Lech Pilarowski
Alter Ego – Stowarzyszenie Pomocy
Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych

Piotr Rybicki
Instytut Transportu Samochodowego

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO – ANALIZA DANYCH Z WYROKÓW SĄDÓW KRAJOWYCH WOBEC KIERUJĄCYCH POD WPŁYWEM ALKOHOLU

W artykule przedstawiono wyniki analizy statystycznej informacji zawartych w orzeczonych przez krajowe sądy wyrokach dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu. Do analizy zastosowano różnego typu kryteria takie, jak struktura płci i wieku sprawcy, zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu, rodzaj pojazdu, wahania liczby nietrzeźwych kierowców w wybranych okresach, jak również rodzaj i wymiar stosowanych przez sądy kar (zakres korzystania z dostępnych możliwości prawnych) oraz czas trwania postępowania procesowego, zwłaszcza w przypadkach winy oczywistej, co nie wymaga przeprowadzenia skomplikowanych czynności dowodowych.

ROAD TRAFFIC SAFETY - STATISTICAL DATA ANALISIS UNDER THE BASE OF INFORMATIONS PROVIDED BY JUDICIAL DECISIONS CONCERNING DRUNK DRIVERS

This article is devoted to statistical data analysis conducted with reference to previously generated database (all information required for that purpose was provided by judicial decisions concerning drunk drivers). Various criteria, such as age and gender structure, BrAC coefficient, vehicle type, fluctuations in the number of drunk drivers in selected periods of time as well as type and length of judgements delivered by polish courts or even duration of legal proceedings (especially those related to cases where guilt is certain and doesn't require long procedures) were applied to the database in order to maximize the accuracy of carried out analysis.

Wstęp

Prowadzenie pojazdu przez osobę, będącą pod wpływem alkoholu, którego zawartość we krwi jest większa lub równa 0,2‰ i mniejsza od 0,5‰ (stan po spożyciu alkoholu), jest zagrożone karą aresztu do 30 dni, ograniczenia wolności lub karą grzywny do 50.000 zł oraz zakazem prowadzenia pojazdów do 3 lat. Dotyczy to również prowadzenia pojazdu przez osobę, będącą pod wpływem środka innego niż alkohol o podobnym działaniu odurzającym (np. pod wpływem narkotyku). Kierowanie pojazdem w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka odurzającego jest wykroczeniem.

Prowadzenie pojazdu przez osobę będącą pod wpływem alkoholu, którego zawartość we krwi wynosi powyżej 0,5‰ (stan nietrzeźwości), jest zagrożone karą pozbawienia wolności do 2 lat i karą grzywny do 720.000 zł oraz zakazem prowadzenia pojazdów do 10 lat.

Stan nietrzeźwości został jednoznacznie zdefiniowany w Kodeksie Karnym:

1) zawartość alkoholu we krwi (współczynnik BAC - ang. Blood Alcohol Concentration) przekracza 0,5‰ albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub
2) zawartość alkoholu w 1 dm^3 wydychanego powietrza (współczynnik BrAC - ang. Breath Alcohol Concentration) przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

Z tej definicji wynika, że relacja pomiędzy mg/dm^3 a ‰ wynosi 1:2, co niezupełnie odpowiada relacji rzeczywistej, różnej dla różnych krajów lub regionów geograficznych i wynoszącej 1:2, dla Polski – 1.

Kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości jest przestępstwem.

Spowodowanie wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym przez osobę prowadzącą pojazd w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka odurzającego, bądź w stanie nietrzeźwości albo przez osobę, która zbiegła z miejsca zdarzenia jest zagrożone karą pozbawienia wolności do 12 lat oraz karą grzywny do 720.000 zł i dożywotnim zakazem prowadzenia pojazdów.

Wyrok karny za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości powoduje wpisanie skazanego do Krajowego Rejestru Karnego. Powoduje ponadto inne bardzo dotkliwe skutki, np.:

- uniemożliwia podjęcie pracy w wojsku, policji, straży miejskiej, służbie celnej,
- agencjach ochrony, służbie cywilnej i w wielu innych instytucjach,
- uniemożliwia kandydowanie na stanowiska rządowe i samorządowe,
- nie pozwala na pracę, a nawet członkowstwo w wielu organizacjach rządowych i pozarządowych (stowarzyszeniach, fundacjach),
- może spowodować odmowę wydania wizy do niektórych krajów,
- może spowodować odmowę udzielenia kredytu,
- uniemożliwia uczestnictwo w przetargach publicznych (w przypadku właścicieli firm).

Pomimo zagrożenia tak wysokimi karami i innymi skutkami dodatkowymi policja w naszym kraju zatrzymuje rocznie ponad 160.000 osób, kierujących pojazdami w stanie po spożyciu alkoholu lub pod wpływem innego środka odurzającego albo w stanie nietrzeźwości. Każdego dnia zostaje zatrzymanych około 250 kierowców, którzy mają ponad 0,5‰ alkoholu we krwi.

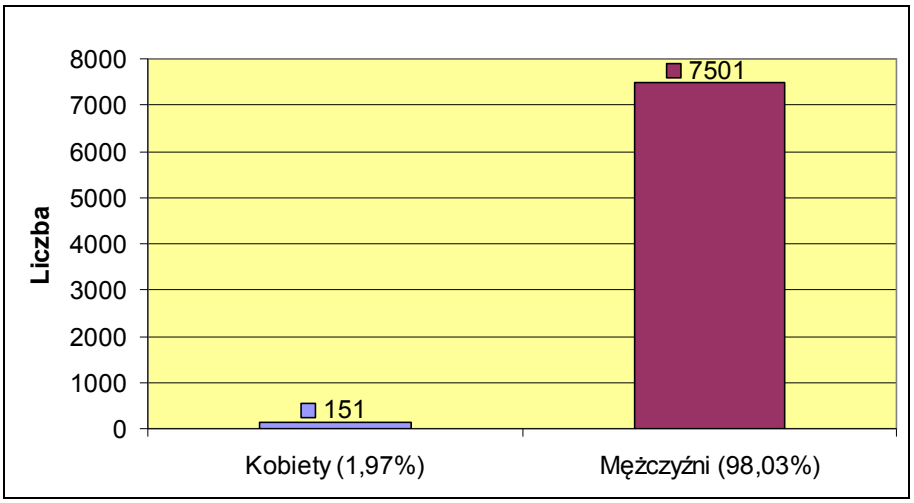
Nietrzeźwi kierowcy stanowią jedno z największych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu stwarza bezpośrednie zagrożenie zarówno dla nich samych, jak i dla pasażerów z nimi

podróżujących oraz dla innych użytkowników dróg. Poza kierującymi pojazdami problemem polskich dróg są nietrzeźwi piesi, których udział wśród sprawców ofiar śmiertelnych wynosi ponad 3% ogółu zabitych (skutek przeważnie dotyczy sprawcy). Kierujący pojazdami mechanicznymi powodują około 8% tych ofiar. Poziom powyżej 1,3‰ alkoholu we krwi powoduje 87-krotnie większe ryzyko wypadku. Alkohol zaburza zdolności niezbędne do bezpiecznego prowadzenia pojazdu (koncentracja, ostrość widzenia, koordynacja wzrokowo-ruchowa, ocena odległości, sytuacji, własnych możliwości), powoduje wzrost pewności siebie i skłania do podejmowania ryzykownych decyzji. Prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu znacznie zwiększa prawdopodobieństwo spowodowania wypadku – nietrzeźwi kierowcy są sprawcami co dziesiątego wypadku w kraju (źródło: Komenda Główna Policji, Prawo Drogowe News).

