uprzednio innych przestępstw; penalizacja czynu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości zwiększa więc wydatnie populację osób skazanych za przestępstwo. Przestępstwa były ujawniane zarówno w trakcie rutynowych kontroli drogowych, jak i wskutek wzbudzenia podejrzeń stylem jazdy lub uczestniczenia w kolizjach drogowych.

## 5.2. TRYB POSTĘPOWANIA I ORZECZENIA

Zdecydowanie najczęstsze jest rozpoznawanie omawianych spraw w postępowaniu uproszczonym, a następnie zwyczajnym i przyspieszonym.

Najczęściej orzekano:

— karę pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania,

— karę grzywny samoistnej, przy czym grzywny samoistnej były w istotny sposób wyższe od orzekanych obok kary pozbawienia wolności,

— karę ograniczenia wolności,

— a tylko sporadycznie bezwzględną karę pozbawienia wolności.

Wydaje się celowe postulowanie częstszego stosowania kary ograniczenia wolności kosztem kary jej pozbawienia (zarówno w zawieszeniu, jak i bezwzględnej), z ewentualnym uzupełnianiem jej o świadczenie pieniężne na cel związany z ruchem drogowym.

Co do środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, stwierdzono praktykę dyskryminującą rowerzystów — bardzo częste wymierzanie osobom skazanym z art. 178a § 2 k.k. zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów (w tym przede wszystkim samochodów i rowerów), podczas gdy osobom skazanym za prowadzenie pojazdu mechanicznego pozostawiano w większości przypadków prawo prowadzenia rowerów. W przypadku rowerzystów wydaje się zatem celowe postulowanie częstszego wymierzania kary zakazu prowadzenia tylko rowerów.

Stosowanie w treści orzekanego zakazu prowadzenia pojazdów określenia „w ruchu lądowym” niejednokrotnie wynika z przypadku — przynajmniej brakuje uzasadnienia zróżnicowania polegającego na ograniczaniu zakazu do ruchu lądowego bądź braku takiego zróżnicowania. Wydaje się zatem celowe pewne ujednoczenie w praktyce brzmienia orzekanego zakazu, w kilku wersjach podyktowanych względami merytorycznymi, tak by wyeliminować wątpliwości interpretacyjne. Nie powinno to jednak prowadzić do ujednoczenia orzeczeń.

Jak sądzę, nie jest racjonalne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na czas krótszy niż pojazdów niemechanicznych. Nie powinno dochodzić do sytuacji, w których skazany może już prowadzić samochód, a nie może jeszcze „prowadzić” rowerowi.

## 6. PRZYKŁADY SPRAW/ORZECZEŃ

### 6.1. ORZECZENIA, W KTÓRYCH NIE UWZGLĘDNIONO RODZAJU PRACY OSKARŻONEGO

Katowice, III K 1482/07

Trzydziestodwuletni, niekarany mężczyzna, który prowadził samochód osobowy, mając 0,91 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza, uderzył w drzewo. Przedstawił zaświadczenie, z którego wynikało, że prawo jazdy jest mu — jako mechanikowi samochodowemu — potrzebne do wykonywania pracy. Został skazany na 12 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu, a ponadto orzeczono 1000 zł grzywny, świadczenie pieniężne w wysokości 500 zł i zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych przez 12 miesięcy.

Kraków — Podgórze, II K 39/08/P

Trzydziestopięcioletni mężczyzna, niekarany, pracujący jako kierowca w Hiszpanii, prowadził samochód osobowy, mając 0,63 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Po tym, jak uderzył i przewrócił dwa słupki przy wysepce, wezwano policję. Został skazany na karę grzywny w wysokości 1800 zł oraz nawiązkę w wysokości 400 zł, z zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych przez 2 lata.

