

## Bartłomiej Kozłowski

### **Czy kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwości na pewno powinno być przestępstwem? Refleksje nad wyrokiem hiszpańskiego Sądu Najwyższego w sprawie pijanego kierowcy.**

Artykuł opublikowany pierwotnie (pod innym tytułem) w ramach działu [Kartka z kalendarza](#) na portalu [Polska.pl](#).

Od 15 grudnia 2000 r. prowadzenie samochodu lub innego pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem narkotyków nie jest w Polsce jedynie wykroczeniem, lecz przestępstwem, za którego popełnienie grozi kara grzywny, ograniczenia wolności, a nawet pozbawienia wolności do 2 lat. Uchwalona w kwietniu 2000 r. nowelizacja kodeksu karnego, przy okazji której wprowadzono do niego art. 178a (1) miała na celu ograniczenie liczby pijanych kierowców na polskich drogach.

Mimo jednak, iż za jazdę „na gazie” grożą poważne sankcje, liczba pijanych kierowców nie tylko nie maleje, ale – według Komendy Głównej Policji – stale się zwiększa. Świadczą o tym liczby wyroków na pijanych kierowców: w roku 2001 wydano ich 43 tys., w roku 2002 – 65 tys., w 2003 – 68 tys., w 2004 – 73 tys., w 2005 – 75 tys. i w 2006 – 76 tys.

Dane te sugerują, że wprowadzona u progu obecnej dekady kryminalizacja prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego nie spełniła pokładanych w niej nadziei na zmniejszenie liczby pijanych kierowców – i co za tym idzie – na zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach. Jednak mimo oczywistego niepowodzenia, jakie polskie państwo poniosło w tej kwestii, chyba niewielu ludzi w sposób otwarty i publiczny zadawało w naszym kraju pytanie: czy uchwalenie, że kierowanie samochodem po pijanemu jest przestępstwem było krokiem w dobrym kierunku?

Oczywiście – zwolennicy kryminalizacji siadania za kółkiem po wypiciu alkoholu mogą usiłować bronić tego rozwiązania: mogą np. twierdzić, że zmiana prawa na znacznie surowsze od obowiązującego wcześniej nie zmniejszyła wprawdzie liczby pijanych kierowców, ale w przypadku pozostania przy rozwiązaniu wcześniejszym byłoby jeszcze gorzej. Zdaniem wielu zwolenników traktowania samej jazdy po kieliszku jako przestępstwa nieskuteczność wprowadzonych w 2000 roku rozwiązań wynika stąd, że kary za takie zachowanie są po prostu zbyt łagodne. Gdyby za kierowanie samochodem „na gazie” naprawdę trafiało się do więzienia, to mało kto odważyłby się usiąść za kółkiem po kielichu – rozumują niektórzy zwolennicy zaostrzenia obecnych rozwiązań.

#### **2,34 promila – i niewinny**

Czy zaostrzenie prawa lub praktyki jego stosowania przyniosłoby taki efekt – trudno powiedzieć; jest to klasyczna dyskusja na temat „co by było gdyby”. Tym wszystkim jednak, którzy nie mają wątpliwości co do słuszności traktowania jazdy po spożyciu alkoholu jako przestępstwa warto wspomnieć o wyroku, jaki 15 grudnia 2006 roku wydał Sąd Najwyższy Hiszpanii.

Wyrok ten – jak na nasze przyzwyczajenia – był dość niezwykły. Hiszpański Sąd Najwyższy ni mniej ni więcej, tylko uchylił wyrok sądu niższej instancji i uniewinnił kierowcę, w którego krwi stwierdzono aż 2,34 promila alkoholu. Zdaniem Sądu Najwyższego madrycki sąd I instancji nie mógł zgodnie z prawem skazać oskarżonego tylko z tego powodu, że był pijany za kierownicą – prokuratura powinna dodatkowo dowieść, że wskutek upojenia alkoholowego stanowił on zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi.

„Nie wystarczy sprawdzić poziomu nasycenia krwi kierowcy alkoholem. Konieczne jest także sprawdzenie jego wpływu na kierowcę” – tak uzasadniał hiszpański sąd swoją decyzję. W rozpatrywanym przypadku nic jednak nie wskazywało na to, by oskarżony kierowca stanowił zagrożenie dla kogokolwiek – funkcjonariusze policji, którzy zatrzymali go podczas rutynowej kontroli, nie stwierdzili z jego strony żadnego naruszenia przepisów drogowych – poza oczywistym faktem jazdy po spożyciu alkoholu.

Jak więc widać, potrzeba karalności jazdy w stanie nietrzeźwym nie dla wszystkich jest rzeczą oczywistą.

### **Jakie jest prawo w Hiszpanii?**

Oczywiście – wracając do wspomnianego wyroku – niezmiernie istotne jest w jego kwestii pytanie, jak w ogóle brzmi prawo, w oparciu o które hiszpański Sąd Najwyższy wydał ten wyrok? Czy stosowny artykuł kodeksu karnego Hiszpanii mówi po prostu „kto kieruje pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości” czy też zawarty jest w nim warunek, by skutkiem pijaństwa kierowcy było zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego? Jeśli warunek taki jest w tym prawie zawarty, to hiszpański Sąd Najwyższy nie zrobił nic innego, jak po prostu wydał wyrok zgodny z obowiązującym prawem. Zagrożenie jest to coś, co trzeba udowodnić – nie można zakładać go z góry tylko na tej podstawie, że kierowca miał we krwi ileś tam promili alkoholu. Jak doskonale wiadomo – tylko drobna część nietrzeźwych kierowców (choć prawda, że znacznie większa, niż trzeźwych) powoduje wypadki. A są i tacy, którzy po wypiciu alkoholu prowadzą samochód w sposób bardziej bezpieczny, gdyż mają świadomość, że ich reakcje stają się w takiej sytuacji wolniejsze, a oni sami muszą bardziej uważać na wszystko, co dzieje się na drodze.

