

Instytut Prawa Karnego UMCS
Zakład Prawa Karnego i Kryminologii

Jerzy SZUMSKI

**Kilka uwag o zwalczaniu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości
w Holandii**

Некоторые замечания о борьбе с лицами, управляющими в нетрезвом виде
средствами передвижения в Голландии

Some Remarks on Combating Drunken Driving in Holland

W świetle art. 26 § 1 ustawy o ruchu drogowym z 1 XI 1974 r. bezwypadkowe prowadzenie pojazdu mechanicznego przez osobę, u której stężenie alkoholu we krwi przekracza 0,5 promille, stanowi w Holandii przestępstwo zagrożone karą pozbawienia wolności do 3 miesięcy albo grzywny do 10 000 guldenów (tj. ok. 4000 dolarów USA) oraz pozbawienia uprawnień do prowadzenia pojazdów na okres do 5 lat. Zauważa się przy tym, że w porównaniu z innymi krajami zachodnioeuropejskimi próg nietrzeźwości jest tu stosunkowo niski¹, a ustawowy wymiar kary relatywnie surowy².

W praktyce jednak kary wymierzane za to przestępstwo zbliżają się raczej do dolnych granic ustawowego zagrożenia. Pozbawienie wolności orzeka się na ogół w wymiarze 2 tygodni, zakaz prowadzenia pojazdów na okres od 6 miesięcy do 1 roku, przy czym stosowanie bezwzględne

¹ W r. 1973 Rada Europy zaleciła zrzeszonym w niej państwom przyjęcie progu nietrzeźwości na poziomie 0,8 promile. Rezolucja ta opublikowana w „La Revue de l'Alcoolisme” 1974, nr 33 została przetłumaczona przez L. Falandysza i zamieszczona w „Studiach nad Zwalczaniem Alkoholizmu i Nadużywania Alkoholu” 1974, nr 1, s. 140.

² H. L. Ross: *Detering the Drinking Driver, Legal Policy and Social Control*, Lexington Books, Lexington—Massachusetts—Toronto 1984, s. 42.

pozbawienia wolności należy do rzadkości, podczas gdy w strukturze stosowania środków karnych dominują zdecydowanie grzywna i warunkowe skazanie.³

Ze zrozumiałych względów surowość represji winna być uzależniona od stężenia alkoholu we krwi, o czym świadczą między innymi wydane w r. 1977 zalecenia dla Urzędu Prokuratora Publicznego, mające zresztą na celu ujednoczenie polityki karnej w omawianych sprawach. Zgodnie z tymi zaleceniami w przypadku popełnienia analizowanego przestępstwa po raz pierwszy, a zawartość alkoholu we krwi sprawcy nie przekracza 1 promille, oskarżyciel winien wnosić o orzeczenie grzywny w wymiarze 300—500 guldenów. Jeżeli jednak stężenie alkoholu wynosi 1—1,5 promille, należy domagać się wymierzenia wyższej grzywny (600—2000 guldenów) oraz pozbawienia uprawnień do prowadzenia pojazdów na okres 3—6 miesięcy. Natomiast orzeczenia kary pozbawienia wolności (na 2 tygodnie) można żądać dopiero przy zawartości alkoholu przekraczającej 2 promille w połączeniu z pozbawieniem uprawnień do prowadzenia pojazdów na 12 miesięcy.⁴

Aby uniknąć nieporozumień, należy zwrócić uwagę, że przedstawiona wyżej struktura środków karnych orzekanych wobec nietrzeźwych kierowców (a także wniosków dotyczących wymiaru kary, składanych przez oskarżycieli) nie jest bynajmniej — jak na warunki holenderskie — wyrazem jakiejś szczególnej tolerancji wobec omawianej kategorii sprawców. Po prostu polityka karna realizowana w tym kraju uchodzi za zdecydowanie liberalną w porównaniu z większością państw Europy Zachodniej.⁵ Najlepszym tego dowodem może być fakt, że średnia roczna liczba pozbawionych wolności nie przekracza 4000 osób, z czego ok. 80% skazuje się na taką karę w wymiarze niższym niż 6 miesięcy.⁶