*(W tych sprawach sąd orzekł więc zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie uwzględniając w zasadzie rodzaju pracy oskarżonego, choć nie wiadomo, czy w przypadku pracy innego rodzaju zakaz prowadzenia nie zostałby orzeczony na dłużej).*

### 6.2. ORZECZENIA, W KTÓRYCH UWZGLĘDNIONO RODZAJ PRACY OSKARŻONEGO

Elbląg, X K 1282/07 (§ 1)

Trzydziestoosmioletni mężczyzna, niekarany, z zawodu motorniczy, prowadził samochód osobowy, mając 1,02 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Jadąc ulicą, wjechał w tył samochodu stojącego przed światłami. Za czyn z art. 178a § 1 k.k. oskarżony został skazany na karę grzywny samoistnej 2000 zł. Orzeczono również świadczenie pieniężne w wysokości 200 zł oraz trzyletni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym, z wyłączeniem pojazdów szynowych.



### Racibórz, II K 44/08

Sześćdziesięcioczeroletni mężczyzna, karany z art. 178a k.k., prowadził samochód osobowy, mając 0,91 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Zatrzymano go, ponieważ „jechał środkiem jezdni i z prawej na lewą”. Został skazany na karę 6 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orzeczono grzywnę w wysokości 1200 zł, nawiązkę w wysokości 500 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii „A” i „B”. Taki zakaz wynikał zapewne z faktu, że oskarżony pracował jako operator sprzętu ciężkiego.

### 6.3. UCIECZKA Z MIEJSCA POPEŁNIENIA PRZESTĘPSTWA

#### Ciechanów, II K 265/08

Pięćdziesięciodwuletni mężczyzna, niekarany, prowadził samochód osobowy, mając 1,09 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Zwrócił uwagę policjantów poślizgiem. Wezwany do zatrzymania uciekał, także po chodniku, spowodował dwa zderzenia z pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwka, aż wreszcie zatrzymał się na płocie. Za czyn z art. 178a § 1 k.k. oskarżony został skazany na karę 8 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orzeczono także grzywnę w wymiarze 1500 zł, podanie wyroku do publicznej wiadomości oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych przez 3 lata.

#### Sucha Beskidzka, II K 192/08

Dwudziestojednoletni mężczyzna, wobec którego orzeczono już zakaz prowadzenia pojazdów, prowadził mimo to motocykl, mając 1,6 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Wjechał do rowu i uciekł, porzucając motocykl. Na miejscu zgubił jednak portfel z dokumentami. Został skazany na karę 2 lat pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orzeczono również świadczenie pieniężne w wysokości 500 zł, zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych we wszystkich rodzajach ruchu oraz dozór kuratora i obowiązek podania się terapii odwykowej w warunkach wolnościowych.

#### Sucha Beskidzka, II K 141/08

Czterdziestosześcioletni mężczyzna, niekarany, prowadził samochód osobowy, mając 0,91 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza.

Nie zatrzymał się do kontroli, uciekał, uderzył samochodem w ogrodzenie domu. Następnie cofał, zagrażając policjantowi. Potem jechał po chodniku, stwarzając niebezpieczeństwo dla przechodniów. Został skazany (za czyny z art. 178a § 1 i art. 160 § 1 k.k.) na karę łączną 2 lat pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orzeczono świadczenie pieniężne w wysokości 500 zł i zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i niemechanicznych we wszystkich rodzajach ruchu przez 5 lat.

#### 6.4. DŁUGI CZAS ORZECZONEGO ZAKAZU

Pabianice, II K 491/07

Trzydziestopięcioletni mężczyzna, karany już z art. 178a k.k., jechał na rowerze, mając 0,72 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Został zatrzymany do kontroli bez odnotowania przyczyny. W sprawie zastosowano art. 335 k.p.k. Oskarżony poprosił o orzeczenie zakazu „nawet na sto lat”, byle nie musiał nic płacić. Sąd przychylił się do tej prośby. Oskarżony został skazany na karę 6 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu i podanie wyroku do publicznej wiadomości oraz zakaz prowadzenia „pojazdów mechanicznych i rowerów w ruchu lądowym” w maksymalnym wymiarze 10 lat.

Łódź, XVII K 827/07

Dwudziestopięcioletni mężczyzna, karany za różne przestępstwa, w tym drogowe, prowadził samochód osobowy, mając 0,3 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Został skazany na karę 14 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu. Sąd wymierzył również świadczenie pieniężne w wysokości 300 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i rowerów przez 8 lat.