### **Prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym w Polsce: przestępstwo *per se***

Niezależnie jednak od tego, co mówi prawo w Hiszpanii, polski kodeks karny jest w kwestii kierowania samochodem „na gazie” jasny: prowadzenie pojazdu mechanicznego – a także innego pojazdu (np. roweru) – w stanie nietrzeźwości jest przestępstwem *per se*. Kwestia tego, czy dany kierowca wskutek pijaństwa stwarzał zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi nie ma żadnego znaczenia, jeśli chodzi o samą odpowiedzialność za prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu.

Oczywiście, kierowca, który na skutek stanu nietrzeźwości powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa innych może – w określonych warunkach – odpowiadać np. za spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym. Warto dodać, że sprawcy takiego przestępstwa, który popełnił je wskutek wypicia alkoholu, grozi kara od dolnej granicy zagrożenia dla „podstawowego” typu takiego przestępstwa zwiększonej o połowę, do górnej granicy, również zwiększonej o połowę. Oznacza to tyle, że ktoś, kto wskutek nietrzeźwości spowodował bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy drogowej, może trafić

do więzienia nawet na 12 lat – jeśli sprowadzenie niebezpieczeństwa było z jego strony świadome, lub na 4 i pół roku – w przypadku gdyby nie dało się udowodnić, że wywołanie zagrożenia było z jego strony czymś, na co świadomie się godził. (2)

### **Dlaczego jest to wątpliwe?**

W niniejszym artykule interesuje mnie jednak nie problem katastrof, wypadków, czy choćby bezpośredniego niebezpieczeństwa ich spowodowania – lecz kwestia karalności za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości *per se* – bez względu na skutki. Dlaczego zakaz siadania za kółkiem po kielichu jest czymś, co może budzić pewne wątpliwości?

Odpowiedź na to pytanie jest taka: w szanującym wolność jednostki społeczeństwie karanie za pewne zachowania z tego tylko powodu, że zachowania te – choć same w sobie nie czyniące jeszcze nikomu krzywdy – mogą się w jakiś sposób przyczynić do rzeczywistej szkody, jest znacznie bardziej wątpliwe, niż karanie za te zachowania, których skutkiem jest czyjaś śmierć, uszkodzenia ciała, lub naruszenie własności. Stąd m.in. biorą się dyskusje o takich sprawach, jak granice wolności słowa, zrzeszania się, zgromadzeń, religii czy eksperymentów naukowych.

### **Przejął się globalnym ociepleniem...**

W umieszczonych na [mojej stronie internetowej](#) artykułach na temat wolności słowa i jej granic argumentowałem, że prawo nie powinno zabraniać pewnych typów wypowiedzi (takich, jak np. propaganda rasistowska czy pornografia) z tego powodu, że wypowiedzi te w jakiś pośredni sposób mogą przyczynić się do wyrządzania komuś krzywdy.

Niedopuszczalność karania za takie – przykładowo – wypowiedzi nie wynika, z tego, że nie ma czegoś takiego, jak „niebezpieczne” idee – przeciwnie, wynika ona m.in. z tego, że potencjalnie niebezpiecznych idei jest mnóstwo.

Gdyby konsekwentnie zabronić głoszenia wszelkich poglądów, które mogą stać się podłożem krzywdzących ludzi lub ich własność zachowań, to należałoby zakazać np. straszenia opinii publicznej potencjalnymi skutkami globalnego ocieplenia i wyrażania opinii, że przyczyną tego niepokojącego fenomenu jest działalność gatunku Homo Sapiens. Niejaki [Jeff Luers](#) z Eugene w amerykańskim stanie Oregon tak przejął się potencjalnymi skutkami globalnego ocieplenia, że chcąc zaprotestować przeciwko temu zjawisku podpalił trzy samochody sportowo-użytkowe (tzw. SUV) w tamtejszym salonie samochodowym Romania Chevrolet – takie luksusowe, spalające dużą ilość paliwa pojazdy często obwinia się za szczególne przyczynianie się do efektu cieplarnianego.

### **A gdyby tak w ogóle zakazać używania samochodów?**

Gdybyśmy uznali, że takie wartości, jak ludzkie życie i w ogóle bezpieczeństwo fizyczne są czymś tak ważnym, że państwo może dla ochrony tych wartości podejmować wszelkie działania – bez względu na skutki tych działań dla innych praw i wolności człowieka – to musielibyśmy się zgodzić na takie rozwiązania prawno-ustrojowe, jakie zostały opisane chyba tylko w niektórych książkach z gatunku *political fiction*.

Pomyślmy tylko: ilu ludzi ocalilibyśmy przed śmiercią, ciężkimi obrażeniami i kalectwem gdybyśmy zabronili produkcji, posiadania i używania wszelkich pojazdów samochodowych – no, może z wyjątkiem może tych, które używane są przez pogotowie ratunkowe, straż

pożarną i policję? I ilu zbrodniom zdołalibyśmy zapobiec, gdyby dosłownie wszędzie były kamery video przekazujące obraz na policję i założony był podsłuch?