Liczba osób ponoszących rocznie odpowiedzialność karną za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości waha się ostatnio w granicach 25 000, stanowiąc ok. 1/3 ogółu skazanych przez sądy. Oczywiście, rzeczywiste rozmiary zjawiska są nieporównywalnie większe, gdyż, jak wynika z badań przeprowadzonych metodą tzw. *self report*, na 2971 kierowców, deklaru-

³ D. Steenhuis: *General Deterrence and Drunken Driving, Research and Documentation Centre, Ministry of Justice, The Hague 1977*, s. 3—4.

⁴ P. J. P. Tak: *O polityce kryminalnej w Holandii*, „Nowe Prawo” 1984, nr 10, s. 110.

⁵ D. W. Steenhuis, L. C. M. Tigges, J. J. A. Esser: *The Penal Climate in the Netherlands: Sunny or Cloudy?*, *Research and Documentation Centre, Ministry of Justice, The Hague 1982*.

⁶ *Criminal Justice System in Europe*, HEUNI Publication Series, No 5, Helsinki 1985, s. 113.

jących prowadzenie pojazdu po konsumpcji alkoholu, zaledwie 3 z nich zostało z tego powodu ujętych przez policję.⁷

Zakres ścigania, a co za tym idzie prawdopodobieństwo zatrzymania nietrzeźwego kierowcy uznać zatem trzeba za wybitnie ograniczone. Nie bez znaczenia dla istniejącego stanu rzeczy jest również i to, że w myśl ustawodawstwa holenderskiego policja, aby poddać kierowcę kontroli trzeźwości na drodze, musi mieć podstawy do przypuszczenia, iż pił on wcześniej napoje wysokokowe. Stąd też zapewne stężenie alkoholu we krwi osób ponoszących odpowiedzialność karną jest na ogół bardzo wysokie, gdyż średnio wynosi 1,75—1,85 promille.⁸

Pomimo poważnych rozmiarów zjawiska i znikomej wykrywalności wśród penalistów holenderskich, podobnie zresztą jak w całej nauce światowej, panuje dosyć powszechne przekonanie, iż nie należy przeceniać roli prawa karnego przy zwalczaniu nietrzeźwości na drodze. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że unika się tu dążności do zaostrzenia represji zarówno jako metody oddziaływania ogólnoprewencyjnego, jak i szczególnieprewencyjnego.

Dla tej ostatniej kwestii znamienne są wyniki badań, w których stwierdzono, że surowość orzeczonej kary nie ma wpływu na powrotność do tego przestępstwa. Niezależnie bowiem od tego, czy wymierzono karę bezwzględnego pozbawienia wolności, warunkowe skazanie, grzywnę czy nawet czasowe pozbawienie uprawnień do prowadzenia pojazdów, odsetki recydywistów nie różniły się istotnie. Natomiast długość orzeczonej kary miała często efekt odwrotny, gdyż na przykład odsetek recydywistów wśród skazanych na kary do 1 miesiąca pozbawienia wolności wynosił 37⁰/₀, podczas gdy wśród skazanych na te same kary, ale w wyższym wymiarze, wynosił 46%. Zbliżone warunki uzyskano w odniesieniu do pozbawienia uprawnień do prowadzenia pojazdów, bowiem w grupie tych sprawców, wobec których okres pozbawienia uprawnień nie przekraczał 1 roku, recydywiści stanowili 35⁰/₀, a w grupie skazanych na tę karę w wymiarze powyżej 2 do 3 lat analogiczny odsetek stanowił 49⁰/₀.⁹

Te ostatnie wyniki mogą wydawać się zaskakujące, gdyż na ogół przypuszcza się, że pozbawienie uprawnień do prowadzenia pojazdów jest najskuteczniejszym środkiem wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych, ponieważ eliminuje ich na określony okres z ruchu drogowego. Otóż pogląd ten podaje się coraz częściej w wątpliwość, ponieważ ogra-

⁷ W. Buikhuisen: *Criminological and Psychological Aspects of Drunken Drivers. Paper presented at the Symposium: The Human Factor in Road Traffic*, Stockholm 1969, s. 9.

