

KANCELARIA SEJMU  
BIURO STUDIÓW  
I EKSPERTYZ



Biuro Studiów i Ekspertyz

EKSPERTYZA  
WYKONANA  
NA ZLECENIE  
BIURA STUDIÓW  
I EKSPERTYZ

**O P I N I A**  
o projekcie ustawy o zmianie ustawy  
- Kodeks karny

(Druk Sejmowy nr 1019 )

**Kwiecień 1999**

**dr Ryszard A. Stefański**

**Ekspertyza**

**Nr 183**

Niewątpliwie projektodawcy mają rację podkreślając, że sytuacja na naszych drogach w kwestii udziału nietrzeźwych uczestników w ruchu wymaga podjęcia radykalnych środków. Jednym z nich, aczkolwiek *ultima ratio*, jest represja karna wobec sprawców przestępstw drogowych popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, a także prowadzących pojazdy w takim stanie. W projekcie proponuje się zaostrzenie represji wobec tych osób przez:

1) obligatoryjne orzekanie przepadku pojazdu, który sprawca prowadził, popełniając przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego,

2) kryminalizację bezwypadkowego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Propozycje te, aczkolwiek zmierzają do tego celu, lecz nie mogą być z podanych niżej względów aprobowane. Niemniej mogą stanowić podstawę do innego uregulowania odpowiedzialności sprawców przestępstw w komunikacji, których dopuścili się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegli z miejsca przestępstwa.

### **Przepadek pojazdu**

Nie ulega wątpliwości, że propozycja wprowadzenia środka karnego w postaci przepadku pojazdu jest kontrowersyjna i nic dziwnego, że może wywoływać różne emocje. Jest ona - moim zdaniem - nieakceptowalna z kilku powodów:

po pierwsze - jest środkiem niezwykle drastycznym, powodującym niekiedy utratę dorobku kilku lat całej rodziny; jego skutki dotyczą nie tylko sprawcę, ale w dużym stopniu i jego rodzinę,

po drugie - stanowi, mimo nazwania tego środka przepadkiem pojazdu, w istocie konfiskatę pojazdu, która to kara została wyeliminowana z naszego ustawodawstwa. Kara konfiskaty mienia jest powszechnie uznawana za bezwzględna, surową i niesprawiedliwą, jest karą anachroniczną, nie pasującą do nowych czasów. Przepadek pojazdu nie może być zaliczony do żadnego z przedmiotów, objętego przepadkiem rzeczy; pojazd nie jest bowiem przedmiotem pochodzącym bezpośrednio z przestępstwa, jak też służącym lub przeznaczonym do jego popełnienia,

po trzecie - pozostaje w rażącej dysproporcji do wagi popełnionego czynu, zwłaszcza polegającego na bezskutkowym prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego,

po czwarte - wątpliwa może być jego skuteczność; trudno powiedzieć, jakie może być jego oddziaływanie odstrasżające, jednakże trzeba mieć na uwadze, że badania wykazują, że strach przed karą nie jest dostatecznym stymulatorem powstrzymania się od przestępstwa,

po piąte - w ustawodawstwach europejskich nie przewiduje się tego rodzaju środka.

Skuteczniejszym środkiem może być zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze, zwłaszcza że w związku z utworzeniem centralnej ewidencji osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami (art. 99 p. r. d.) możliwe będzie skuteczniejsze ujawnianie przypadków prowadzenia pojazdu przez osobę, w stosunku do której orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Wydaje się, że orzeczenie takiego zakazu na zawsze powinno być obligatoryjne w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo przeciwko

bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub gdy zbiegła z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k. k. Realizacja tej propozycji wymaga dodania do art. 42 k. k. § 3 w brzmieniu:

§ 3. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w art. 178 lub za przestępstwo z art. 178<sup>1</sup>.