Prezentowane w tym opracowaniu wyniki zaczerpnięte zostały z analizy ponad 31.000 wyroków sądowych wobec osób prowadzących wszelkie pojazdy (mechaniczne i niemechaniczne) pod wpływem alkoholu. Dane źródłowe (sentencje wyroków z całej Polski z lat 2001 – 2008) zostały udostępnione przez stowarzyszenie „Alter Ego – Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych" z siedzibą w Warszawie. Powoduje to pewne ograniczenie, gdyż wyroki dotyczą jedynie sądów, które jako podmiot świadczenia pieniężnego albo nawiązki wskazały powyższe Stowarzyszenie.

Charakterystyka sprawcy

Struktura płci sprawców omawianego rodzaju przestępstwa pozostaje niezmienna od lat i w znacznym stopniu jest niezależna od wieku.



Rys. 1. Prowadzący pojazdy pod wpływem alkoholu (wskaźnik BAC powyżej 0,2 promila) – struktura płci

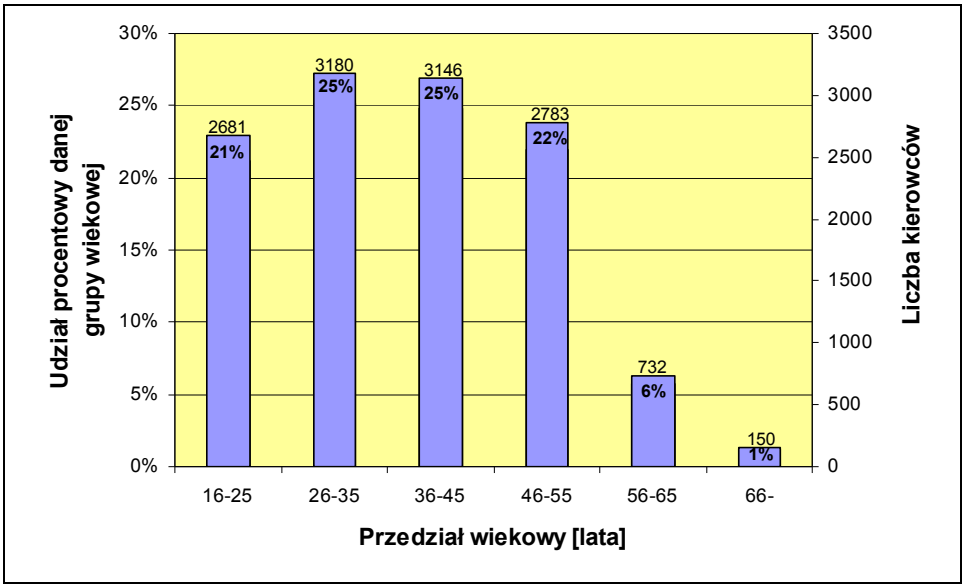
Fig. 1. Vehicle driver under the influence of alcohol (BAC indicator above 0,2 per mille) – sex structure

Kobiety statystycznie spożywają mniej alkoholu niż mężczyźni i zdecydowanie rzadziej niż mężczyźni zasiadają za kierownicą pojazdu po spożyciu alkoholu. Dysproporcja jest ogromna – niecałe 2% wyroków skazujących wobec kobiet prowadzących pojazdy pod

wpływem alkoholu i ponad 98% wobec mężczyzn. Wyniki tej analizy zostały przedstawione na rys. 1.

Struktura wieku sprawcy ma równomierny rozkład w zakresie od 16 do 55 lat. Młodzi kierowcy (w wieku od 16 do 25 lat) nieco rzadziej prowadzą pojazdy po spożyciu alkoholu niż ich starsi koledzy/koleżanki czy też rodzice. Ten wynik analizy jest zaskakujący, gdyż to właśnie młodzi ludzie tworzą grupę największego ryzyka powodowania wypadków drogowych. Ale, jak widać, niekoniecznie jest to spowodowane przez alkohol.

Najliczniejszą grupę prowadzącą pojazdy pod wpływem alkoholu tworzą osoby w wieku od 36 do 55 lat (50% całkowitej liczby skazanych). W późniejszym wieku następuje znaczy spadek liczby sprawców tego typu przestępstwa – do 6% w grupie wiekowej od 56 do 65 lat, a ludzie starsi (powyżej 65 roku życia) bardzo rzadko zasiadają za kierownicą po alkoholu (1% ogólnej liczby), co niewątpliwie jest związane z doświadczeniem życiowym. Wyniki analizy struktury wieku sprawców zostały przedstawione na rys. 2.

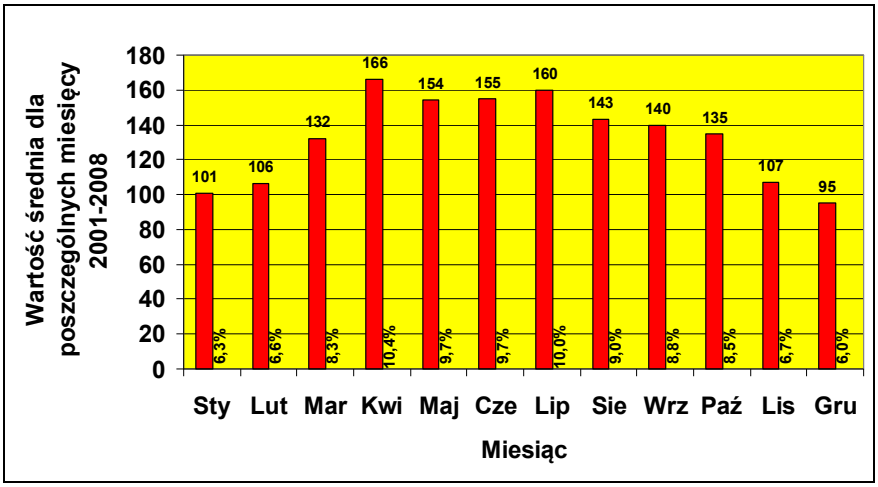


Rys. 2. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu (wskaźnik BAC powyżej 0,2 promila) – struktura wieku

Fig. 2. Vehicle driver under the influence of alcohol (BAC indicator above 0,2 per mille) – age structure

Struktura czasowa przestępstw

Rozkład miesięczny średniej liczby omawianych przestępstw w latach 2001 – 2008 został przedstawiony na rys. 3. Najwięcej ujawnionych i skazanych sprawców było w kwietniu, maju, czerwcu i lipcu – o 50-60% więcej niż w listopadzie, grudniu, styczniu czy lutym.

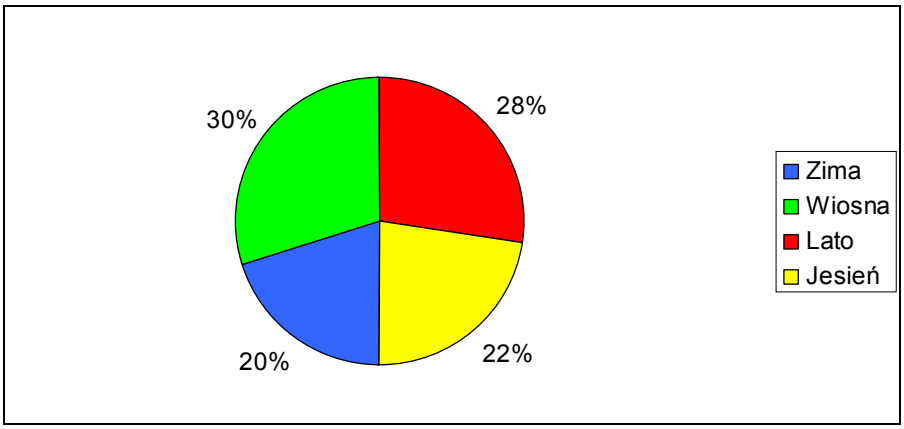


Rys. 3. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu – dane dla poszczególnych miesięcy w latach 2001-2008

Fig. 3. *Vehicle driver under the influence of alcohol – data for individual months, between the years 2001 and 2008*