⁸ *Ibid.*, s. 10.

⁹ *Ibid.*, ss. 30—35 oraz P. C. Noordzij: *Drinking and Driving, A Literature Study*, Institute for Safety Research, SWOV, Voorburg 1976, ss. 35—36.

niczona liczba kontroli drogowych (z czego kierowcy zdają sobie dobrze sprawę) sprawia, że — jak dowiodły badania — w przybliżeniu co trzeci skazany (33%) nie stosował się do postanowień wyroku sądu i pomimo czasowego pozbawienia uprawnień prowadził pojazd.¹⁰

Nie stwierdzono również istotnych różnic w powrotności do przestępstwa w zależności od sposobu wykonania kary pozbawienia wolności, kiedy to w badaniach z r. 1975 porównywano skazanych odbywających karę w zwykłych zakładach karnych z osobami osadzonymi w specjalnych półotwartych ośrodkach penitencjarnych, które uchodzą za wywierające mniej negatywnych skutków.¹¹

Zdaniem kształtujących koncepcję zwalczania prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości przy pomocy norm prawa karnego, decydującą rolę w polityce kryminalnej odgrywać winny oddziaływania ze sfery prewencji generalnej. Stąd też penaliści koncentrują swoją uwagę przede wszystkim na dwóch ogólnoprewencyjnych mechanizmach oddziaływania kary. Pierwszym z nich jest wzbudzanie strachu przed prawnokarnymi konsekwencjami popełnienia przestępstwa, jednak — jak już zaznaczono — nie w drodze zaostrożenia represji, ale poprzez intensyfikację ścigania w celu zwiększenia wykrywalności i pewności ukarania. Drugim zaś — kształtowanie nawyków przestrzegania prawa i jego moralno-wychowawcze oddziaływanie poprzez utwierdzenie w społeczeństwie przekonania, że określone zachowania spotykają się z negatywną reakcją prawa karnego.¹²

Z punktu widzenia skuteczności oddziaływania ogólnoprewencyjnego ostatni z wymienionych mechanizmów ma nader istotne znaczenie, gdyż społeczeństwo holenderskie nie postrzega prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu za czyn zasługujący na szczególne potępienie. Fakt, iż ludzie nie wykazują zbyt wielkiej dezaprobaty dla analizowanego przestępstwa, tłumaczyć można głównie tym, że jest ono kombinacją zachowań, które, potraktowane odrębnie, są całkowicie legalne. Ponadto obydwie te zachowania, tj. prowadzenie pojazdu i konsumpcja alkoholu, są głęboko zakorzenione w tradycyjnym stylu życia i co gorsza — szeroko reklamowane przez *mass media*. Nie należy się przeto dziwić, że w jednym z badań dotyczącym społecznej oceny ciężaru gatunkowego 50 przestępstw,

¹⁰ Buikhuisen: *op. cit.*, s. 32.

¹¹ F. P. H. Dijksterhuis: *The Specific Preventive Effect of Penal Measures on Subjects Convicted for Drunken Driving*, „Butalkohol” 1975, nr 3, ss. 181—191 (cyt. za Noordzij: *op. cit.*, s. 37).

¹² Szerzej na temat różnych mechanizmów ogólnoprewencyjnego oddziaływania karą por. B. Szamota: *Badania nad prewencją generalną, Problemy metodologiczne*, „Archiwum Kryminologii” 1984, t. 11, ss. 96—109.

wymienionych w ankiecie, prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości znalazło się dopiero na 34 miejscu.¹³