### **Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego**

Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości stanowiło przestępstwo w latach 1959 - 1971, tj. w okresie obowiązywania art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz. U. Nr 69, poz. 434 ze zm.), który statuował przestępstwo prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, zagrożone karą aresztu do lat 2 lub karą grzywny albo obu tymi karami łącznie (§ 1) oraz prowadzenia w stanie nietrzeźwości innego pojazdu na drodze publicznej, zagrożone karą aresztu do roku lub karą grzywny do 5000 zł. (§ 2).

Za przestępstwa te z reguły była orzekana przede wszystkim kara grzywny, np. z art. 28 § 1 stanowiła ona w 1963 r. - 79% orzeczonych kar, a w 1971 r. - 88%. Bezwzględna kara aresztu była orzekana w minimalnym stopniu (w 1963 r. stanowiły one 13%, a w 1969 r. - 2%).

Z dniem 1 stycznia 1972 r. czynu te zostały przekwalifikowane w wykroczenia określone odpowiednio w art. 87 § 1 i 2 k. w. Od samego początku obowiązywania kodeksu wykroczeń za wykroczenia te wymierzana jest przede wszystkim kara grzywna, a wyjątkowo kara aresztu. Grzywna stanowi ponad 99% orzeczonych kar, np. w 1995 r. - 99,7%, w 1996 r. - 99,9% i w 1997 r. - 99,9%.

Tendencje w zakresie wymiaru kary muszą być brane pod uwagę przy podejmowaniu decyzji w kwestii przekształcenia wykroczeń stypizowanych w art. 87 k. w. w przestępstwa. Trzeba rozważyć, czy zmiana ta spowoduje istotne podwyższenie orzeczonych kar za te czyny. Istnieją uzasadnione podstawy do twierdzenia, że raczej nie powinna nastąpić wyraźna zmiana w zakresie orzekanych kar, gdy się zważy, że za wykroczenia te możliwe jest orzeczenie grzywny do 5000 zł, a wśród wykroczeń należą one do najpoważniejszych. Skuteczność ścigania w dużym stopniu zależy od sprawności postępowania, a praktyka wskazuje, że szybciej dochodzi do wymierzenia kary w postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Dlatego też podejmując decyzję co do przekwalifikowania tego rodzaju czynów w przestępstwa trzeba mieć na uwadze, czy nie ucierpi na tym sprawność postępowania i ujemne następstwa w z tym zakresie zrównoważy surowsza represja. Proponowany zabieg spowoduje obciążenie sądów w ciągu roku około 200 tys. spraw. Kolegia do spraw wykroczeń o wykroczenia prowadzenia pojazdu w stanie po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 i 2 k. w.) rozpatrzyły w 1995 r. 232 590 spraw, w 1996 r. 184 295, a w 1997 r. - 203 4547. Wprawdzie sądy zostałyby obciążone mniejszą liczbą spraw, gdyż część sprawców w tych sprawach nie znajdowała się w stanie nietrzeźwości, niemniej jest to duża liczba spraw.

Istotną rolę w represjonowaniu sprawców tych czynów odgrywa zakaz prowadzenia pojazdów. Jego granice czasowe zakreślone są w kodeksie wykroczeń od 6 miesięcy do 3 lat (art. 29 § 1 k. w.), a w kodeksie karnym - od roku do lat 10 (art. 43 § 1). Granice ustawowe zakazu mogą wskazywać, że w razie przekwalifikowania wykroczeń z art. 87 k. w. w przestępstwo, zakaz ten może być orzekany na dłuższy okres. Z uwagi na różnice w zakresie dolnych granic, jest oczywiste, że nastąpi zaostrzenie represji w zakresie tego środka.

Za ustanowieniem przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości może przemawiać analiza prawnoporównawcza.

W ustawodawstwach państw zachodnich samo prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości jest uznawane za przestępstwo (np. w Danii, Finlandii, Norwegii, Szwecji, RFN, Francji, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii). Przykładowo przestępstwo prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu określone w § 316 niemieckiego kodeksu karnego zagrożone jest karą pozbawienia wolności do roku lub karą grzywny samoistnej, a taki czyn w Holandii zagrożony jest karą pozbawienia wolności do 3 miesięcy albo grzywny (art. 26 § 1 holenderskiej ustawy prawo o ruchu drogowym).

