

Streszczenie

Tematem pracy jest problem odpowiedzialności karnej prowadzącego pojazd pod wpływem substancji psychoaktywnych, różnych od alkoholu, do których zalicza się zarówno „klasyczne” narkotyki, jak i tzw. dopalacze, a także niektóre lekarstwa, wpływające na Ośrodkowy Układ Nerwowy (OUN). Należy wskazać, że tematyka ta rzadko jest przedmiotem medialnych doniesień, co może wynikać z faktu, że inaczej, niż w przypadku osób nietrzeźwych, organy ścigania stosunkowo rzadko zatrzymują osoby prowadzące pojazd pod wpływem tego rodzaju środków odurzających. Policja w ciągu roku zatrzymuje tylko około tysiąca sprawców takich czynów. Do ich ujawnienia dochodzi również w związku z badaniem sprawców kolizji lub wypadków drogowych. Kiedy weźmie się pod uwagę, że czyny takie objęte są wspólną kwalifikacją z zachowaniami polegającymi na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu, łatwo jest zrozumieć, dlaczego „giną” one także w sądowych statystykach.

Problematyka ta nie wzbudza szczególnego zainteresowania również i w nauce prawa, a poruszane w niniejszej pracy kontrowersje, rzadko bywają przedmiotem doktrynalnych sporów czy rozstrzygnięć Sądu Najwyższego. Nawet gdy goszczą na wokandzie najwyższej instancji sądowej, to powszechnie przyjmowany jest pogląd, że istnieje możliwość ustalenia, jaki stan organizmu wywołany spożyciem danego środka (i w określonej ilości), odpowiada temu, który w ustawie zdefiniowany jest jako stan nietrzeźwości (art. 115 § 16 k.k.) oraz stan po użyciu alkoholu (art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, t. jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 41 i 694). Pozwala to w praktyce wymiaru sprawiedliwości rozdzielić znamiona typu czynu zabronionego opisanego w art. 87 § 1 k.w. i w art. 178a § 1 k.k.. Pogląd taki, znajduje dodatkowo wyraz w opiniach biegłych, do których zwracają się organy ścigania zasadniczo w każdej sprawie. Udzielając odpowiedzi na pytanie, czy dany poziom intoksykacji substancją psychoaktywną odpowiada stanowi, o którym mowa w art. 178a § 1 k.k. lub w art. 87 § 1 k.w., biegli w ten sposób w istocie wchodzą w rolę ustawodawcy.

W niniejszej pracy pogląd o możliwości wskazania granicy dzielącej występki z art. 178a § 1 k.k. i wykroczenie z art. 87 § 1 k.w., został zakwestionowany z kilku powodów. Przede wszystkim wykazano, że twierdzenie o podobieństwie działania alkoholu i innych środków psychoaktywnych jest pozbawione podstaw, a tylko w takim przypadku możliwe byłoby dokonywanie porównania stanu wywołanego alkoholem i dowolnym środkiem oddziałującym na OUN. Powyższe wynika nie tylko z obserwacji, że wiele z takich substancji działa w sposób

całkowicie odmienny od alkoholu, ale przede wszystkim z tego, że nie można porównywać działania jednego środka (alkoholu) i wielu innych substancji, także w aspekcie gradacji wpływu, jaki mogą wywierać na zdolności psychomotoryczne. W oparciu o tego rodzaju założenie utworzono zaś typ „kwalifikowany”, którym, w zamyśle ustawodawcy, miał być występ z art. 178a k.k.

Brak uzasadnienia dla poszukiwania związku pomiędzy stanem wywołanym przez alkohol oraz przez inny, dowolny narkotyk, zauważony został już wiele lat temu, co skutkowało rozwiązaniami legislacyjnymi w wielu krajach, dystansującymi się od wszelkich powiązań owych, różnych stanów organizmu osoby prowadzącej pojazd w ruchu komunikacyjnym. Obowiązujące tam regulacje prawne opierają się w związku z tym zasadniczo na dwóch modelach odpowiedzialności karnej (*impairment* i zero tolerancji) poddawanych – zwłaszcza ten drugi – różnego rodzaju modyfikacjom.

Polski ustawodawca obrał inny kierunek. Obowiązujące przepisy art. 87 k.w. i art. 178a k.k., poddano wobec tego analizie prawnej, a także ocenie pod kątem ich zgodności z podstawowymi zasadami prawa wykazując, że ze względu na brak granicy pomiędzy typami czynu zabronionego z art. 87 § 1 k.w. i z art. 178a § 1 k.k., ale też z art. 87 § 2 k.w. i art. 87 § 1a k.w., nie spełniają one funkcji gwarancyjnych prawa karnego. Powołane przepisy pozostając w sprzeczności z zasadą *nullum crimen sine lege*, naruszają dodatkowo obowiązujący system prawny, co rodzi różnego rodzaju konsekwencje. Przede wszystkim stan taki utrudnia jednak ściganie osób prowadzących pojazd pod wpływem narkotyków i każe postawić pytanie o liczbę sprawców, którzy uniknęli w związku z tym odpowiedzialności karnej.