Zdaniem niektórych autorów, nie należy też żywić nadmiernych złudzeń co do efektywności intensyfikacji ścigania i zwiększania pewności ukarania. Olbrzymie rozmiary przestępczości nieujawnionej sprawiają bowiem, że obiektywne prawdopodobieństwo zatrzymania nietrzeźwego kierowcy jest minimalne, a prowadzący pojazdy zdają sobie na ogół z tego sprawę, chociaż, jak wykazały rezultaty badań z r. 1975, społeczeństwo i tak przecenia możliwości policji w tej mierze. Wynikało z nich mianowicie, że 60% ankietowanych uważa, iż ryzyko zatrzymania jest mniejsze niż 10%, co ósmy (12%) twierdzi, że oscyluje ono w granicach 10—25%, co czwarty zaś sądzi, że ryzyko to jest wyższe niż 25%.¹⁴

Wskazany wcześniej brak zdecydowanej dezaprobaty społecznej dla sprawców analizowanego przestępstwa nie uzasadnia też przesadnych oczekiwań na naciski lub perswazje ze strony otoczenia, aby kierowca zrezygnował z jazdy, tym bardziej że otoczenie to wspólnie z nim konsumuje alkohol. Dodajmy do tego, że nierzadko potencjalny sprawca nie widzi innej alternatywy powrotu do domu, ponieważ komunikacja miejska z powodu późnej pory już nie kursuje, a taksówka jest nieosiągalna lub po prostu zbyt kosztowna.

Przede wszystkim jednak powszechna jest świadomość, iż możliwości policji w odniesieniu do maksymalnego rozszerzenia zakresu ścigania są z natury rzeczy ograniczone, w końcu bowiem wszystkich nie uda się nigdy skontrolować. Ponadto zwraca uwagę, że nawet gdyby subiektywna ocena prawdopodobieństwa zatrzymania była wyższa, to jednak decyzja o podjęciu jazdy podejmowana jest najczęściej przez osobę już odurzoną, działanie zaś alkoholu sprawia, iż w tym momencie ryzyko zatrzymania będzie na ogół bagatelizowane.

Tak więc wyrażane są często obawy, że nawet wydatne rozszerzenie zakresu ścigania przez policję, rodzące w konsekwencji wzrost obiektywnego ryzyka zatrzymania, nie daje zbyt wielu powodów do optymizmu i zapewne nie wpłynie na poważniejsze ograniczenie rzeczywistych rozmiarów zjawiska.¹⁵

Na tle prezentowanych wyżej pokrótce problemów polityki karania interesujące wydają się badania zmierzające do scharakteryzowania sprawców prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości, w tym zwłaszcza próby udzielenia odpowiedzi na pytania: jak często sprawcy ci angażują się w zachowania dewiacyjne oraz jaką rolę w ich życiu odgrywa kon-

¹³ D. W. Steenhuis: *Drinking and Driving, Research and Documentation Centre, Ministry of Justice, The Hague 1983*, ss. 4—6.

¹⁴ *Ibid.*, s. 9.

¹⁵ *Ibid.*, s. 13.

sumpcja alkoholu. Badanych tych porównywano najczęściej z przedstawicielami grupy kontrolnej, tj. dobranej losowo próby osób o zbliżonych cechach socjo-demograficznych, posiadających prawa jazdy, ale nie karanych dotychczas za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Ograniczając się do najważniejszych ustaleń warto w tym miejscu odnotować, że wśród interesujących nas sprawców, będących przeważnie mężczyznami, było stosunkowo dużo, bo 380 spośród 600 poddanych badaniom (tj. 63,3⁰/o) osób karanych uprzednio za różne przestępstwa popolite popełnione na podłożu alkoholu, ok. 12⁰/o — to skazani za pijaństwo publiczne (*public drunkenness*), podczas gdy w grupie kontrolnej ten ostatni odsetek był przeszło 4-krotnie niższy (2,8⁰/o).