W praktyce holenderskiej z reguły wymierza się kary w dolnych granicach; pozbawienie wolności orzeka się na ogół w wymiarze 2 tygodni. W zaleceniach Urzędu Prokuratora Publicznego zaleca się, że orzeczenia kary pozbawienia wolności (na 2 tygodnie) można żądać dopiero przy zawartości alkoholu przekraczającej 2 promile w połączeniu z pozbawienia uprawnień do prowadzenia pojazdów na 12 miesięcy. W niektórych ustawodawstwach dodatkowe okoliczności wpływają na zaostrzenie odpowiedzialności karnej, np. duże stężenie alkoholu, czy sprowadzenie realnego zagrożenia w ruchu drogowym (zob. art. 315 a k. k. RFN).

W praktyce często dochodzi do wymierzania krótkoterminowych kar pozbawienia wolności w granicach 1 miesiąca lub 2 miesięcy, tzw. kar szokowych. np. w Szwecji i Danii.

Za najbardziej skuteczny środek reakcji na tego rodzaju zachowania uznaje się zakaz prowadzenia pojazdów.

Konstatując, że w ustawodawstwach zachodnich tego rodzaju czyny są traktowane jako przestępstwa, trzeba mieć na uwadze, że w systemach tych państw istnieje inny podział czynów zabronionych. W systemie francuskim wykroczenia (*contravention*) zaliczane są do przestępstw, z tym że czyny zagrożone karą policyjną podlegają wyłącznej właściwości sądowej, w systemie angielskim nie ma wyodrębnionej grupy wykroczeń, a wszystkie czyny karalne są przestępstwami, jednakże drobniejsze przestępstwa rozpoznawane są przez niższy sąd karny, tzw. małej sesji (*court of petty session, Magistrates' Court* w trybie uproszczonym i z ograniczeniami co do wymiaru kary). W systemie germańskim wyróżnia się wykroczenia (*Ubertretungen*) oraz wykroczenia porządkowe (*Ordnungswidrigkeiten*).

Przypomnieć należy, że w państwach zachodnich obowiązują różne progi trzeźwości. Wynoszą one: w Irlandii - 1,0‰ Austrii, Danii, Hiszpanii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii - 0,8‰, Belgii, Finlandii, Holandii, Norwegii, Portugalii - 0,5‰, Szwecji - 0,2‰.

W krajach Unii Europejskiej propaguje się obniżenie progu do 0,5‰. Wysokość progu trzeźwości pozostaje w korelacji z modelem picia; model skandynawski, w którym preferuje się mocne napoje alkoholowe wypijane jednorazowo w dużych ilościach uzasadnia całkowity zakaz prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu (w Szwecji w 1990 r. próg ten obniżono z 0,5‰ do 0,2‰).

Mając na uwadze zapewnienie sprawności postępowania, jak też zagrożenie, jakie niesie za sobą prowadzenie pojazdu przez niesprawnego kierującego z powodu spożycia alkoholu, uzasadnione jest wprowadzenie tego rodzaju, obejmując kryminalizacją tylko wypadki prowadzenia pojazdu przez kierowcę, który z powodu spożycia alkoholu jest całkowicie niezdolny do bezpiecznego prowadzenia pojazdu, przez co stwarza realne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Wyraźne zaburzenia psychomotoryczne i psychosensoryczne występują w fazie euforycznej, czyli przy zawartości alkoholu od 1,0 - 2,0‰. Zatem przestępstwem powinien być czyn polegający na prowadzeniu pojazdu przez osobę, w której organizmie zawartość alkoholu przekracza 1, 5‰. Stan ten można byłoby nazwać "stanem odurzenia alkoholowego". Wobec tego należałoby w art. 115 dodać § 16<sup>1</sup> w brzmieniu:

