

**Instytut Transportu Samochodowego
Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

**Polityka prewencyjna wobec nietrzeźwych
kierowców w Polsce w latach 2006 – 2013 r.**

(Praca nr 007/CBR)

Kierownik zakładu:


mgr inż. Maria Dąbrowska-Loranc


Autorzy opracowania:


mgr Ilona Buttler

Współpraca:

mgr Barbara Król
mgr Ida Leśnikowska-Matusiak
mgr Aneta Wnuk

**Dyrektor
Instytutu Transportu Samochodowego**


.....
dr hab. inż. Marcin Słezak

Warszawa 2014

Spis treści:

I. Wprowadzenie	5
II. Wpływ alkoholu na funkcjonowanie człowieka w ruchu drogowym.....	7
III. Podstawy polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce	9
IV. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji ogólnej i w populacji użytkowników dróg.....	18
1. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji ogólnej.....	18
2. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji użytkowników dróg.....	21
V. Analiza wybranych działań prewencyjnych	27
1. Przepisy prawa dotyczące dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi w ruchu drogowym.....	27
2. Edukacja dzieci i młodzieży.....	30
3. Kampanie społeczne.....	41
4. Szkolenie kierowców	48
5. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów prawa	50
6. Administracyjne i karne konsekwencje nieprzestrzegania przepisów prawa	54
VI. Wypadki drogowe z udziałem osób, które spożyły alkohol.....	63
VII. Próba podsumowania.....	68
VIII. Wybrane propozycje zmian w Kodeksie Karnym	71
1. Wydłużenie zakazu prowadzenia pojazdu dla osób skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.....	72
2. Wprowadzenie obowiązku wyposażania pojazdów w blokady alkoholowe przez osoby, które ubiegają się o przywrócenie prawa jazdy po zakończeniu zakazu prowadzenia pojazdów	73
3. Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii	76
4. Wprowadzenie obowiązku zapłaty przez sprawcę nawiązki i określenie jej minimalnej wysokości.....	77
5. Podanie wyroku do publicznej wiadomości.....	78
6. Przepadek pojazdu mechanicznego jako narzędzia popełnienia przestępstwa.....	79
7. Wprowadzenie terapii uzależnień od alkoholu dla osób skazanych za kierowanie pojazdami w stanie nietrzeźwości.....	79
Literatura.....	81
Zał. 1. Wybrane przepisy prawa dotyczące alkoholu i użytkowników dróg	84
Zał. 2. Wybrane programy profilaktyczne dla dzieci i młodzieży dotyczące alkoholu promowane przez Ośrodek Rozwoju Edukacji	86
Zał. 3. Wybrane kampanie społeczne związane z problemem alkoholu w ruchu drogowym zrealizowane w Polsce w latach 2000-2014	90
Zał. 4. Program kursu reedukacyjnego dla kierowców w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii.....	96
Zał. 5. Zatrzymanie prawa jazdy, grzywna i inne kary za prowadzenie pojazdu po alkoholu w wybranych krajach.....	98

I. Wprowadzenie

Co roku tysiące osób wsiada za kierownicę pojazdu po spożyciu alkoholu, wielu korzysta z drogi używając roweru, czy pokonując drogę pieszo. W 2013 roku w wypadkach z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg zginęły 523 osoby. Tych ofiar można uniknąć realizując skuteczną politykę prewencyjną. Dotychczasowe doświadczenia Polski są pozytywne. Liczba wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg spada, istnieje silne poparcie społeczne, aby wdrażać kolejne rozwiązania prewencyjne.

Skuteczność polityki prewencyjnej zależy głównie od tego, czy uda się przekonać użytkowników dróg (w tym głównie kierowców pojazdów silnikowych), aby nie pojawiali się w ruchu drogowym po wypiciu alkoholu. Skalę problemu można także kontrolować ograniczając ilość alkoholu, który potencjalnych kierowca może wypić. W opracowaniu problemowi dostępności do alkoholu poświęcono mniej uwagi. Przytoczone dane na temat rozpowszechnienia alkoholu w populacji ogólnej, w populacji użytkowników dróg oraz populacji dzieci i młodzieży traktować należy raczej jako opis rzeczywistości, w której realizowane są działania bezpośrednio ukierunkowane na powstrzymane uczestników ruchu od korzystania z dróg po spożyciu alkoholu. W raporcie podjęto próbę zinventaryzowania różnych elementów działań prewencyjnych, które wprowadzono w Polsce, aby ograniczyć obecności alkoholu w ruchu drogowym. Z uwagi na bardzo krótki czas przygotowania opracowania oraz trudności z dostępem do danych wiele problemów omówionych zostało w sposób niepełny.

Przygotowanie raportu nie byłoby możliwe bez pomocy pani Anny Zielińskiej z Instytutu Transportu Samochodowego, która z ogromną cierpliwością przygotowywała coraz bardziej skomplikowane analizy statystyczne danych o wypadkach drogowych w Polsce. Ogromne podziękowania należą się także osobom współpracującym przy opracowaniu raportu: paniom Barbarze Król, Elżbiecie Radzkiej i jej współpracownikom z firmy M&CC, Idzie Leśnikowskiej-Matusiak i Anecie Wnuk z Instytutu Transportu Samochodowego. To ich opracowania, a także dyskusje z nimi stały się punktem wyjścia do przygotowania wielu analiz zamieszczonych w opracowaniu. Wszelkie błędy, nieścisłości, pomyłki są wkładem głównej autorki opracowania. Mimo tych mankamentów należy wyrazić nadzieję, że raport może stać się dobrym punktem wyjścia do dyskusji nad przyszłością polityki prewencyjnej wobec kierowców w Polsce.

II. Wpływ alkoholu na funkcjonowanie człowieka w ruchu drogowym

Alkohol działa w większym lub mniejszym stopniu praktycznie na większość narządów człowieka, jednak bardzo wyraźne zmiany są możliwe do uchwycenia dopiero po dłuższym okresie jego spożywania i to w dużych dawkach. W przypadku ośrodkowego układu nerwowego szkodliwe działanie obserwowane jest bezpośrednio po spożyciu alkoholu i to nawet w przypadku niewielkich dawek. Nie ma praktycznie dawki alkoholu, która nie byłaby obojętna dla człowieka. W pierwszej kolejności alkohol zaburza najbardziej złożone funkcje człowieka: zdolność analizy i syntezy, myślenie spostrzeganie, uwagę, a więc te funkcje, które decydują o prawidłowej ocenie sytuacji i stanowią podstawę prawidłowych decyzji. Przy niewielkich stężeniach alkoholu we krwi pojawia się nieuzasadniony wzrost zaufania do własnych umiejętności, a osoba, która spożyła alkohol, nie zdaje sobie sprawy ze swego stanu z uwagi na brak wyraźnych zewnętrznych objawów zatrucia. Wzrost stężenia alkoholu we krwi prowadzi do dalszych zakłóceń kolejnych funkcji organizmu.

Zaburzenie funkcji człowieka nie zależy od rodzaju spożywanego alkoholu, ale od ilości spożytego czystego alkoholu i czasu jego konsumpcji. W małym kuflu piwa jest ok. 5% czystego alkoholu etylowego, w lampce wina – 10%, a w kieliszku wódki – 40%. Wpływ alkoholu na organizm człowieka jest różny, ponieważ wskaźnik absorpcji alkoholu do organizmu oraz osiągnięty poziom stężenia zależy m.in. od masy ciała, ilości tkanki tłuszczowej oraz zawartości żołądka. Kobiety osiągają wyższy poziom BAC i mają silniej zaburzone funkcje niż mężczyźni o tej samej masie i po spożyciu takiej samej ilości alkoholu, ponieważ alkohol jest przetwarzany odmiennie u kobiet i u mężczyzn. W prasie publikowane są liczne wykresy mające pomóc w oszacowaniu stężenia alkoholu we krwi w oparciu o ilość spożytego alkoholu, jednak te wyliczenia zwykle obarczone są błędem.

Zdolność prowadzenia pojazdu pogarsza się już przy względnie niskich stężeniach alkoholu we krwi. Pierwsze zaburzenia występują przy stężeniu 0,3 g/L (‰); pojawiają się wówczas błędy w wykonywaniu takich manewrów, jak hamowanie, skręcanie, zawracanie, parkowanie, przejazd między dwoma samochodami. Kierowcy pozostający pod wpływem alkoholu przejawiają tendencję do skupienia uwagi w środku pola widzenia, zaniedbują to, co się dzieje z prawej, a zwłaszcza z lewej strony. Pojawia się zjawisko "ciemnego tunelu". Zjawisko to charakteryzuje się: zwężeniem pola widzenia, zmniejszeniem zdolności równoczesnego odbierania większej liczby bodźców, upośledzeniem umiejętności selekcji ważnych komunikacyjnie bodźców. Kierowcy w takim stanie pomijają niektóre elementy ruchu częściej niż kierowcy trzeźwi, wolniej przeszukują pole spostrzegania przed sobą, mają tendencję do zbyt długiego przywiązywania swojej uwagi do tego samego obiektu, zupełnie ignorując w tym czasie inne. Przy stężeniu powyżej 0,5 g/L (‰) liczba popełnianych błędów zwiększa się o 25 – 35%. Zdolność adaptacji wzroku do światła i ciemności (największa część procesu przebiega w pierwszych 10 minutach) ulega przedłużeniu o 2/3. Pod wpływem alkoholu występują trudności w rozpoznawaniu obiektów o małym rozmiarze (np. znaków drogowych). Wszystkie procesy utrudniające prawidłowe widzenie wpływają bezpośrednio na poziom bezpieczeństwa jazdy. Niebezpieczeństwo polega na tym, że wzrok nie może być zastąpiony innym zmysłem oraz na tym, że zwykle zaburzeniom wzroku towarzyszą zaburzenia innych funkcji. Przy przekroczeniu stężenia 0,8 g/L (‰) zdolność do prowadzenia pojazdu ulega gwałtownemu obniżeniu, a zagrożenie związane z udziałem takiego kierowcy w ruchu drogowym gwałtownie rośnie.

Jazda po spożyciu alkoholu uznawana jest powszechnie jako jeden z najważniejszych czynników ryzyka w ruchu drogowym. Komisja Europejska szacuje, że ok. 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie związanych jest z alkoholem, mimo iż tylko 2% wszystkich przejechanych kilometrów wykonywana jest przez kierowców ze stężeniem alkoholu przekraczającym dopuszczalny poziom alkoholu we krwi (ETSC; 2012). Na podstawie przeglądu dostępnych wyników badań WHO szacuje, że 33% wypadków drogowych mężczyzn i 11% wypadków drogowych kobiet związana była z alkoholem.

Spożycie alkoholu, nawet niewielkich dawek, zwiększa ryzyko udziału w wypadkach drogowych wszystkich użytkowników róg, w tym również pieszych. Ryzyko to rośnie istotnie już od poziomu wyższego niż 0,4 g/L (‰). Przy stężeniu 0,5 g/L (‰) ryzyko wypadku jest 3 razy wyższe niż w przypadku trzeźwego kierowcy, przy 0,8 g/L (‰) – 10-krotnie wyższe, 1,2 g/L (‰) – wyższe 30-krotnie, a powyżej 1,2 g/L (‰) wyższe nawet 200-krotnie (Schultze i in; 2012). Alkohol ma bardziej negatywny wpływ na młodych i niedoświadczonych kierowców niż na kierowców w średnim wieku. Ryzyko wypadku drogowego dla każdej dawki alkoholu spożytej przez młodego kierowcę w wieku 16-20 lat jest trzykrotnie wyższe niż w przypadku tego samego stężenia w kierowców starszych w wieku 30 i więcej lat. Mimo wyższego ryzyka, liczba wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych związanych z alkoholem jest częstsza w grupie kierowców w średnim wieku. Także dla motocyklistów jazda po spożyciu alkoholu jest groźniejsza niż w przypadku kierowców samochodów. Ryzyko wypadku motocyklistów ze stężeniem alkoholu powyżej 0,5 g/L (‰) jest bowiem blisko 40-krotnie wyższe niż w przypadku trzeźwego motocyklisty (WHO; 2007). Wraz ze wzrostem stężenia alkoholu we krwi rośnie nie tylko prawdopodobieństwo wypadku, ale także jego ciężkość. W przypadku stężenia alkoholu we krwi równym 1,5 g/L (‰) prawdopodobieństwo śmierci kierowcy jest ok. 200 razy wyższe niż w przypadku kierowcy trzeźwego.

III. Podstawy polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce

Politykę państwa wobec problemu alkoholu w ruchu drogowym określają trzy programy rządowe: Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych oraz Narodowy Program Zdrowia. Działania na rzecz ograniczenia dostępności alkoholu sporadycznie finansowane są z rządowego programu „Razem bezpieczniej”. Wszystkie te programy, tworzone od siebie niezależnie, są w niewielkim stopniu ze sobą skoordynowane. W tab. 1 przedstawiono okresy realizacji najważniejszych programów w Polsce.

Tab. 1. Okresy realizacji rządowych programów, w których pojawiły się treści dotyczące problemu alkoholu w ruchu drogowym

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000															
					Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005 – 2007 – 2013 GAMBIT 2005										
											Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011-2020				
Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2000-2005					Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006-2010					Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015					
Narodowy Program Zdrowia 1996 – 2005						Narodowy Program Zdrowia na lata 2007 - 2015									

We wszystkich programach problem alkoholu w ruchu drogowym jest tylko jednym z kilkunastu priorytetów. Poniżej w skrócie przedstawiono najważniejsze propozycje celów i działań proponowanych w różnych programach. Programy ułożone zostały według daty rozpoczęcia ich wdrożenia. Zestawienie przygotowane zostało na podstawie dostępnych danych, stąd w prezentacji poszczególnych programów mogą pojawić się błędy.

Narodowy Program Zdrowia 1996-2005

Narodowy Program Zdrowia był rządowym programem zdrowotnym przyjętym przez Ministra Zdrowia w dniu 3. 11. 1996 r. Celem strategicznym programu była poprawa zdrowia i związanej z nim jakości życia ludności.

Działania dotyczące nietrzeźwych kierowców umieszczone zostały w celu operacyjnym nr 10: **Zmniejszenie liczby i skutków wypadków, szczególnie drogowych**. Zaproponowano w nim redukcję liczby wypadków i poszkodowanych oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 20% (punkt odniesienia 1995 r.). Cel ten planowano osiągnąć m.in. poprzez

zmniejszenie liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, głównie przez stworzenie klimatu społecznego potępienia dla nietrzeźwych użytkowników dróg, zwiększenie częstości w losowych kontroli trzeźwości kierowców, surowe karanie lub przymusowe doszkalanie kierowców zatrzymanych w stanie nietrzeźwym oraz różnicowanie wysokości odszkodowań OC zależne od stanu trzeźwości uczestników wypadku. Wskaźnikiem monitorowania i oceny programu miała być m.in. liczba i częstość wypadków oraz liczba osób ulegających urazom pod wpływem alkoholu.

Celu dotyczącego ruchu drogowego (zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 20%) nie udało się osiągnąć. W latach 1995 – 2005 liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 14%. Jeżeli chodzi o wypadki drogowe związane z alkoholem, to dla tego kierunku działań prewencyjnych nie sformułowano celów ilościowych. W latach 1995-2005 liczba wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwego użytkownika drogi spadła o 34,8%.

Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000

Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2000 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2001 r. Celem programu było zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 4000 w roku 2010 (punktem odniesienia był rok 2003 r. i 5500 ofiar śmiertelnych). Cel ten planowano osiągnąć m.in. poprzez zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych powodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg. Niestety w dalszej części programu nie zapisano żadnych działań, które mogłyby ograniczyć obecność alkoholu w ruchu drogowym.

Realizacja programu GAMBIT 2000 została przerwana. W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i koniecznością dostosowania celu głównego oraz proponowanych rozwiązań prewencyjnych do nowej sytuacji, w 2005 roku opublikowano nowy rządowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2005.

Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2000-2005

Program wprowadzał dziewięć celów działania:

- Cel 1. Zmniejszenie ilości alkoholu spożywanego przez młodzież.
- Cel 2. Zmniejszenie śmiertelności i degradacji psychofizycznej osób uzależnionych.
- Cel 3. Zmniejszenie rozmiarów uszkodzeń zdrowia spowodowanych nadużywaniem alkoholu.
- Cel 4. Zmniejszenie ilości i dolegliwości alkoholowych zaburzeń życia rodzinnego.
- Cel 5. Zmniejszenie ilości wypadków oraz strat ekonomicznych spowodowanych nietrzeźwości w miejscu pracy.
- Cel 6. Zmniejszenie udziału nietrzeźwości wśród przyczyn naruszania prawa i porządku publicznego.
- Cel 7. Zmniejszenie rozmiarów naruszeń prawa na rynku alkoholowym.
- Cel 8. Promowanie postaw społecznych ważnych dla profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych.
- Cel 9. Ograniczanie globalnego spożycia alkoholu i zmiana struktury jego spożycia na rzecz napojów niskoprocentowych.

Działania dotyczące nietrzeźwych kierowców umieszczone zostały w celu 6. Proponowane metody działania i wskaźniki osiągnięcia celu przedstawiono w poniższej tabelce.

Tab. 2. Metody i wskaźniki osiągnięcia celów określonych w Narodowym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2000-2005

Metody działania	Wskaźniki osiągnięcia celu
Ograniczanie liczby osób w stanie nietrzeźwym prowadzących pojazdy, poprzez przedłużenie okresu zatrzymania prawa jazdy i wprowadzenie obowiązku uczestnictwa w specjalnym programie edukacyjnym jako warunku jego odzyskania,	<ol style="list-style-type: none"> 1. liczba wypadków komunikacyjnych związanych z używaniem alkoholu, 2. liczba ofiar wypadków komunikacyjnych spowodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg, 3. liczba zatrzymanych praw jazdy w związku z prowadzeniem pojazdów pod wpływem alkoholu.

Ocena, czy w latach 2000-2005 cele dotyczące obecności alkoholu w ruchu drogowym zostały osiągnięte, jest trudna. Nie wiadomo, czy została ograniczona liczba osób w stanie nietrzeźwym prowadzących pojazdy, bowiem takich badań w Polsce nie prowadzono. Liczba wypadków komunikacyjnych związanych z używaniem alkoholu spadła o 28%, liczba ofiar (ofiary śmiertelne i ranne) wypadków komunikacyjnych spowodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg spadła o 28%, liczba zatrzymanych praw jazdy w związku z prowadzeniem pojazdów pod wpływem alkoholu wzrosła o 2%. W okresie realizacji programu nie wprowadzono obowiązku uczestnictwa w specjalnym programie edukacyjnym jako warunku odzyskania prawa jazdy. Nieco bardziej skomplikowana jest sprawa przedłużenia okresu zatrzymania prawa jazdy. Do 2000 roku prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu podlegało karom określonym w Kodeksie Wykroczeń. Zakaz prowadzenia pojazdu wynosił wówczas od 3 miesięcy do 6 lat. W grudniu 2000 roku znowelizowano ustawę Kodeks Karny i prowadzenie pojazdu ze stężeniem alkoholu przekraczającym 0,5‰ (stan nietrzeźwości) uznane zostało za przestępstwo. Automatycznie okres zakazu prowadzenia pojazdu zmienił się i od tego momentu wynosił od 1 roku do 10 lat. Brak jest jednak danych, czy zmiany w przepisach wpłynęły na długość okresu zatrzymania prawa jazdy.

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 GAMBIT 2005¹

Program przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r. Jego celem strategicznym było zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50%. Przyjęto pięć celów szczegółowych, które podzielono na 15 priorytetów, a w każdym priorytecie wyznaczono od kilku do kilkunastu działań.