Poszukując argumentacji wspierającej tezę o wadliwym kształcie obowiązującej regulacji prawnej, przedstawiono również szeroki kontekst problemu, jakim jest zjawisko narkomanii, głównie w ruchu drogowym. Opisano zarówno historię kryminalizacji tego rodzaju zachowań, jak i obowiązujące współcześnie rozwiązania prawne w wybranych państwach europejskich, i na świecie (Stany Zjednoczone, Australia). Zwrócono uwagę na istniejące trudności ze stworzeniem przepisów, które byłyby skuteczne, ale i zarazem zgodne z zasadami prawa karnego. Stwierdzono, że w zasadzie nie udało się stworzyć regulacji, która zawierałaby w pełni zadawalające rozwiązania prawne. O ile system *impairment* polegający na wykazaniu, że dany środek rzeczywiście wywołał u kierującego pojazdem stan zagrażający bezpieczeństwu w ruchu komunikacyjnym jest najodpowiedniejszy z punktu widzenia zasad prawa karnego (nie można karać za zachowanie, które nie zagraża innym), o tyle jest on mało „praktyczny”. Wymaga bowiem posługiwania się opiniami specjalistów (nie tylko toksykologów), co powoduje, że jest on także

drogim w stosowaniu. System zerowej tolerancji, wraz ze wszelkimi modyfikacjami ma zaś tę słabą stronę, że utrudnia stosowanie zasady indywidualizacji odpowiedzialności karnej. Każda osoba, w której organizmie znajduje się zakazany środek, dopuszcza się czynu zabronionego od groźbą kary, bez względu na to, jaki jest to środek i w jakiej ilości został wprowadzony do organizmu, a w konsekwencji w jaki sposób oddziałuje na zdolności psychomotoryczne. Niewielkie stężenie narkotyku, zwykle nie wpływa na zdolności do bezpiecznej jazdy, co powinno stanowić zasadniczą rację wprowadzenia normy penalizującej prowadzenie pojazdu w ruchu komunikacyjnym.

Praca zawiera ponadto ogólne informacje na temat metod analizy toksykologicznej, której celem jest ujawnienie substancji psychoaktywnej w organizmie zatrzymanego. Starano się wykazać, że obowiązujące w tym względzie przepisy są mało przydatne w realizacji zadania, jakim jest ściganie kierowców znajdujących się pod wpływem tego rodzaju substancji. Dotyczy to zwłaszcza tzw. narkotesterów, które – w aktualnym stanie prawnym – mogą służyć wyłącznie dla celów przesiewowych i jakkolwiek w taki sposób są wykorzystywane, również w innych krajach, to w Polsce ich użyteczność jest w istotny sposób ograniczona. Narkotestery, które są w użyciu, wykrywają jedynie kilka grup lub środków psychoaktywnych np. opiaty, marihuana, kokaina. Obowiązujący model odpowiedzialności, niezależnie od tego, że jest oparty na błędnych rozwiązaniach, nie daje podstaw do takiego, wybiórczego traktowania środków ograniczających zdolności psychomotoryczne. Problem badań przesiewowych komplikuje dodatkowo to, że „rynek” narkotyków ciągle się rozrasta, co nie pozwala na skuteczną kontrolę dostępnych środków przy użyciu obowiązujących metod oraz regulacji prawnych.

Koncentrując się na problemach natury normatywnej przede wszystkim starano się wykazać, że ze względu na brak definicji stanu będącego znamieniem typu czynu zabronionego z art. 178a 1 k.k., wprowadzonego ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r. (Dz. U., Nr 48, poz. 54) oraz opisanego w art. 87 § 1 k.w., przepisy te kryminalizują to samo zachowanie. Brak jest wobec tego podstaw do wskazywania w opiniach toksykologicznych, jakie stężenie określonego środka powoduje stan organizmu skutkujący odpowiedzialnością za występki albo za wykroczenie. Praktyka zaakceptowała jednak taki sposób procedowania. Przeprowadzone badania akt spraw sądowych wykazały bowiem, że w istocie w każdym przypadku ograny ścigania zwracały się o wydane opinii i na tej podstawie zapadały wyroki skazujące. Nie ulega tymczasem wątpliwości, że praktyka taka nie znajduje normatywnego uzasadnienia.