Fakt jednak, że znakomita większość z nas (czy jest ktoś, kto myśli inaczej?) nie chce ani likwidacji ruchu drogowego, ani powszechnych podglądów i podsłuchów, pokazuje nader dobitnie, że nie uważamy – jako społeczeństwo – by nawet taka wartość, jak ludzkie życie była czymś aż tak ważnym, by wszelkie inne wartości – takie, jak prywatność, czy możliwość szybkiego podróżowania – przestawały się wobec niej liczyć.

Spostrzeżenie to może stanowić dobry punkt wyjścia do ataku na takie zakazy prawne, jak choćby zakaz prowadzenia samochodów po spożyciu alkoholu. Z pewnością jednak nie prowadzi ono w sposób automatyczny do wniosku, że zakazy takie na pewno są nieusprawiedliwione. Choć bowiem nie uważamy – jako społeczeństwo – że państwo może ingerować w życie ludzi w dowolny sposób – o ile tylko potencjalne zagrożenie dla takich wartości, jak np. ludzkie życie stałoby się dzięki temu mniejsze, to jednocześnie chyba mało kto uważa, że prawo powinno tolerować wszelkie zachowania – poza tymi, które wyrządzają faktyczną szkodę innym osobom lub ich własności. Biorąc przykład najbardziej skrajny z możliwych: czy ktokolwiek jest zdania, że budowanie przez terrorystów (czy nawet niekoniecznie terrorystów – mogą być to jacyś szaleni naukowcy) bomby atomowej powinno mieścić się w granicach prawnej tolerancji z tego powodu, że samo budowanie bomby nie wyrządza jeszcze nikomu krzywdy, a jedynie może się do niej potencjalnie przyczynić?

### **Nie kontrowersyjne przestępstwo tzw. abstrakcyjnego zagrożenia: produkcja, posiadanie i przechowywanie materiałów łatwopalnych, radioaktywnych i wybuchowych.**

Powyższy przykład pokazuje, że prawo może w pewnych wypadkach w sposób zasadny zakazywać działań, które mogą potencjalnie przyczynić się do rzeczywistego zła – choćby nawet działania te same w sobie nie wyrządzały (jeszcze) nikomu krzywdy. Przykładem takiego, wywołującego małe – jak się wydaje – kontrowersje zakazu zachowań potencjalnie mogących prowadzić do wyrządzenia szkody może być np. zakaz produkcji i przechowywania materiałów łatwopalnych, radioaktywnych i wybuchowych (bez wymaganego zezwolenia lub wbrew jego warunkom). Przechowywany przez kogoś trotyl niekoniecznie musi wybuchnąć – ale czy to jest powód do tego, by przechowywanie trotylu było po prostu dozwolone?

### **Podstawowe kryterium oceny zakazu: skutki dla praw i wolności jednostki**

Jak jednak oddzielić od siebie dopuszczalne i niedopuszczalne zakazy czynów potencjalnie mogących prowadzić do wyrządzenia niewątpliwych szkód (czy rodzaje ingerencji państwa, mające zapobiec potencjalnym szkodom)? Otóż, wydaje się, że niezmiernie istotną częścią tego pytania jest to, czy zakazy takie – albo inne ingerencje ze strony organów państwa (np. podsłuchy) – godzą w podstawowe prawa i wolności jednostki.

### **Co jest wolnością lub prawem?**

Oczywiście – w tym miejscu znów otwiera się pole do dyskusji: kwestia tego, co jest lub powinno być uznane za prawo jednostki jest w wielu przypadkach sprawą bardzo sporną. Czy możliwość bezkarnego (dla kogokolwiek) przerwania niechcianej ciąży jest prawem kobiety –

będącym częścią szerszego prawa do osobistej wolności i prywatności – czy też przeciwnie – aborcja jest pogwałceniem najbardziej podstawowego ludzkiego prawa, jakim jest prawo do życia? Czy prawo do prywatności obejmuje także prawo do nabywania, posiadania i zażywania narkotyków? Czy człowiek ciężko chory i nie mogący znieść swoich cierpień powinien mieć prawo do tego, by kto inny w sposób aktywny udzielił mu pomocy w popełnieniu samobójstwa? Czy wolność sumienia i wyznania oznacza, że członkowie sekty Amiszów mogą nie posyłać swoich dzieci do szkoły powyżej VIII klasy – bo religia nakazuje im żyć tak, jak ludzie żyli setki lat temu? Czy ludzie powinni mieć prawo do posiadania i noszenia broni? Na wszystkie te i inne podobne pytania można debatować w nieskończoność – jasne jest jednak, że na taką debatę nie ma tu miejsca.

Aby więc nie wchodzić w taką debatę – a jednocześnie wskazać na możliwe rozwiązanie poruszanego problemu – warto zauważyć, że np. zakazy wypowiedzi są czymś w sposób oczywisty godzącym w prawa i wolności jednostki. Co więcej, zakazy te godzą nie tylko w prawo do wolności słowa tych, którym pod groźbą kary (lub poprzez bezpośrednią cenzurę) zabrania się czegoś mówić, pisać czy publikować – ale także w prawo wszystkich innych do tego, by móc się zapoznać z tym, co tamci chcą im przekazać. Zaś co do argumentu, że pewne treści są „niebezpieczne” – w tym sensie, że ich wpływ może w jakiś pośredni sposób prowadzić do szkodliwych działań ze strony niektórych ich odbiorców: to prawda, że pewne czyny przestępcze trudno wręcz sobie wyobrazić bez wpływu pewnych ideologii i informacji.