Tab. 3. Cele i priorytety Programu GAMBIT 2005 (Źródło: Jamroz K. i in.; 2012)

Cele jakościowe		Priorytety		
1.	Stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	1.1 Struktury organizacyjne bezpieczeństwa ruchu drogowego	1.2 Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego	1.3 Działania sektorowe
2.	Kształtowanie bezpiecznych	2.1 Prędkość	2.2 Pasy bezpieczeństwa	2.3 Alkohol

¹ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r.

	zachowań uczestników ruchu			
3.	Ochrona pieszych, dzieci i rowerzystów	3.1 Piesi	3.2 Dzieci	3.3 Rowerzyści
4.	Budowa bezpiecznych dróg	4.1 Rozwój działań kontrolnych	4.2 Rozwój bezpiecznej sieci dróg i ulic	4.3 Nowoczesne zarządzanie ruchem drogowym
5.	Zmniejszenie ciężkości wypadków	5.1 Urządzenia zabezpieczające uczestników ruchu w pojeździe	5.2 Kształtowanie dróg i ich otoczenia jako dróg „wybaczących” błędy kierowców	5.3 Optymalizacja działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”

Jeżeli chodzi o działania ukierunkowane na redukcję zagrożeń związanych z obecnością alkoholu w ruchu drogowym, to zakładano, że w do 2013 roku uda się zrealizować następujące przedsięwzięcia:

Tab. 4. Wykaz działań związanych z alkoholem przewidzianych w Programie GAMBIT 2005 (Źródło: Program GAMBIT 2005)

<p>Działanie 1. Nowelizacja aktów prawnych związanych z zagadnieniem trzeźwości w ruchu drogowym.</p> <p>Działanie to będzie realizowane między innymi przez: nowelizację prawa w zakresie badań trzeźwości kierowców na drodze penalizacji, rozszerzenie uprawnień do kontroli trzeźwości na inne służby (straż miejska, inspekcja transportu drogowego) i prawne określenie ich kompetencji.</p>
<p>Działanie 2. Udoskonalenie edukacji i komunikacji ze społeczeństwem uświadamiających rolę alkoholu w wypadkach drogowych.</p> <p>Intensyfikacja edukacji nowoczesnymi środkami komunikacji ze społeczeństwem w celu uświadomienia roli alkoholu i innych środków działających podobnie w powstawaniu wypadków i ich konsekwencjach. Działanie to będzie realizowane między innymi przez: podejmowanie edukacyjnych działań zachęcających pasażerów (rówieśników młodych kierowców) do postaw negujących jazdę pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków, doskonalenie systemu szkolenia kandydatów na kierowców, egzaminatorów i instruktorów formującego nawyk „trzeźwej jazdy”, promowanie zastępczych środków transportu dla osób będących pod wpływem alkoholu (np. Disco-busy), tworzenie kampanii reklamowych promujących trzeźwość na drodze na wzór europejski (np. BOB, Krzyś).</p>
<p>Działanie 3. Usprawnienie nadzoru nad ruchem drogowym.</p> <p>Zwiększenie nacisku na kontrolę osób prowadzących pod wpływem alkoholu pozwoli na redukcję liczby ofiar w wypadkach. System nadzoru i kontroli wymaga rozwoju tak, aby każdy kierowca prowadzący pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających miał poczucie powszechności kontroli nieuchronności kary. Działanie to będzie realizowane między innymi przez: wprowadzenie losowej kontroli trzeźwości kierujących jako standardowej procedury kontrolnej (z wykorzystaniem doświadczeń dotychczasowych operacji „POMIAR”), w miejscach i czasie zwiększonego zagrożenia wypadkami z udziałem nietrzeźwych kierujących; uwzględnienie w kontrolach używania przez kierujących środków działających podobnie do alkoholu, usprawnienie metod nadzoru ruchu w zakresie kontroli kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków.</p>
<p>Działanie 4. Prowadzenie systematycznych badań problemu uczestniczenia w ruchu pod wpływem alkoholu i innych podobnie działających środków.</p> <p>Prowadzenie efektywnych działań w zakresie zmniejszenia udziału osób nietrzeźwych na drodze wymaga wsparcia naukowego poprzez: badania ogólnych tendencji w zmianach udziału uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu i badania skuteczności środków edukacyjnych i represyjnych wprowadzanych pod kątem zmniejszenia liczby uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu.</p>

Wdrożenie zadań z tego obszaru mieli koordynować ministrowie: sprawiedliwości, transportu i edukacji. Zakładano, że realizacja tych działań powinna doprowadzić do:

zmniejszenia uczestnictwa w ruchu pod wpływem alkoholu o 50%.

W programie nie określono jednak, ani co oznacza termin „uczestnictwo w ruchu pod wpływem alkoholu”, ani jak będzie ono mierzone. Zamiast tego przyjęto, że przy ocenie skuteczności działań wykorzystany zostanie jako wskaźnik stosunek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (%). Według wyliczeń autorów programu w 2003 roku jego wartość wynosiła 12,2%, a w 2013 roku powinna osiągnąć wartość 6.0%. Ocena realizacji programu GAMBIT 2005 wykazała, że na sześć zadań szczegółowych jednoznacznie związanych z problemem alkoholu w ruchu drogowym do 2012 roku udało się zrealizować dwa, jedno zadanie doczekało się częściowej realizacji, a dwa w ogóle nie zostały rozpoczęte.

Tab. 5. Ocena realizacji zadań związanych z alkoholem w ruchu drogowym w programie GAMBIT 2005 (Źródło: Jamroz K. i in.; 2012)

Zadanie	Odpowiedzialny minister	Ocena
Systematyczne prowadzenie kampanii promujących trzeźwość na drodze (KZ-23-23)	Minister właściwy ds. transportu	Realizacja
Kształtowanie postaw dzieci i młodzieży negujących jazdę pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie do alkoholu ramach szkolnych programów wychowawczych oraz szkolnych programów profilaktycznych (KZ-23-21) ²	Minister właściwy ds. oświaty i wychowania	Realizacja mimo braku pakietu edukacyjnego
Doposażenie służb uprawnionych do kontroli ruchu drogowego w urzędzenia do badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu oraz urzędzenia do wykrywania w organizmie środków działających podobnie do alkoholu (KZ-23-24)	Minister właściwy ds. wewnętrznych	Częściowa realizacja
Promowanie środków wyposażenia pojazdu rejestrujących i kontrolujących stan kierowcy po użyciu alkoholu (KZ-23-34)	Minister właściwy ds. transportu	Brak realizacji
Rozwój systemu monitorowania problemu uczestniczenia w ruchu pod wpływem alkoholu i innych środków działających podobnie (KZ-23-41)	Minister właściwy ds. wewnętrznych	Brak realizacji
Prowadzenie badań skuteczności działań podejmowanych dla zmniejszenia liczby uczestników ruchu będących pod wpływem alkoholu (KZ-23-42)	Minister właściwy ds. wewnętrznych	Brak realizacji
Wprowadzenie do szkolenia kierowców metod kształtujących nawyk „trzeźwej jazdy”(KZ-23-22)	Minister właściwy ds. transportu	Brak oceny
Usprawnienie losowej kontroli trzeźwości kierujących jako standardowej procedury kontrolnej (KZ-23-32)	Minister właściwy ds. wewnętrznych	Brak oceny

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu do ogólnej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2013 roku wyniósł 12,7%, nie udało się więc osiągnąć założonego celu.

Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006-2010

Program został przyjęty przez Radę Ministrów w trybie obiegowym w dniu 4 stycznia 2007 roku Działania dotyczące nietrzeźwych kierowców opisane zostały w Obszarze VI. *Przestępstwa i wykroczenia spowodowane przez osoby nietrzeźwe, w szczególności przez nietrzeźwych kierowców*. Zaproponowano dwa cele realizowanych przedsięwzięć:

² Tytuł zadania lekko zmodyfikowano i skrócono.

Cel 1. Zmniejszenie ilości wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych użytkowników dróg, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Cel 2. Zmniejszenie ilości nietrzeźwych kierowców na drogach.

W kolejnej tabelce przedstawiono planowane działania i wprowadzone wskaźniki osiągnięcia celów.

Tab. 6. Metody i wskaźniki osiągnięcia celów określonych w Narodowym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006-2010

Metody działania	Wskaźniki osiągnięcia celu
<ol style="list-style-type: none"> 1. systematyczne kontrole stanu trzeźwości kierowców przez policję zwłaszcza po godz. 22, w weekendy, a także podczas przerw świątecznych i powrotu z urlopów, 2. wprowadzenie prawnej możliwości stałego pozbawienia prawa jazdy kierowców, którzy wielokrotnie prowadzą samochód pod wpływem alkoholu, 3. nowelizacja prawa o ruchu drogowym poprzez wprowadzenie obligatoryjnych, programów korekcyjno-edukacyjnych dla kierowców, którym zatrzymano prawo jazdy w związku z prowadzeniem pojazdu w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu, 4. uruchomienie programów specyficznie zaadresowanych do kierowców, którzy w ciągu ostatnich 12 miesięcy zostali ponownie zatrzymani za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, 5. prowadzenie edukacji społecznej i podnoszenie osobistych kompetencji w zakresie wiedzy na temat wpływu alkoholu na organizm oraz sprawność psychomotoryczną (m.in. w szkołach nauki jazdy), 6. wprowadzenie obligatoryjnych szkoleń dotyczących wpływu alkoholu na organizm dla kierowców zawodowych, w tym kierowców służb mundurowych, 7. wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w zakresie prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu poprzez przyspieszenie działań penalizacyjnych oraz wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. liczba kierowców zatrzymanych za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu, 2. liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, 3. liczba rannych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców oraz odsetek spośród wszystkich rannych w wypadkach drogowych, 4. liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców oraz odsetek spośród wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, 5. liczba kierowców uczestniczących w programach edukacyjno-korekcyjnych dla pijanych kierowców, 6. liczba kierowców skierowanych do programów odwykowych, 7. liczba kierowców, którym odebrano prawo jazdy za jazdę pod wpływem alkoholu.

Po raz pierwszy w Narodowym Programie pojawił się cel działań wyrażony liczbowo. Oczekiwano, że realizacja zaplanowanych działań doprowadzi m.in. do zmniejszenia rozmiarów nietrzeźwości wśród uczestników ruchu drogowego o 10%. Nie bardzo jednak wiadomo, co oznaczał termin „nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego”, ani jak powinien być oceniany.

Narodowy Program Zdrowia 2007-2015

Narodowy Program Zdrowia 2007-2015 przyjęła Rada Ministrów w dniu 15 maja 2007r. (uchwała Nr 90/2007). Pewne rozwiązania dotyczące nietrzeźwości kierowców pojawiły się

w drugim obszarze działania: *Czynniki ryzyka i działania w zakresie promocji zdrowia*. Zdaniem autorów programu wzrost spożycia alkoholu w populacji ogólnej rejestrowany w latach 2002-2004 miał wpływ m.in. na wzrost liczby przypadków kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu. Proponują zatem, aby jednym z celów programu było **20%** ograniczenie

nietrzeźwości podczas prowadzenia pojazdów³. Główny nacisk w programie położony został na ograniczenie fizycznej i ekonomicznej dostępności alkoholu (m.in. poprzez zmniejszenie liczby punktów sprzedaży, ograniczenie dostępności alkoholu w pobliżu głównych dróg krajowych, egzekwowanie zakazu sprzedaży nietrzeźwym, egzekwowanie zakazu sprzedaży alkoholu nieletnim). Zakłada się, że tego typu działania, poza osiągnięciem celu głównego, powinny doprowadzić także do zmniejszenia liczby wypadków drogowych. Wśród wskaźników ułatwiających monitorowanie i ocenę efektów wdrożenia programu wymieniono poziom i strukturę spożycia alkoholu oraz udział przypadków nietrzeźwości kierowców w ogólnej liczbie kontroli drogowych.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011-2020

W odróżnieniu od dwóch poprzednich programów GAMBIT 2000 i GAMBIT 2005, Narodowy Program nie jest programem rządowym, ale programem Krajowej Rady BRD (międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego). Po raz pierwszy od 40 lat problem alkoholu w ruchu drogowym nie został uwzględniony w programie jako priorytet działań. Zdaniem autorów programu *„podejmowane wcześniej działania spowodowały, że udział ofiar wypadków spowodowanych przez kierowców pod wpływem alkoholu należy do najniższych w UE i w związku z tym proponują koncentrację wysiłków na innych problemach*. Problem alkoholu pojawia się w kilku miejscach programu. I tak w opisie uwarunkowań zewnętrznych wdrożenia nowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego jego autorzy odwołują się do Narodowego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015, przy omawianiu zadań dla nadzoru postulują zwrócenie szczególnej uwagi na jazdę pod wpływem alkoholu (przypis nr 20 na str. 26), proponują także wprowadzenie dla kierowców zawodowych obowiązku stosowania urządzeń blokujących rozruch samochodu w przypadku, gdy poziom alkoholu w wydychanym powietrzu przekracza dopuszczalny limit. Wśród podstawowych wskaźników monitorowania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego umieszczono jeden dotyczący alkoholu, a mianowicie liczbę ofiar w wypadkach spowodowanych przez uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok).

Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015

Program wprowadzony Uchwałą nr 35/2011 Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 roku. Cele działań związanych z problemem alkoholu w ruchu drogowym określone zostały w następujący sposób:

- ograniczenie przypadków naruszeń prawa w związku z alkoholem (cel strategiczny),
- ograniczenie zjawiska prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.

³ Termin „nietrzeźwość podczas prowadzenia pojazdów” nie został zdefiniowany.

W latach 2011 – 2015 zaproponowano realizację następujących działań:

Tab. 7. Metody i wskaźniki osiągnięcia celu w Narodowym Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2011-2015.

Metody działania	Wskaźniki osiągnięcia celów
1. Zwiększanie odsetka wykonywanych badań stanu trzeźwości podczas rutynowych kontroli drogowych.	1. liczba odebranych praw jazdy za kierowanie pod wpływem alkoholu,
2. Wypracowanie strategii w zakresie problematyki związanej z nietrzeźwością na drogach i przygotowanie i realizacja jednolitego programu dla kierowców zatrzymanych za jazdę w stanie nietrzeźwości.	2. liczba wypadków i wykroczeń drogowych spowodowanych pod wpływem alkoholu, w tym liczba zdarzeń drogowych z podziałem na wypadki drogowe i kolizje drogowe spowodowane przez kierujących pod wpływem alkoholu, liczba przestępstw (wyłącznie art. 178a & 1 k.k., art. 178a & 2 k.k.), liczba wykroczeń (wyłącznie art. 87 & 1 k.w., art. 87 & 2 k.w.).
3. Prowadzenie edukacji publicznej na temat działania alkoholu na organizm i ryzyka szkód w kontekście prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.	3. wypracowana strategia w zakresie problematyki związanej z nietrzeźwością na drogach.
	4. odsetek wykonanych badań stanu trzeźwości kierowców podczas rutynowych kontroli drogowych,
	5. liczba przeprowadzonych kampanii edukacyjnych.

Przegląd zawartości rządowych programów pozwala na sformułowanie kilku ogólnych uwag:

1. Problematyka alkoholu w ruchu drogowym występuje w trzech rządowych programach, a także w wielu programach regionalnych, nie jest jednak ich priorytetem. Brakuje jednego programu określającego politykę państwa wobec tego problemu.
2. Głównym punktem odniesienia przy konstrukcji programów są statystyki wypadków drogowych, rzadziej wyniki badań opinii społecznej, czy doświadczenia innych krajów. W analizowanym okresie nie dokonano w Polsce żadnej poważniejszej analizy zjawiska udziału w ruchu drogowym osób po spożyciu alkoholu, której wyniki mogłyby wpływać na kształt realizowanej polityki prewencyjnej. Nie dokonano też żadnej pogłębionej oceny skuteczności realizowanych rozwiązań prewencyjnych.
3. Wiele wskazuje na to, że realizacja zapisanych w programach zadań jest dość przypadkowa - niektóre w ogóle nie zostały zrealizowane, inne doczekały się realizacji już po zakończeniu programu. Umieszczenie zdania w programie oraz zatwierdzenie go przez najwyższe władze państwowe, nie stanowi zatem żadnej gwarancji wdrożenia danego rozwiązania.
4. Cele sformułowane w programach najczęściej mają charakter opisowy i są określone w taki sposób, że każda nawet najmniejsza zmiana w pożądanym kierunku może być interpretowana jako dowód skuteczności podejmowanych przedsięwzięć.
5. Brak wdrożenia zaplanowanego działania nie stanowi silnej przesłanki do prac nad modyfikacją programu, zwykle w kolejnych wersjach programów pojawiają się ponownie te same zadania, dodawane są też kolejne. Ogromnym mankamentem polskich programów rządowych jest brak procedur kontroli jakości realizowanych przedsięwzięć.
6. Wiele wskazuje na to, że programy mają słaby wpływ na działania podejmowane w rzeczywistości. Wyjątek stanowią zadania, które mogą być sfinansowane z budżetów celowych, ale i tu możliwe jest wydatkowanie pieniędzy na zadania nieefektywne lub niezapisane w programie.

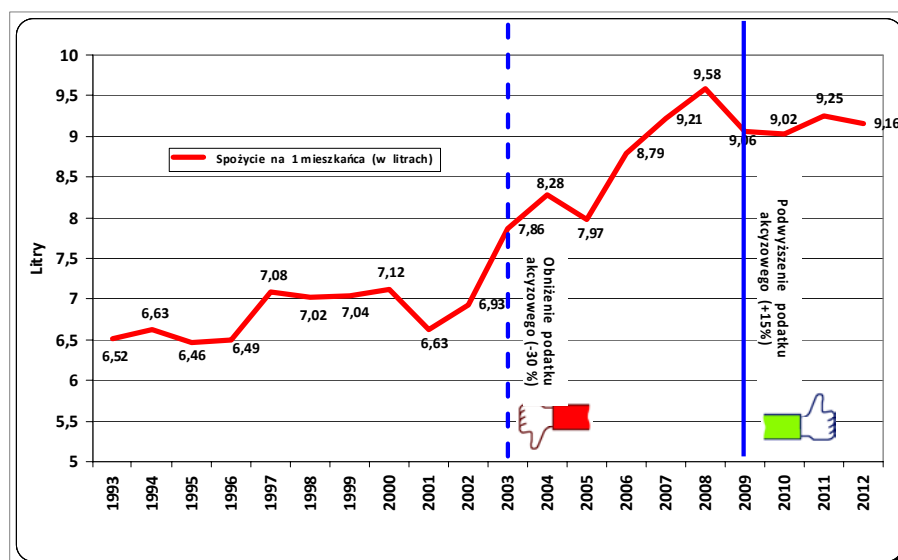
Tworzenie programów jest podstawą skutecznego zarządzania danym obszarem. W Polsce większość programów pozbawiona jest podstawowych narzędzi ich realizacji (np. budżetów, przygotowanych kadr, wiedzy, struktur monitorujących wdrożenie programu itp.). Biorąc to wszystko pod uwagę można zaryzykować twierdzenie, że fakt opracowania wielu programów miał niewielki wpływ na to, co dzieje się w obszarze walki z nietrzeźwymi użytkownikami dróg w kraju.

IV. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji ogólnej i w populacji użytkowników dróg

1. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji ogólnej

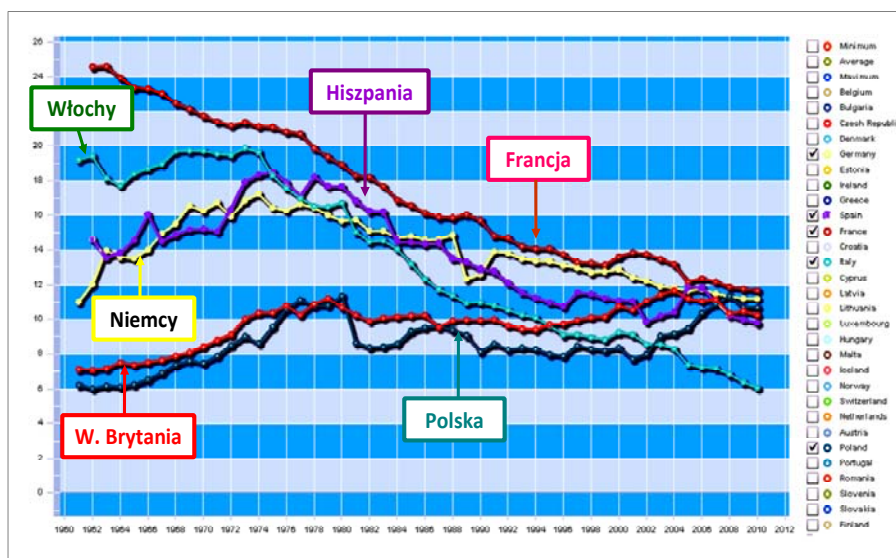
Według Światowej Organizacji Zdrowia alkohol znajduje się na trzecim, a w Europie na drugim miejscu wśród czynników ryzyka dla zdrowia populacji, a z jego spożywaniem wiąże się ponad 60 rodzajów chorób i urazów (Rada Ministrów; 2014). Ocenia się, że ponad 80% dorosłych mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej spożywa alkohol. Według danych GUS w 2001 roku każdy dorosły mieszkaniec Polski spożywał 6,63 litra czystego alkoholu, w 2012 roku – już 9,12 litra. Na rys. 1. przedstawiono zmiany w średnim spożyciu czystego alkoholu w ciągu ostatnich 20 lat.