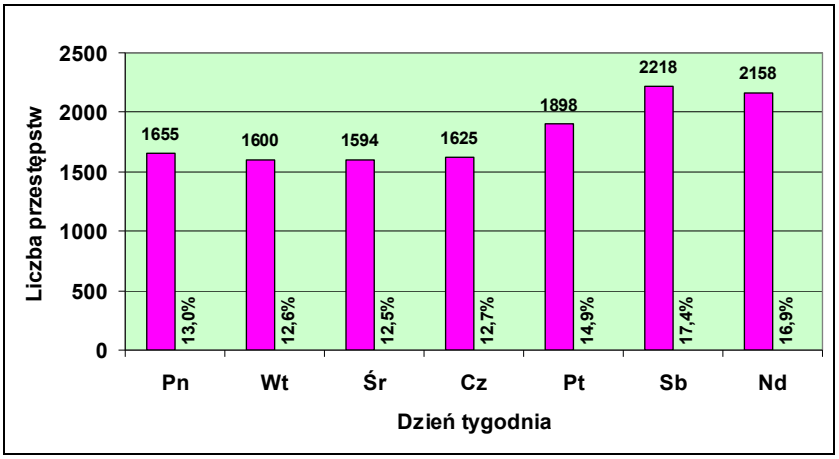
Ilość przestępstw według pór roku (rys. 4) jest zbieżny ze średnią miesięczną – 8-10% więcej w okresie wiosenno-letnim niż w okresie jesienno-zimowym.

Różnice w ogólnej wypadkowości w poszczególnych porach roku można stosunkowo łatwo uzasadnić rodzajem i częstotliwością zmian warunków pogodowych, czy też długością dnia, ale nie jest to odpowiednie uzasadnienie dla różnic w liczbie osób prowadzących pojazdy po alkoholu. Najprawdopodobniej w okresach chłodnych lub zimnych więcej pijemy stacjonarnie (w domu) niż w okresach ciepłych lub gorących (wyjazdy wakacyjne i urlopowe).



Rys. 4. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu. Wartość średnia z lat 2001-2008 w poszczególnych porach roku

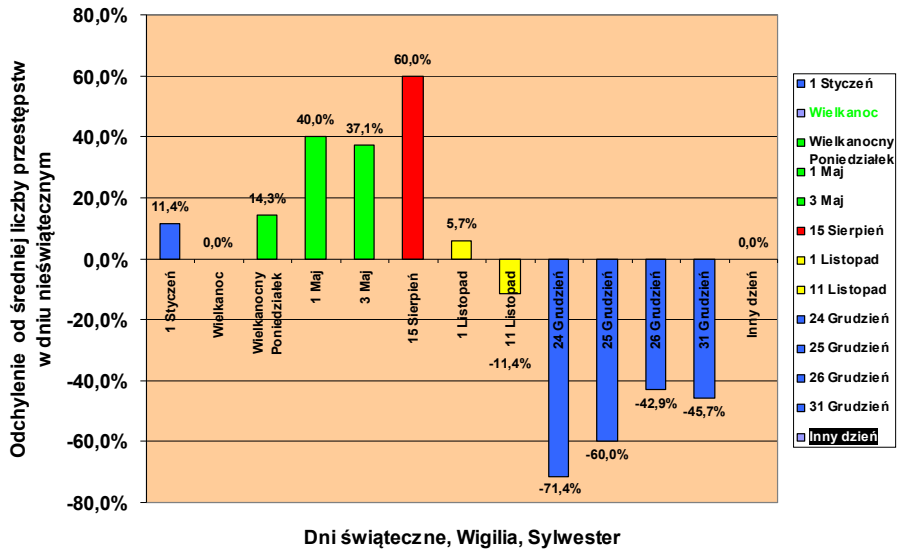
Fig. 4. Vehicle driver under the influence of alcohol. Average value for the years 2001-2008 in the individual seasons of the year



Rys. 5. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu – rozkład tygodniowy przestępstw w latach 2001-2008

Fig. 5. Vehicle driver under the influence of alcohol – weekly distribution of the offences for the years 2001-2008

Z analizy rozkładu tygodniowego liczby przestępstw (rys. 5) wynika, że nie ma takiego dnia w tygodniu, w którym liczba osób prowadzących pojazdy po alkoholu byłaby mało znacząca (odchylenie od wartości średniej dziennej waha się w granicach od -13% do +22%). Najwięcej przestępstw było, co nie jest zaskoczeniem, w weekendy – prawie 50% średniej tygodniowej. Bardzo duża liczba przestępstw występowała w niedziele (druga co do wielkości średnia po sobotach). Kierowcy w niedziele piją nadmiernie i/lub zbyt późno wieczorem i nie chcą uświadomić sobie, że w poniedziałek rano nie będą trzeźwi – stąd tak niekorzystna statystyka „poniedziałkowa" (najgorsza spośród dni roboczych). Doskonale wie o tym policja i dlatego akcje „Trzeźwy poranek", zwłaszcza w poniedziałki, są bardzo logiczne i w pełni uzasadnione.



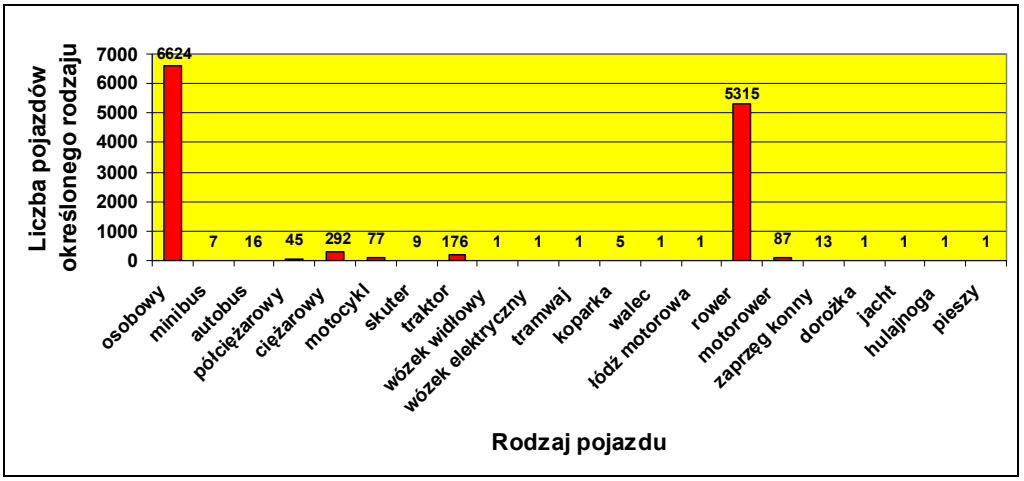
Rys. 6. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu – statystyka świąteczna

Fig. 6. Vehicle driver under the influence of alcohol – holidays statistics

W zaprezentowanej na rys. 6 statystyce świątecznej punktem odniesienia jest inny dzień powszedni. Największe odchylenie (+60%) przypada na dzień świąteczny 15 sierpnia – Wniebowzięcie NMP, co wzbudza duże zdziwienie i nie ma logicznego uzasadnienia. W Wigilię, Boże Narodzenie oraz Sylwestra liczba przestępstw jest najniższa, co wcale nie oznacza znacznego zmniejszenia spożycia alkoholu – po prostu znacznie mniej osób będących pod wpływem alkoholu podejmuje decyzję o prowadzeniu pojazdu.

Rodzaj pojazdu prowadzonego przez sprawcę

Struktura rodzajowa pojazdów prowadzonych przez osoby będące pod wpływem alkoholu została przedstawiona na rys. 7. Dokonana klasyfikacja pojazdów zawiera ich podział na dwie grupy (mechaniczne i niemechaniczne), ale należy zaznaczyć, że pojęcia te nie są jednoznacznie prawnie określone. Kodeks karny posługuje się pojęciami „pojazd mechaniczny" oraz „inny pojazd" jako wyrażeniami ustawowymi, ale ich nie definiuje. Prezentowana klasyfikacja ma charakter umowny, przyjęty dla potrzeb tego opracowania.