**§ 16<sup>1</sup>** Stan odurzenia alkoholem w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy:

1. zawartość alkoholu we krwi przekracza 1,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub

2. zawartość alkoholu w 1 dcm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,75‰ albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

Przepis statuujący tego rodzaju przestępstwo powinien brzmieć:

**Art. 178<sup>1</sup>**

§ 1. Kto, znajdując się w stanie odurzenia alkoholowego lub odurzenia innym środkiem, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

§ 2. Kto, znajdując się w stanie odurzenia alkoholowego lub odurzenia innym środkiem, prowadzi na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w § 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

Należy przypomnieć, że przestępstwo bezskutkowego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przewidywał w art. 161 projekt k. k. (w redakcji z sierpnia 1995 r.), który to przepis został wyeliminowany w toku prac sejmowych. Jego wprowadzenie proponował Senat w uchwale z dnia 26 kwietnia 1997 r. w sprawie ustawy - Kodeks karny, lecz poprawa ta nie została przyjęta przez Sejm.

**Inne sugestie zmian nie ujęte w projekcie:**

W kodeksie karnym widoczne jest dążenie do zaostrzenia kary za przestępstwa popełnione w stanie nietrzeźwości. Tej słusznej tendencji nie odzwierciedla art. 178 k.k. Wprawdzie nakazuje on wymierzenie kary pozbawienia wolności przewidzianej za przypisane sprawcy przestępstwo w komunikacji w wysokości do górnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę, lecz - w praktyce o represyjności - prawa decyduje nie górna, a przede wszystkim dolna granica ustawowego zagrożenia. Za przestępstwo z art. 145 § 1 d. k. k. kara pozbawienia wolności w rozmiarze powyżej 2 lat orzekana była w stosunku do około 1% sprawców (w 1987 r. w tym rozmiarze wymierzono ją wobec 0,8% sprawców, w 1988 r. - 0,7%, w 1989 r. - 0,3%, w 1990 r. - 0,4%, w 1991 r. - 0,2%, w 1992 r. - 0,3% w 1993 r. - 0,3%, w 1994 r. - 0,2%, w 1995 r. - 0,2%, w 1996 r. - 0,2%, w 1997 r. - 0,5% . W stosunku do ponad 70% sprawców była ona orzekana w wysokości do 1 roku (w 1987 r. orzeczono ją wobec 65,2%, w 1988 r. - 72,9%, w 1989 r. - 73,2%, w 1990 r. - 80,0%, w 1991 r. - 81,8%, w 1992 r. - 79,5%, w 1993 r. - 81,3%, w 1994 r. - 83,6%, w 1995 r. - 85,5%, w 1996 r. - 83,7%, w 1997 r. - 82,1%). Gwoli ścisłości trzeba podkreślić, że w pewnym zakresie art. 178 k. k. jest odzwierciedleniem zwiększonego rygoryzmu prawa karnego wobec nietrzeźwych sprawców, gdyż nadzwyczajne zaostrzenie kary, określone w tym przepisie, stosuje się nie tylko do kierującego pojazdem, ale do każdego sprawcy wypadku w komunikacji, a nadto objęto nim także przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k. k.) oraz jej niebezpieczeństwa (art. 174 k. k.).

Potrzeba zaostrzenia represji wobec nietrzeźwych sprawców uzasadnia zmianę art. 178 k. k. i w tym zakresie należałoby sięgnąć do rozwiązań przyjętych w tej kwestii w kodeksie karnym z 1969 r. W taki sam sposób jak nietrzeźwość sprawcy wypadku drogowego k. k. traktuje jego zbiegnięcie z miejsca zdarzenia. Podobnie jak stan nietrzeźwości, tak samo i zbiegnięcie powinno znaleźć odzwierciedlenie w podwyższeniu także dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

O ile w pełni można akceptować przesunięcie ze sfery przestępstw do sfery wykroczeń zdarzeń w komunikacji, których skutkiem jest poważna szkoda w mieniu nawet w sytuacji, gdy jego sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości, o tyle nie można się zgodzić, by wykroczeniem było spowodowanie wypadku w komunikacji przez nietrzeźwego jego uczestni-

ka, którego skutkiem są lekkie obrażenia ciała, tj. spowodowanie naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego nie dłużej niż 7 dni (art. 157 § 2 k. k.).