Rys. 1. Spożycie alkoholu w populacji w latach 1993 - 2012r. (wskaźnik: liczba litrów 100% alkoholu na 1 mieszkańca w wieku 15+ lat) (Źródło: Dąbrowska K.; 2014)



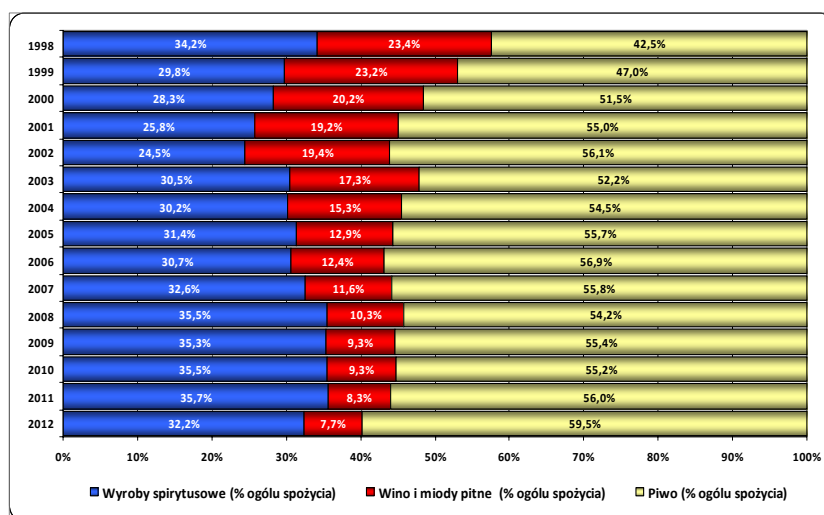
Jeżeli chodzi o spożycie alkoholu w populacji ogólnej, to przez wiele lat Polska należała do krajów, gdzie spożycie 100% alkoholu na 1 dorosłego mieszkańca było niższe niż średnia unijna. W ostatnim okresie sytuacja uległa zmianie. W Polsce rejestrowany był wzrost przeciętnego spożycia, podczas gdy w wielu krajach tendencje są raczej malejące. Na wykresie przedstawiono zmiany w przeciętnym spożyciu alkoholu w sześciu największych krajach Unii Europejskiej. Jak wynika z przedstawionego wykresu spośród 6 największych krajów Unii Europejskiej tylko w Wielkiej Brytanii zanotowano podobnie niekorzystną tendencję co w Polsce.

Rys. 2. Spożycie alkoholu w populacji w wybranych krajach Europy (wskaźnik: liczba litrów 100% alkoholu na 1 mieszkańca w wieku 15+ lat) (Źródło: European Health Indicators (EUI)⁴).



Tym, co negatywnie odróżnia Polskę od innych krajów europejskich, są wzorce spożywania alkoholu. W Polsce pije się mniej 100% alkoholu niż np. we Francji, ale Polacy piją alkohol w bardziej destrukcyjny sposób. Typowy polski konsument częściej niż mieszkańcy innych krajów wypija przy jednej okazji duże ilości alkoholu wprowadzając się w stan upojenia alkoholowego. Zmienia się też struktura spożywanego alkoholu. Z roku na rok rośnie spożycie piwa.

Rys. 3. Struktura spożycia napojów alkoholowych w Polsce w latach 1998-2012 (Źródło: Rada Ministrów; 2014).

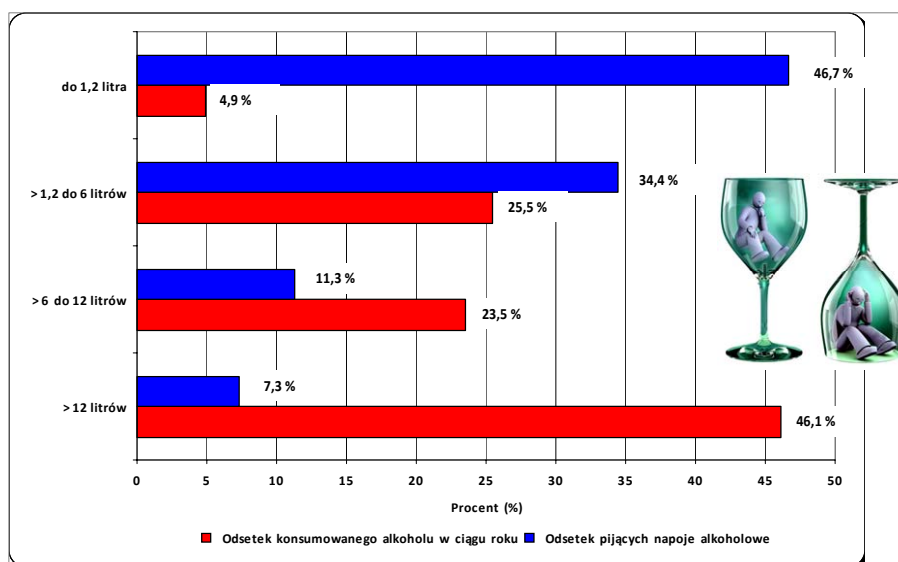


⁴ http://ec.europa.eu/health/indicators/echi/index_en.htm

Interesujących danych dostarcza także analiza wzorów konsumpcji alkoholu w Polsce. Jak wynika z badań, 47% dorosłych Polaków wypija jedynie 1,2 litra alkoholu rocznie, a więc wyraźnie mniej niż średnia dla całej populacji. Z drugiej strony nieco ponad 7% Polaków wypijają więcej niż 12 litrów czystego alkoholu w ciągu roku. Nie wszyscy mogą być zaliczeni do grupy osób uzależnionych od alkoholu, ale niewątpliwie są to osoby, które piją nadmiernie.

Grupa osób pijących najwięcej (powyżej 12 l czystego alkoholu rocznie), stanowiąca 7,3% konsumentów napojów alkoholowych, spożywa aż 46,1% całego wypijanego w Polsce alkoholu. Grupa osób mało pijących (do 1, 2 l czystego alkoholu rocznie), stanowiąca 46,9% konsumentów alkoholu, wypija tylko 4,9% ogółu spożywanego alkoholu. Tak duża koncentracja wynikająca z nadużywania alkoholu rodzi poważne zagrożenia zdrowotne, problemy społeczne oraz związane z nimi koszty (m.in. koszty leczenia, pracy wymiaru sprawiedliwości, wypadków drogowych, przedwczesnej umieralności, nieobecności w pracy).

Rys. 4. Wzory konsumpcji alkoholu w Polsce (wskaźnik: procent ogółu) (Źródło: Dąbrowska K.; 2014)



Wyniki wielu badań wskazują, że na poziom spożycia alkoholu w populacji wpływają dwa czynniki: jego dostępność ekonomiczna (ile litrów alkoholu można kupić za przeciętne wynagrodzenie w kraju) i fizyczna (czy łatwo można takiego zakupu dokonać). Dane statystyczne wskazują, że również w tym obszarze w ostatnich 12 latach w Polsce zanotowano niekorzystne zmiany. W 2001 roku statystyczny Polak mógł za swoją pensję kupić 88 butelek wódki, w 2012 roku – już 174. Podobny trend zarejestrowano w odniesieniu do wszystkich rodzajów napojów alkoholowych. Niekorzystne zmiany zanotowano także w dostępności fizycznej; obecnie na jeden statystyczny punkt sprzedaży alkoholu przypada w Polsce 250 osób. Gęstość sieci i liczba punktów sprawia, że w Polsce nie ma problemu z zakupem alkoholu.

2. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji użytkowników dróg

Prowadzenie pojazdów po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości jest powszechnie postrzegane jako zjawisko częste, a alkohol jest uważany za najważniejszą przyczynę wypadków drogowych. Zweryfikowanie tych opinii nie jest sprawą prostą, bowiem w Polsce nigdy nie podjęto prób rzetelnej oceny rozpowszechnienia alkoholu w ruchu drogowym. Przy określaniu wagi problemu najczęściej odwoływano się do policyjnych statystyk wypadków drogowych, do wyników policyjnych kontroli stanu trzeźwości, rzadziej do wyników badań opinii społecznej. Pierwsze badania rozpowszechnienia alkoholu w populacji kierowców samochodów osobowych i dostawczych zrealizowano dopiero w latach 2009-2010 w ramach unijnego programu DRUID. Poniżej krótko omówiono zebrane w Polsce dane.

- **Nietrzeźwi uczestnicy i sprawcy wypadków drogowych**

W 2013 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg wzięli udział w 11,2% ogółu wypadków drogowych, w których zginęło 15,5% ogółu ofiar śmiertelnych, a obrażenia odniosło 10,8% ogółu rannych. Nie wszyscy nietrzeźwi użytkownicy są uznawani przez policję za sprawców wypadków drogowych. W tym samym roku nietrzeźwi użytkownicy dróg spowodowali 8,4% ogółu wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 12,7% wszystkich ofiar wypadków drogowych, a obrażenia odniosło 8% wszystkich rannych. Nie są to więc wartości wskazujące na dominującą pozycję alkoholu wśród przyczyn wypadków drogowych w Polsce, ale z całą pewnością nie są to informacje, które można bagatelizować.

- **Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego ujawnieni podczas kontroli stanu trzeźwości**

W 2010 roku podczas 3 mln kontroli stanu trzeźwości obecność alkoholu stwierdzono u 3% kontrolowanych osób, w roku 2013, gdy liczba kontroli wrosła blisko 3-krotnie, obecność alkoholu stwierdzono jedynie u 1,1%. Wzrost liczby kontroli stanu trzeźwości nie doprowadził więc do wyraźnego wzrostu liczby zatrzymywanych pijanych użytkowników dróg, raczej od 2011 roku liczba ta stopniowo spada.

Spadek ujawnianych osób może być efektem wzrostu intensywności nadzoru, ale może być również interpretowany jako obraz rzeczywistego udziału nietrzeźwych osób w ruchu drogowym. Za tą drugą interpretacją przemawiałaby bardzo wysoka liczba kontroli policyjnych. Być może więc uprawnione jest stwierdzenie, że rozpowszechnienie alkoholu w populacji użytkowników dróg w ostatnich latach jest relatywnie niskie nie przekracza 1-2% ogółu uczestniczących w ruchu drogowym.

- **Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego w badaniach opinii społecznej**

Najpopularniejszą metodą szacowania rozpowszechnienia alkoholu w populacji użytkowników dróg w Polsce są badania opinii społecznej. Problem polega jednak na tym, że ich wyniki trudno dostępne, rzadko analizowane, a porównanie utrudnione, bowiem zwykle pytania o udział w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu są sformułowane w różny sposób i dotyczą różnych przedziałów czasowych. Do tego dochodzą wątpliwości związane z reprezentatywnością badanej populacji i szczerością osób uczestniczących w badaniu. W tym ostatnim przypadku bardzo mocno podnoszony jest argument, że polscy użytkownicy dróg

bardzo niechętnie przyznają się do prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu, lepiej więc szacować rozpowszechnienie alkoholu w populacji uczestników ruchu drogowego pytając o innych. Nie do końca jednak wiadomo, dlaczego osoby, które wprowadzają w błąd ankieterów na temat własnego zachowania, traktowane są jako wiarygodne i obiektywne źródło informacji, gdy oceniają zachowanie innych. W tab. 8 przedstawiono wyniki kilku badań opinii społecznej zrealizowanych w Polsce na różnych populacjach. Prezentację rozpoczęto od najstarszych wyników.

Tab. 8. Wybrane wyniki badań opinii społecznej dotyczących rozpowszechnienia alkoholu w ruchu drogowym

BADANIE	NAJWAŻNIEJSZE WYNIKI
TNS OBOP (2008) ⁵	15% badanych przyznaje się do prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu (kiedykolwiek), a 32% jechało samochodem, który był prowadzony przez osobę pod wpływem alkoholu. Aż 55% respondentów było świadkiem sytuacji, w której osoba najpierw pije alkohol, a następnie siada za kierownicę.
Badanie pilotażowe przeprowadzone przy okazji realizacji kampanii Pięś? Nie jedź! (2008) ⁶	85% badanych kierowców zadeklarowało, że nigdy nie pije alkoholu, gdy ma zamiar jechać samochodem. 18% przyznało, że zdarzyło im się przynajmniej raz wsiąść za kierownicę po spożyciu alkoholu (25% z grupy kierowców badanych na stacjach benzynowych i 10% po kontroli policyjnej). Blisko 25% badanych kierowców przyznało, że zdarzyło się im być pasażerem w samochodzie prowadzonym przez osobę, która wcześniej wypita alkohol.
Fundacja Komunikacji Społecznej (2010) ⁷	24% mężczyzn i 7% kobiet zadeklarowało, że zdarzyło się im prowadzić samochód po spożyciu alkoholu. Ponad połowa badanych deklaruje, że prowadziło samochód po spożyciu alkoholu raz w życiu, 31% kilka razy w życiu, a aż 12% deklaruje, że robi to częściej niż raz w roku. W ciągu ostatniego miesiąca prowadziło samochód pod wpływem alkoholu 12% badanych. 53% kierowców będąc w klubie, pubie lub kawiarni, widziało osoby, które piją alkohol, a następnie prowadzą samochód. 28% mężczyzn i 18% kobiet, jechało samochodem, który był prowadzony przez osobę pod wpływem alkoholu. Blisko 70% badanych deklaruje, że w ich najbliższym otoczeniu namawia się kierowcę do nieprowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu. 3% badanych osób deklaruje, że w ich najbliższym otoczeniu namawia się bardzo często do wypicia niewielkiej ilości alkoholu i prowadzenia samochodu. 9% twierdzi, że takie sytuacje zdarzają się często, a pozostałe 77% uważa, że dochodzi do takich sytuacji raczej rzadko i bardzo rzadko.
Brosz M. i in. (2011) ⁸	2,7% badanych zadeklarowało, że kierowało samochodem lub innym pojazdem mechanicznym pod wpływem alkoholu, natomiast do jazdy rowerem w takim samym stanie przyznało się 6,3% respondentów. W porównaniu do 2005 roku spadł odsetek osób przyznających się do prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu (z 3,5% do 2,7%), wzrósł natomiast odsetek „pijanych rowerzystów” (z 3,4% na 6,3%). 14,9% badanych było w czasie ostatniego roku świadkiem prowadzenia samochodu lub innego pojazdu mechanicznego przez osobę w stanie nietrzeźwym. W badaniach z roku 2005 wskaźnik ten wynosił 24, 4%, a zatem wyraźnie spadł. W porównaniu z 2005 rokiem wzrósł odsetek osób, które były świadkiem jazdy na rowerze osoby pod wpływem alkoholu (z 21, 2% na 26,2%).

⁵ Badanie ilościowe przeprowadzone w marcu 2008r. przez TNS OBOP na terenie Lublina (350 000 mieszkańców) na grupie reprezentatywnej 400 osób w wieku 20-30 lat posiadających prawo jazdy i jeżdżących samochodem co najmniej raz w miesiącu. Badania zostały przeprowadzone metodą wywiadów indywidualnych PAPI na ulicach miasta.

⁶ Wywiady z kierowcami na stacjach benzynowych oraz przez ankieterów po zatrzymaniu do kontroli przez Policję

⁷ Badania zrealizowane w styczniu 2010 roku metodą PAPI - Paper and Pencil Interview. N=400 osób.

⁸ Badanie zrealizowane w czerwcu 2011 roku na 1001 próbie dorosłych mieszkańców Gdańska

Przedstawione wyniki wskazują, że skala rozpowszechnienia alkoholu szacowana na podstawie wyników badań opinii społecznej jest różna i trudno na tej podstawie formułować jednoznaczne wnioski.


Na zakończenie tej części opracowania warto odwołać się do wyników badania SARTRE 4 z 2010 roku. Jest to unijne badanie opinii społecznej kierowców, realizowane w europejskich krajach według jednej metodologii doboru próby i jednego wspólnego kwestionariusza, zawierającego zwykle ok. 120 różnych pytań. Wyniki badań SARTRE umożliwiają:

- analizę opinii, postaw i wiedzy oraz deklarowanych zachowań europejskich kierowców;
- opis różnic występujących pomiędzy kierowcami z różnych krajów Europy;
- określenie poziomu społecznej akceptacji dla planowanych w najbliższej przyszłości rozwiązań prewencyjnych związanych m. in. z procesem unifikacji rozwiązań prawnych i działań prewencyjnych w ramach Unii Europejskiej.

Polska uczestniczyła w trzech badaniach SARTRE: w 1996, 2002 i 2010 roku. Nowością w badaniach SARTRE 4 (2010) było to, że po raz pierwszy osobami badanymi byli przedstawiciele trzech grup użytkowników dróg: kierowcy samochodów osobowych, motocykliści oraz niechronieni użytkownicy dróg (piesi i rowerzyści). W badaniu w 2010 roku w polskiej wersji kwestionariusza dodano pytanie o częstość uczestniczenia w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu. Przy konstrukcji tego pytania wykorzystano doświadczenia m.in. z badań ESPAD⁹. Wyniki zamieszczono na rys. 5.

Rys. 5. Rozpowszechnienie alkoholu w populacji użytkowników dróg w Polsce (Źródło: Badania SARTRE 4; 2010)

Wskaźnik: procent osób, które przyznały, że w poruszały się w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu w okresie:

	W życiu	Ostatni rok	Ostatni miesiąc	Ostatni tydzień
Kierowcy (2010)	16,6 %	3,4 %	1,5 %	1,0 %
Motocykliści (2010)	14,4 %	1,8 %	0,6 %	0,2 %
Rowerzyści (2010)	12,0 %	4,9 %	1,9 %	1,1 %
Piesi (2010)	44,6 %	25,9 %	11,4 %	6,3 %

Źródło: Badania SARTRE 4 (2010)

Jak wynika z przedstawionych danych do prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu kiedykolwiek w życiu przyznało się 16,6% kierowców, 14,4% motocyklistów i 12% rowerzystów. Niewątpliwie dużym zaskoczeniem jest wysoki udział w ruchu drogowym pieszych po wypiciu alkoholu. Jest to jedyna grupa użytkowników dróg, wobec której nie

⁹ Patrz: str. 32

wprowadzono przepisów dotyczących dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, czy kar za ich złamanie. Warto również zwrócić uwagę na wyniki dotyczące prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu w ciągu ostatniego roku. W grupie kierowców samochodowych np. do takiego zachowania przyznało się 3,4% badanych respondentów, co w praktyce oznaczałoby ok. 360-400 tys. kierowców, którzy co najmniej raz pojawili się za kierownicą samochodu po spożyciu alkoholu. W 2010 roku policja ujawniła jedynie 100 tys. z nich.

- **Nietrzeźwi kierowcy w badaniach zrealizowanych na drodze**

W 2010 roku zrealizowano w Polsce unijne badanie DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*). Głównym jego celem było uporządkowanie wiedzy na temat obecności alkoholu, narkotyków i leków w ruchu drogowym i przedstawienie Komisji Europejskiej nowych propozycji działań prewencyjnych w tym obszarze. W ramach programu zrealizowano także badania rozpowszechnienia substancji psychoaktywnych w populacji kierowców w 13 krajach Europy: w Danii, Finlandii, Norwegii, Szwecji, Czechach, na Węgrzech, w Polsce, na Liwie, w Hiszpanii, Portugalii, we Włoszech oraz w Belgii i Holandii. We wszystkich krajach badania na drodze prowadzono według takich samych wytycznych metodologicznych i w tym samym okresie (od 09. 2008 do 06. 2010 roku). W trakcie badań policja drogowa losowo zatrzymywała na drodze kierowców samochodów osobowych oraz dostawczych i sprawdzała stan ich trzeźwości. Od kierowców pobierano także próbkę śliny, którą następnie sprawdzano laboratoryjnie pod kątem obecności innych substancji psychoaktywnych. Badania w Polsce prowadzone były przez trzy instytucje: Instytut Transportu Samochodowego, Instytut Ekspertyz Sądowych z Krakowa i Komendę Główną Policji. Wzięło w nich udział ponad 4000 kierowców. Wyniki badań DRUID¹⁰ zamieszczono w tab. 9.