Czy takie akty przemocy, jak podpalanie klinik aborcyjnych i laboratoriów prowadzących eksperymenty genetyczne zdarzałyby się, gdyby pewni ludzie nie szerzyli poglądów, że przerwanie ciąży jest czymś równoznacznym z morderstwem albo że wszelkie manipulacje genetyczne niosą za sobą nieuchronne zagrożenie dla ludzkiego życia i zdrowia?

Elokwencja może rozpalić umysł słuchacza lub czytelnika i przyczynić się do popełnienia przez niego przestępstw – przyznał kiedyś [sędzia Holmes](#) (3). Ale mówiąc o związkach przyczynowych między wypowiedziami jednych osób, a przestępczymi czynami innych nie powinniśmy tracić z oczu jednego zasadniczego faktu: na drodze między głoszeniem jakiejś ideologii, a przestępczym czynem dokonany w wyniku wpływu tej ideologii stoi osobista, będąca wyrazem wolnej woli decyzja danego człowieka o tym, czy dokonać czynu będącego przestępstwem, czy też nie.

Zetknięcie się z żadną ideą nie prowadzi w sposób automatyczny do jej akceptacji, zaś akceptacja jakiegokolwiek idei nie prowadzi w sposób automatyczny do podjęcia motywowanych nią działań. Tylko w takich wypadkach, gdy odbiorcy podlegającej wypowiedzi nie mają realnej możliwości spokojnego zastanowienia się nad jej treścią – inaczej mówiąc, gdy wypowiedź bardziej popycha psychicznie słuchaczy do przestępczego zachowania, niż tylko przekonuje ich do niego – pociągnięcie autora wypowiedzi do odpowiedzialności prawnej wydaje się usprawiedliwione.

Wszędzie tam, gdzie zagrożenie nie jest tak bliskie, by niemożliwa była refleksja i dyskusja, środkiem zapobiegawczym przeciwko czynom, które mogą zostać popełnione w wyniku wpływu takich czy innych wypowiedzi winno być – jak stwierdził ongiś sędzia Sądu Najwyższego USA [Louis Brandeis](#) „wyłożenie fałszów i zwodniczości, proces edukacji” –

najogólniej mówiąc – „pomnożenie wypowiedzi” – a także konsekwentne egzekwowanie prawa karzącego za wyrządzające szkodę ludziom i ich własności czyny – a nie tępienie pod groźbą kar potencjalnie mogącej mieć na kogoś niebezpieczny wpływ ekspresji. (4)

### **Bezpośrednie i wyraźne niebezpieczeństwo?**

Wróćmy jednak do będącego głównym tematem tego artykułu prowadzenia samochodu po pijanemu. Każdy, kto chociaż trochę zna orzecznictwo amerykańskiego Sądu Najwyższego w kwestii wolności słowa zauważy z pewnością analogię między podejściem Sądu Najwyższego Hiszpanii do kwestii jazdy po pijanemu (tzn., że jazda taka może być karalna tylko wówczas, gdy powoduje faktyczne zagrożenie dla innych użytkowników drogi), a znanym z praktyki amerykańskiego sądu „testem bezpośredniego i wyraźnego niebezpieczeństwa”. Pierwotna – sformułowana przez sędziego Holmesa w sprawie [Schenk v. United States](#) wersja tego testu zadawała pytanie: „czy słowa miały taki charakter i użyte zostały w takich okolicznościach, że spowodowały bezpośrednie i wyraźne niebezpieczeństwo doprowadzenia do istotnego zła, któremu ustawodawca miał prawo zapobiec?”. Współczesna – przyjęta w sprawie [Brandenburg v. Ohio](#) - wersja tego testu jest jeszcze bardziej wymagająca: aby ktoś mógł zostać skazany za wypowiedź z tego powodu, że może ona prowadzić do przestępczych działań ze strony jej odbiorców trzeba wpiery udowodnić, że celem takiej wypowiedzi było doprowadzenie do natychmiastowego (a w każdym razie – w bardzo krótkim, nie dającym miejsca na refleksję) czasie wywołania zakazanych prawem działań, a także, że spowodowanie takich działań było w danym przypadku wysoce prawdopodobne. We współczesnym, cywilizowanym społeczeństwie bardzo rzadko zdarzają się wypowiedzi, które mogłyby być karalne według tego standardu.

### **Czy „zła tendencja”?**

Natomiast przyjęte w prawie polskim podejście do kierowania samochodem w stanie nietrzeźwości (tzn. że jest ono karalne zawsze) łatwo można porównać do tego, co amerykańscy specjaliści od historii wolności słowa określają mianem „bad tendency doctrine”: powodem dostatecznie uzasadniającym zakaz pewnych wypowiedzi może być to, że wypowiedzi te mogą mieć „zły wpływ” na niektórych słuchaczy lub czytelników i w następstwie tego wpływu mogą w jakiś pośredni sposób przyczynić się do szkodliwych działań z ich strony – niezależnie od tego, jak faktyczne niebezpieczeństwo takich działań nie byłoby spekulatywne i odległe w czasie.