Przesłanką kryminalizacji wypadku w komunikacji jest ochrona bezpieczeństwa ruchu, a także zdyscyplinowanie uczestników ruchu, zwłaszcza ruchu drogowego. Mając na uwadze, że taki sam cel realizuje penalizacja określonych zachowań w ruchu w kodeksie wykroczeń, staje się oczywiste, że w kodeksie karnym stypizowane są zachowania stwarzające szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Trudno nie zaliczyć do nich zdarzeń zaszłych w ruchu, skutkiem których jest nawet lekkie uszkodzenie ciała, ale spowodowane przez nietrzeźwego uczestnika ruchu.

Czynny te zawierają znaczny ładunek społecznej szkodliwości, a ponadto sprawcy tych czynów stwarzają istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu i powinna być w stosunku do nich stosowana właściwa represja, tę zaś może zapewnić jedynie prawo karne. Stosowanie wobec nich środków, będących w dyspozycji prawa wykroczeń może w ocenie społecznej być odebrane jako nieuzasadniony liberalizm.

Arsenał kar i środków karnych, jakie mogą być brane pod uwagę przy wymiarze kary za wykroczenie, wskazuje, że w granicznych wypadkach, mogą one okazać się niewspółmiernymi do stopnia zawinienia i nie będą w stanie osiągnąć celów zapobiegawczych i wychowawczych. Dlatego też czyn taki powinien być przestępstwem. Przemawia za tym też konieczność prowadzenia skutecznej walki z nietrzeźwością w ruchu drogowym. Nie sposób nie zwrócić uwagi, że nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego jest istotną plagą.

Od wielu lat stanowią oni poważne zagrożenie bezpieczeństwa tego ruchu; udział wypadków drogowych, w których uczestniczyli nietrzeźwi jest bardzo wysoki i wynosi około 20%. I tak w 1982 r. na ogólną liczbę 38.832 wypadki drogowe w stanie nietrzeźwości znajdowało się 9.602 (24,7%), w 1983 r. na 40.454 - 10.084 (24,9%), w 1984 r. na 35.768 - 9.463 (26,5%), w 1985 r. na 36.100 - 8.779 (24,3%), w 1986 r. na 37.133 - 8.237 (22,2%), w 1987 r. na 36.433 - 7.696 (21,1%), w 1988 r. na 37.538 - 7.894 (21,0%), w 1989 r. na 46.338 - 9.506 (20,5%), w 1990 r. na 50.532 - 11.638 (23,0%), w 1991 r. na 54.038 - 11.995 (22,2%), w 1992 r. na 50.990 - 10.848 (21,3%), w 1993 r. na 48.901 - 10.373 (21,2%), w 1994 r. na 53.647 - 11.182 (20,9%), w 1995 r. na 56.904 - 11.400 (20,0%) w 1996 r. na 57.911 - 10.472 (18,1%), w 1997 r. na 66.586 - 12.426 (18,7%).<sup>1</sup>

W 1994 r. w tej kategorii wypadków wyprzedzały nas tylko Rosja (25%) i Białoruś (21%), a w najgorszym pod tym względem kraju Europy Zachodniej - Danii wypadki takie stanowiły 16%. W innych krajach wskaźnik ten wynosił w Finlandii - 13%, Szwajcarii - 11%, RFN - 10%, Austrii - 7%, Szwecji - 4%, Wielkiej Brytanii - 3%.

Nasuwa się niezbieżnie postulat poddania kryminalizacji także lekkiego wypadku w komunikacji popełnionego w stanie nietrzeźwości. Ponadto nie można gubić z pola widzenia faktu, że zbiegnięcie sprawcy z miejsca przestępstwa w komunikacji zmienia w istotny sposób prawnokarną ocenę zachowania sprawcy, zwiększając stopień jego bezprawia. To uzasadnia zaostrzenie odpowiedzialności karnej wobec takiego sprawcy; trudno uznawać ten fakt za prawnokarnie irrelevantny.