Tab. 9. Wyniki rozpowszechnienia substancji psychoaktywnych w 13 krajach Europy (średnia) i w Polsce (Źródło: Buttler I.; 2012)

		Szacowne rozpowszechnienie w Europie (n=48542)	Rozpowszechnienie w Polsce (n=4005)
Nie znaleziono żadnej substancji	Nie znaleziono żadnej substancji	92,57%	97,63%
Alkohol	Alkohol	3,48%	1,47%
Nielegalne substancje psychoaktywne	Konopie (THC), Kokaina Amfetaminy Nielegalne opiaty (np. heroina)	1,89%	0,71%
Leki	Benzodiazepiny, Legalne opiaty (np. morfina lub kodeina, Z – drugs (np. zolpidem i zopiclon)	1,37%	0,17%
Kombinacje	Wiele nielegalnych narkotyków	0,37%	0%
	Kombinacja alkohol- narkotyki	0,39%	0,02%

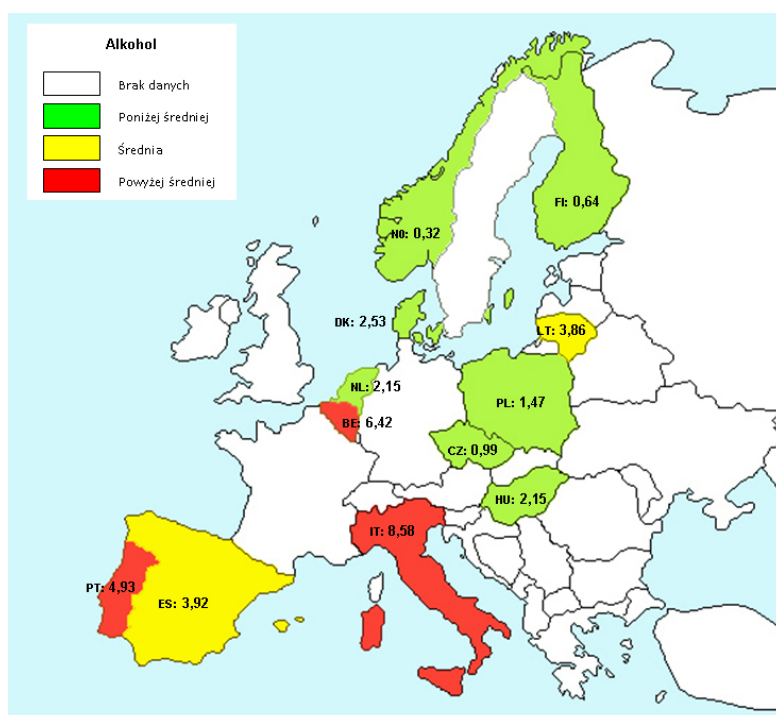
Jak wynika z przedstawionych danych 1,47% ogółu zbadanych kierowców prowadziło pojazd po spożyciu alkoholu, 0,57% po THC (tetrahydrokannabinol; izomer o nazwie Δ^9 -

¹⁰ Więcej o badaniach i wynikach w Kwartalniku BRD 1/2012.

tetrahydrokannabinol jest główną substancją aktywną konopi indyjskich), a u 0,14% wykryto obecność benzodiazepin. W przypadku Polski zarejestrowane wyniki w praktyce oznaczały, że w 2010 roku ok. 174 tys. polskich kierowców przynajmniej raz w roku prowadziło pojazd po spożyciu alkoholu, 64 tys. po spożyciu THC, a 15 tys. – benzodiazepin.

W porównaniu z innymi krajami rozpowszechnienie różnych substancji psychoaktywnych (w tym alkoholu) w populacji polskich kierowców było niższe od średniej unijnej. Na rys. 6. graficznie przedstawiono wyniki dotyczące alkoholu zebrane podczas realizacji programu DRUID.

Rys. 6. Rozpowszechnienie alkoholu wśród kierowców w wybranych krajach Europy (Źródło: Badania DRUID; 2011)



Analiza danych zabranych podczas programu DRUID wykazała także, że w Polsce we wszystkich grupach wiekowych (poza grupą 18-24) najpopularniejszą substancją psychoaktywną jest alkohol. Niepokój budzą dane dotyczące rozpowszechnienia alkoholu w grupie kierowców – mężczyzn w wieku 25-34 lat i 35-49 lat (odpowiedni 2,61% i 2,41% ogółu kierowców z tych grup wiekowych piło alkohol przed jazdą). Pociuszająca jest informacja, że ponad 80% ujawnionych przypadków jazdy po spożyciu alkoholu dotyczyło stężenia alkoholu we krwi rzędu 0,2 - 0,5‰.

Podsumowanie przedstawionych wyników jest trudne. Niewątpliwie alkohol jest obecny w populacji użytkowników dróg, ale poziom jego rozpowszechnienia daleki jest od poziomu alarmującego. Na podstawie zebranych wyników (w tym przede wszystkim badań SARTRE 4 i DRUID), rozpowszechnienie alkoholu w populacji kierowców szacować należałoby na poziomie 3-5%, ale tego rodzaju szacunki traktować należy jako wstępne. Nakazem chwili wydaje się postulowanie przeprowadzenia rzetelnych badań dotyczących rozpowszechnienia

alkoholu w populacji użytkowników dróg według wspólnie uzgodnionej metodologii badań i powtarzanie takich badań co pewien czas w przyszłości. Tylko w ten sposób Polska zyska wiarygodny punkt odniesienia przy ocenie działań podejmowanych w obszarze walki z pijanymi użytkownikami dróg.

V. Analiza wybranych działań prewencyjnych

Upraszczając można powiedzieć, że istnieją cztery podstawowe strategie postępowania z nietrzeźwymi użytkownikami dróg:

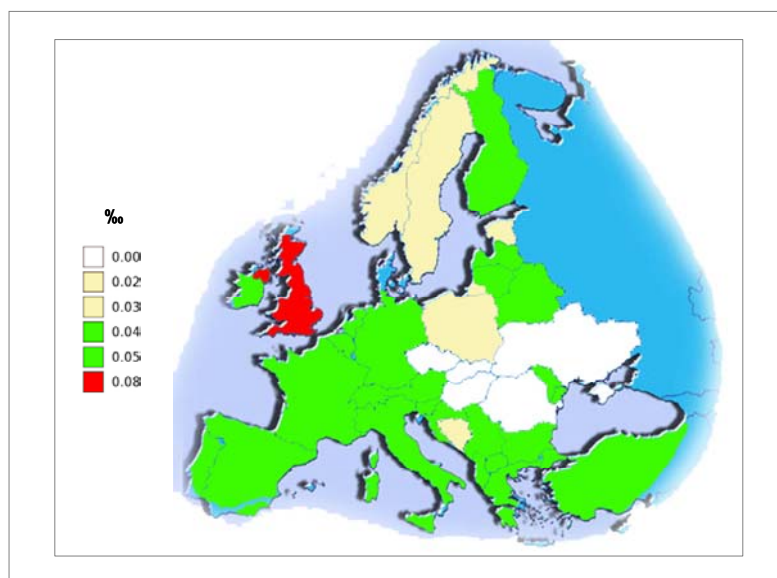
- **Prewencja:** działania podejmowane w kierunku ograniczenia dostępności alkoholu i odseparowania osób pijących od prowadzenia pojazdu;
- **Komunikacja:** informowanie społeczeństwa o zagrożeniach związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu i promowanie wzorców, zgodnie z którymi jazdę po spożyciu alkoholu jest zachowaniem niemożliwym do zaakceptowania;
- **Odstraszanie:** wprowadzanie odpowiednich przepisów oraz ich nagłaśnianie, egzekwowanie i karanie, tych którzy lekceważą zakaz prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu;
- **Reedukacja i leczenie:** próba zmian nieprawidłowych postaw i zachowań oraz leczenie uzależnionych od alkoholu użytkowników dróg

Prawidłowa polityka prewencyjna polega zwykle na jednoczesnym i skoordynowanym wykorzystaniu wymienionych wyżej strategii działania. W kolejnych częściach raportu przedstawiono krótką charakterystykę wybranych rozwiązań prewencyjnych realizowanych w Polsce.

1. Przepisy prawa dotyczące dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi w ruchu drogowym

Zgodnie z Ustawą z dn. 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (art. 45), w Polsce zabrania się kierowania pojazdem osobie w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. W praktyce oznacza to, że w Polsce zabronione jest prowadzenie pojazdów przy stężeniu alkoholu we krwi równym lub wyższym od 0,2‰ (jest to jeden z najniższych dopuszczalnych limitów Europy).

Rys. 6. Dopuszczalne stężenia alkoholu we krwi w Europie



Przyjęty w Polsce niski dopuszczalny limit stężenia alkoholu we krwi dotyczy wszystkich grup użytkowników dróg. W Europie, zgodnie z rekomendacjami Komisji Europejskiej, większość krajów wprowadziła limit w wysokości 0,5‰, dodatkowo wdrażając także ostrzejsze uregulowania wobec niektórych grup użytkowników dróg. Informacje na ten temat zestawiono w tab. 10. Kraje uporządkowane zostały według rosnącej wartości dopuszczalnego stężenia alkoholu dla kierowców samochodów osobowych.

Tab. 10. Dopuszczalne limity stężenia alkoholu we krwi (w ‰) w wybranych krajach Europy (Źródło: strony internetowe DG MOVE; Cestac J. i in.; 2012)

	Kierowcy samochodów osobowych	Początkujący kierowcy	Kierowcy zawodowi
Czechy (CZ)	0,0	0,0	0,0
Rumunia (RO)	0,0	0,0	0,0
Słowacja (SK)	0,0	0,0	0,0
Węgry (HU)	0,0	0,0	0,0
Estonia (EE)	0,2	0,2	0,2
Norwegia (NO)	0,2	0,2	0,2
Polska (PL)	0,2	0,2	0,2
Szwecja (SE)	0,2	0,2	0,2
Serbia (SR)	0,3	0,0	0,0
Litwa (LT)	0,4	0,2 (pierwsze 2 lata)	0,2 (kierowcy samochodów > 3, 5 tony oraz samochodów przewożących > 9 osób)
Rosja (RU)	0,4	0,4	0,4
Austria (AT)	0,5	0,1 (2 pierwsze lata)	0,1 (Kierowcy ciężarówek > 7, 5 t)
Belgia (BE)	0,5	0,5	0,2
Bułgaria (BG)	0,5	0,5	0,5
Chorwacja (HR)	0,5	0,0	0,0
Cypr (CY)	0,5	0,5	0,5
Dania (DK)	0,5	0,5	0,5
Finlandia (FI)	0,5	0,5	0,5
Francja (FR)	0,5	0,5	0,2 (kierowcy autobusów)
Grecja (EL)	0,5 (0, 2 motocykliści i motorowerzyści)	0,2 (2 pierwsze lata)	0,2 (kierowcy transportu publicznego, szkolnych autobusów, ciężarówek >3, 5 tony, karetek, pojazdów przewożących niebezpieczne materiały)
Irlandia (IE)	0,5	0,2	0,5

Izrael (IL)	0,5	0,5	0,5
Hiszpania (ES)	0,5	0,3 (pierwsze 2 lata)	0,3
Holandia (NL)	0,5	0,20 (5 pierwszych lat)	0,5
Łotwa (LV)	0,5	0,2 (pierwsze 2 lata)	0,5
Luksemburg (LU)	0,5	0,2 (pierwsze 2 lata)	0,2
Niemcy (DE)	0,5	0,0 (do 21 r.ż. lub 2 pierwsze lata za kierownicą)	0,0 (kierowcy przewożący pasażerów)
Portugalia (PT)	0,5	0,5	0,5
Słowenia (SI)	0,5	0,0 (do 21 r.ż. lub 3 pierwsze lata za kierownicą)	0,0
Szwajcaria (CH)	0,5	0,1 (okres próbny prawa jazdy)	0,1 (Kierowcy ciężarówek, autobusów, przewożący niebezpieczne materiały)
Włochy (IT)	0,5	0,0 (do 21 r.ż. lub 3 pierwsze lata za kierownicą)	0,0 (kierowcy zawodowi kat. C, D i E)
Malta (MT)	0,8	0,8	0,8
Wielka Brytania (GB)	0,8		

Jak wynika z badań opinii społecznej, większość użytkowników dróg w Polsce zna przepisy dotyczące dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, a niektórzy z nich nawet twierdzą, że limit ten jest niższy niż w rzeczywistości. W tab. 11 przedstawiono wyniki zebrane podczas badań SARTRE 4 w Polsce.

Tab. 11. Znajomość dopuszczalnego limitu alkoholu we krwi w Polsce w różnych grupach użytkowników dróg (Źródło: Badania SARTRE; 2010)

Pyt. Czy pamięta Pan(i) jaki jest w Polsce dopuszczalny poziom alkoholu we krwi dla kierowcówpromiła

tężenie alkoholu	Kierowcy	Motocykliści	Niechronieni użytkownicy
0,00- 0,19 ‰	14,1%	18,4%	18,9%
0,20 ‰	55,3%	52,5%	27,2%
0,21 - 0,50 ‰	9,7%	4,6%	9,3%
0, 51 ‰ i więcej	0,7%	4,4%	1,1%
Brak odpowiedzi	20,2%	20,1%	43,5%

Wyniki zebrane podczas badań SARTRE 4 są zbieżne co do kierunku z wynikami innych badań opinii społecznej. Przykładowo w badaniach Fundacji Komunikacji Społecznej (2010) wykazano, że poprawnie dopuszczalną wartość stężenia alkoholu we krwi podawała 65% badanych, kolejnych 23% uważało, że limit ten jest niższy niż 0,2‰, 13% - że wyższy (0,5‰), a 7% nie znało odpowiedzi lub twierdziło, że w Polsce nie ma takiego limitu.

W wielu wcześniejszych badaniach często podnoszony był problem braku wiedzy na temat przeliczania przez Polaków wypitego alkoholu na jego stężenie w organizmie. Z całą pewnością jest to prawda, ale prawdopodobnie takie same problemy mieliby także eksperci. Wiele wskazuje na to, że Polacy wypracowali sobie prostszy sposób rozwiązania tego problemu. W badaniach SARTRE 4 na pytanie: „Ile alkoholu można wypić przed jazdą samochodem i nadal mieć poziom alkoholu we krwi niższy od dopuszczalnego w przepisach?” ponad 58% badanych osób odpowiedziało, że zero, a kolejne 27% - że mniej niż 1 porcję standardową¹¹.

Podsumowując – od lat sześćdziesiątych Polska ma jeden z najniższych dopuszczalnych limitów stężenia alkoholu we krwi (BAC) dla kierujących pojazdami w Europie. Informacja o tych uregulowaniach jest dobrze rozpowszechniona w populacji i co najważniejsze - niekwestionowana. Podejmowanie w tej chwili prób dalszego obniżania dopuszczalnego limitu nie wiele zmieni. Zamiast tego należałoby raczej intensywniej niż do tej pory promować hasło „Zero alkoholu w ruchu drogowym” i namawiać ludzi do tego, aby bardziej aktywnie włączyli się w egzekucję tego rozwiązania.

2. Edukacja dzieci i młodzieży

Szacuje się, że młodzi ludzie w wieku 18-25 lat giną w wypadkach drogowych trzykrotnie częściej niż starsi, bardziej doświadczeni kierowcy. Wyniki badań wskazują, że tendencje te są efektem m.in. braku doświadczenia w radzeniu sobie ze złożonymi sytuacjami na drodze, czynników motywacyjnych, wpływu rówieśników i preferowanego przez młodych ludzi stylu życia (w tym kontaktów z alkoholem). Jednym z promowanych rozwiązań tej sytuacji jest wcześniejsze przygotowywanie młodych ludzi do uczestnictwa w ruchu drogowym i wprowadzenie odpowiednich programów edukacyjnych jeszcze na poziomie szkolnym. Zakłada się, że tak wczesna interwencja pozwoli ograniczyć oddziaływanie negatywnych czynników zwiększających zagrożenie młodych ludzi w ruchu drogowym i wykształcić u nich odpowiednie mechanizmy ochronne. Wiele wskazuje na to, że ten sposób działania realizowany jest także w Polsce. Poniżej opisano krótko niektóre elementy działań edukacyjnych związanych z wpływem alkoholu na zagrożenia występujące w ruchu drogowym.

Wychowanie komunikacyjne

Podstawowym kierunkiem działań edukacyjnych są programy wychowania komunikacyjnego. Mają one za zadanie przygotować dzieci do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. W Polsce pierwsze programy z wychowania komunikacyjnego pojawiły się w szkołach już pod koniec lat pięćdziesiątych, ale ostatnie lata to bardzo istotne osłabienie tego sposobu działania w środowisku dzieci i młodzieży. Obecnie w szkołach nie istnieje przedmiot o nazwie *Wychowanie komunikacyjne*, zamiast tego treści o tej tematyce włączane są do różnych, realizowanych już przedmiotów. Treści te ujęte zostały w podstawie programowej kształcenia ogólnego dla poszczególnych typów szkół (rozporządzenie Ministra Edukacji z dn.

¹¹ Jedna porcja standardowa = 10 gramów czystego alkoholu etylowego (PARPA; 2001).

27. 08. 2012 roku (Dz.U. z 2012 r. poz. 977)). W tab. 12. w sposób skrótowy przedstawiono najważniejsze treści odnoszące się do problematyki realizowanej do tej pory w ramach wychowania komunikacyjnego.

Tab. 12. Treści odnoszące się do wychowania komunikacyjnego, określone w nowej podstawie programowej dla przedszkola, szkoły podstawowej i gimnazjum

<p>Przedszkole ma wdrożyć dzieci do dbałości o bezpieczeństwo własne oraz innych. Dziecko kończące przedszkole i rozpoczynające naukę w szkole podstawowej powinno orientować się w bezpiecznym poruszaniu się po drogach i korzystaniu ze środków transportu; wiedzieć, jak trzeba zachować się w sytuacji zagrożenia i gdzie można otrzymać pomoc. Powinno też umieć o nią poprosić.</p>
<p>Szkoła podstawowa ma nauczyć bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym i dbałości o bezpieczeństwo własne i innych. Już w I klasie na zajęciach z wychowania technicznego uczeń poznaje zasady bezpiecznego poruszania się na drogach (w tym na rowerze) i uczy się, jak korzystać ze środków komunikacji. Wie, jak trzeba zachować się w sytuacji wypadku; umie powiadomić dorosłych, zna telefony alarmowe. Uczeń kończący III klasę jeździ na rowerze, wrotkach, przestrzega zasad bezpiecznego poruszania się po drogach (to część programu zajęć z wychowania fizycznego). Uczeń kończący VI klasę bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym – jako pieszy, pasażer i rowerzysta.</p>
<p>Gimnazjum Wprowadza ona do programu gimnazjum nowy przedmiot: edukację dla bezpieczeństwa. ma kształtować u uczniów nawyk właściwego zachowania się w przypadku wystąpieniu zagrożenia życia i zdrowia (przygotowanie do działania ratowniczego). Uczeń powinien umieć udzielać pierwszej pomocy w nagłych wypadkach.</p>

Analiza przedstawionych informacji wskazuje, że tematyka zagrożeń związanych z obecnością alkoholu w ruchu drogowym nie została w podstawie programowej uwzględniona. Jeżeli ten temat pojawia się w trakcie lekcji poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, to raczej jest to wynik indywidualnej decyzji nauczyciela niż zaleceń resortu.

Szkolne programy profilaktyczne

Temat alkoholu, (ale bez silnego związku z ruchem drogowym) pojawia się w szkolnych programach profilaktycznych i, podobnie jak treści związane z wychowaniem komunikacyjnym, jest omawiany podczas realizacji różnych przedmiotów. W tab. 13 zestawiono najważniejsze informacje na ten temat.