### **Karać wszystkich pijanych kierowców, czy tylko tych, którzy faktycznie zagrażają innym?**

W swoich tekstach na temat wolności słowa podejście takie zwalczałem ostro. Czy jednak takie rozumowanie można w sensowny sposób przenieść na grunt dyskusji o dopuszczalności jazdy po spożyciu alkoholu? Inaczej mówiąc: czy z tego, że prawo powinno zabraniać wyłącznie takich wypowiedzi, które powodują bezpośrednie i wyraźne zagrożenie dla takich wartości, jak czyjeś życie, zdrowie czy własność – ale nie wypowiedzi po prostu potencjalnie niebezpiecznych – należałoby wyciągnąć wniosek, że prawo powinno przewidywać kary tylko dla tych pijanych kierowców, których sposób prowadzenia samochodu wskutek nietrzeźwości zagraża innym użytkownikom drogi – a nie dla wszystkich nietrzeźwych kierowców – jak ma to miejsce obecnie w Polsce?

Jak już zostało wspomniane, niezmiernie istotną częścią pytania o to, czy zakaz jakiegoś zachowania, które jedynie potencjalnie może przyczynić się do wyrządzenia komuś faktycznej krzywdy jest zakazem uzasadnionym w społeczeństwie szanującym indywidualną wolność jest pytanie o to, czy zakaz taki narusza jakieś fundamentalne prawa jednostki. Jeśli odpowiedź na to pytanie brzmi „tak” – to władze powinny móc zabronić takiego zachowania tylko wówczas, gdyby zakaz taki był niezbędny dla ochrony jakiejś niezmiernie ważnej wartości – takiej, jak życie, wolność lub własność innego człowieka. O niezbędności takiej można mówić tylko wówczas, gdy zachowanie takie stwarza bardzo bezpośrednie niebezpieczeństwo dla takiej wartości – tak w każdym razie bliskie, że realizacji tego niebezpieczeństwa nie da się zapobiec inaczej, jak poprzez zagrożenie takiego zachowania sankcjami prawnymi i spowodowanie tym samym, że będzie ono ryzykowne. Gdy jednak dany zakaz nie godzi w żadne z podstawowych praw jednostki, związek między takim zachowaniem, a możliwą szkodą – której ma zapobiec taki zakaz – może być bardziej luźny. Gwoli przykładu: wiele obecnie dyskutuje się na temat potencjalnych skutków tzw. globalnego ocieplenia i tego, czy przyczyną owego zjawiska jest emisja CO<sub>2</sub> będąca rezultatem działalności gatunku Homo Sapiens. Na wchodzenie w tę dyskusję nie ma tu oczywiście miejsca. W kontekście tematyki tego artykułu wystarczy jednak, że powiem tyle, iż nie uważam, by działania władz zmierzające do redukcji emisji CO<sub>2</sub> były niedopuszczalnym ograniczeniem wolności z tego po prostu powodu, że nie jest pewne, iż emisja CO<sub>2</sub> przez przemysł i transport faktycznie przyczynia się do globalnego ocieplenia. Wystarczającym uzasadnieniem takich działań jest to, że związek między wspomnianymi zjawiskami jest prawdopodobny i że działania te przynoszą więcej pożytku niż szkody – np. redukują ilość emitowanego CO<sub>2</sub> (a także innych szkodliwych substancji) nie paraliżując przy okazji gospodarki.

### **Prawa nie zapisane w Konstytucji (amerykańskiej) a jednak z niej wynikające**

A jak w tym świetle wygląda kwestia zakazu kierowania samochodem lub innym pojazdem w stanie nietrzeźwości *per se*? Kluczowym pytaniem w tej kwestii jest, jak już wspomniano to, czy zakaz taki godzi w jakieś fundamentalne prawa człowieka. Rzecz jasna – sama próba zastanawiania się nad tym, czy zakaz taki może godzić w jakieś prawa jednostki wielu czytelnikom wyda się zapewne rzeczą niedorzeczną. Ani polska, ani żadna inna konstytucja, ani jakakolwiek międzynarodowa konwencja dotycząca ochrony praw człowieka nie wspomina nic o takich „prawach” jak prawo do picia alkoholu i prawo do kierowania samochodem – tym bardziej nie wspomina nic o „prawie” do prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwym. Jednak prawa jednostki to nie tylko to, co literalnie zapisane jest w konstytucjach czy międzynarodowych konwencjach, ale także to, co w sposób logiczny można z nich wyinterpretować.

Dobłą ilustracją tej idei „otwartości praw” mogą być orzeczenia Sądu Najwyższego USA w sprawie antykoncepcji i aborcji. Amerykańska konstytucja – jak każda zresztą inna – nie wspomina nic o tym, że pary, które nie chcą mieć dziecka mogą stosować sztuczną antykoncepcję, ani, że kobieta, która nie chce urodzić dziecka ma prawo do przerwania ciąży. Jednak Sąd Najwyższy USA orzekł, że oba te prawa są chronione przez konstytucję – a konkretnie przez wynikające z jej postanowień prawo do prywatności – które też z kolei nie jest w niej zapisane, lecz zdaniem Sądu Najwyższego USA w sposób logiczny z niej wynika.

(5) Czy na podobnej zasadzie można by dojść do wniosku, że istnieje coś takiego, jak domniemane prawo człowieka do kierowania pojazdem mechanicznym i to nawet w stanie nietrzeźwości (o ile tylko konkretny kierowca nie stwarza z powodu nietrzeźwości zagrożenia na drodze – bo w takim przypadku wzgląd na ochronę praw innych użytkowników drogi w sposób oczywisty przeważa nad „prawem” do kierowania samochodem)?

