

Warszawa, dn. 10.08.2006 r.

BM-VI-0640-241/06

Redakcja

Wprost

Al. Jerozolimskie 123a

02-017 Warszawa

W nawiązaniu do artykułu „Pileś? Jedź!” autorstwa Elizy Michalik („Wprost, 13.08.2006 r.) uprzejmie prosimy o zamieszczenie na łamach Wprost poniższej polemiki:

Jacek Czabański\*

### **Pileś? Radzę nie jechać!**

W swoim artykule „Pileś? Jedź!” (Wprost, 13 sierpnia 2006) redaktor Eliza Michalik postawiła śmiałą tezę, że „zaostczenie przepisów przeciwko pijanym kierowcom tylko zwiększa ich liczbę na drogach”. Jak powszechnie wiadomo, nic bardziej ludzi nie zachęca do aktywności niż perspektywa kary. Idąc tropem tej myśli, w bardzo łatwy sposób możemy ograniczyć przestępczość: znieśmy po prostu kary, a przestępstwa znikną. Nieuchronnie przychodzi na myśl nasz były Prezydent i jego *bon mot*: nie chcesz mieć gorączki, stłucz Pan termometr.

Rzeczywistość nie poddaje się jednak myśleniu magicznemu a problemy nie rozwiążą się tylko dlatego, że zamkniemy na nie oczy. Problem jazdy w stanie nietrzeźwości wymaga reakcji ustawodawcy a stosowne zmiany zostaną przez Ministra Ziobro zgłoszone jesienią do parlamentu. Zanim jednak je omówię, sprostuję kilka nieporozumień, jakie zakradły się do tekstu Elizy Michalik.

Po pierwsze, nieprawdą jest, że w Polsce nie rozróżnia się pojęć „prowadzenie pod wpływem alkoholu” a „prowadzenie w stanie nietrzeźwym”. Przeciwnie, Polska stosuje dwustopniowy system odpowiedzialności za jazdę po użyciu alkoholu w zależności od stopnia nietrzeźwości. „Prowadzenie pod wpływem alkoholu” jest zdefiniowane jako

posiadanie od 0,2 do 0,5 promila alkoholu we krwi i jest to wykroczenie, zagrożone karą aresztu lub grzywny od 50 zł. „Prowadzenie w stanie nietrzeźwym” rozumiane jest przez Kodeks karny jako prowadzenie pojazdu, gdy stan alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila i jest to od 2000 roku przestępstwo zagrożone karą grzywny od 100 zł., ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2.

Po drugie, trzeba dużej odwagi, aby twierdzić, że im surowsze normy w zakresie jazdy pod wpływem alkoholu, tym więcej jest takich przypadków, a w konsekwencji wypadków. Konstatacja ta myli prostą korelację faktów ze związkiem przyczynowym. W równie uprawniony sposób moglibyśmy twierdzić, że im więcej strażaków pojedzie gasić pożar, tym on będzie większy. W rzeczywistości, im większy jest pożar, tym więcej strażaków jedzie go gasić. Analogicznie, w tych krajach, w których jazda pod wpływem alkoholu jest tolerowana społecznie, ustawodawca uciekać się musi do środków prawa karnego, aby powstrzymać to groźne zjawisko. Dlatego nie dziwi fakt, że w tych krajach, w których normy trzeźwości są surowe, wypadków jest więcej. W tych bowiem krajach, w których problemem były wypadki powodowane przez nietrzeźwych kierowców, ustawodawcy wprowadzili surowe normy, aby zmienić sposób traktowania tego zachowania przez społeczeństwo. Tam natomiast, gdzie po prostu nie toleruje się jazdy w stanie nietrzeźwym, tam i ustawodawca nie musiał ustanawiać specjalnych przepisów. Warto w tym miejscu wspomnieć, że Norwegia długo stosowała obligatoryjną karę krótkoterminowego więzienia za prowadzenie w stanie nietrzeźwości, zanim norma jechania trzeźwym nie ugruntowała się w społeczeństwie na dobre.

Po trzecie, rosnąca w Polsce liczba skazań za jazdę w stanie nietrzeźwym nie jest wynikiem zaostrzonego prawa, jak zdaje się uważać redaktor Michalik. Przede wszystkim, warto zauważyć, że liczba pojazdów w Polsce nieustannie rośnie (od roku 2000 do 2004 wzrosła o blisko 20%), a tym samym coraz więcej kierowców ma okazję prowadzić pojazd w stanie nietrzeźwym. Już sam wzrost liczby pojazdów tłumaczy wzrost liczby wykrytych przestępstw, a do tego dołożyć jeszcze trzeba fakt, że im większy jest kładziony nacisk na łapanie nietrzeźwych kierowców, tym więcej Policja podejmuje działań aby ich zatrzymać i w efekcie zatrzymuje. Mimo starań Policji, szacuje się, jednak że tylko niewielka część kierowców ryzykuje złapanie, kiedy jadą po użyciu alkoholu – niektóre opracowania międzynarodowe mówią nawet, że ryzyko to wynosi zaledwie 1 do 2000.

Mimo wszystkich pomyłek autorki, sam temat jazdy w stanie nietrzeźwym i środków jakimi można temu przeciwdziałać wart jest dyskusji.