Tab. 13. Wymagania szczegółowe dotyczące profilaktyki alkoholu zapisane w podstawie programowej kształcenia ogólnego (Źródło: Wojnarowska B.; ?)

Etap/przedmiot	Wymagania dotyczące różnych obszarów profilaktyki. Uczeń:
II. Przyroda	Wyjaśnia negatywny wpływ alkoholu, nikotyny i substancji psychoaktywnych na zdrowie człowieka, podaje propozycje asertywnych zachowań w wypadku presji otoczenia.
III. Biologia	Przedstawia negatywny wpływ na zdrowie człowieka niektórych substancji psychoaktywnych (tytoń, alkohol), narkotyków i środków dopingujących oraz nadużywania kofeiny i niektórych leków (zwłaszcza oddziałujących na psychikę).
III. Chemia	Opisuje właściwości i zastosowania metanolu i etanolu; zapisuje równania reakcji spalania metanolu i etanolu; opisuje negatywne skutki działania alkoholu etylowego na organizm ludzki.

III. Wychowanie fizyczne	Omawia szkody zdrowotne i społeczne związane z paleniem tytoniu, nadużywaniem alkoholu i używaniem innych substancji psychoaktywnych; wyjaśnia, dlaczego i w jaki sposób należy opierać się presji oraz namowom do używania substancji psychoaktywnych i innych zachowań ryzykownych.
IV. Wiedza o społeczeństwie	Przedstawia przepisy prawne dotyczące alkoholu, papierosów i narkotyków i wskazuje na konsekwencje ich łamania.
IV. Wychowanie do życia w rodzinie	Zagrożenia życia społecznego: alkoholizm, narkomania, agresja, sekty, pornografia.

Bardzo trudno jest ocenić, w jaki sposób treści zapisane w podstawie programowej są realizowane w szkołach. Brakuje na ten temat danych. Wiele wskazuje na to, że działania profilaktyczne na temat alkoholu realizują najczęściej szkolni pedagodzy i psychologowie, a przede wszystkim przedstawiciele instytucji zewnętrznych (lokalne samorządy, policja, straż miejska, organizacje pozarządowe). Są one w dużej części związane z realizacją działań wynikających z Ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi oraz z Narodowego Programu Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych. W obu tych dokumentach działania zmierzające do ograniczenia rozpowszechnienia alkoholu w populacji dzieci i młodzieży od lat traktowane są jako priorytetowe. Przyjmuje się, że realizacja różnych przedsięwzięć ukierunkowanych na informowanie oraz wychowanie dzieci i młodzieży powinna doprowadzić do:

- zmniejszenia ilości i częstotliwości picia alkoholu przez młodzież;
- podwyższenia wieku inicjacji alkoholowej;
- zwiększenia odsetka abstynentów wśród młodzieży.

W kolejnej tabeli przedstawiono kilka wybranych działań skierowanych do dzieci i młodzieży, które, zgodnie z Narodowym Programem, realizowano w latach 2006-2010. W tabeli umieszczono także wskaźniki, według których można ocenić, czy założony cel został osiągnięty. Ostatnia kwestia wymaga jednak pewnego omówienia. W Narodowym Programie na lata 2006-2010 zadania do realizacji i tzw. wskaźniki osiągania celów zostały opisane niezależnie od siebie. W tabeli próbowano niektóre z tych wskaźników dopasować do zadań. Dla potrzeb raportu wprowadzono także podział na wskaźniki umożliwiające monitorowanie wdrożenia zdania i na wskaźniki umożliwiające ocenę skuteczności wdrożonych działań. W opracowaniu skuteczność rozumiana jest osiągnięciem głównych celów przyjętych w Programie.

Tab. 14. Wybrane metody działań oraz wskaźniki osiągania celów przewidzianych w Narodowym Programie Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych z lat 2006-2010 (Źródło: Ministerstwo Zdrowia; 2006?)

	ZADANIE	WSKAŹNIKI WDROŻENIA PROGRAMU	WSKAŹNIKI OSIĄGANIA CELU
1	Wdrażanie nowoczesnych programów profilaktycznych opartych na skutecznych strategiach oddziaływań profilaktycznych oraz wspieranie i inicjowanie różnych form profilaktyki rówieśniczej (programów opartych na aktywności liderów młodzieżowych).	1. Liczba młodzieży, rodziców i nauczycieli uczestniczących w szkolnych i pozaszkolnych (środowiskowych) programach profilaktycznych.	1. Procent abstynentów wśród niepełnoletniej młodzieży.

2	Uruchamianie i upowszechnianie pozalekcyjnych zajęć sportowych oraz zapewnienie opieki instruktorów posiadających kompetencje w zakresie działań profilaktycznych.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba gmin realizujących pozalekcyjne zajęcia sportowe. 2. Liczba dzieci i młodzieży uczestnicząca w pozalekcyjnych zajęciach sportowych. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Procent młodzieży, która spożywała napoje alkoholowe w ciągu ostatniego miesiąca (przed badaniem) oraz młodzieży, która w tym okresie upiła się.
3	Tworzenie i wdrażanie programów terapeutycznych dla młodzieży uzależnionej od alkoholu.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba placówek prowadzących terapię dla młodzieży uzależnionej od alkoholu. 2. Liczba młodzieży, która uczestniczyła w programach terapii uzależnień. 	
4	Wprowadzenie i promowanie szkoleń dla sprzedawców napojów alkoholowych z zakresu prawnych regulacji dotyczących sprzedaży alkoholu małoletnim, a także umiejętności odmawiania sprzedaży napojów alkoholowych.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba sprzedawców napojów alkoholowych uczestniczących w szkoleniach. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba cofniętych zezwoleń na sprzedaż i podawanie napojów alkoholowych w związku ze sprzedażą alkoholu małoletnim. 2. Odsetek dzieci i młodzieży, które spotkały się z odmową sprzedaży alkoholu ze strony sprzedawcy.

Podstawą działalności profilaktycznej w środowisku dzieci i młodzieży są programy realizowane w szkołach i tzw. programy środowiskowe. Ich celem jest na zmniejszenie ryzyka używania różnych substancji psychoaktywnych przez dzieci i młodzież, opóźnienie lub przeciwdziałanie przedwczesnej inicjacji oraz niedopuszczanie do poszerzania się kręgu osób (szczególnie ludzi młodych) eksperymentujących z legalnymi i nielegalnymi substancjami (Macander D.; ?). Można więc powiedzieć, że działania realizowane w szkołach wykorzystują strategię ukierunkowaną na ograniczenie dostępności do alkoholu. Przyjmuje się, że nauczyciel / wychowawca w szkole jest dostatecznie dobrze przygotowany do tego, aby realizować większość działań profilaktycznych adresowanych do przeciętnego ucznia szkoły (dostarczanie informacji, promocja zdrowego stylu życia rozwijanie różnych umiejętności życiowych i prospołecznych, które ułatwiają młodym ludziom radzenie sobie z zagrożeniami, jakie czekają na nich w życiu).

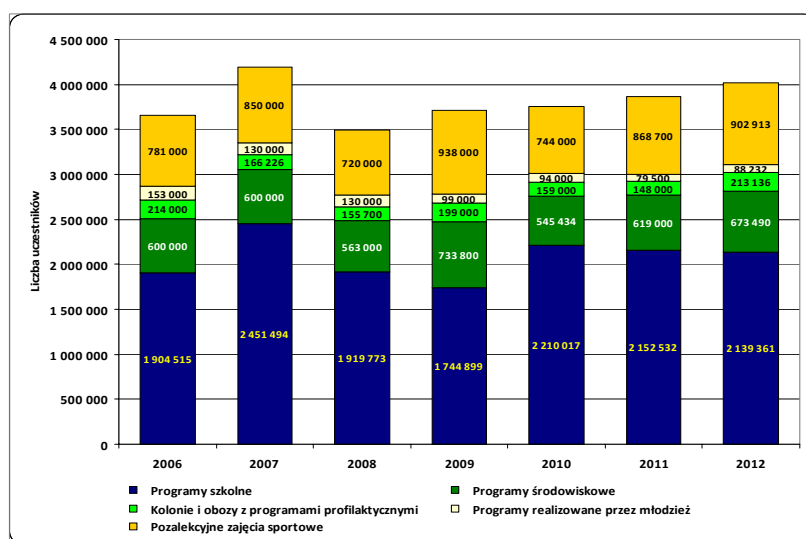
Dodatkowo, do działań ograniczających rozpowszechnienie alkoholu w tych grupach zalicza się także kolonie i obozy z programami profilaktycznymi, programy realizowane przez samą młodzież oraz pozalekcyjne zajęcia sportowe¹². W kolejnej tabeli i na kolejnym rysunku przedstawiono podstawowe dane dotyczące uczestnictwa dzieci i młodzieży w tych formach zajęć profilaktycznych.

¹² W ostatnich kilku sprawozdaniach pojawiła się informacja, że wydatki na pozaszkolne zajęcia sportowe przekraczają już wydatki na realizację szkolnych programów profilaktycznych, podczas gdy skuteczność metody alternatywnych form spędzania czasu wolnego w profilaktyce używania substancji psychoaktywnych jest podważana przez środowiska naukowe. Mimo tych zastrzeżeń liczba uczestników pozalekcyjnych zajęć sportowych finansowanych z budżetów samorządów gminnych rośnie w ostatnich latach.

Tab. 15. Liczba uczestników wybranych programów profilaktycznych dotyczących alkoholu w latach 2006-2012) (Źródło: Sprawozdania z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości z lat 2007-2012)¹³

	Programy szkolne	Programy środowiskowe	Kolonie i obozy z programami profilaktycznymi	Programy realizowane przez młodzież	Pozalekcyjne zajęcia sportowe	Razem
2006	1 904 515	600 000	214 000	153 000	781 000	3 652 515
2007	2 451 494	600 000	166 226	130 000	850 000	4 197 720
2008	1 919 773	563 000	155 700	130 000	720 000	3 488 473
2009	1 744 899	733 800	199 000	99 000	938 000	3 714 699
2010	2 210 017	545 434	159 000	94 000	744 000	3 752 451
2011	2 152 532	619 000	148 000	79 500	868 700	3 867 732
2012	2 139 361	673 490	213 136	88 232	902 913	4 017 132

Rys. 7. Udział dzieci i młodzieży w różnych formach programów profilaktycznych realizowanych w latach 2006 – 2012) (Źródło: Sprawozdania z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości z lat 2007-2012)



Jak wynika ze sprawozdań z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałania alkoholizmowi, młodzi Polacy są głównym adresatem zadań inicjowanych przez gminy w ramach gminnych programów profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych. Połowa środków pozostających w dyspozycji gmin przeznaczona jest na różnorodne programy profilaktyczne, połowa natomiast na programy pomocy dzieciom z rodzin z

¹³ Dane zawarte w tabeli i na wykresie traktować należy z pewną dozą ostrożnością, dotyczą bowiem wszystkich programów profilaktycznych adresowanych do dzieci i młodzieży, niezależnie od ich tematu. W 2010 roku w ankietach rozsyłanych do gmin przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych (PARPA) do gmin wprowadzono nowy podział na programy profilaktyczne dotyczące substancji psychoaktywnych oraz programy dotyczące innych zachowań ryzykownych (np. agresji). Okazało się wówczas, że przy takim doprecyzowaniu liczba uczestników programów profilaktycznych dotyczących substancji psychoaktywnych (obejmujących nie tylko alkohol, ale także narkotyki i leki) spada o 30%.

problemem alkoholowym. W poniższej tabeli umieszczono informacje na temat wydatków na realizację omówionych wcześniej form programów.

Tab. 16. Wydatki na realizację programów profilaktycznych przeznaczonych dla młodzieży (Źródło: Sprawozdania z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości z lat 2007-2012)

	Programy szkolne	Programy środowiskowe	Kolonie i obozy z programami profilaktycznymi	Programy realizowane przez młodzież	Pozalekcyjne zajęcia sportowe	Razem
2006	25670000	24240000	30295222	4364178	36400000	120 969 400
2007	26871934	22204000	29260000	3837549	33000000	115 173 483
2008	28796705	25060415	34342520	3457712	36500000	128 157 352
2009	30936761	29544850	34862305	3102010	38000000	136 445 926
2010	33298000	27867000	36800000	3837549	40000000	141 802 549
2011	32564000	29130000	36400000	3371359	45000000	146 465 359
2012	33277095	34638730	40429438	3216725	49012037	160 574 025

Jak wynika z danych zawartych w Roczniku Demograficznym GUS w 2012 roku w Polsce mieszkało 4 mln 222 tys. dzieci i młodzieży w wieku 7 – 17 lat, statystycznie więc prawie każde z nich objęte zostało jakąś formą profilaktyki przeciwalkoholowej. Dodatkowo w szkoleniach uczestniczyli także nauczyciele (ponad 120 tys.) i rodzice (ok. 500 tys.). W tej sytuacji pytaniem kluczowym jest, czy taki kierunek działań prewencyjnych okazał się skuteczny. W Polsce przy monitorowaniu zjawiska rozprzestrzenienia alkoholu w populacji dzieci i młodzieży, ale także przy ocenie skuteczności podejmowanych działań, wykorzystuje się wyniki cyklicznie powtarzanych międzynarodowych badań opinii społecznej:

- **HBSC¹⁴** - Health Behaviour in School-Aged Children, badanie realizowane we współpracy ze Światową Organizacją Zdrowia,
- **ESPAD¹⁵** – The European School Survey Project on Alcohol and Drugs (*Europejski Program Badań na temat Alkoholu i Innych Narkotyków*).

Dodatkowo wyniki badań europejskich uzupełniane są wynikami badań krajowych (np. tzw. badań mokotowskich). Poniżej przedstawiono wybrane wyniki ze wspomnianych wyżej badań. W tab. 17. zamieszczono wyniki badania ESPAD z lat 1995-2011 dotyczące picia alkoholu przez uczniów III klas gimnazjum i II klas szkół ponadgimnazjalnych.

¹⁴ Międzynarodowe badania ankietowe nad zachowaniami zdrowotnymi młodzieży szkolnej. Pierwsze badanie, zrealizowane w 1982 roku z inicjatywy naukowców z Finlandii, Norwegii i Anglii, dotyczyło uwarunkowań palenia tytoniu. Obecnie w programie uczestniczą 43 kraje. Badania ankietowe uczniów w wieku 11, 13 i 15 lat powtarzane są cyklicznie co cztery lata według jednolitej metodologii. Polska uczestniczyła w sześciu badaniach HBSC w latach: 1990, 1994, 1998, 2002, 2006 i 2010. Badania prowadzone w kraju koordynuje Instytut Matki i Dziecka.

¹⁵ Europejskie badania ankietowe w szkołach na temat spożywania alkoholu i innych substancji psychoaktywnych. Badania prowadzone są od 1995 roku co 4 lata według jednolitej metodologii. W 2011 roku w badaniach uczestniczyło 39 krajów. Badanie ESPAD zrealizowano w Polsce w latach: 1995, 1999, 2003, 2007 oraz w 2011 r. na próbach losowych uczniów klas I i III szkół ponadpodstawowych (wg starego systemu edukacji) oraz klas III gimnazjów i klas II szkół ponad gimnazjalnych (wg nowego systemu edukacji). Badania koordynuje Instytut Psychiatrii i Neurologii w Warszawie.

Tab. 17. Picie napojów alkoholowych przez młodzież (Źródło: Sierosławski J.; 2011)

POZIOM KLASY		1995	1999	2003	2007	2011
Trzecie klasy gimnazjum (15-16 lat)	Kiedykolwiek w życiu	92,8%	90,3%	92,5%	90,2%	87,3%
	W ciągu 12 miesięcy przed badaniem	77,3%	82,0%	84,9%	78,9%	78,3%
	W czasie 30 dni przed badaniem	50,4%	61,1%	65,8%	57,3%	57,6%
Drugie klasy szkół ponadgimnazjalnych (17-18 lat)	Kiedykolwiek w życiu	96,5%	96,6%	96,7%	94,8%	95,2%
	W ciągu 12 miesięcy przed badaniem	88,0%	93,8%	93,4%	92,0%	91,6%
	W czasie 30 dni przed badaniem	65,6%	78,1%	78,9%	79,5%	80,4%

Zdaniem Janusza Sierosławskiego z Instytutu Psychiatrii i Neurologii powyższe dane wskazują, że w ciągu ostatnich 16 lat nie udało się osiągnąć celu zachowania abstynencji od alkoholu przed osiągnięciem pełnoletniości. W 2011 roku, w czasie 30 dni przed badaniami (wskaźnik częstego używania), alkohol piło 57,6% młodzieży w wieku 15-16 lat i 80% w wieku 17-18 lat¹⁶. Wymowy tych liczb nie zmienia fakt, że w ostatnich latach w grupach młodzieży obserwujemy zahamowanie tendencji wzrostowych dotyczących tych zachowań.

Według raportu z badań HSBC, ponad połowa uczniów w wieku 15-16 lat ma już za sobą doświadczenia z pić napojów alkoholowych, część jeszcze przed ukończenia 15 roku życia. Jedynie 19% 15-latków przyznało, że nigdy nie piło alkoholu, a 55, 1% - że nigdy nie upiło się alkoholem. Niepokojące są także dane dotyczące upijania się przez młodzież rejestrowane w tych badaniach. Wyniki ze wszystkich badań zrealizowanych w Polsce zamieszczono w tab. 18.

Tab. 18. Częstość upijania się według wieku (w procentach) (Źródło: Woynarowska B. i in.; 2012)

Pyt. „Czy wypiteś kiedyś tak dużo alkoholu, że czułeś się naprawdę pijany?”

		1990	1994	1998	2002	2006	2010
V klasa szkoły podstawowej (11-12 lat)	Nigdy	90,8	89,5	90,0	91,1	89,9	92,8
	1 raz	7,3	8,4	7,5	6,1	7,1	5,3
	2-3 razy	1,4	1,6	1,7	1,7	1,8	1,2
	4-10 razy	0,3	0,2	0,2	0,4	0,5	0,1
	Więcej niż 10 razy	0,3	0,3	0,4	0,7	0,6	0,6
I klasa gimnazjum (13 – 14 lat)	Nigdy	85,7	75,4	75,1	74,3	73,9	75,7
	1 raz	10,8	15,2	15,1	14,1	15,6	13,2
	2-3 razy	2,8	6,4	6,4	7,1	7,3	6,2
	4-10 razy	0,3	1,6	2,1	2,3	1,6	1,6

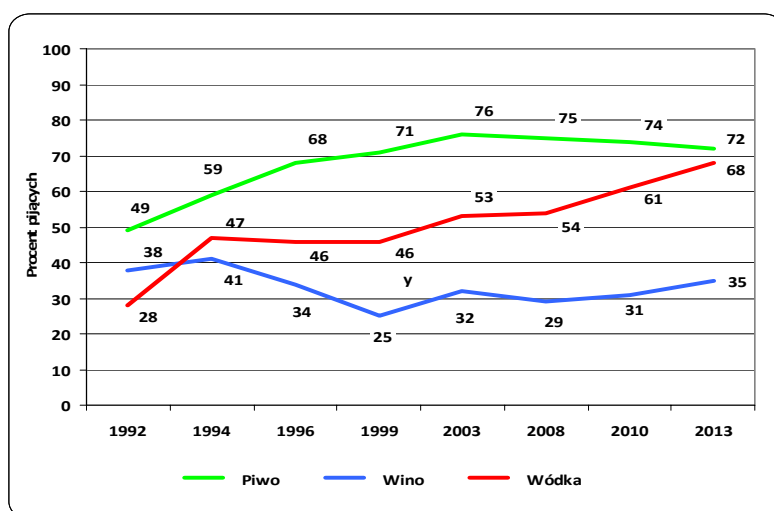
¹⁶ Badania realizowane były w maju – czerwcu, tak więc okres 30 dni przed badaniem dotyczył zwykle kwietnia-maja. Badanie nie objęło zatem okresów, które w Polsce sprzyjają pić alkoholu: świąt, karnawału, czy wakacji.