Przeprowadzone badania dostarczyły również cennych informacji o skali problemu, jakim jest skuteczność organów ścigania w procesie identyfikowania i zatrzymywania kierowców

prowadzących pojazd pod wpływem substancji psychoaktywnej, różnej od alkoholu. Okazało się, że liczba osób, które zatrzymano, była w istocie symboliczna (na przestrzeni 5 lat w powiecie tarnowskim zatrzymano 67 takich kierowców). Wiele okoliczności wskazuje, że w rzeczywistości liczba ta wcale nie musi odbiegać od tej dotyczącej prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu. Liczba tych ostatnich, których zatrzymano w tym samym okresie, a więc od stycznia 2015 r. do końca grudnia 2019 r wynosiła zaś średnio 63 osoby miesięcznie. Z problemem tym wiąże się swoisty oportunizm służb drogowych w ściganiu kierujących pojazdami w transporcie towarowym oraz osobowym. W analizowanym okresie do Sądu Rejonowego w Tarnowie nie wpłynął ani jeden wniosek o ukaranie lub akt oskarżenia przeciwko prowadzącym tego rodzaju pojazdy, a nie trzeba przekonywać, że osoby, które nimi kierują, stosunkowo często sięgają po różnego rodzaju „dopalacze”. Samochody ciężarowe oraz autobusy stwarzają zaś potencjalnie największe zagrożenie w ruchu drogowym. Prowadzi to do wniosku, że błędy, które popełnił ustawodawca w zakresie regulacji karnych i w obszarze bezpieczeństwa ruchu komunikacyjnego, skutkują często bezkarnością osób znajdujących się pod wpływem narkotyków i prowadzących pojazdy, głównie w komunikacji drogowej, choć zapewne nie tylko. Sprawcy ci narażają w ten sposób innych uczestników ruchu na niebezpieczeństwo, którego rozmiarów nie sposób jednak dokładnie ustalić, zaś brak odpowiedniej reakcji organów ścigania utwierdza tylko – zwłaszcza młodych kierowców – w poczuciu bezkarności.

SUMMARY

The subject of this paper is the problem of criminal responsibility for driving under the influence of psychoactive substances, different from alcohol, which include both "classic" drugs and the so-called "legal highs" as well as some medicines affecting the central nervous system (CNS). It should be noted that this subject is rarely reported in the media, which may result from the fact that, unlike in the case of intoxicated persons, law enforcement authorities relatively rarely stop persons driving under the influence of drugs. The Police annually apprehend only about a thousand perpetrators of such acts. Their disclosure also occurs in connection with the investigation of perpetrators of collisions or road accidents. When we take into account that such acts are jointly classified with drive while intoxicated or drive after using alcohol, it is easy to understand why they "disappear" also in court statistics.

This issue does not arouse particular interest also in the science of law, and the controversies discussed in this paper are rarely the subject of doctrinal disputes or Supreme Court decisions. Even when they are discussed by the highest court, it is generally accepted that it is possible to determine what body state caused by consumption of a given substance (and in a given amount) corresponds to the state of intoxication (Article 115 § 16 of the Penal Code) and the state after the use of alcohol (Article 46 paragraph 2 of the Act of 26 October 1982 on upbringing in sobriety and counteracting alcoholism, uniform text in Dz. U. of 2021, item 41 and 694). This allows, in the practice of the judiciary, to separate the elements of the type of a prohibited act described in Article 87 § 1 of the Misdemeanours Code and in Article 178a § 1 of the Penal Code. Such a view is further reflected in opinions of experts, who are referred to by law enforcement authorities in basically every case. By providing an answer to the question of whether a given level of intoxication with a psychoactive substance corresponds to the condition referred to in Article 178a § 1 of the Penal Code or Article 87 § 1 of the Misdemeanours Code, experts in fact take on the role of legislators.

In the present study, the view that it is possible to draw a line between the offence under article 178a § 1 of the Penal Code and the offence under article 87 § 1 of the Misdemeanours Code was questioned for several reasons. First of all, it has been demonstrated that the claim that the effects of alcohol and other psychoactive substances are similar is unfounded, and only in such a case would it be possible to compare the state induced by alcohol and any drug affecting the CNS. This is due not only to the observation that many of these substances act in a completely different way to alcohol, but above all to the fact that one cannot compare the effects of one drug

(alcohol) and many other substances in terms of the gradation of the effects they can have on psychomotor abilities. Based on this assumption, a "qualified" type of offence was created, which, according to the legislator, was to be the offence under article 178a of the Penal Code.

The lack of justification for seeking a connection between the state induced by alcohol and any other drug was noticed many years ago, which resulted in legislative solutions distancing themselves from any connection between these different body states of a person driving a vehicle in traffic. The legal regulations in force in many countries are therefore essentially based on two models of criminal responsibility (impairment and zero tolerance) subject - especially the latter - to various modifications.