Rys. 7. Prowadzący pojazd pod wpływem alkoholu. Struktura rodzajowa pojazdów
Fig. 7. Vehicle driver under the influence of alcohol. Vehicle type structure

W grupie pojazdów mechanicznych zdecydowanie najwięcej sprawców to kierowcy samochodów osobowych – 91,3%, a w dalszej kolejności – kierowcy samochodów ciężarowych i półciężarowych (4,6%), traktorzyści (2,4%) oraz kierowcy pojazdów jednośladowych (motocykl, skuter – razem 1,2%). Kierowcy pozostałych pojazdów mechanicznych, takich jak autobusy i minibusy, wózki widłowe spalinowe i elektryczne, tramwaje, koparki, walce, łodzie motorowe, tworzą najmniej znaczącą grupę w tej statystyce (łącznie 0,5%), prawdopodobnie z powodu niewielkiej częstotliwości przeprowadzanych kontroli przez uprawnione służby.

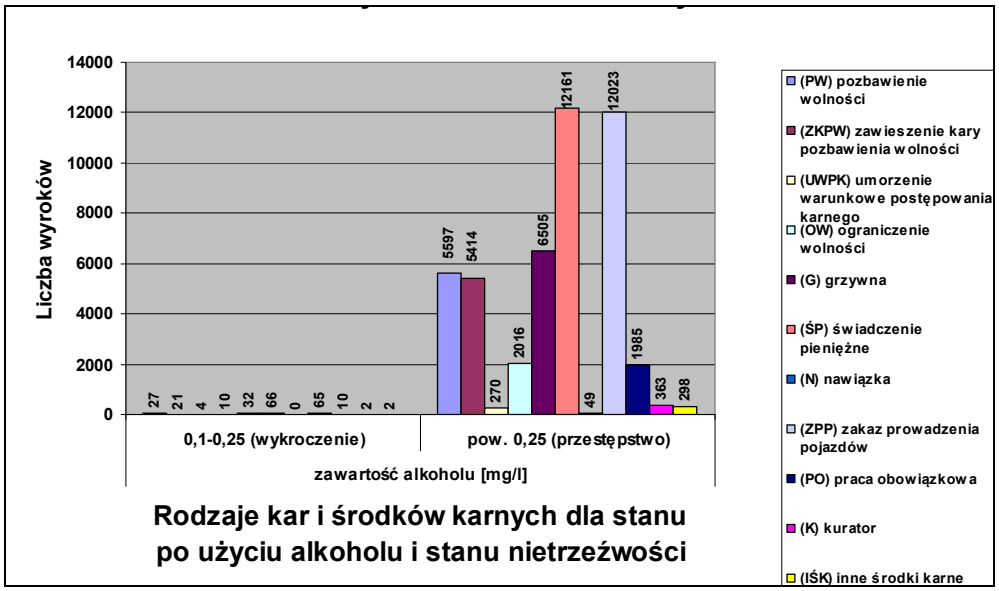
W grupie pojazdów niemechanicznych prawie wyłącznie sprawcami są kierujący pojazdami jednośladowymi: rowerzyści (98,1%) i motorowerzyści (1,6%).

Z przedstawionej analizy wynika, że kierowcy samochodów osobowych oraz rowerzyści tworzą największą grupę osób prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu (94,2%).

Rodzaje kar i środków karnych stosowanych wobec sprawców

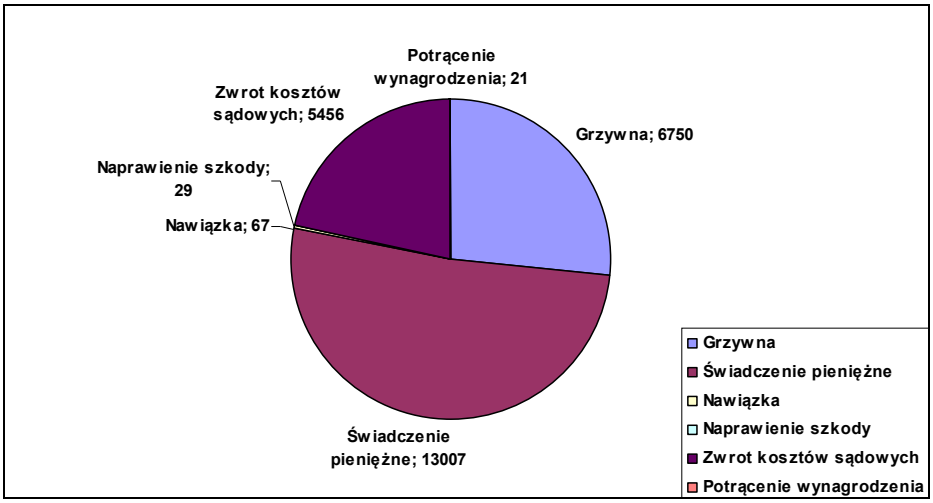
Kara i środek karny to dwa różne pojęcia używane w polskim prawie. Najogólniej rzecz biorąc środek karny jest dodatkową dolegliwością wymierzaną sprawcy wykroczenia lub przestępstwa obok lub zamiast kary i realizuje cele uboczne postępowania karnego (prewencja, kompensata szkody), które nie mogą być w pełni uwzględnione przez sąd poprzez wymierzenie samej kary. Środek karny może pełnić funkcję kary, jeżeli jej nawet najniższy wymiar byłby zbyt surowy, czyli niesprawiedliwy. Jest to dodatkowa sankcja, która pozwala zachować zasadę jednej kary za jeden czyn i, w przeciwieństwie do kary, ma na celu ograniczenie praw jednostki lub zobowiązanie jej do określonego działania.

Struktura rodzajowa kar i środków karnych stosowanych przez sądy wobec osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu została przedstawiona na rys. 8. Pozbawienie lub ograniczenie wolności oraz grzywna są karami, natomiast zakaz prowadzenia pojazdów, przepadek przedmiotu (rzeczy), obowiązek naprawienia szkody, nawiązka, świadczenie pieniężne, podanie wyroku do publicznej wiadomości (publikacja wyroku) i wiele innych – to środki karne. W zanalizowanych w tej pracy wyrokach zostało orzeczonych przez sądy prawie 47.000 kar i środków karnych.

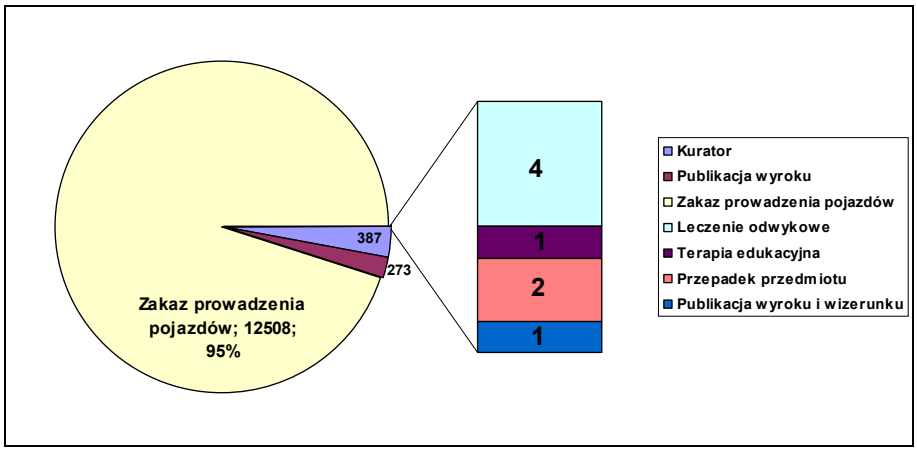


Rys. 8. Prowadzący pod wpływem alkoholu – rodzaje kar i środków karnych
Fig. 8. Vehicle driver under the influence of alcohol – types of punishments and penal measures

Struktura rodzajowa i wartościowa dolegliwości o charakterze majątkowym (kara jest jedna, środków karnych – kilka), nałożonych na sprawcę została przedstawiona na rys. 9. Uwzględniono na nim również obciążenie sprawcy kosztami postępowania karnego i związanych z nim innych opłat, co nie jest ani karą, ani środkiem karnym, ale na pewno jest dodatkową dolegliwością finansową. Struktura innych środków karnych została przedstawiona na rys. 10. Należy rozróżnić ilość orzeczonych wyroków od nałożonych kar i środków karnych (może być kilka w jednym wyroku).