	Więcej niż 10 razy	0,4	1,4	1,3	2,1	1,6	3,3
III klasa gimnazjum (15 – 16 lat)	Nigdy	66,5	53,9	49,8	49,0	47,3	52,6
	1 raz	15,4	20,0	19,4	20,1	18,3	16,2
	2-3 razy	11,5	15,4	17,4	16,5	18,1	15,6
	4-10 razy	4,7	5,8	6,5	7,5	7,9	7,8
	Więcej niż 10 razy	1,9	4,8	6,8	6,9	8,3	7,8

W 2010 roku upiło się ogółem 26,3% badanej młodzieży. Częstość upijania zwiększała się wraz z wiekiem, ale we wszystkich kategoriach wiekowych chłopcy upijają się wcześniej. W ciągu ostatnich dwudziestu lat w grupie młodzieży w wieku 13- i 15-latków wzrósł odsetek osób upijających się z różną częstotliwością, a spadł odsetek tych, którzy nigdy się nie upili.

Jeżeli chodzi o rodzaj alkoholu spożywanego przez młodzież, to najczęściej młodzi ludzie wybierają piwo i coraz bardziej popularną w tej grupie wiekowej wódkę. Na rys. 8. przedstawiono dane zebrane w raporcie „Młodzież 2013” (KBN; 2014), w którym zaprezentowano m.in. dane dotyczące zmian w piciu alkoholu przez młodzież w latach 1992 -2013. Grupą badaną byli uczniowie ostatnich klas ponad gimnazjalnych, stąd wartości są wyższe niż we wcześniej cytowanych badaniach ESPAD czy HBSC.

Rys. 8. Picie alkoholu w ciągu ostatniego miesiąca przed badaniami według rodzaju alkoholu (Źródło: KBN; 2014)¹⁷



W ostatnich latach w Europie w grupie młodzieży wzrasta ryzykowny sposób picia alkoholu (EC; 2011). Na tym tle wyniki młodych Polaków nie są najgorsze. W tab. 19. przedstawiono wyniki zebrane podczas badań ESPAD 2011 w różnych krajach. Do porównań wybrano trzy zmienne: „Picie alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni”, „Okazjonalne spożycie dużej ilości alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni” oraz „Ilość alkoholu (100% w ci) wypita w czasie ostatniego dnia spożywania alkoholu”.

¹⁷ Badanie zrealizowano na ogólnopolskiej losowej próbie 65 szkół (jedna klasa w szkole) – liceów, techników i zasadniczych szkół zawodowych. W doborze próby uwzględniono lokalizację szkoły w podziale na pięć kategorii miejscowości: wieś, miasta poniżej 20 tys. mieszkańców, miasta liczące od 20 tys. do 100 tys. mieszkańców, miasta powyżej 100 tys. do 500 tys. mieszkańców i miasta powyżej 500 tys. mieszkańców. Szkoły losowano z bazy Ministerstwa Edukacji Narodowej. W badaniu uczestniczyła młodzież ostatnich klas szkół ponadgimnazjalnych dziennych, bez szkół specjalnych (razem 1360 uczniów).

Tab. 19. Wybrane zmienne kluczowe w podziale na kraje (w procentach, o ile nie wskazano inaczej). ESPAD 2011r. Kolory oznaczają zmiany w stosunku do danych zebranych w 2007 roku. (Źródło: ECMDDA; 2012)

Legenda:

38	Spadek	54	Brak zmiany	48	Wzrost	6,8	Brak danych do porównań
----	--------	----	-------------	----	--------	-----	-------------------------

	Picie alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni	Okazjonalne spożycie dużej ilości alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni	Ilość alkoholu (100% w ci) wypita w czasie ostatniego dnia spożywania alkoholu
Belgia (Flandria)	69	38	4,7
Bułgaria	64	48	4,0
Chorwacja	66	54	6,6
Cypr	70	44	4,5
Czechy	79	54	5,6
Dania	76	56	9,7
Estonia	59	53	6,0
Finlandia	48	35	7,5
Francja	67	44	-
Niemcy (5 krajów związkowych)	73	-	5,6
Grecja	72	45	4,2
Węgry	61	45	5,2
Irlandia	50	40	6,7
Włochy	63	33	4,1
Łotwa	65	49	5,0
Litwa	63	-	4,3
Malta	68	56	4,7
Norwegia	35	30	7,1
Polska	57	37	5,3
Portugalia	52	22	5,0
Rumunia	49	36	3,1
Serbia	52	36	4,2
Słowacja	60	50	5,3
Słowenia	65	53	5,4
Szwecja	38	31	7,0
Wielka Brytania	65	52	6,7

Problem sprzedaży alkoholu młodzieży

Zgodnie z Ustawą o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2002 r. Nr 147, poz. 1231 z późn. zm.), w Polsce nie wolno sprzedawać i podawać alkoholu osobom do 18 lat. W przypadku wątpliwości co do pełnoletniości klienta sprzedający lub podający alkohol jest uprawniony do żądania okazania dokumentu stwierdzającego wiek nabywcy. Osoba, która sprzedaje lub podaje alkohol nieletnim musi liczyć się z możliwością cofnięcia zezwolenia na sprzedaż alkoholu i z grzywną. Według danych zawartych w diagnozie Narodowego Programu 2006-2011 w 2004 roku około 80% sprzedawców sprzedało alkohol nieletnim, dlatego w kolejnych latach gminne samorzady prowadziły specjalne

programy edukacyjne dla sprzedawców alkoholu. W tab. 20. zamieszczono podstawowe informacje o przeprowadzonych przez gminy szkoleniach.

Tab. 20. Liczba szkoleń edukacyjnych dla sprzedawców napojów alkoholowych (Źródło: Sprawozdania z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości z lat 2007-2012)

	Liczba gmin*	Liczba szkoleń	Liczba przeszkolonych sprzedawców	Liczba punktów sprzedaży alkoholu
2006	351		11 000	188 751
2007	496		17 000	197 736
2008	491		14 800	200 808
2009	520	833	14 500	153 065
2010	497	749	15 800	152 224
2011	529	973	15 000	150 014
2012	588	1 171	17 300	152 543

* według GUS w dn. 1 stycznia 2014 roku istniało w Polsce 2479 gmin

Szkolenia dla sprzedawców napojów alkoholowych realizowano także w ramach kampanii: „Pozory mylą, dowód nie (Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego – Browary Polskie), czy w ramach kampanii „Piłeś? Nie jedź!” (Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy).

Trudno ocenić, na ile realizowane przedsięwzięcia skutecznie ograniczył dostęp nieletnich do alkoholu. W kolejnej tabeli zamieszczono wyniki badań ESPAD na temat postrzeganej przez młodzież dostępności napojów alkoholowych.

Tab. 21. Ocena dostępności do alkoholu według młodzieży w latach 1995 - 2011 (odpowiedź: „substancja bardzo łatwa” + „dość łatwa do zdobycia” w%) (Źródło: Sierosławski J.; 2011)

		1995	1999	2003	2007	2011
III klasy gimnazjum (15-16 lat)	Piwo	88,5	90,4	90,4	83,8	81,5
	Wino	81,1	79,7	79,2	73,7	69,6
	Wódka	65,3	67,3	69,9	65,1	63,1
II klasy szkół ponadgimnazjalnych (17-18 lat)	Piwo	93,9	96,9	96,9	93,9	92,2
	Wino	92,0	92,8	93,6	90,3	87,0
	Wódka	85,7	89,1	90,4	87,3	84,4

Powyższe dane wskazują, że dostęp do alkoholu w ocenie młodzieży, mimo widocznych pozytywnych zmian w ostatnich 16 latach, cały czas jest relatywnie łatwy. Podobne wnioski można sformułować po analizie wyników badań opinii społecznej zrealizowanych przez PBS na zlecenie Związku Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego Browary Polskie¹⁸ (PBS; 2010a). Ich celem była m.in. ocena doświadczeń i opinii na temat sprzedaży alkoholu nieletnim. Wykazano, że:

- w miejscowości zamieszkania osoby badanej alkohol jest raczej **łatwo dostępny** dla młodzieży. Zdaniem respondentów największe trudności młodzież miałaby z kupieniem

¹⁸ Badanie zrealizowane w 06-09. 2010 roku na reprezentatywnej populacji Polaków w wieku 18+; (pre-test: n=951; post-test: n=984)

wódki – jednak nawet w tym przypadku około połowy badanych uznaje to za sprawę łatwą („zdecydowanie” lub „raczej”),

- osoby, które w ostatnim kwartale spotkały się ze zjawiskiem sprzedaży alkoholu osobie nieletniej deklarują, że w zdecydowanej większości przypadków (77%) sprzedawca od razu lub po pewnym wahaniu sprzedał alkohol osobie niepełnoletniej,
- tylko co trzecia osoba, która zetknęła się ze sprzedażą alkoholu nieletnim, podjęła interwencję – najczęściej zwracając uwagę sprzedawcy (59%), rzadziej kupującemu (32%). Brak reakcji najczęściej usprawiedliwiany był strachem przed reakcją na zwrócenie uwagi (36%) oraz przekonaniem, że „to nie moja sprawa” (29%).

Wyniki badań Ipsos ASI (2008a) wskazują z kolei, że obok anonimowości relacji sprzedawca-klient, decydujący wpływ w takich sytuacjach odgrywa czynnik ekonomiczny. Zdaniem sprzedawców odmowa sprzedaży alkoholu stoi w sprzeczności z interesem lokalu (zwiększanie zysków) i samego sprzedawcy (wykazanie się skutecznością w sprzedaży, utrzymanie klienta). Decyzja o odmowie sprzedaży alkoholu osobie nieletniej podyktowana jest zwykle obawą przez negatywnymi konsekwencjami dla punktu sprzedaży (np. utrata koncesji, kara finansowa, utrata prestiżu lub klientów, gdy w punkcie dochodzi do awantur i bójek pijanych klientów). Prawdopodobieństwo pojawienia się kontroli, jak pokazują dane zawarte w sprawozdaniach z realizacji Ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmu, jest w Polsce niewielkie.

Podsumowując – przedstawione w tej części opracowania wyniki wskazują, że w grupie wiekowej 13-18 lat napoje alkoholowe są najbardziej rozpowszechnioną substancją psychoaktywną, po którą sięga się częściej niż po papierosy czy narkotyki. Wśród najczęstszych przyczyn picia alkoholu przez młodych ludzi wymienia się wpływ grupy rówieśniczej, wpływ rodziny (brak nadzoru i monitoringu rodziców, ale także picie alkoholu przez rodziców lub członków rodziny) oraz postawy i oczekiwania samych młodych osób (np. młodzi ludzie chętniej piją, jeżeli oczekują po tym dobrej zabawy, poprawy nastroju, czy skutecznego oderwania się od kłopotów). Co prawda przyjmuje się, że w tym wieku kontakt z alkoholem jest raczej efektem eksperymentowania i nie prowadzi do uzależnienia, ale nadmierne picie alkoholu ma wpływ na rozwój młodych ludzi i prowadzi do wielu negatywnych konsekwencji (np. do zaniebywania obowiązków szkolnych, podejmowania ryzykownych zachowań, w tym: w ruchu drogowym, czy do podejmowania ryzykownych zachowań seksualnych). Realizowane w ostatnich latach działania prewencyjne, mimo dużego wysiłku organizacyjnego i zaangażowania pokaźnych środków finansowych, nie doprowadziły do ograniczenia rozpowszechnienia alkoholu w grupie młodzieży. Konieczna jest bardzo wnikliwa analiza przyczyn tych niepowodzeń i zmiana sposobu prowadzenia działań prewencyjnych.

Szczególna uwaga z pewnością powinna być zwrócona na jakość programu prewencyjnych. Zdaniem Krzysztofa Ostaszewskiego (2012a) *„na główny nurt działalności profilaktycznej składają się programy i działania, które w ogromnej większości w ogóle nie są poddawane ewaluacji bądź ich skuteczność w ograniczaniu rozmiarów używania substancji psychoaktywnych nie została nigdy udowodniona. Są to głównie programy autorskie, jednorazowe akcje, festyny, konkursy i działania alternatywne. Zajmują one czas uczniom i nauczycielom, nie przynosząc oczekiwanych efektów, najczęściej też nie dokonuje się ich ewaluacji”*. W ramach działań profilaktycznych w niewielkim stopniu wykorzystywane są

programy rekomendowane¹⁹. Mimo iż mają one dobrze udokumentowane efekty i nie są drogie, ich zasięg i wykorzystanie słabnie w ostatnich latach. Niewątpliwie konieczne jest uzupełnienie programów profilaktyki przeciwalkoholowej o treści związane z zagrożeniami, jakie niesie za sobą udział pijanych osób w ruchu drogowym. W zał. 2, obok krótkiego opisu rekomendowanych programów, zamieszczono także wykaz cech, jakie spełniać powinien dobry program profilaktyczny. Być może wiedza ta będzie pomocna dla osób opracowujących kolejne programy

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, istniejąca w Polsce sytuacja oznacza, że postawy i zachowania związane z alkoholem kształtowane są zanim młody człowiek zacznie starania o prawo jazdy. Prezentacja obowiązujących przepisów Ustawy Prawo o ruchu Drogowym, czy kar za prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu może nie wystarczyć, aby zmienić postawy i zachowania młodych kandydatów na kierowców.

3. Kampanie społeczne

Kampania społeczna to ukierunkowane działanie, którego celem jest wywołanie społecznie pożądanego postawy i/lub zachowań. Kampanie najczęściej realizowane są w pewnym okresie czasu, obejmują skoordynowane działania informacyjne i wykorzystują różne kanały dotarcia do odbiorców kampanii. Według Dominiki Maison i Norberta Maliszewskiego²⁰ działania realizowane w obszarze społecznym różnią się wieloma cechami od reklam komercyjnych. Najważniejsze różnice zamieszczono w tab. 22.

Tab. 22. Różnice pomiędzy reklamą społeczną a komercyjną (Źródło: Martens A.; ?)*

CECHA	KAMPANIA SPOŁECZNA	REKLAMA KOMERCYJNA
Złożoność postawy (siła, trwałość i stabilność zmienianej postawy)	Na ogół duża.	Na ogół niewielka.
Pożądaną poziom zmiany postawy	Często głęboki – zrezygnowanie z pewnych zachowań na rzecz innych (np. rezygnacja z ryzykownych zachowań w ruchu, zapinanie pasów).	Zazwyczaj płytki – zmiana w obrębie stosowanego repertuaru zachowań (np. zakup nowego samochodu).
Charakter przekazu	Często nieprzyjemny, awersyjny – reklamy mówią o rzeczach, o których ludzie nie chcą myśleć, które wypierają i do których sami przed sobą nie chcą się przyznać.	Zazwyczaj przyjemny, gratyfikujący – reklamy komercyjne mówią o stanach przyjemnych i obiecują przyjemne uczucia.
Rodzaj korzyści	Odroczona i często trudna do wyobrażenia perspektywa – „Będziesz prowadził pojazd trzeźwy, nie będziesz uczestniczył w wypadku drogowym”.	Bliska perspektywa korzyści obiecanych w reklamie – „kupisz samochód, poczujesz się wolny”.
Intencje przypisywane nadawcy	Chęć pomocy innym – w konsekwencji wysoka wiarygodność nadawcy i zaufanie.	Chęć zysku i próba oszukania – w konsekwencji niska wiarygodność nadawcy i brak zaufania.

¹⁹ W Polsce w 2010 roku wdrożony został system rekomendacji programów profilaktyki i promocji zdrowia psychicznego. Jego celem jest podniesienie jakości programów, ich szersze upowszechnienie oraz popularyzacja wiedzy na temat skutecznych strategii działania i metod konstruowania programów. System rekomendacji jest wdrażany przez Krajowe Biuro Przeciwdziałania Narkomanii, Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Ośrodek Rozwoju Edukacji oraz Instytut Psychiatrii i Neurologii. W zał. 2 zamieszczono wykaz programów dotyczących alkoholu i rekomendowanych przez Zespół, a także programy polecane przez Ośrodek Rozwoju Edukacji

²⁰

http://www.kampaniespoleczne.pl/wiedza_definicje,2453,reklama_spoleczna_definicja_dominiki_maison_i_norberta_maliszewskiego

Budżet	Mniejsze budżety – często wręcz brak środków finansowych na badania i profesjonalną reklamę.	Większy budżet – na badania, kreację i realizację kampanii reklamowej.
--------	--	--

* Autorka korzystała z opracowania: Maison D., Maliszewski N.(2002): *Co to jest reklama społeczna*. W: Maison D., Wasilewski P. (2002): *Propaganda dobrych serc, czyli rzecz o reklamie społecznej*, Agencja Wasilewski, Kraków

Głównym celem kampanii społecznych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zmiana postaw i zachowań użytkowników dróg, w taki sposób, aby sprzyjało to poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjmuje się, że osiągnięcie tego celu powinno z kolei doprowadzić do redukcji liczby i ciężkości wypadków drogowych. Cel główny kampanii można osiągnąć m.in. poprzez:

- przekazanie informacji użytkownikom dróg o nowych lub zmienionych przepisach prawa, o nowych programach prewencyjnych oraz o nowych rozwiązaniach redukujących zagrożenia w ruchu drogowym (np. o kamerach prędkości, nowych rozwiązaniach technicznych w pojazdach czy o zwiększonej liczbie kontroli stanu trzeźwości),
- uzupełnienie wiedzy użytkowników dróg i/lub zwiększenie ich świadomości na temat zagrożeń występujących w ruchu drogowym i metod radzenia sobie z nimi,
- dostarczenie informacji o czynnikach, które mogą w negatywny sposób wpływać na zachowanie człowieka w ruchu drogowym i zwiększać prawdopodobieństwo wypadku drogowego,
- motywowanie do redukcji liczby zachowań ryzykownych lub do świadomego stosowania się do zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Kampanie społeczne wykorzystywane są także do promocji instytucji i organizacji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego i podejmowanych przez nich działań. Realizacji kampanii społecznych często towarzyszą inne działania np. intensyfikacja kontroli policyjnych, zmiany w przepisach prawa, edukacji, sposobach angażowania społeczeństwa w działania prewencyjne, czy w systemach kar i nagród (Delhomme P. i in.; 2009).

Nawet pobieżna analiza różnic między kampaniami społecznymi i komercyjnymi wskazuje, że przez kampaniami społecznymi stawiane są trudniejsze wyzwania, oczekuje się bowiem, że ich realizacja doprowadzi do zmiany dotychczasowych postaw i zachowań. Tymczasem ludzie niechętnie reagują na sugestie zmiany, zwłaszcza wtedy, gdy nie widzą osobistych korzyści dla siebie lub kojarzą zmianę z ograniczeniem. Dlatego raczej poszukują pretekstu, aby odrzucić kierowany do nich komunikat. Kierowca, który wielokrotnie kierował pojazdem po spożyciu alkoholu bez wypadku czy kontroli policyjnej nie widzi powodu, aby zmieniać swoje przyzwyczajenia w kierunku sugerowanym przez kampanię. Dla osób przygotowujących kampanię oznacza to wymóg bardzo szczegółowego przygotowania projektu kampanii oraz umiejętnego jej wdrożenia, w taki sposób, aby osiągnąć zakładany efekt. Badania (IPSOS, 2008) wskazują np., że aby przekaz kampanii został właściwie odebrany, sama kampania musi być unikalna, wiarygodna i dopasowana do oczekiwań odbiorcy. Istnieje wiele publikacji ułatwiających planowanie i wdrożenie kampanii społecznych. Do niewątpliwie najobszerniejszych należą raporty przygotowane w ramach unijnego programu CAST²¹ (Delhomme P. i in.; 2009), w ramach którego przeanalizowano i oceniono najciekawsze kampanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Bazując na

²¹ Wszystkie opracowania dostępne są na stronie internetowej: <http://www.cast-eu.org/>

tych ustaleniach, dla potrzeb tego raportu wykorzystano najprostszą klasyfikację i podzielono proces planowania kampanii na trzy główne części:

1. **Identyfikacja problemu.** Każda kampania powinna bazować na zebranych wcześniej informacjach. Zaleca się wykorzystanie m.in. danych o wypadkach drogowych i ich ofiarach z ostatnich 3-4 lat (informacje te pozwolą np. ustalić najbardziej zagrożone grupy użytkowników dróg), o wyników badań zachowań rejestrowanych w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, o opiniach, deklarowanych zachowaniach i wiedzy potencjalnych adresatów kampanii (wyniki analiz ilościowych i jakościowych). Przy planowaniu kampanii konieczne jest także przeanalizowanie kontekstu organizacyjnego i społeczno-ekonomicznego, w którym występuje problem (np. prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu, będzie wskazówką, czy kampanię można lub należy połączyć z innymi działaniami lub programami prewencyjnymi). Pomocne jest także zapoznanie się z doświadczeniami zebranymi przy wcześniej realizowanych kampaniach.
2. **Planowanie kampanii.** W trakcie tego etapu należy jednoznacznie określić, co jest głównym celem kampanii, jaka jest grupa docelowa, jakie są opinie, zachowania i motywacje grupy docelowej, jaki będzie główny przekaz kampanii jej charakter, jakie media zostaną wykorzystane, kiedy kampania zostanie wdrożona i ile będzie trwała (aby osiągnąć istotną i trwałą zmianę zachowań należy wielokrotnie powtarzać komunikaty oraz egzekwować zmianę), kto ją będzie przygotowywał i realizował, jakie instytucje i organizacje wezmą w niej udział (budowanie koalicji wokół kampanii), jaki będzie jej budżet, wreszcie czy kampanii towarzyszyć będą inne działania (np. wzmożona działalność policji, czy zmiany w prawie). Wszystkie wybrane rozwiązania powinny być sprawdzone w badaniu pilotażowym, przed uruchomieniem właściwej kampanii.
3. **Monitoring i ocena efektów.** Dobór metody oceny efektów zależy od celu kampanii. Kampania jest skuteczna, gdy realizuje cele założone przez jej organizatorów. Rozróżniamy trzy ogólne cele strategiczne kampanii społecznych: zmianę wiedzy (najłatwiejsza do osiągnięcia i do zbadania), zmianę postaw (jej pomiar wymaga bardziej czasochłonnych metod badania) oraz zmianę zachowania (najtrudniejsza do osiągnięcia, wymaga długookresowych działań i obserwacji). We wszystkich przypadkach potrzebne są badania realizowane przed i po wdrożeniu kampanii, pozwalające na ocenę, które aspekty kampanii funkcjonują, a które można udoskonalić lub pominąć.