Przede wszystkim, należy zauważyć, że jazda w stanie nietrzeźwym jest znaczącym zagrożeniem bezpieczeństwa innych użytkowników drogi. Zgodnie z opinią dr. D. Zuby z

Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, ryzyko zajścia wypadku samochodowego rośnie wraz ze wzrostem zawartości alkoholu we krwi, a w sytuacjach wymagających większych umiejętności kierowcy (np. w trudnych warunkach drogowych), duże znaczenie mają już niewielkie dawki alkoholu. Ryzyko śmiertelnego wypadku, w którym bierze udział tylko jeden samochód, u kierowców ze stężeniem alkoholu w zakresie 0,2‰ – 0,5‰ jest wyższe około 1,5 razy w porównaniu z kierowcami, którzy nie pili alkoholu. Wartość tego współczynnika rośnie bardzo szybko ze wzrostem stężenia alkoholu i dla przedziału stężeń 0,5‰ – 1,0‰ wynosi około 5, dla zakresu stężeń 1,0‰-1,5‰ – około 20; wreszcie dla stężeń alkoholu we krwi powyżej 1,5‰ szacowane ryzyko uczestniczenia w wypadku jest kilkaset razy wyższe niż w przypadku kierowania przez osobę trzeźwą. W pracach naukowych spotyka się często opinię, że zakres stężenia alkoholu 0,5 – 1,0‰ jest szczególnie groźny dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a to ze względu na to, że brak jest wyraźnych zewnętrznych objawów zatrucia, a osoba, która spożyła alkohol, sama nie bardzo zdaje sobie sprawę ze swego stanu, natomiast jej funkcje psychomotoryczne uległy już znacznemu osłabieniu. Stąd też, aczkolwiek każda granica stanu nietrzeźwości ma w pewnym stopniu charakter arbitralnej decyzji ustawodawcy, nie wydaje się, aby polski standard w wymiarze 0,5 promila był ustanowiony niewłaściwie.

Mimo zagrożenia jakie stanowią nietrzeźwi kierowcy i pomimo faktu, że jazda w stanie nietrzeźwym jest przestępstwem, wymierzane przez polskie sądy kary są raczej łagodne. Tylko 1% wyroków to wyroki bezwzględnego więzienia (w średnim wymiarze niecałych 8 miesięcy), a po 40% orzeczeń to kara więzienia w zawieszeniu albo grzywna (w wymiarze na ogół nie większym niż 800 zł). Mimo więc decyzji ustawodawcy, praktyka sądów sprowadza się do niewiele surowszych kar niż były przewidziane, kiedy jazda w stanie nietrzeźwym była jeszcze wykroczeniem.

Dlatego, minister Ziobro proponuje dalsze zmiany w zakresie przeciwdziałaniu jeździe w stanie nietrzeźwym.

Po pierwsze, zostanie wprowadzony obligatoryjny przepadek samochodu, którym jechał kierowca w stanie nietrzeźwym. Jeżeli prowadzony przez niego samochód nie stanowił jego własności, sąd orzekać będzie przepadek równowartości takiego pojazdu. Jeżeli pojazd albo nie przedstawia większej wartości, albo przeciwnie jest pojazdem wyjątkowo droгим, sąd będzie mógł zamiast przepadku orzec nawiązkę (w wysokości do 100 000 złotych). Przepadek samochodów jest środkiem daleko idącym, ale sprawdził się jako narzędzie zapobiegania jeździe w stanie nietrzeźwym w Nowym Jorku. Liczba wypadków po wprowadzeniu przepisów pozwalających na przepadek pojazdów znacząco spadła. Zresztą,

rozwiązanie nowojorskie nie jest wyjątkowe, gdyż możliwość przepadku stosowana jest w szeregu stanów USA. Przepadek samochodu stanowi formę kary pieniężnej dostosowanej do statusu majątkowego sprawcy, a ponadto będzie uniemożliwiać ponowne popełnienie przestępstwa (chyba, że sprawca kupi nowy samochód), czego nie daje na przykład pozbawienie prawa jazdy.

Po drugie, wprowadzony zostanie obligatoryjny nakaz publikowania zdjęć nietrzeźwych kierowców samochodów. Wypada bowiem się zgodzić z red. Michalik, że czasami sankcje nieformalne, takie jak niesława w otoczeniu, mogą być dla sprawcy nawet bardziej dotkliwe niż sankcje karne.

Wziąwszy razem, podjęte zostaną starania aby zarówno sankcje formalne jak i nieformalne były na tyle surowe, aby kierowcy zastanowili się kilka razy zanim wsiądą za kółko po wypiciu kilku kieliszków. Być może również ich znajomi, wiedząc o ewentualnych konsekwencjach, postarają się skuteczniej powstrzymać nietrzeźwych kierowców. Na szczęście, większość społeczeństwa zdecydowanie potępia jazdę w stanie nietrzeźwym i można mieć nadzieję, że przy poparciu społecznym wprowadzane zmiany w prawie przyczynią się za kilka lat do poprawy niechlubnej jak na razie pozycji Polski w rankingu bezpieczeństwa na drodze.

Jacek Czabański

Autor jest doradcą Ministra Sprawiedliwości.