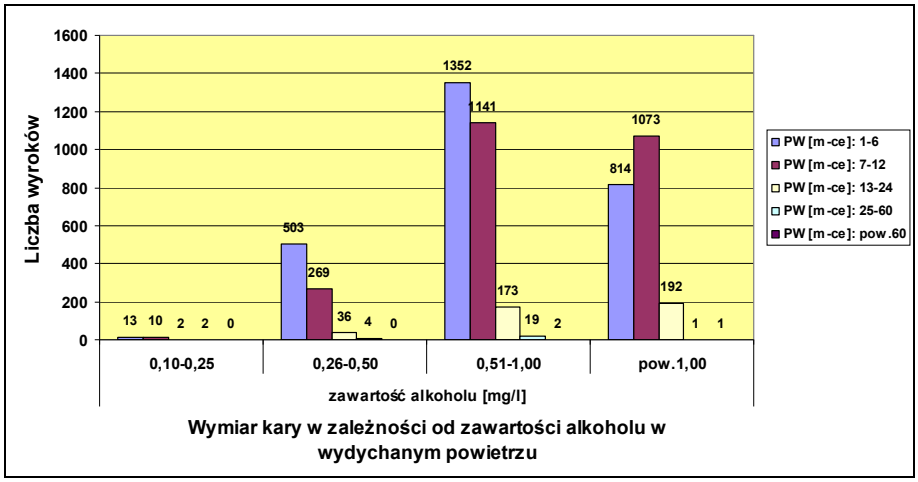
Rys. 9. Liczba orzeczeń kary i środków karnych o charakterze majątkowym
Fig. 9. Number of sentences for punishment and penal measures of a property character



Rys. 10. Dodatkowe środki karne (w 1 wyroku może być orzeczonych kilka środków karnych)
Fig. 10. Additional penal measures (in one year there can be several penal measures ruled)

Pozbawienie wolności

Pozbawienie wolności zostało orzeczone w 43% wyroków. Wymiar tej kary w zależności od zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu u skazanego został przedstawiony na rys. 11. W większości przypadków kara pozbawienia wolności jest orzekana na okres nie dłuższy niż 1 rok (92%), w tym 48% na 1-6 miesięcy i 44% na 7-12 miesięcy. Kary na okres dłuższy niż 2 lata zdarzają się bardzo rzadko (0,5% ogólnej liczby). Prawie w każdym przypadku (w 97%) wykonanie kary pozbawienia wolności zostaje zawieszone na okres przeważnie 2 do 3 lat. Kara pozbawienia wolności ma charakter izolacyjny.

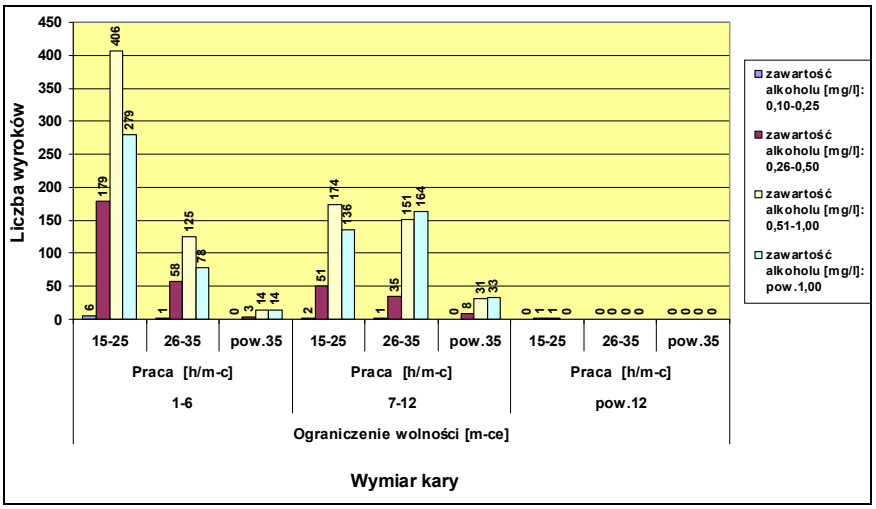


Rys. 11. Prowadzący pod wpływem alkoholu – kara pozbawienia wolności (PW)
Fig. 11. Driving under the influence of alcohol – jail sentence (PW)

Ograniczenie wolności

Ograniczenie wolności zostało orzeczone w 16% przypadków. Ten rodzaj kary polega na wykonywaniu nieodpłatnej pracy w wymiarze do 40 godzin miesięcznie na rzecz instytucji, organizacji społecznych lub charytatywnych albo na rzecz społeczności lokalnej. W przypadku osób pracujących zawodowo sąd może orzec potrącenie części wynagrodzenia za pracę zamiast obowiązku wykonywania pracy na cele społeczne. Wymiar tej kary wynosi od 1 do 12 miesięcy, w przypadkach szczególnych może być wydłużony do 18 miesięcy. Kara ograniczenia wolności jest karą nieizolacyjną.

Wyniki analizy wyroków, w których orzeczono karę ograniczenia wolności zostały przedstawione na rys. 12 (wymiar kary wraz z nakazem wykonywania obowiązkowej pracy na cele społeczne w zależności od zawartości alkoholu w powietrzu wydychanym przez sprawcę).



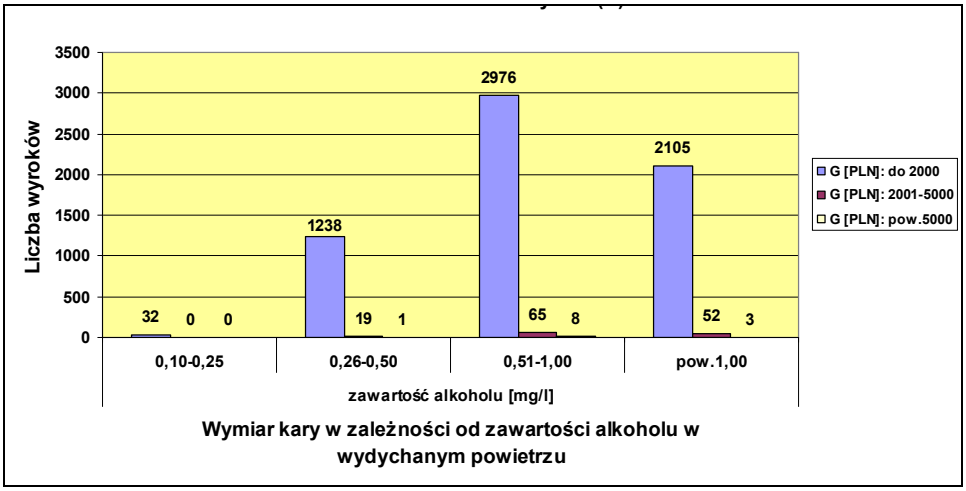
Rys. 12. Prowadzący pod wpływem alkoholu - kara ograniczenia wolności (OW) wraz z nakazem wykonywania pracy obowiązkowej (PO)
Fig. 12. Driving under the influence of alcohol – custodial sentence (OW) together with the obligatory work warrant (PO)

Spośród wyroków, w których orzeczono karę ograniczenia wolności, w 60% przypadków wymiar kary wynosił od 1 do 6 miesięcy, a w 40% - powyżej 6 miesięcy. Prawie wszystkie przypadki orzeczenia tej kary (99,5%) dotyczyły sprawców w stanie nietrzeźwości. Wymiar nakazanego czasu obowiązkowej pracy na cele społeczne w 63% orzeczeń wynosił od 15 do 25 godzin miesięcznie (w 37% - powyżej 25 godzin na miesiąc).