Problem ucieczki kierowcy z miejsca zdarzenia jest ważny w praktyce sądowej, głównie w aspekcie ustalenia nietrzeźwości sprawcy wypadku. Statystyka wypadków drogowych wskazuje, że ucieczki z miejsca wypadku nie są zjawiskiem rzadkim.

<sup>1</sup> *Analiza bezpieczeństwa w ruchu drogowym w latach 1982-1991 r.*, opracowana przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz: *Wypadki drogowe w Polsce*, opracowania coroczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Przykładowo w 1982 r. na 25.820 wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami. uciekło z miejsca zdarzenia 2.210 (8,6%) osób, w 1983 r. na 26.306 - 2.230 (8,5%), w 1984 r. na 22.497 - 1.645 (7,3%). w 1985 r. na 22.535 - 1.500 (6,7%), w 1986 r. na 23.682 - 1.383 (5,8%), w 1987 r. na 23.243 - 1.334 (5,7%) , w 1988 r. na 24.310 - 1.357 (5,6%), w 1989 r. na 30.654 - 1.771 (5,8%), w 1990 r. na 35.844 - 2.448 (6,8%), w 1991 r. na 38.233 - 2.707 (7,1%), w 1992 r. na 35.635 - 2.524 (7,8%), w 1993 r. na 34.608 - 2.119 (6,1%), w 1994 r. na 39.367 - 2.532 (6,4%), w 1995 r. na 56.904 - 3.196 (5,6%), w 1996 r. na 57.911 - 3.349 (5,8%).

Podobnie proporcje te kształtują się w zakresie wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami, będących w stanie nietrzeźwości. W 1982 r. na ogólną liczbę 5.884 wypadków drogowych popełnionych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami, zbiegłych z miejsca wypadku było 429 (7,3%), w 1983 r. na 5.372 - 415 (7,7%), w 1984 r. na 5.114 - 426 (8,3%), w i 1985 r. na 4.513 - 402 (8,9%), w 1986 r. na 4.116 - 303 (7,4%), w 1987 r. na 3.746 - 289 (7,7%), w 1988 r. na 3.807 - 243 (6,4%), w 1989 r. na 4.826 - 226 (4,7%), w 1990 r. na 6.705 - 311 (4,6%), w 1991 r. na 7.091 - 330 (4,7%), w 1992 r. na 6.412 - 316 (4,9%), w 1993 r. na 6.129 - 208 (3,3%), w 1994 r. na 6.738 - 251 (3,7%), w 1995 r. na 7155 - 427 (3,8% ), w 1996 r. na 10.472 - 440 (4,2%).

Uwzględniając powyższe uwagi uzasadnione jest nadanie art. 178 k. k. następującej treści:

*„Art. 178. § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 2 i znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego i albo zbiegł z miejsca zdarzenia, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat.*

*§ 2. Jeżeli sprawca, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego dopuszcza się przestępstwa określonego w art. 173 § 2 lub 4, 174 § 2 lub 177 albo zbiegł z miejsca zdarzenia, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.*

*§ 3. Jeżeli sprawca, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego dopuszcza się przestępstwa określonego w art. 173 § 1 lub 3, 174 § 1 albo zbiegł z miejsca zdarzenia, podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 15”.*

Przedstawione propozycje innego uregulowania odpowiedzialności sprawców przestępstw w komunikacji, znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub którzy zbiegli z miejsca przestępstwa, podyktowane są potrzebą podjęcia radykalniejszych środków, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa przede wszystkim ruchu drogowego przez ograniczenie uczestników ruchu znajdujących się w takim stanie lub okazujących lekceważący stosunek do humanitarnego obowiązku udzielenia pomocy ofierze wypadku.