The Polish legislator took a different direction. The binding provisions of Article 87 of the Misdemeanours Code and Article 178a of the Penal Code were therefore subjected to legal analysis, as well as to an assessment of their consistency with the basic principles of law, demonstrating that due to a lack of borderline between the types of offences from Article 87 § 1 of the Misdemeanours Code and Article 178a § 1 of the Penal Code, but also from Article 87 § 2 of the Misdemeanours Code and Article 87 § 1a of the Misdemeanours Code, they do not fulfil the guarantee functions of criminal law. The cited provisions, being in contradiction with the *nullum crimen sine lege* principle, additionally violate the legal system in force, which gives rise to various consequences. Above all, however, such a state of affairs hinders prosecution of persons driving under the influence of drugs and raises the question as to the number of offenders who avoided criminal responsibility as a result.

Searching for arguments supporting the thesis that the current legal regulation is flawed, a broad context of the problem of drug addiction, mainly in road traffic, is presented. The history of criminalisation of this type of behaviour was described, as well as current legal solutions in selected European countries and in the world (United States, Australia). Attention is drawn to the existing difficulties in creating regulations which would be effective and at the same time consistent with the principles of criminal law. It was found that in principle it was not possible to create a regulation that would contain fully satisfactory legal solutions. While the impairment system based on the demonstration that a given measure actually caused the driver to be in a state posing a threat to the safety of road traffic is the most appropriate from the point of view of the principles of criminal law (behaviour that does not endanger others cannot be punished), it is not very "practical". It requires the use of expert opinions (not only from toxicologists), which also makes it expensive to apply. The zero tolerance system, with all its modifications, has the weak point of making it difficult to apply the principle of individualised criminal responsibility. Any

person in whose body a prohibited drug is present commits a criminal offence, regardless of what the drug is and in what quantity it is introduced into the body, and consequently how it affects psychomotor abilities. A small concentration of the drug usually does not affect the ability to drive safely, which should be the main reason for the introduction of a standard criminalising driving in traffic.

The paper also provides general information on the methods of toxicological analysis aimed at revealing psychoactive substances in the body of an arrested person. An attempt has been made to show that the regulations in force in this respect are of little use in the task of prosecuting drivers under the influence of such substances. This particularly applies to the so-called "drug testers" which - under the current legal status - can only be used for screening purposes and although they are used in this way also in other countries, in Poland their usefulness is significantly limited. The drug testers that are in use detect only a few groups of psychoactive substances, e.g. opiates, marijuana, cocaine. The liability model in force, however flawed, does not provide a basis for such selective treatment of psychomotor disorders. The problem of screening is further complicated by the fact that the "market" for drugs is constantly expanding, which does not allow for effective control of available drugs using the existing methods and legal regulations.

Focusing on problems of normative nature, first of all an attempt was made to demonstrate that due to the lack of definition of the condition which is a constituent element of the type of a prohibited act from Article 178a 1 of the Penal Code, introduced by the Act of 14 April 2000. (Journal of Laws, No. 48, item 54) and that described in Article 87 § 1 of the Misdemeanours Code, these provisions criminalise the same behaviour. Therefore, there are no grounds for indicating in toxicological opinions what concentration of a particular drug causes the body to be in a state resulting in liability for either a misdemeanour or a felony. However, the practice has accepted this way of proceeding. Examination of the files of court cases showed that in fact in each case the prosecuting authorities requested issuance of an opinion and sentences were passed on this basis. However, there is no doubt that such practice is not justified.

The study also provided valuable information on the scale of the problem, i.e. the effectiveness of law enforcement agencies in the process of identifying and apprehending drivers driving under the influence of a psychoactive substance other than alcohol. It turned out that the number of persons who were apprehended was in fact symbolic (over a period of 5 years, 67 such drivers were apprehended in the Tarnów district). In contrast, the number of the latter who were stopped during the same period, that is from January 2015 to the end of December 2019, averaged 63 per month. This problem is related to the peculiar opportunism of the road services in

prosecuting drivers of vehicles in freight and passenger transport. In the analysed period, the District Court in Tarnów did not receive a single motion for punishment or indictment against the drivers of such vehicles, while there is no need to convince that people who drive them relatively often use various kinds of "legal highs". On the other hand, trucks and buses are potentially the most dangerous vehicles in road traffic.

This leads to the conclusion that the mistakes made by legislators in the area of penal regulations and traffic safety often result in impunity for those who are under the influence of drugs and drive, mainly, but probably not only, in road traffic. In this way the perpetrators expose other road users to danger, the extent of which, however, cannot be precisely established, and the lack of an appropriate reaction from law enforcement authorities only reinforces the feeling of impunity, particularly in the case of young drivers.