Grzywna

Kara grzywny została orzeczona w 50% wyroków dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu. Jest to kara o charakterze majątkowym, podobnie jak niektóre środki karne (nawiązka, świadczenie pieniężne).

Stosowany przez sądy wymiar tej kary w zależności od zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu został przedstawiony na rys. 13. W zdecydowanej większości orzeczeń tej kary (98%) jej wymiar był nie wyższy niż 2.000 zł we wszystkich badanych przedziałach zawartości alkoholu. Wyższe kary były stosowane bardzo rzadko.

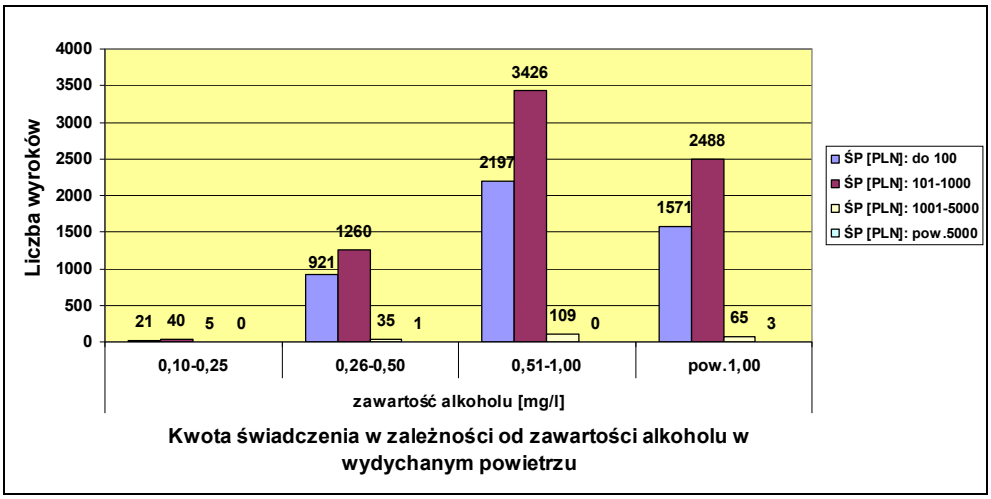


Rys. 13. Prowadzący pod wpływem alkoholu. Kara finansowa – grzywna (G)
Fig. 13. Driving under the influence of alcohol. Financial punishment – fine (G)

Świadczenie pieniężne

Jest to środek karny o charakterze majątkowym. W przypadku sprawcy skazanego za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego sąd może orzec świadczenie pieniężne na rzecz instytucji, stowarzyszenia, fundacji lub organizacji społecznej z przeznaczeniem na cel bezpośrednio związany z udzielaniem pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych. W takim przypadku świadczenie to nie może przekroczyć kwoty 60.000 złotych.

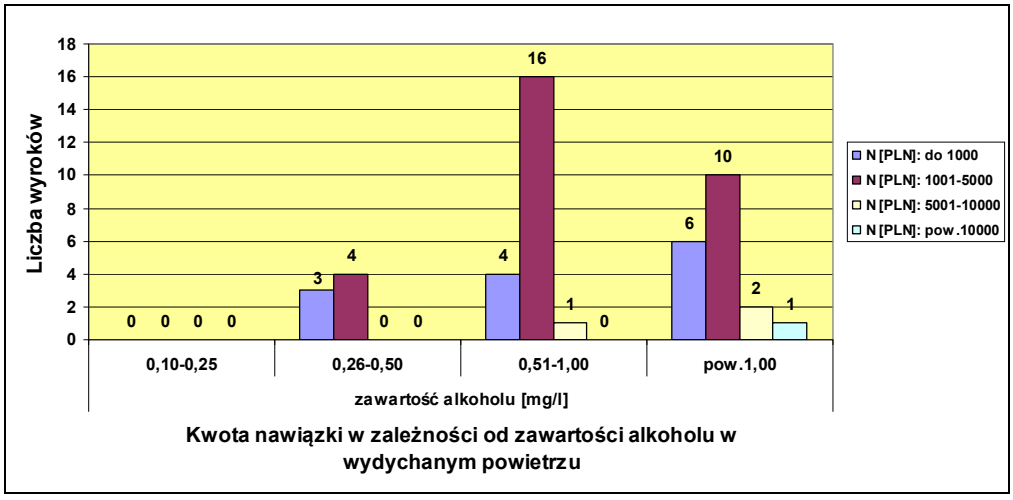
Świadczenie pieniężne zostało orzeczone prawie w każdym z badanych wyroków (94%). Stosowany przez sądy wymiar tej kary w zależności od zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu został przedstawiony na rys. 14. Przeważnie kwota nałożonego przez sąd świadczenia pieniężnego wynosiła od 100 do 1.000 zł (59% orzeczeń tego środka karnego). W bardzo wielu przypadkach (39%) kwota ta nie przekraczała 100 zł. Wyższe kary były stosunkowo rzadko stosowane, chociaż zasądzano także kwoty większe niż 5.000 zł, a nawet 10.000 zł.



Rys. 14. Prowadzący pod wpływem alkoholu. Środek karny – świadczenie pieniężna (ŚP)
Fig. 14. Driving under the influence of alcohol. Penal measure – financial compensations (ŚP)

Nawiązka

Jest to represyjno-odszkodowawczy środek karny o charakterze majątkowym. Sąd może zasądzić nawiązkę w wysokości do 100.000 złotych między innymi w przypadku skazania sprawcy wypadku drogowego, jeżeli był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegł z miejsca zdarzenia – na rzecz organizacji społecznej, do której statutowych zadań należy świadczenie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych.



Rys. 15. Prowadzący pod wpływem alkoholu. Środek karny – nawiązka (N)
Fig. 15. Driving under the influence of alcohol. Penal measure – penalty assessment (N)

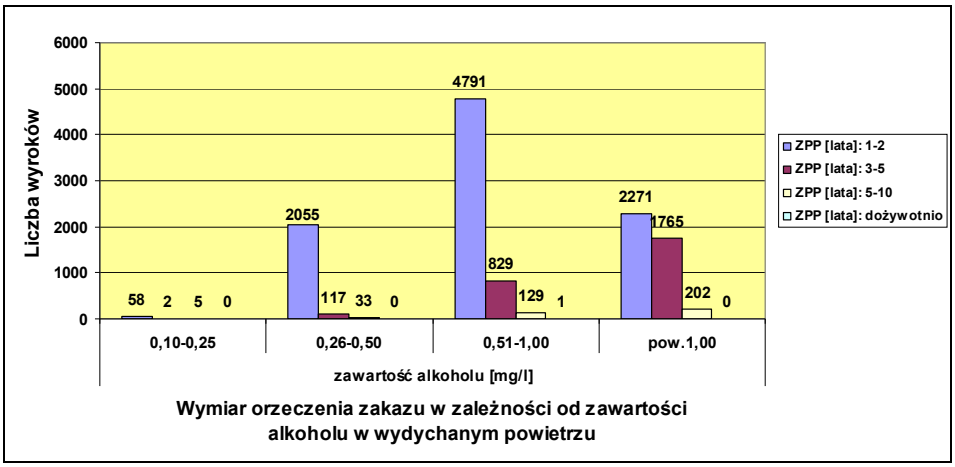
Nawiązka była bardzo rzadko orzekanym środkiem karnym – w analizowanych wyrokach została orzeczona tylko 47 razy (rys. 15). Zasądzone kwoty to przeważnie od 1.000 do 5.000 zł (64% orzeczeń), maksymalna kwota wyniosła 25.000 zł i dotyczyła

nietrzeźwego kierowcy, który spowodował poważny w skutkach wypadek i zbiegł z miejsca wypadku.