W innych badaniach, obejmujących 384 osoby, okazało się, że w okresie 5-letniej katamnezy 159 sprawców (41,4⁰/o) spowodowało później wypadki komunikacyjne (niekoniecznie o znamionach czynów karalnych), a 364 osoby (94,8⁰/o) odpowiadały za naruszenie przepisów drogowych. Tymczasem w grupie kontrolnej analogiczne odsetki były wielokrotnie niższe, gdyż tylko 46 osób (12⁰/o) było sprawcami kolizji w okresie katamnezy, a 105 osób (27,3⁰/o) ukarano za naruszenie przepisów drogowych.¹⁶ Do oceny alkoholizowania się badanych nie bez znaczenia był również wskazany wcześniej fakt, iż w chwili zatrzymania przez policję mieli oni relatywnie wysokie stężenie alkoholu we krwi. Co się tyczy zaś stosunku badanych do alkoholu, to okazało się, że piją oni z reguły więcej niż osoby z grupy kontrolnej, ich kontakty z trunkami zaczęły się znacznie wcześniej, a także uważają oni, że ich organizm lepiej toleruje skonsumowany alkohol, ograniczając tylko minimalnie zdolność do prowadzenia pojazdu, a nawet nie ograniczając jej wcale. Dodajmy wreszcie, że na ocenę stopnia wykolejenia społecznego tych osób nie mogło nie mieć wpływu również i to, że przeszło połowa z nich była wcześniej skazana za inne niż drogowe przestępstwa, głównie czyny skierowane przeciwko mieniu.

Przedstawione rezultaty uzyskane w różnych badaniach wskazują więc, że wśród sprawców prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości było wielu recydywistów „alkoholowych” i „zwykłych”, że często byli oni sprawcami wypadków komunikacyjnych i naruszali przepisy drogowe, a także, iż dla wielu spośród nich picie alkoholu stwarzało różne problemy życiowe, co uzasadnia traktowanie tych osób jako pijących problemowo (*problem drinkers*), a nierzadko zapewne jako uzależnionych od alkoholu w sensie medycznym.¹⁷

Należy zakładać, że zjawisko nietrzeźwości za kierownicą będzie nara-

¹⁶ Buikhuisen: *op. cit.*, ss. 11—24; Noordzij: *op. cit.*, ss. 22—27.

¹⁷ Por. nadto P. C. Noordzij: *Drinking by Motorists*, Institute for Road Safety Research SWOV, Voorburg 1977, ss. 36—39.

stać, gdyż z jednej strony motoryzacja musi rozwijać się dalej i w przyszłości samochód stanie się podstawowym środkiem transportu. Z drugiej zaś trzeba też poważnie liczyć się ze wzrostem konsumpcji alkoholu, który będzie miał swoje główne źródło w zwiększającej się alienacji i frustracji ludzi żyjących we współczesnych warunkach cywilizacyjnych.

Przyjmując, że rola norm prawa karnego w zwalczaniu tego zjawiska jest minimalna, należy zastanowić się, w jaki sposób można osiągnąć efektywność powstrzymującego oddziaływania tych norm. Otóż pomimo wyrażanych wcześniej obiekcji, trzeba zgodzić się, że podstawowym środkiem mogącym prowadzić do tego celu jest rozszerzenie zakresu ścigania poprzez zwiększenie liczby kontroli drogowych, zwłaszcza wieczorem, nocą i w czasie weekendów, czyli wtedy, gdy zdarza się największa liczba wypadków komunikacyjnych, powodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Aby doprowadzić do wzrostu pewności ukarania, każdy kierowca musi mieć świadomość, że prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu jest przedsięwzięciem ryzykownym nie tylko dla życia i zdrowia własnego lub innych, lecz również w tym sensie, że zostanie się zatrzymanym i ukaranym, a nie — tak jak to ma miejsce obecnie — kiedy ujętych przez policję traktuje się jako wyjątkowych pechowców.¹⁸

Aby owa wzmożona aktywność ścigania została dostrzeżona przez potencjalnych amatorów jazdy „po kieliszku”, jest rzeczą zrozumiałą, że muszą jej towarzyszyć odpowiednio nasilone kampanie informacyjno-propagandowe, realizowane przez *mass media*. Równocześnie środki masowego przekazu mają do spełnienia inne, nie mniej ważne zadania, mianowicie kształtowanie w społeczeństwie dezaprobaty dla jazdy po konsumpcji alkoholu. Dopóki bowiem norma dotycząca absolutnej trzeźwości na drodze nie uzyska wyraźnej akceptacji społecznej, dopóty trudno liczyć na osiągnięcie jakichkolwiek rezultatów w ograniczeniu rzeczywistych rozmiarów zjawiska.¹⁹