#### 6.5. WYMIERZENIE BEZWZGLĘDNEJ KARY POZBAWIENIA WOLNOŚCI

Koło, VI K 96/08

Trzydziestodwujęcioletni mężczyzna, karany z art. 178a k.k., jechał rowerem, mając 0,41 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Został skazany — z art. 178a § 2 w zw. z art. 244 k.k. — na karę 6 miesięcy pozbawienia wolności, bez zawieszenia. Sąd orzekł ponadto zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych przez 4 lata.

## Wałcz, VI K 652/07

Czterdziestosiedmioletni mężczyzna, karany z art. 178a k.k., jechał rowerem, mając 0,95 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Został skazany — z art. 178a § 2 w zw. z art. 244 k.k. — na karę 4 miesięcy pozbawienia wolności, bez zawieszenia. Sąd orzekł ponadto świadczenie pieniężne w wysokości 200 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych i rowerów przez 5 lat.

## 6.6. NIEWYMIERZENIE ANI KARY POZBAWIENIA, ANI OGRANICZENIA WOLNOŚCI

## Elbląg, X K 1298/07

Czterdziestoletni mężczyzna, obywatel USA, prowadził samochód osobowy, mając 1,2 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Jadąc ulicą, spowodował kolizję. Za czyn z art. 178a § 1 k.k. oskarżony został skazany na karę grzywny samoistnej w wysokości 2300 zł. Orzeczono również świadczenie pieniężne w wysokości 200 zł oraz trzyletni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych.

## 6.7. WYMIERZENIE ZAKAZU PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH NA DŁUŻEJ NIŻ NIEMECHANICZNYCH

## Ryki, II K 686/07

Sześćdziesięciojednioletni mężczyzna, niekarany, jechał ulicą na rowerze, mając 0,57 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Zatrzymał go patrol policji zawiadomiony przez niebędącego na służbie policjanta, ponieważ sprawca jechał wężykiem. Został skazany na karę 6 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orzeczono grzywnę w wysokości 200 zł, nawiązkę w wysokości 100 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych przez 12 miesięcy i niemechanicznych przez 24 miesiące.

## Ryki, II K 694/07

Czterdziestodzieściuioletni mężczyzna, karany z art. 178a k.k., jechał rowerem. Zatrzymany, odmówił poddania się badaniu alkotestem i zażądał zbadania krwi. Okazało się, że miał 2‰ alkoholu we krwi (co stanowi odpowiednik 1 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza). Został skazany na karę 8 miesięcy pozbawienia wolności w zawieszeniu. Orze-

czono grzywnę w wysokości 600 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych przez 24 miesiące i niemechanicznych przez 36 miesięcy.

## 6.8. WĄTPLIWOŚCI CO DO GRANIC STREFY ZAMIESZKANIA

Katowice, III K 717/07

Pięćdziesięcioczeroletni, wielokrotnie karany za różne przestępstwa męczyzna, jak wynikało z opinii psychiatrycznej alkoholik z lekkim uszkodzeniem OUN, jechał na rowerze, mając 0,32 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza. Zatrzymał go policyjny patrol, ponieważ sprawiał wrażenie nietrzeźwego. Został skazany na karę 6 miesięcy ograniczenia wolności, a także orzeczono świadczenie pieniężne w wysokości 100 zł oraz zakaz prowadzenia pojazdów jednośladowych mechanicznych w ruchu lądowym i pojazdów niemechanicznych. W sprawie zachodziła wątpliwość, czy teren, na którym — co wynikało z zeznań policjantów — oskarżony został zatrzymany do kontroli, stanowi strefę zamieszkania, o której mowa w art. 178a § 2 k.k. Był to zaniedbany teren typu parkowego przylegający do bloków mieszkalnych. Trudno było zatem stwierdzić, czy węższe i szersze alejki są drogami wewnętrznymi w strefie zamieszkania, do których odnosi się przedmiotowy przepis. Teren ten przylegał jednak do niezbyt ruchliwej ulicy będącej bez wątpienia drogą publiczną. Na rozprawie policjant zeznał, że oskarżony przed zatrzymaniem poruszał się także tą ulicą. Sąd dał temu wiarę i kwestia drogi wewnętrznej/strefy zamieszkania przestała mieć znaczenie.