Zakaz prowadzenia pojazdów

Zakaz prowadzenia pojazdów jest środkiem karnym orzekanym wobec sprawców przestępstw lub wykroczeń bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu w komunikacji, do których między innymi należy prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości albo pod wpływem środka odurzającego. Zakaz prowadzenia może obejmować wszystkie pojazdy lub poszczególne ich rodzaje i jest orzekany na okres od roku do 10 lat albo dożywotnio. W przypadku sprawców przestępstw lub wykroczeń, polegających na prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego, sąd ma obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, oczywiście z wyjątkiem przypadków umorzenia lub warunkowego umorzenia postępowania karnego (wtedy zakaz nie jest obligatoryjny).

Zakres stosowanego przez sądy wymiaru tego środka karnego został przedstawiony na rys. 16. Przeważnie (w 75%) zakaz prowadzenia pojazdów był orzekany na okres nie dłuższy niż 2 lata. Okres zakazu dłuższy niż 2 lata dotyczył głównie sprawców w stanie nietrzeźwości o dużej zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu – 16% orzeczeń dla zawartości alkoholu większej niż 1mg/l. Dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów został orzeczony w 1 przypadku – nietrzeźwy kierujący spowodował wypadek, w którym jedna osoba poniosła śmierć, a druga została ranna (na chodniku).



Rys. 16. Prowadzący pod wpływem alkoholu. Środek karny – zakaz prowadzenia pojazdów (ZPP)
Fig. 16. Driving under the influence of alcohol. Penal measure – driving ban (ZPP)

Inne dodatkowe środki karne

Pozostałe, dodatkowe środki karne są stosowane w bardzo ograniczonym zakresie. Oddanie sprawcy pod nadzór kuratora nastąpiło tylko w 3% przypadków, co najprawdopodobniej jest związane z niedostateczną liczbą kuratorów i tym samym brakiem możliwości skutecznego wykonania takich orzeczeń. Podanie orzeczenia sądu do publicznej wiadomości nastąpiło tylko w 2% przypadków. Pozostałe możliwości ukarania sprawców (takie, jak skierowanie na leczenie odwykowe, terapię edukacyjną, przepadek przedmiotu, obowiązek naprawienia szkody, czy choćby jednoczesna publikacja wyroku i wizerunku sprawcy) były przez sądy wykorzystywane sporadycznie. Rzadkie korzystanie

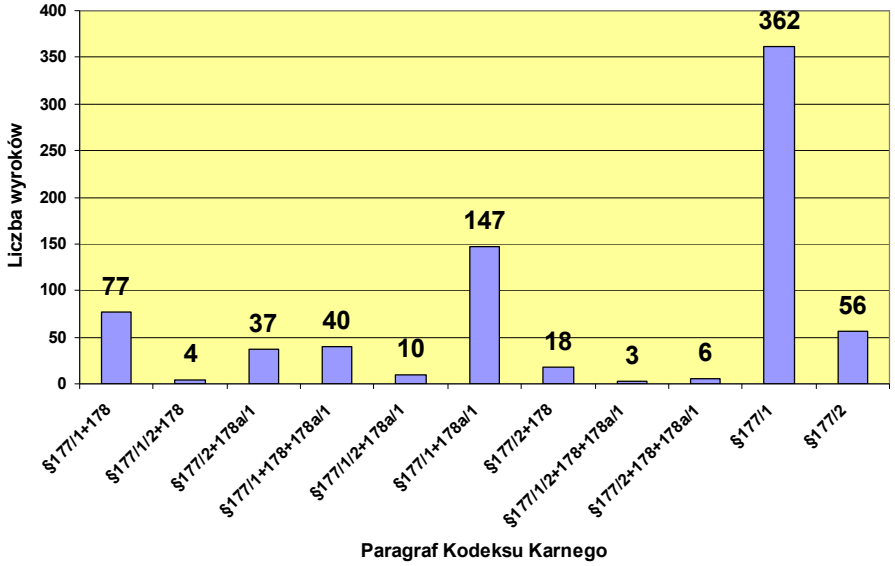
z tych możliwości wynika z różnych uwarunkowań, np. prawnych – skierowanie sprawcy na terapię edukacyjną jest możliwe tylko pod warunkiem uzyskania jego zgody.

Podstawa prawna wyroków

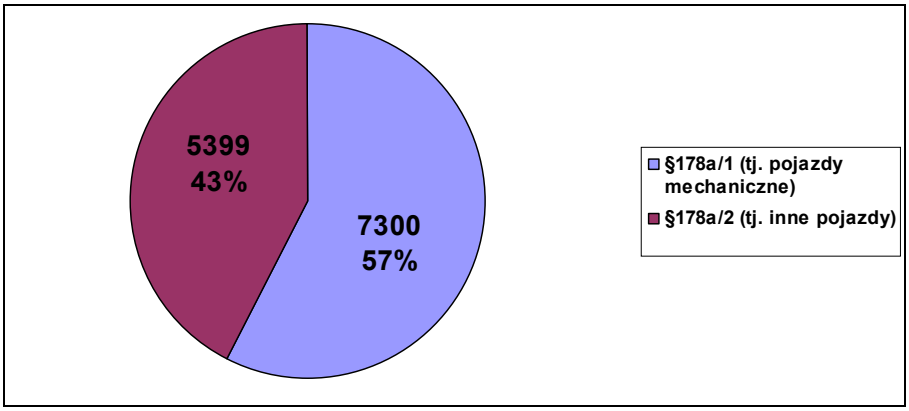
Orzeczenia rodzaju oraz wymiaru kary i/lub środka karnego dla osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu są dokonywane przez sądy na podstawie odpowiednich przepisów zawartych w Kodeksie Karnym i Kodeksie Wykroczeń. W niniejszym opracowaniu skoncentrowano się na kilku, najbardziej istotnych dla omawianego zagadnienia, przepisach Kodeksu Karnego, tzn.:

- art. 177, określającym kary dla osób, które naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu m. in. lądowym, powodują wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała (§1 tego artykułu określa kary w przypadku lżejszych obrażeń, a §2 – kary, gdy następstwem wypadku jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu),
- art. 178, zwiększa o 50% kary określone w art. 177, jeżeli sprawca przestępstwa znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegł z miejsca wypadku (artykuł ten nie występuje samodzielnie),
- art. 178a, określa kary dla osób, które znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego prowadzą pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (§1) albo inne pojazdy na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania (§2).

Zestawienie orzeczeń sądowych, w których podstawą prawną były wymienione przepisy Kodeksu Karnego zostało przedstawione na rys. 17 (przypadki ze skutkami w postaci uszczerbku na zdrowiu lub utraty życia) oraz na rys. 18 (bez tych skutków).



Rys. 17. Podstawa prawna orzeczeń sądowych
Fig. 17. Legal grounds for the court rulings

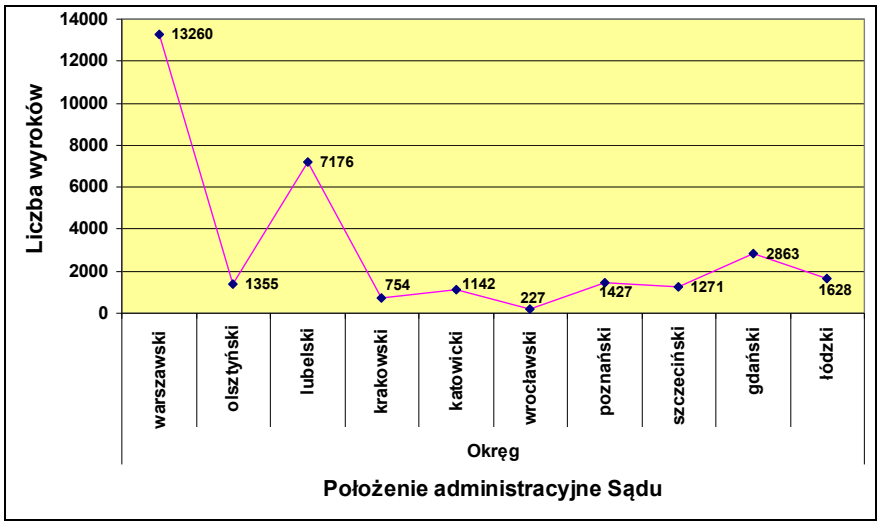


Rys. 18. Liczba wyroków dla kierowców prowadzących pojazdy w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości, bez skutków w postaci utraty zdrowia lub życia