Co się tyczy sposobów reakcji prawnokarnej wobec osób prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości, to wypowiedane są poglądy, że podstawowymi środkami penalnymi winny być czasowe pozbawienie uprawnień do prowadzenia pojazdów oraz grzywna²⁰, a wyrażając się poprawnie — środki przysparzające dolegliwości ekonomiczne. Chodzi bowiem o to, że w ustawodawstwie holenderskim istnieje specyficzny sposób reakcji, stosowany przez prokuratorów, a zwany transakcją, który polega na tym, że sprawca ma dobrowolnie zapłacić określoną sumę pieniędzy. Jeżeli natomiast nie zgodzi się na zapłatę, oskarżyciel kieruje

¹⁸ Buikhuisen: *op. cit.*, ss. 34—35.

¹⁹ P. C. Noordzij: *Influencing Road Users Behaviour*, Institute for Road Safety Research SWOV, Voorburg 1976, ss. 21—24 oraz *id.*: *Drinking...*, ss. 37—38.

²⁰ Steenhuis: *General Deterrence...*, s. 11.

sprawę do sądu, który orzeka następnie grzywnę w wysokości proponowanej sumy transakcji.²¹ Tego typu działalność prokuratora jest wyrazem popularnej w ostatnich latach tendencji kryminalno-politycznej określanej anglojęzycznym mianem *diversion*, polegającej na poszukiwaniu alternatyw dla tradycyjnego procesu karnego celem pozasądowego załatwienia konfliktów o znamionach czynów karalnych, pozwalającej przede wszystkim uniknąć stygmatyzujących skutków wyroku sądu.²² Z tych między innymi względów ostatnio coraz częściej proponuje się rozszerzenie stosowania transakcji wobec interesującej nas kategorii sprawców, tym bardziej że i tak są oni karani przez sądy z reguły grzywną.²³ Dodajmy przy okazji, że nastawienie się na represję ekonomiczną ma ten jeszcze walor, iż pieniądze uzyskiwane z grzywien i transakcji tworzyłyby specjalny fundusz, przeznaczony na zwalczanie nietrzeźwości na drogach.

Rola kary czasowego pozbawienia uprawnień do prowadzenia pojazdów jest również — jak wspomniano — eksponowana, jednak środek ten postrzegany jest jako szczególnie surowy, zarówno przez stosujących prawo, jak i przez sprawców. Jak wykazały badania, 51% ankietowanych kierowców (skazanych za analizowane przestępstwo) orzekło, iż wolałoby mieć orzeczoną karę bezwzględnej pozbawienia wolności zamiast zakazu, czemu trudno się dziwić, zważywszy, iż odpowiedzi tej udzielali głównie badani, dla których prowadzenie pojazdu związane jest z wykonywaniem zawodu.²⁴

W związku z powyższym proponuje się nawet wprowadzenie szczególnej postaci tego środka, polegającej na tym, że skazany mógłby prowadzić pojazd tylko w ograniczonym zakresie, tj. w celach związanych z wykonywanym zawodem, natomiast zakaz obejmowałby jazdę w czasie wolnym od pracy, czyli wieczorem, nocą oraz podczas weekendów.²⁵

Stosowanie bezwzględnej kary pozbawienia wolności wobec prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości uważa się za niecelowe²⁶, co po części wiąże się z generalną krytyką tego najsurowszego środka karnego w Holandii²⁷. Stąd też w kraju tym trwają od kilku lat prace przygoto-

²¹ Tak: *op. cit.*, s. 104 oraz *id.*: *The Legal Scope of Non-Prosecution in Europe*, HEUNI Publication Series No 8, Helsinki 1986, ss. 5 i 67.

²² Na temat tej tendencji por. zwłaszcza prace zamieszczone w *Dejudiciariation (diversion) et Mediation*, „Revue Internationale de Droit Pénal” 1983, nr 3—4; J. Szumski: *Polityka karna — nadzieje i rozczarowania*, „Gazeta Prawnicza” 1986, nr 23.