Próbując odpowiedzieć na tak prowokacyjne pytanie trzeba zauważyć, że bezwzględny zakaz kierowania samochodem po spożyciu alkoholu jest bez wątpienia naruszeniem wolności jednostki – i choćby jako zakaz zachowania, które ani nikogo bezpośrednio nie krzywdzi, ani nie wywołuje bezpośredniego i wyraźnego niebezpieczeństwa, że komuś stanie się krzywda – z wolnościowego punktu widzenia jest cokolwiek kontrowersyjny.

Czy jest to jednak ograniczenie jakiejś wolności fundamentalnej – takiej, jak np. wolność słowa – która wymaga szczególnej ochrony – nawet, gdyby z ochrony tej wolności mogły wynikać także pewne negatywne konsekwencje? Aby pozytywnie odpowiedzieć na to pytanie, należałoby wskazać jakieś bardziej ogólne prawo jednostki, które byłoby na tyle pojemne, że można byłoby w sposób rozsądny twierdzić, że obejmuje ono także prawo do prowadzenia samochodu – nawet w stanie nietrzeźwości – tak, jak prawo do prywatności jest dostatecznie szerokie, że (zdaniem Sądu Najwyższego USA – wiem doskonale, że jest to bardzo kontrowersyjny pogląd) obejmuje także prawo kobiety do podjęcia tak kontrowersyjnej i wywołującej u wielu ludzi moralny sprzeciw decyzji, jaką jest decyzja o usunięciu ciąży.

### **Prawo do jeżdżenia dowolną ulicą w dowolnym kierunku?**

Niestety jednak, nie umiem wskazać żadnego bardziej generalnego prawa jednostki, o którym można byłoby w sposób sensowny twierdzić, że jest ono na tyle pojemne, by zawierało w sobie także prawo do jazdy po pijanemu. Jedynym, jak się wydaje, prawem jednostki, na które można by tu się próbować powoływać, jest ogólne ludzkie prawo do wolności – czyli robienia tego wszystkiego, na co po prostu mamy ochotę – i co w bezpośredni sposób nie szkodzi innym. Jednak, jak w sposób przekonujący argumentował w swej książce „Biorąc Prawa Poważnie” amerykański filozof prawa Ronald Dworkin o ile mamy prawo do pewnych wolności szczególnych (jakich i w jakim zakresie – to już jest w pewnym stopniu kwestia sporna) – to nie mamy prawa do wolności jako takiej.

Biorąc podany przez Dworkina przykład: wyobraźmy sobie, że władze jakiegoś miasta – działając w ramach swoich uprawnień – wprowadzają na pewnej ulicy ruch jednokierunkowy. Decyzja taka niewątpliwie w jakimś stopniu ogranicza swobodę postępowania mieszkańców miasta i osób doń przyjeżdżających – nie mogą oni bez narażania się np. na zapłacenie mandatu, jeździć taką ulicą w dowolnie wybranym kierunku. Tylko, czy ktoś uważa, że ludzie mają prawo do tego, by jeździć dowolną ulicą w dowolnym kierunku – w tym samym sensie, w jakim mają prawo np. do swobodnego wyrażania swoich poglądów - a władze mogą co najwyżej ograniczyć korzystanie z tego prawa – jeśli byłyby ku temu dostatecznie ważne powody? Wydaje mi się, że trudno byłoby coś takiego twierdzić, nie narażając się na śmieszność.

### **To nie jest prawo fundamentalne**

Krótko mówiąc – nie ma czegoś takiego, jak fundamentalne prawo człowieka do kierowania samochodem – i co za tym idzie, nie ma czegoś takiego, jak prawo do kierowania samochodem w stanie nietrzeźwości. Jeśli ktoś by się upierał przy twierdzeniu, że prawo takie istnieje, to niech zastanowi się nad konsekwencjami takiego stanowiska. Przede wszystkim – jeżeli coś jest fundamentalnym prawem jednostki, to korzystanie z tego prawa nie może w żadnym przypadku być uzależnione od wykazania się odpowiednimi umiejętnościami, zdania jakiegoś egzaminu czy jakiegokolwiek urzędowego pozwolenia. Jeśli więc prawo do kierowania samochodem miałyby być fundamentalnym prawem jednostki – będącym częścią niewątpliwego i nie kwestionowanego przez nikogo prawa do swobodnego poruszania się – to za niedopuszczalne należałoby uznać przede wszystkim wszelkie przepisy zabraniające prowadzenia samochodu bez posiadania odpowiedniej licencji (tzw. „prawa jazdy”). A jeśli prawem jednostki, którego naruszanie przez władze byłoby niedopuszczalne (z wyjątkiem sytuacji, w których byłoby to niezbędne dla ochrony jakiegoś innego prawa, takiego jak prawo innych osób do fizycznego bezpieczeństwa) miałyby być także kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwości, to pod wielkim znakiem zapytania należałoby także postawić prawa przewidujące kary za przekroczenie ustalonej dla danego odcinka drogi dopuszczalnej szybkości. Bądź co bądź, nie wszyscy, którzy przekraczają dopuszczalną prędkość powodują wypadki – podobnie jak nie powodują ich wszyscy, którzy kierują po pijanemu.

Przepis przewidujący odpowiedzialność karną za jazdę w stanie nietrzeźwości nie narusza zatem jakiegoś fundamentalnego prawa jednostki. Czy znaczy to jednak, że przepis ten nie jest w żadnym stopniu kontrowersyjny? Aby odpowiedzieć na to pytanie, porównajmy podejście polskiego prawa do trzech kwestii – kierowania samochodem w stanie nietrzeźwości, kierowania samochodem bez posiadania prawa jazdy i przekroczenia dopuszczalnej szybkości na drodze. Wszystkie te zachowania są zakazane prawnie – ale tylko pierwsze z nich jest przestępstwem. Pozostałe są jedynie wykroczeniami – za które można mieć pewne nieprzyjemności, ale za popełnienie których nie idzie się do więzienia.