Fig. 18. Number of sentences for the drivers driving the vehicles under the influence of alcohol or intoxication, without the consequences in the form of health damage or loss of life

Sądy – ilość spraw i czas trwania postępowania karnego

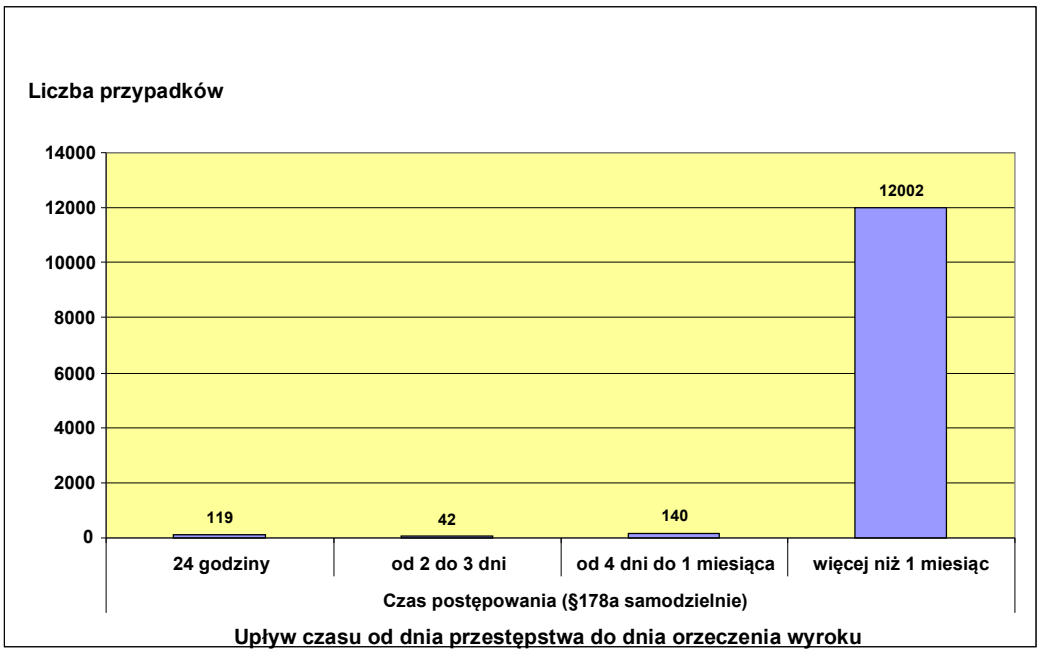
Zestawienie ilościowe wyroków orzekanych przez poszczególne sądy, zgrupowane w 10 okręgach administracyjnych kraju, zostało przedstawione na rys. 19. Na ponad 31.000 przeanalizowanych wyroków najwięcej orzeczeń zostało wydanych w okręgu warszawskim – 43%, następnie w lubelskim – 23%. Najmniej orzeczeń było w okręgu wrocławskim – mniej niż 1% oraz krakowskim – 2%. Analizowane były wyroki z całej Polski, ale należy zaznaczyć, że dostępność dokumentów z okręgu warszawskiego była znacznie wyższa niż z innych okręgów.



Rys. 19. Prowadzący pojazdy pod wpływem alkoholu – umiejscowienie sądów orzekających wyroki dla sprawców przestępstw i wykroczeń

Fig. 19. Vehicles driver under the influence of alcohol – location of the courts passing sentences on the perpetrators of the crimes or offences

Rys. 20 przedstawia wyniki analizy czasu trwania postępowania karnego w poszczególnych przypadkach. Celem tej analizy była ocena funkcjonowania tzw. sądów 24-godzinnych (dlatego zostały uwzględnione tylko przypadki proste, tzn. bez skutków w postaci uszczerbku na zdrowiu lub utraty życia). Jak wynika z wykresu tylko około 1% postępowań zostało przeprowadzonych w tym przyśpieszonym trybie. Jego funkcjonowanie wiąże się z dużym nakładem pracy policji, prokuratur, sądów i adwokatów oraz wysokimi kosztami. Zasadność wprowadzenia sądów 24-godzinnych jest ogólnie poddawana w wątpliwość.



Rys. 20. Prowadzący pojazdy pod wpływem alkoholu. Sądy – czas postępowania karnego (tylko przypadki bez skutków w postaci utraty życia lub zdrowia)

Fig. 20. Vehicles driver under the influence of alcohol. Courts – time of the criminal proceeding (only cases without the consequences in the form of health damage or loss of life)

Podsumowanie

Alkohol jest jednym z bardziej istotnych czynników negatywnie wpływającym na bezpieczeństwo w komunikacji. Nawet niewielka jego dawka obniża poziom koncentracji oraz zdolność postrzegania i oceny bieżącej sytuacji na drodze, jak również własnych możliwości. Jest powszechny brak akceptacji dla brawury za kierownicą, a dla patologii, jaką jest prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu – niestety wciąż ciche przyzwolenie społeczne. W 2009 r. policja w naszym kraju zatrzymała i wyeliminowała z ruchu 173.324 kierowców, prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu (źródło: Komenda Główna Policji). Jest to wzrost o blisko 3% w porównaniu z 2008 r. Oczywiście pełna analiza statystyczna tego zagadnienia powinna uwzględniać ogólny wzrost ilości pojazdów i kierujących oraz wahania częstotliwości przeprowadzanych kontroli drogowych, co nie jest przedmiotem tego opracowania (i nie zmieni liczb bezwzględnych).

Problem nietrzeźwych kierowców dotyczy w różnym stopniu wszystkich krajów Unii Europejskiej i nie tylko. Dążenie w ramach programów unijnych do radykalnego obniżenia

ilości zabitych i rannych na europejskich drogach (o 50% do 2011 r.) jest realizowane m.in. poprzez przeciwdziałanie kierowaniu pojazdami pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego. Zaostrzanie przepisów prawnych jest niecelowe: sądy dysponują rozbudowanymi możliwościami karania sprawców, ale niestety korzystają z nich w bardzo ograniczonym zakresie. Jednak najważniejsze są działania edukacyjne (kampanie lokalne i ogólnokrajowe) skierowane przeciwko prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego. Działania te w szczególności powinny dotyczyć przyszłych kierowców.

Podsumowując niniejsze opracowanie, należy stwierdzić, że:

1. kierujący pojazdami pod wpływem alkoholu to prawie wyłącznie mężczyźni,
2. nie istnieje szczególnie liczna, wyodrębniona grupa wiekowa kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu,
3. w okresie wiosenno-letnim oraz we wszystkie weekendy roku jest znacznie więcej osób prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu,
4. kierujący pojazdami pod wpływem alkoholu to głównie kierowcy samochodów osobowych oraz rowerzyści (pozostali kierowcy stanowią mało liczną grupę statystyczną),
5. praca sądów pozostawia wiele do życzenia:
   a. słabo wykorzystywane są ogromne możliwości stosowania kar i/lub środków karnych przy jednoczesnym bardzo dużym zróżnicowaniu ich stosowania przez poszczególne sądy w różnych regionach kraju za porównywalne przestępstwa,
   b. brak jednoznacznego związku pomiędzy orzekanym przez sądy rodzajem i poziomem kary oraz środka karnego, a stwierdzoną zawartością alkoholu w organizmie sprawcy,
   c. czas trwania postępowania karnego jest zbyt długi.