²³ Tak: *O polityce...*, s. 110.

²⁴ *Buijkhuisen: op. cit.*, ss. 33—34.

²⁵ *Ibid.*, s. 36.

²⁶ *Steenhuis: General Deterrence...*, s. 9.

²⁷ T. W. van Veen: *Alternative Penal Sanctions in the Netherlands*, „Netherlands International Law Revue” 1983, nr 3, s. 346 i n. oraz S. A. M. Stolwijk:

wawcze nad wprowadzeniem nowego środka penalnego, wzorowanego na angielskim *community service*, który zwykło się u nas określać jako obowiązek pracy społecznie użytecznej. Najogólniej rzecz biorąc, kara ta polega na ograniczeniu osobistej swobody skazanego przez nałożenie na niego obowiązku nieodpłatnego wykonywania pracy charytatywnej na rzecz społeczeństwa w czasie wolnym od normalnie wykonywanych zajęć zawodowych.²⁸ Jak wynika z wypowiedzi badanych przedstawicieli funkcjonariuszy szeroko rozumianego wymiaru sprawiedliwości, osoby prowadzące pojazdy w stanie nietrzeźwości zostały uznane za drugą w kolejności najbardziej podatną grupę przestępców, wobec których nowy środek winien znaleźć zastosowanie.²⁹

Oceniając sposoby reakcji wobec analizowanych sprawców podkreśla się jeszcze jedną, nader istotną, kwestię. Otóż z omówionych wcześniej wyników badań wynika, iż w grupie tej znajduje się relatywnie dużo pijących problemowo i wykazujących objawy uzależnienia od alkoholu. Jest rzeczą zrozumiałą, że represjonowanie tych ludzi przy pomocy tradycyjnych kar kryminalnych stanowi przedsięwzięcie całkowicie bezskuteczne, gdyż wymagają oni przede wszystkim oddziaływania terapeutycznego. Podkreśla się, że dopóki obowiązujące przepisy będą pomijać ten problem, dopóty trzeba się liczyć z tym, iż odsetek kierowców powracających do interesującego nas przestępstwa nie może ulec zmniejszeniu.³⁰

РЕЗЮМЕ

Предметом настоящей статьи являются некоторые криминологические вопросы, касающиеся лиц, управляющих средствами передвижения в нетрезвом виде в Голландии. Автор кратко излагает правовое урегулирование упомянутого преступления и уголовную политику, веденную по отношению к правонарушателю. Следовательно, в статье показаны результаты эмпирических исследований, касающиеся невыявленной преступности и общепреventивного и частнопреventивного воздействия наказания на нетрезвых водителей. В рамках этих рассуждений автор обращает особенное внимание на проблему рецидива в зависимости от вида принятой меры наказания. Статья кончается замечаниями автора по поводу применяемых чаще всего средств реакции уголовного права по отношению к лицам ведущим в нетрезвом виде средства передвижения.

Alternatives to Custodial Sentences [w:] *Criminal Law in Action* (red. J. van Dijk), Arnhem 1986, s. 279 i n.

²⁸ Por. prace zamieszczone w *Community Service. Gemeinnützige Arbeit. Dienstverleining. Travail d'Intérêt Général. A New Option in Punishing Offenders in Europe* (red. H. J. Albrecht, W. Schädler), Freiburg 1986.

²⁹ J. J. Junger-Tas: *The Dutch Experiments with Community Service, Research and Documentation Center, Ministry of Justice, The Hague 1984, s. 10.*

³⁰ Buikhuisen: *op. cit.*, ss. 35—36.

SUMMARY

The paper discusses selected criminological problems concerning drunken driving in Holland. Legal regulations of this offence and sentencing policy towards perpetrators were briefly presented. The results of empirical studies on undetected offences and on the general and particular preventive effects of penalties on drunken drivers were then discussed. Particular emphasis was laid on the problem of relapse (recidivism) depending on the kind of punishment adjudicated. The concluding part contains reflections on the most often applied measures of the response of penal law towards drunken drivers.