### **Dlaczego jazda w stanie nietrzeźwości jest przestępstwem, a zbyt szybka jazda nie?**

A przecież z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego kryminalizacja jazdy z nadmierną prędkością mogłaby być równie uzasadniona, jak zagrożenie sankcjami karnymi jazdy po pijanemu. Jak czytamy na stronie internetowej Komendy Głównej Policji spośród 6457 wypadków drogowych, do jakich doszło w Polsce w pierwszym kwartale 2006 r. 2225 – czyli 34,5% - spowodowanych było niedostosowaniem prędkości do warunków panujących na drodze. W przypadku 613 wypadków z ofiarami śmiertelnymi czynnik ten stanowił przyczynę 274 – a więc 44,7% - takich zdarzeń. Jednak mimo to przekroczenie dopuszczalnej prędkości – nawet najbardziej drastyczne – nie jest w Polsce przestępstwem – chyba, że szaleńcza jazda w konkretnym wypadku stanowiłaby bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia innych osób. Zagrożenie takie należałoby jednak udowodnić na podstawie okoliczności inkryminowanego zdarzenia – czymś niedopuszczalnym byłoby zakładanie go z góry, wyłącznie na podstawie samego faktu przekroczenia (nawet wyjątkowo drastycznego) dopuszczalnej prędkości.

### **Czy chodzi tu tylko o bezpieczeństwo?**

Nie jest więc tak prosto z tym przepisem o kierowaniu samochodem po pijanemu. Z punktu widzenia podstawowego celu tego przepisu, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, kryminalizacja jazdy z nadmierną prędkością byłaby równie uprawniona. Dlaczego więc tylko jedno z tych zachowań jest przestępstwem? Otóż, być może wcale nie z tego powodu, że jest bardziej niebezpieczne od drugiego, a raczej po prostu dlatego, że spotyka się ono z większym potępieniem ze strony społeczeństwa – a co za tym idzie, również ze strony twórców prawa. Niewykluczone jednak, że potępienie to wynika nie tyle z obawą przed możliwymi skutkami jazdy w stanie nietrzeźwym, co raczej z silnego w części społeczeństwa potępienia alkoholu jako takiego w ogóle. Tyle tylko, że zakazywanie jakichś zachowań z tego prosto powodu, że społeczeństwo – lub jakaś jego część - takich zachowań nie aprobuje – jest czymś, co w społeczeństwie, które poważnie traktuje wolność jednostki zdecydowanie nie powinno mieć miejsca.

### **Inne (niż alkohol i prędkość) przyczyny wypadków**

Wiele też innych, niż alkohol czynników, może negatywnie wpływać na zdolność właściwego kierowania samochodem. Zmęczenie, stres, niewyspanie, a nawet wcześniejsza kłótnia z żoną lub mężem – te wszystkie czynniki są często przyczynami wypadków. Jednak kierowanie samochodem przy współistnieniu któregośkolwiek z tych czynników nie tylko nie jest przestępstwem, ale w ogóle nie jest zakazane. Czy nie daje do powodu do wyciągnięcia wniosku, że przepis przewidujący poważne sankcje karne za prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości jest przepisem wybiórczym i dyskryminującym?

### **Wyrwykowe kontrole trzeźwości kierowców**

Pozostają też kwestie dowodowe. W jaki sposób można w ogóle egzekwować prawo zakazujące prowadzenia samochodu w stanie nietrzeźwości – nawet wówczas, gdy owa nietrzeźwość nie ma żadnego widocznego wpływu na sposób prowadzenia samochodu przez danego kierowcę? Otóż, jedynym praktycznie możliwym sposobem egzekwowania takiego prawa jest wyrwykowe zatrzymywanie nie łamiących żadnych przepisów kierowców i poddawanie ich badaniu alkomatem. Do kontroli takich w większości jesteśmy przyzwyczajeni i uważamy je za rzecz normalną. Lecz takie praktyki kłócą się co nieco z przyjętą choćby z przyjętą generalnie w prawie angloamerykańskim (choć prawda, że nie w polskim) zasadą, że policja nie może nikogo zatrzymać, jeśli wpraw nie ma dowodów na to, że złamał on prawo. Uchwalenie przeszło 200 lat temu IV Poprawki do Konstytucji USA (5) wynikało właśnie ze sprzeciwu wobec praktykowanych przez władze brytyjskie rewizji w prywatnych domach na zasadzie „jak leci” – aż znajdują się dowody podejrzanego przestępstwa. Czy wyrwykowe zatrzymywanie kierowców, aby stwierdzić, czy przypadkiem nie są pod wpływem alkoholu nie jest przypadkiem jakimś powrotem do takich praktyk?

### **Bzdura lex, sed lex**

Pojawia się tu również kwestia proporcjonalności reakcji na złamanie prawa. To prawda, że kary bezwzględnego więzienia za jazdę po pijanemu wymierzane są stosunkowo rzadko. Ale co powiemy o takim – opisywanym niedawno w jakiejś gazecie – przypadku: jechał facet większą drogą rowerem. Nie zagrażał nikomu. Jednak na owej drodze spotkał policjantów, którzy kazali mu dmuchać w alkomat – i okazało się, że kierował rowerem w stanie nietrzeźwym. Za popełnione „przestępstwo” dostał rok więzienia w zawieszeniu na dwa lata i

zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów. Po jakimś czasie człowiek ten – który nie dysponował żadnym innym środkiem lokomocji, jak rower (którym jeździł do pracy i po zakupy) - został ponownie złapany przez policjantów. Złamanie wydanego przez są zakazu prowadzenia pojazdów skończyło się dla niego w ten sposób, że trafił do więzienia. Powie ktoś może: sąd wydał taki zakaz, jego adresat wiedział, czy złamanie tego zakazu może się dla niego skończyć, a więc wszystko jest w porządku. Tylko, czy facet ten miał jakąś alternatywę, jeśli chodzi o możliwość jeżdżenia do pracy i robienia zakupów? Tylko ktoś, kto wyznaje modną wciąż w Polsce filozofię typu „dura lex, sed lex” (czy - jak ktoś lepiej to ujął – „bzdura lex, sed lex”) może w takiej kwestii nie mieć żadnych wątpliwości.

### **Kierowanie samochodem: na pewno tylko przywilej?**

Być może też, że w stwierdzeniu, iż nie ma czegoś takiego, jak fundamentalne prawo do kierowania samochodem nie ma pełnej racji. Faktycznie – „prawo” do prowadzenia pojazdów uznawane jest z reguły nie za „prawo” w takim sensie, jak prawo do wolności słowa, religii, zrzeszania się i zgromadzeń, ale za przywilej – który uzyskuje się dzięki decyzji wydanej przez odpowiednie władze. Jednak we współczesnym zachodnim świecie ruch drogowy jest czymś tak powszechnym, spełniającym tak olbrzymią rolę społeczną, że możliwość kierowania samochodem *de facto* jest czymś w rodzaju fundamentalnego prawa.

Władze publiczne – biorąc pod uwagę niebezpieczeństwa związane z ruchem drogowym mogą korzystanie z tego prawa regulować – nie mogą jednak go ograniczać w dowolny, wybrany przez siebie sposób. Aby sobie to uzmysłwić, wyobraźmy sobie następującą – miejmy nadzieję – political fiction: do władzy – w sposób całkowicie demokratyczny – dochodzą radykalni obrońcy środowiska naturalnego, skutkiem czego uchwalony zostaje całkowity zakaz korzystania z samochodów osobowych, ponieważ samochody te w największym stopniu przyczyniają się do zatrutowania środowiska spalinami i globalnego ocieplenia. Jeśli prawo do kierowania własnym samochodem nie jest żadnym prawem, a jedynie przywilejem nadawanym przez władze, to tego typu regulacja – jakkolwiek wielu ludziom mogłaby się nie podobać – byłaby czymś, co władzy ustawodawczej po prostu wolno zrobić. Sądzę jednak, że znakomita większość z nas sprzeciwiłaby się takiej regulacji nie tylko dlatego, że uznałaby ją za głupią i utrudniającą życie, lecz także dlatego, że uznałaby ją za zamach na swoje (lub innych) prawa. Jakkolwiek bowiem nie ulega wątpliwości, że ruch drogowy musi – z powodu zagrożeń, jakie za sobą niesie – być regulowany przez przepisy prawne, to jednocześnie władze nie mogą regulować go w sposób dowolny – np. wprowadzając ustawodawstwo na wzór angielskiej „[Ustawy o czerwonej fladze](#)” czy w ogóle zabraniając używania samochodów osobowych (7).

Przypisy:

(1) Kodeks Karny, Art. 178a. § 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, 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 nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w § 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

(2) Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 (katastrofa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym), 174 (spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy) lub 177 (wypadek drogowy) znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę.

(3) Zob. zdanie odrębne (dissenting opinion) sędziego Holmesa w sprawie [Gitlow v. People of State of New York](#).

(4) Zob. zdanie zbieżne (concurring opinion) sędziego Brandeisa w sprawie [Whitney v. People of State of California](#), a także jego (nieopublikowaną do 2006 r.) opinię odrębną w sprawie [Ruthenberg v. Michigan](#).

(5) Zob. orzeczenia w sprawach [Griswold v. Connecticut](#) (oraz [mój artykuł na jego temat](#)) i [Roe v. Wade](#).

(6) „Prawa ludu do nietykalności osobistej, mieszkania, dokumentów i mienia nie wolno naruszać przez bezzasadne rewizje i zatrzymanie; nakaz w tym przedmiocie można wystawić tylko wówczas, gdy zachodzi wiarygodna przyczyna potwierdzona przysięgą lub zastępującym ją oświadczeniem. Miejsce podlegające rewizji oraz osoby i rzeczy podlegające zatrzymaniu powinny być w nakazie szczegółowo określone”. Przy okazji rozważań nad kwestią zakazu jazdy po pijanemu warto wspomnieć, że Sąd Najwyższy USA - w sprawie [Michigan Department of State Police v. Sitz](#) (1990) orzekł, że policyjne kontrole trzeźwości kierowców nie naruszają IV Poprawki, jednak dwóch sędziów złożyło w tej sprawie zdania odrębne.

(7) Odnośnie poglądu, że prawo do kierowania samochodem nie jest jedynie przywilejem nadawanym przez władze, zob. [poniższy artykuł](#). Odnośnie jazdy w stanie nietrzeźwym zob. [Sean Gabb „Why Drinking and Driving Should not be a Crime](#) oraz [Llewellyn H. Rockwell, Jr. „Legalize drunk driving”](#).

[Strona główna](#)