Poniżej przedstawiono wykaz potencjalnych miar skuteczności kampanii przygotowany przez Kim Smith (2007) dla Banku Światowego:

- akceptacja hasła/kreacji kampanii,
- społeczna opinia o skuteczności kampanii,
- opinia specjalistów o skuteczności kampanii,
- liczba oraz kategoria użytkowników dróg, do których dotarł przekaz,
- liczba osób, które zapamiętały hasło kampanii,
- zmiany w wiedzy o problemie,
- zmiany w postawach,
- zmiany w deklarowanych zachowaniach,
- zmiany w obserwowanych zachowaniach,
- zmiany we wskaźniku wykroczeń,
- zmiany we wskaźniku wypadków drogowych.

Im niżej w tym zestawieniu umieszczona jest miara, tym metoda jest bardziej wiarygodna i z większym prawdopodobieństwem może być wiązana z wypadkami drogowym, choć należy podkreślić, że zmiany wskaźników liczby wykroczeń i zdarzeń drogowych zawsze będą

podlegały wpływowi czynników niezależnych od organizatorów kampanii. Warto też zwrócić uwagę, że miary wymienione w środkowej części zestawienia wymagają przeprowadzenie odpowiedniego badania „przed” i „po”. Oznacza to, że aby dokonać tych pomiarów, należy zaplanować czas zarówno przed wdrożeniem kampanii, jak i po jej zakończeniu.

Kampanie społeczne uważane są za ważny element każdego programu ukierunkowanego na redukcję liczby osób prowadzących po spożyciu alkoholu, choć większość z nich nigdy nie została poprawnie oceniona. Tam, gdzie kontrolowano wszystkie istotne dla oceny aspekty kampanii, udało się wykazać, że ich wdrożenie doprowadziło do spadku liczby wypadków drogowych łączonych z alkoholem od 6 do 14% (Elder R.W. i in.; 2004). Tego typu badania są jednak raczej wyjątkiem niż prawidłowością. W opracowaniu spróbowano zebrać i przeanalizować kampanie społeczne dotyczące alkoholu w ruchu drogowym zrealizowane w Polsce w latach 2000-2014. Ich wykaz zamieszczono w zał. 3²².

Próba podsumowania doświadczeń związanych z realizacją kampanii społecznych dotyczących alkoholu w ruchu drogowym jest ogromnym wyzwaniem. Niewątpliwie imponująca jest zarówno liczba zrealizowanych kampanii, jak i liczba instytucji zaangażowanych w ich wdrażanie, promowanie i wspieranie. Zastrzeżenia budzi bardzo ogólnikowy sposób formułowania celów kampanii, często w sposób, który wyklucza możliwość sprawdzenia jej efektów. Nie do końca jasna jest rola wielu instytucji wspierających, czy patronujących kampaniom. Prawdziwą słabością polskich kampanii jest ich słabe merytoryczne przygotowanie (tylko w kilku przypadkach realizację kampanii poprzedziły badania) oraz brak wiarygodnych sprawozdań sumujących osiągnięte efekty. Mimo tych niedociągnięć wyniki badań opinii społecznej wskazują, że Polacy popierają realizację kampanii i widzą w nich skuteczne narzędzie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju.

W badaniach PBS z 2011 roku 77% badanych uznało, że powinno być więcej kampanii społecznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Wiele osób uważa także, że kampanie społeczne mają pozytywny wpływ na ich własne zachowanie. Potwierdzają to np. wyniki zebrane podczas badań SARTRE 4 (tab.23).

Tab. 23. Opinie na temat wpływu kampanii społecznych na własne zachowanie w ruchu drogowym według różnych grup użytkowników dróg (Źródło: Badania SARTRE 4; 2010)

Pyt. Czy tego typu kampanie mają wpływ na Pana(i) zachowanie w ruchu drogowym ?

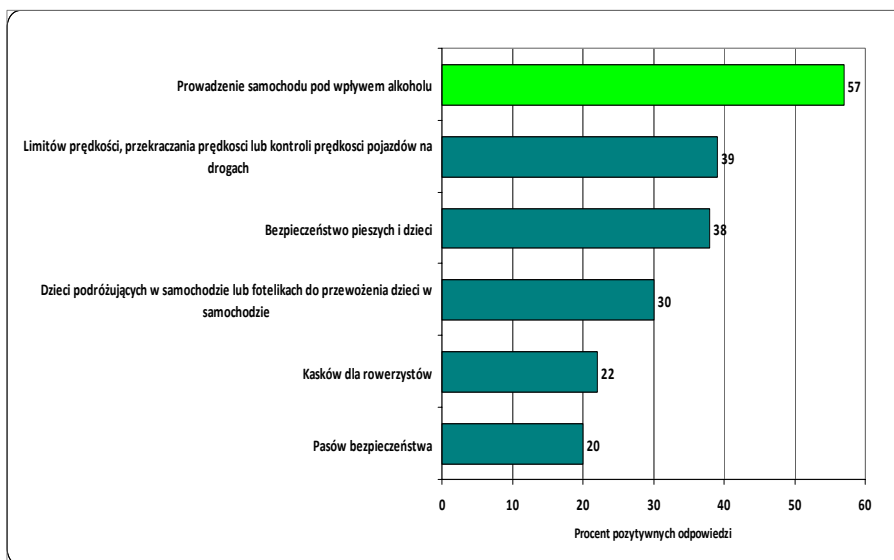
	Razem	W tym:	
		Zdecydowanie TAK	Raczej TAK
Kierowcy samochodów osobowych	68,2%	20,4%	47,8%
Motocykliści	67,9%	17,2%	51,4%
Niechronieni użytkownicy dróg	65,9%	20,7%	45,2%

Ponad 65% badanych użytkowników dróg uważa, że kampanie społeczne mają wpływ na ich zachowanie, ale jak wynika z zamieszczonych wyników, te opinie nie są zdecydowane.

²² Wiele wskazuje na to, że prezentowane zestawienie jest niepełne, w Polsce bowiem, poza zbiorem prywatnego portalu Kampanie Społeczne, brakuje miejsca, w którym przechowywane byłyby wszystkie informacje o zrealizowanych kampaniach. Także organizatorzy kampanii społecznych na swych stronach internetowych lub w sprawozdaniach zamieszczają niepełne albo wręcz nieaktualne informacje.

Kampanie społeczne promujące trzeźwość w ruchu drogowym ze względu na ich liczbę i różnorodność są pamiętane przez użytkowników dróg. We wspomnianych wcześniej badaniach PBS (2011) zapytano, z jakimi kampaniami osoby badane zetknęły się w mienionym roku. Jak wynika z zebranych odpowiedzi, zapamiętywane były przede wszystkim kampanie na temat prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu. Na rys. 9 zamieszczono pozostałe wyniki.

Rys. 9. Styczeńność z kampaniami społecznymi w ostatnim roku (PBS; 2011)



Analizując wyniki można powiedzieć, że wieloletni wysiłek wielu instytucji i organizacji zakończył się sukcesem. Kampanie są pamiętane, a walka z pijanymi kierowcami uznawana jest za ważny problem społeczny. Wyniki zebrane w badaniach SARTRE 4 wskazują, że przy formułowaniu takich opinii konieczna jest jednak ostrożność. W badaniach osobom badanym przedstawiono 10 billboardów wykorzystywanych podczas kampanii związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Większość z nich realizowana była w roku poprzedzającym badanie; dwie dotyczyły problemu alkoholu w ruchu drogowym. Zadaniem osoby badanej było wskazanie tych kampanii, z którymi miała ona styczność. Wyniki zamieszczono na kolejnym rysunku. Pod każdym z plakatów, dedykowanych poszczególnym kampaniom, umieszczono procent pozytywnych odpowiedzi.

Przedstawione wyniki wskazują, że z zapamiętywaniem konkretnych kampanii społecznych wcale nie jest dobrze. Niewielu użytkowników dróg potrafi przypomnieć sobie konkretne hasło kampanii i jej plakat. Przyczyn tej sytuacji może być wiele (np. niska skuteczność billboardów jako nośnika haseł kampanii), problem ma jednak prawdopodobnie głębsze uwarunkowania. Wydaje się, że na podstawie wyników tych dwóch badań można zaryzykować hipotezę, że dotychczas realizowane kampanie społeczne doprowadziły do ukształtowania się w świadomości Polaków przekonania, że nietrzeźwi użytkownicy dróg to ważny problem społeczny, alkohol jest najważniejszą przyczyną wypadków drogowych i że cały czas należy pracować na wdrażaniem nowych, surowych rozwiązań prewencyjnych.

Rys. 10. Styczność z wybranymi kampaniami społecznymi (Źródło: SARTRE 4; 2010)

Pyt. Pokażę za chwilę Panu(i) przykłady ostatnio prowadzonych w Polsce kampanii poświęconych bezpieczeństwu drogowemu. Proszę powiedzieć, czy którąś z nich zetknął/zetknęła się Pan(i) w ciągu ostatniego roku? Jeżeli tak, to proszę je wskazać.

KAMPANIA				
Prędkość zabija!	Brałeś? Nie jedź!	Zatrzymaj się i żyj! Bezpieczny przejazd	Idzie wiosna. Będą warzywa	Prowadzę trzeźwy. Jest nas więcej.
22,7%	19,1%	16,9%	10,4%	8,5%
Sto lat, sto lat. Piłeś? Nie jedź!	Nie testuj prędkości na rodzinie	Prowadzisz – odłóż telefon.	Klub Pancernika. Klika w fotelikach.	Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa
6,6%	6,0%	3,7%	3,5%	2,6%

Niewątpliwie osiągnięciem mianowanego okresu jest także to, że wśród kierowców pojawiło się silne poparcie dla bezwzględnej trzeźwości za kierownicą samochodu. Zmiany w opiniach na ten temat obrazują wyniki kolejnych badań SARTRE.

Rys. 11. Zmiany w opiniach społecznych na temat alkoholu i prowadzenia pojazdu (Źródło: Badania SARTRE 2, 3 i 4)

Pyt. Ludzie mają różne opinie na temat przepisów określających prawnie dopuszczalny poziom alkoholu we krwi. Które z następujących stwierdzeń najlepiej oddaje Pana(i) opinię na ten temat. Czy uważa Pan(i), że kierowca, który będzie prowadzić samochód powinien....(Procent osób, które wybrały daną odpowiedź)



Pytaniem otwartym pozostaje kwestia, czy kampanie realizowane w Polsce, poza uwrażliwieniem na problem, są w stanie doprowadzić do zmiany konkretnych postaw i zachowań. Niektóre wyniki badań efektywności kampanii „Piłeś? Nie jedź!” zrealizowanej w

2008 roku w Olsztynie wskazują, że może być to problematyczne (IPSOS; 2008a). Okazało się, że **w miesiąc** po zakończeniu kampanii w Olsztynie jedynie 33% badanych osób pamięta kampanię, a 57% przypomniało sobie o niej po pokazaniu materiałów wykorzystywanych w trakcie jej realizacji. Jedynie 16% badanych osób potrafiło podać szczegóły kampanii, analiza wykazała także, że nie ma większych różnic w postawach i w deklarowanych zachowaniach między osobami, które rozpoznały kampanię i osobami, której jej nie widziały.

Ostrożność w formułowaniu opinii o potencjalnej skuteczności dotychczasowych kampanii społecznych nakazują także wyniki badań jakościowych²³ (IPSOS; 2008). Okazuje się, że cały czas w Polsce istnieje duża łatwość usprawiedliwiania jazdy samochodem po alkoholu i to zarówno wśród kierowców jak i pasażerów. Mimo, że na poziomie deklaracyjnym jazda po alkoholu nie jest akceptowana, to jednak w praktyce jest wiele okoliczności, które takie zachowanie tłumaczą. W pewnych sytuacjach jazda po alkoholu uważana jest w związku z tym za mniejsze, akceptowalne zło, a straty związane z pozostawieniem samochodu za dotkliwsze. Wśród powodów złamania zakazu jazdy po spożyciu alkoholu najczęściej wymienia się:

- przekonanie, że wpływ alkoholu na sprawność kierowcy jest sprawą indywidualną zależną od wielu czynników, a dana osoba zna na tyle dobrze swój organizm, że może określić, kiedy jest w stanie prowadzić, a kiedy nie,
- brak poczucia zagrożenia na drodze (gdy trasa przejazdu jest znana, porusza się po niej niewiele pojazdów, a pojazd prowadzony jest zgodnie z przepisami),
- konieczność dotrzymania wcześniejszych zobowiązań (odwiezienie kogoś do domu, plany dotyczące rodziny lub pracy w następnym dniu, a w przypadku młodych ludzi – powrót do domu w terminie uzgodnionym z rodzicami),
- chęć kreowania pozytywnego wizerunku własnej osoby w grupie (podtrzymanie „dobrego” nastroju, nieodstawanie od reszty).

Podczas jazdy po spożyciu alkoholu kierowcy nie dopuszczają do siebie myśli, że im samym lub ich pasażerom może się coś stać. Są silnie skoncentrowani na drodze i celu podróży, a jedyne ich obawy dotyczą możliwości zatrzymania przez policję. Podobne refleksje towarzyszą zresztą także pasażerom pojazdów prowadzonych przez nietrzeźwych kierowców. Wiele wskazuje na to, że otoczenie ma znikomy wpływ na zachowanie kierowcy, który decyduje się na jazdę po spożyciu alkoholu, przede wszystkim dlatego, że pasażerowie także nie identyfikują się z ideą całkowitej trzeźwości za kierownicą pojazdu (uważają, że niewielkie ilości alkoholu nie zaburzają sprawności kierowcy), często sami są pijani, a ich interwencje podejmowane są za późno - już po wypiciu większej ilości alkoholu przez kierowcę, kiedy można się spodziewać silnego oporu, awantur i agresywnych zachowań ze strony powstrzymanej osoby.

Analiza wielu wyników badań opinii społecznej wykazała, że na poziomie deklaracyjnym Polacy są świadomi zagrożeń związanych z prowadzeniem pojazdu po spożyciu alkoholu i uważają, że kierowców, którzy prowadzą pojazd w takiej sytuacji należałoby surowo karać. Wyniki różnych badań opinii społecznej są w tej kwestii spójne – w Polsce udało się

²³ Badanie przeprowadzono w kwietniu 2008 roku na terenie woj. warmińsko-mazurskiego. Wywiady indywidualne z kierowcami, którym zdarzyło się prowadzić po spożyciu alkoholu w ciągu ostatnich 2 lat, pasażerami, którzy jechali samochodem prowadzonym przez nietrzeźwego kierowcę oraz ze sprzedawcami alkoholu.

ukształtować klimat braku przyzwolenia społecznego²⁴ dla jazdy pojazdem w stanie nietrzeźwym. Nie zawsze jednak te deklaracje znajdują swoje odbicie w rzeczywistych zachowaniach. Dalszy postęp w redukowaniu liczby pijanych użytkowników dróg przy wykorzystaniu możliwości kampanii społecznych wymagać będzie zdefiniowania nowych celów (zamiast uwrażliwiania - motywowanie do zmian konkretnych postaw i zachowań) i nowego określenia zasad prowadzenia działań z zakresu komunikacji społecznej. Jednym z ważnych warunków poprawy skuteczności kampanii społecznych jest uruchomienie w Polsce okresowych badań opinii i zachowań użytkowników dróg umożliwiających z jednej strony ujawnienie nowych problemów do rozwiązania, a z drugiej - monitorowania zmian zachodzących w społeczeństwie. Wyniki tych badań powinny być powszechnie dostępne i traktowane jako ważny punkt odniesienia przy ocenie skuteczności realizacji różnych przedsięwzięć. Wydaje się także zasadnym postulowanie stworzenia w Polsce bazy zrealizowanych kampanii społecznych, w której gromadzone będą podstawowe informacje na temat procesu planowania i wdrażania kampanii oraz wyniki ich skuteczności. Stworzenie takiej bazy (np. w Polskim Obserwatorium BRD) umożliwiłoby wymianę doświadczeń, wybór najlepszych i najciekawszych rozwiązań, a w przyszłości prowadzenie szkoleń i opracowanie polskich wytycznych realizacji skutecznych kampanii społecznych.

4. Szkolenie kierowców

Podstawowym zadaniem szkolenia kandydatów na kierowców jest takie przygotowanie osób ubiegających o prawo jazdy do sprawnego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Stąd też w programach szkolenia kierowców wiele uwagi poświęca się nie tylko nabyciu umiejętności kierowania pojazdem, ale także przekazaniu wiedzy i kształtowaniu postaw gwarantujących, że zdobyte umiejętności wykorzystywane będą w sposób niezagrażający innym użytkownikom drogi. Zgodnie z rozporządzeniami Ministra Transportu w programach szkolenia osób ubiegających o prawo jazdy oraz w programach szkolenia instruktorów, wykładowców i egzaminatorów powinny być zawarte treści dotyczące alkoholu. W tab. 23. przedstawiono bliższe informacje na ten temat.

Tab. 23. Treści dotyczące alkoholu w programach szkolenia różnych grup.

Grupa zawodowa	Wymagania
Egzaminatorzy ²⁵	Kurs kwalifikacyjny dla egzaminatorów w zakresie przedmiotu <i>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i> obejmuje m.in. problematykę związaną ze szkodliwością nadużywania alkoholu oraz środków działających podobnie do alkoholu. Obowiązkowe warsztaty doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów przewidują

²⁴ Przyzwolenie społeczne definiowane jest w pracy jako zjawisko braku zdecydowanego potępienia przez ogół społeczeństwa danego czynu zabronionego. Najczęściej łączone jest to z przekonaniem, że realizacja danego czynu zabronionego nie jest szkodliwa społecznie i nikomu nie przynosi krzywdy, oraz że przepis penalizujący ten czyn jest zbędnym utrudnieniem i przeszkodą dla ludności, a nawet ograniczeniem swobód obywatelskich. Przyzwolenie społeczne dotyczy większości wykroczeń oraz drobnych przestępstw, a organy ścigania rzadko dążą do ukarania osób popełniających takie czyny. W przypadku jazdy po spożyciu alkoholu takie zjawisko nie występuje.

²⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych w sprawach.

	m.in. utrwalenie i uzupełnienie wiedzy w wyżej wymienionym zakresie.
Instruktorzy i wykładowcy²⁶	Szkolenie instruktorów i wykładowców w zakresie przedmiotu <i>Psychologia</i> obejmuje m.in. wybrane zagadnienia z psychologii ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na funkcje percepcyjne, podejmowane decyzje, czas reakcji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem.
Osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami	W programach szkoleń dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie wszystkich kategorii praw jazdy istnieje obowiązek zrealizowania zajęć omawiających wpływ alkoholu i innego środka działającego podobnie do alkoholu na obniżenie sprawności kierowcy. Są to zajęcia teoretyczne o charakterze pogadanki lub wykładu ilustrowanego planszami, prezentacjami multimedialnymi.

W Polsce nie zbiera się informacji na temat treści zajęć, jakie realizowane są podczas szkolenia, nie wiadomo więc, czy w ogóle zajęcia o alkoholu są realizowane, w jaki sposób, a także jakie informacje przekazywane w podczas zajęć. Brakuje też badań analizujących wpływ programów szkolenia na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Skuteczność szkolenia kierowców w Polsce oceniana jest jedynie na podstawie tzw. zdawalności, czyli proporcji osób, które pozytywnie zdały egzamin do ogólnej liczby osób, które przystąpiły do egzaminu.

Problem alkoholu pojawia się także w niewielkim zakresie w procedurach dopuszczania osób do szkolenia kandydatów na kierowców. Zgodnie z Ustawą o kierujących pojazdami (art. 12 ust.1), prawo jazdy nie może być wydane osobie, u której w wyniku badania lekarskiego stwierdzono aktywną formę uzależnienia od alkoholu. Warunek ten dotyczy wszystkich kandydatów, niezależnie od kategorii prawa jazdy, o którą się ubiegają. Warto dodać w tym miejscu, że w badaniach epidemiologicznych zrealizowanych w Polsce na przełomie 2010 i 2011 r. wykazano, że 11,9% dorosłych mieszkańców naszego kraju (ponad 3 mln) nadużywa alkoholu, w tym 2,4% (ponad 600.000 osób) spełnia kryteria uzależnienia od alkoholu (Moskalewicz J. i in.; 2012). Można więc założyć, że część z nich ubiegać się będzie albo o wydanie albo o przedłużenie ważności prawa jazdy.

Szczegółowe warunki prowadzenia badań lekarskich w zakresie objawów wskazujących na uzależnienie od alkoholu lub jego nadużywanie określa załącznik 4 do Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców²⁷. W rozporządzeniu nie przewidziano żadnych specyficznych metod oceny formy uzależnienia, a problem alkoholu pojawia się jedynie podczas wypełniania przez badanego pisemnej ankiety o stanie zdrowia. W ankiecie umieszczono dwa pytania dotyczące bezpośrednio alkoholu:

- *Czy kiedykolwiek potrzebował/a Pan/Pani pomocy lub wsparcia z powodu nadużycia alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu? (pyt.8)*
- *Jak często pije Pan/Pani alkohol (piwo, wino, wódka i inne alkohole)? (Nigdy albo rzadziej niż raz w miesiącu / Raz w miesiącu / Dwa do czterech razy w miesiącu / Dwa do trzech razy w tygodniu / Cztery i więcej razy w tygodniu) (pyt.10)*

²⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dziennik Ustaw RP Warszawa, dnia 13 lipca 2012 r. Poz. 1019).

²⁷ Dz. U. nr 0 poz. 949 z 2014 r.

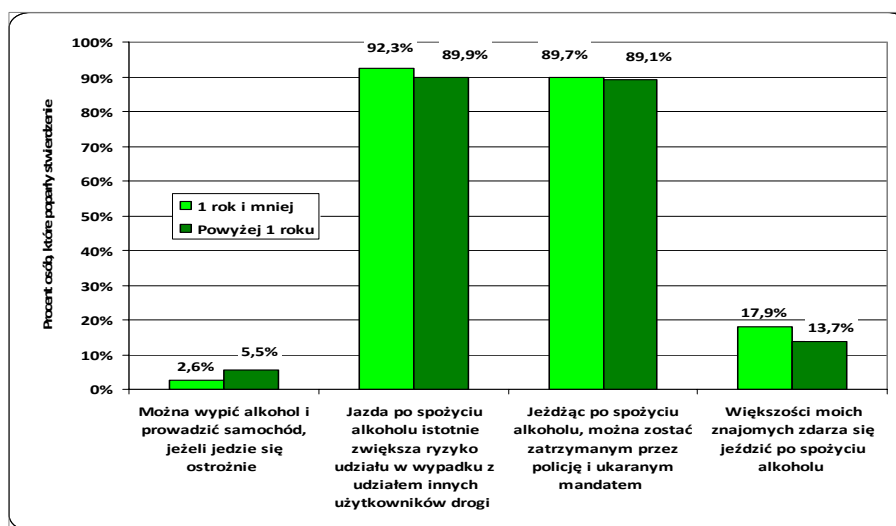
Jest kwestią dyskusyjną, czy na podstawie tak sformułowanych pytań można określić aktywną formę uzależnienia od alkoholu i czy kandydaci na kierowców, mimo istnienia odpowiedzialności karnej, podawać będą informacje, które mogą utrudnić im zdobycie prawa jazdy. Niewątpliwie, bardzo poważną wadą tego rozwiązania jest brak danych na temat efektów pracy lekarzy. Nie wiadomo więc, ile osób z aktywną formą uzależnienia od alkoholu wyeliminowali z ruchu drogowego lekarze, ani też, czy w dłuższym okresie czasu ta liczba podlegała zmianom. O zagadnienia związane z alkoholem pytani są także kandydaci na kierowców podczas egzaminu na prawo jazdy. Dostęp do bazy pytań jest utrudniony, wiele jednak wskazuje, że dotyczą one m.in. wpływu alkoholu na zmianę pola widzenia kierowcy, obowiązujących zakazów w tym zakresie, prawnie dozwolonego stężenia alkoholu we krwi, zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu itd.

Wyniki badań SARTRE 4 wskazują, że bezpośrednio po uzyskaniu prawa jazdy (staż jeden rok i krócej) opinie na temat alkoholu niewiele się różnią od tych, które wyrażają osoby o dłuższym stażu (rys. 12).

Wyniki te mogą wskazywać, że wpływ procesu szkolenia na uwrażliwienie nowych kierowców na problem jazdy po spożyciu alkoholu jest niewielki, ale także, że możliwości, jakie oferuje obowiązek ukończenia szkolenia, są wykorzystywane w bardzo niewielkim stopniu. Opinie te należy jednak traktować z ostrożnością. Dla pełnego obrazu należałoby sprawdzić, jakie opinie wyrażały osoby przed rozpoczęciem procesu szkolenia.

Rys. 12. Opinie na temat alkoholu w grupie kierowców samochodów osobowych o stażu równym lub krótszym niż jeden rok i o stażu dłuższym niż 1 rok (Źródło: Badania SARTRE 4)

Pyt. Odczytam teraz Panu(i) kilka stwierdzeń dotyczących spożywania alkoholu i poruszania się samochodem.. Proszę powiedzieć, na ile zgadza się Pan(i) z każdym z nich:



5. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów prawa

Wyniki wielu badań naukowych wskazują, że działania prowadzone przez policję ukierunkowane na ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców w ruchu drogowym, są skuteczne i prowadzą do redukcji liczby wypadków drogowych i ich konsekwencji. Zadaniem

policji jest eliminowanie z ruchu drogowego tych kierowców, którzy, mimo ostrzeżeń, zdecydowali się na jazdę w stanie nietrzeźwym. Ta część pracy policji określana jest mianem odstraszenia specyficznego, policja podejmuje działania tylko wobec tych, którzy złamali istniejące przepisy. Ale dobrze nagłośnione i mało przewidywalne kontrole stanu trzeźwości mają także aspekt edukacyjny i służą głównie wywołaniu efektu ogólnego odstraszenia w populacji kierowców. Jeżeli kierowca wierzy, że decydując się na jazdę po spożyciu alkoholu z wysokim prawdopodobieństwem zostanie zatrzymany, osądzony i ukarany, może powstrzymać się od takich zachowań.

Zgodnie z art. 129 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, kontrole stanu trzeźwości w Polsce prowadzi policja. W przypadku osób kierujących pojazdami Sił Zbrojnych uprawnienia Policji przysługują Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowym organom porządkowym²⁸. Badania poziomu zawartości alkoholu w organizmie mogą ponadto przeprowadzać od października 2010 roku inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusze Straży Granicznej oraz funkcjonariusze organów celnych²⁹. Z uwagi na ograniczony czas, w opracowaniu przedstawiono jedynie efekty pracy policji. W tab. 24. zamieszczono najważniejsze informacje na ten temat.

Tab. 24. Wyniki policyjnych kontroli stanu trzeźwości użytkowników dróg w latach 2001-2013 (Źródło: KGP)

Rok	Liczba kontroli	Ogółem ujawnieni	% pozytywnych kontroli	W tym: kierowcy pojazdów mechanicznych			
				Razem *	% ogółu ujawnionych osób	02,-05 g/l	> 0,5 g/l
2001		145 431		84 942	58,4%	16 270	68 672
2002		159 025		91 785	57,7%	13 422	78 363
2003		167 318		88 511	52,9%	13 210	75 301
2004		173 539		91 720	52,9%	13 419	78 301
2005		192 210		98 267	51,1%	15 318	82 949
2006		201 192		84 942	49,0%	16 495	82 183
2007		159 346		91 785	56,0%	15 771	73 500
2008	1 775 186	168 612	9,5%	96 984	57,5%	16 869	80 115
2009	2 305 582	173 324	7,5%	102 667	59,2%	19 143	83 524
2010	3 351 776	165 885	5,0%	99 613	60,0%	20 431	79 182
2011	5 679 959	183 488	3,2%	110 023	60,0%	25 084	84 939
2012	7 383 915	171 020	2,3%	102 551	60,5%	25 546	78 005
2013	8 917 980	163 777	1,8%	99 551	60,8%	24 188	75 363

* razem zatrzymani z art. 87 § 1 i 178a §1.

Przedstawione dane wskazują, że w ostatnich latach bardzo szybko rośnie liczba kontroli stanu trzeźwości użytkowników dróg. W roku 2010 liczba kontroli na 1000 mieszkańców wynosiła 87, w 2013 roku było ich już 231. Zastanawiające jest natomiast to, że zwiększony wysiłek policji nie doprowadził do ujawnienia większej liczby nietrzeźwych kierujących. Niepokojące są także dane dotyczące ujawnianych stężeń alkoholu. W ostatnich latach ponad 70% wszystkich ujawnionych przypadków stanowili kierowcy ze stężeniem alkoholu we krwi przekraczającym 0,5‰. Tymczasem w badaniach DRUID podczas losowych kontroli stanu

²⁸ art. 129 ust. 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym

²⁹ Odpowiednio: art. 129a ust. 2, art. 129 ust. 4a ustawy Prawo o Ruchu drogowym

trzeźwości blisko 80% ujawnianych kierowców miało stężenie alkoholu we krwi równe lub niższe od 0,5‰.

Wyraźny wzrost kontroli stanu trzeźwości znalazł swoje odbicie w badaniach opinii społecznej. Na rys. 13. zamieszczono opinie kierowców na temat kontroli stanu trzeźwości zbierane w 2002 i 2010 roku.

Rys. 13. Opinie kierowców na temat udziału w kontrolach stanu trzeźwości w ostatnich trzech latach poprzedzających badanie (Źródło: Badania SARTRE 3 i 4; 2002, 2010)



Informacje zawarte w kolejnej tabeli wskazują, że policyjne kontrole stanu trzeźwości dotyczą przede wszystkim kierowców pojazdów silnikowych oraz że bardzo wyraźnie wzrósł także procent kierowców, którzy w ciągu ostatnich trzech lat kontrolowani byli więcej niż 1 raz (tab. 24). Charakterystyczne jest to, że mimo wzrostu liczby kontroli, niewiele zmieniła się liczba ukaranych kierowców. Wyniki te są spójne z danymi dotyczącymi kontroli policyjnych.

Tab. 24. Kontrole stanu trzeźwości w okresie 3 lat poprzedzających badanie (Badania SARTRE 3 i 4; 2002, 2010)

Pyt. Ile razy w ciągu ostatnich 3 lat policja sprawdzała Panu(i) stan trzeźwości?

	Badania SARTRE 3 (2002)			Badania SARTRE 4 (2010)		
	Nigdy	Tylko raz	Więcej niż raz	Nigdy	Tylko raz	Więcej niż raz
Kierowcy samochodów osobowych	78,3%	12,1%	9,4%	57,5%	20,3%	22,1%
Motocykliści				60,2%	25,9%	13,9%
Niechronieni użytkownicy				86,7%	5,9%	7,4%

Efektom pracy policji jest także zmiana w sposobie szacowania przez kierowców prawdopodobieństwa kontroli stanu trzeźwości. W 2002 roku blisko 70% badanych

kierowców było przekonanych, że podczas jazdy samochodem nie zostaną zatrzymani do kontroli policyjnej, w 2010 roku procent ten spadł do 45%.

Tab. 25. Ocena prawdopodobieństwa kontroli stanu trzeźwości w grupie kierowców samochodów osobowych i motocyklistów (Źródło: Badania SARTRE 3 i 4; 2002, 2010)

Pyt. Jak często, podczas jazdy samochodem, policja sprawdza Pana(i) stan trzeźwości?

	Zawsze	Bardzo często	Często	Czasem	Rzadko	Nigdy
Kierowcy samochodów osobowych (2002)	0,2%	0,1%	2,0%	7,0%	22,3%	68,5%
Kierowcy samochodów osobowych (2010)	2,6%	1,6%	8,2%	17,5%	24,4%	45, 5%
Motocykliści (2010)	1,3%	1,5%	9,0%	19,4%	28,6%	39,8%

Na zakończenie kilka słów poświęcić należy porównaniu wyników pracy polskiej policji z tym, co dzieje się w innych krajach. Najbardziej aktualne, dostępne dane pochodzą z 2010 roku i były zbierane w ramach programu PIN (program koordynowany przez European Transport Safety Council). Dane te zamieszczono w poniższej tabelce.

Tab. 26. Liczba kontroli stanu trzeźwości na 1000 mieszkańców danego kraju oraz procent kontrolowanych osób, u których stwierdzono poziom alkoholu przekraczający prawnie dopuszczalny limit w 2010 roku (Źródło: Daoud I.; 2014)

Kraj	Liczba kontroli stanu trzeźwości na 1000 mieszkańców	Procent powyżej dopuszczalnego limitu	Kraj	Liczba kontroli stanu trzeźwości na 1000 mieszkańców	Procent powyżej dopuszczalnego limitu
Finlandia	429	0,9%	Węgry	120	3,6%
Norwegia	367	0,2%	Hiszpania	114	1,8%
Szwecja	287	0,6%	Portugalia	106	3,8%
Cypr	217	5,3%	Estonia	105	0,7%
Słowenia	198	4,7%	Polska	88	4,9%
Francja	173	3,4%	Litwa	40	1,7%
Grecja	161	2,1%	Dania	36	6,7%
Irlandia	126	1,9%	Włochy	27	2,5%
Austria	122	3,7%	Wielka Brytania	14	11,6%

W 2010 roku Polska ze wskaźnikiem 88 kontroli stanu trzeźwości na 1000 mieszkańców znajdowała się na końcu rankingu ETSC, w 2013 roku, przy założeniu, że niewiele zmieniło się w innych krajach, z wskaźnikiem 231 kontroli przesunęłaby się do grupy czterech najlepszych pod tym względem krajów. Zapowiedź Komendy Głównej Policji, że w 2014 roku planowany jest dalszy wzrost liczby kontroli stanu trzeźwości uprawdopodobniają twierdzenie, że w kolejnych porównaniach Polska może tę nową lepszą pozycję utrzymać.

Podsumowując tę część opracowania raz jeszcze podkreślić należy bardzo wyraźny wzrost aktywności policji w obszarze walki z pijanymi użytkownikami dróg. Dostępne dane z badań opinii społecznej wskazują, że wysiłki policji są zauważane przez społeczeństwo, a kierowcy pojazdów szacują prawdopodobieństwo kontroli stanu trzeźwości jako wyższe niż kilka lat

temu. Niewątpliwie w najbliższych latach należałoby dokonać analiz kosztów i nakładów, nie zawsze bowiem proste zwiększanie liczby kontroli stanu trzeźwości przekładać się będzie na podobny spadek w liczbie ujawnianych nietrzeźwych kierowców.

Do rozwiązania w trybie pilnym pozostaje także spraw stworzenia jednoznacznych przepisów prawa umożliwiających prowadzenie losowych kontroli trzeźwości w Polsce. W szczególności chodzi o modyfikację zapisów art. 129 ust. 2 pkt. 3 ustawy Prawo ruchu drogowego, zgodnie z którym policjant ma prawo zażądać „*poddania się przez kierującego pojazdem lub przez inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu*”. Tego typu przepisy są często przywoływane, gdy kwestionuje się legalność prowadzenia w Polsce np. badań przesiewowych.

6. Administracyjne i karne konsekwencje nieprzestrzegania przepisów prawa

Kierowcy zatrzymani przez policję na prowadzeniu pojazdu po spożyciu alkoholu podlegają sankcjom wynikającym z przepisów administracyjnych i karnych. W kolejnych częściach opracowania omówiono wybrane aspekty obu tych procedur.

6.1 Procedury administracyjne

Zgodnie z Ustawą o kierujących każdy kierowca, który został zatrzymany za jazdę po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości musi być zbadany przez lekarza i psychologa oraz odbyć odpowiedni kurs reedukacyjny³⁰ w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii (Zał. 4). Skierowania na badania lekarskie i badania psychologiczne oraz na kurs reedukacyjny wydaje starosta po otrzymaniu odpowiedniej informacji od administratora centralnej ewidencji kierowców³¹.

Badania lekarskie i psychologiczne kierowców, którzy zostali zatrzymani za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, prowadzone są w Polsce od 2002 roku. Do uchwalenia Ustawy o kierujących pojazdami, na badania lekarskie i psychologiczne kierowani byli kierowcy, których zatrzymano na drodze w stanie nietrzeźwości (powyżej 0,5‰), a po 2011 – także ci, którzy zatrzymani zostali na prowadzeniu pojazdu po użyciu alkoholu (0,2 -0,5‰). Dodatkowo badaniami psychologicznymi objęci są także kierowcy - uczestnicy wypadków drogowych, których następstwem była śmierć lub ciężkie obrażenia innej osoby. Niektóre z tych wypadków mogą być związane z alkoholem. Celem badań lekarskich i psychologicznych jest ustalenie istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do kierowania pojazdami. Wskazuje to, że badania lekarskie i psychologiczne traktowane są raczej jako element procedury odzyskiwania zatrzymanego prawa jazdy, niż elementem procesu reedukacyjnego.

³⁰ Przepis wchodzi w życie 4 stycznia 2016 roku. Przesunięcie terminu związane jest z przebudową systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

³¹ Do dnia 3 stycznia 2016 r. skierowanie na badanie lekarskie i badanie psychologiczne w przypadku kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, następuje na podstawie odpisu wyroku przesłanego przez sąd w trybie art. 182 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy (Dz. U. Nr 90, poz. 557, z późn. zm.).

Administracyjny sposób postępowania z kierowcami, którzy prowadzili pojazd po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, jest praktycznie niekontrolowany. Nie wiadomo, ilu kierowców skierowano na badania lekarskie i psychologiczne, jakie były orzeczenia oraz jakie były skutki tych badań. Sytuacji nie poprawia też rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 stycznia 2013 r. w sprawie sprawozdania z realizacji na terenie województwa zadań określonych ustawą o kierujących pojazdami³². Na podstawie danych zbieranych ze starostw trudno będzie określić, w ilu przypadkach zatrzymanie prawa jazdy, skierowanie na badania lekarskie, na badanie psychologiczne, czy kurs reedukacyjny związane było z faktem prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu. Być może sprawa ulegnie unormowaniu po pełnym wdrożeniu Centralnej Ewidencji Kierowców i Pojazdów.

Ostatnie z proponowanych rozwiązań - kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, na który mają być kierowani kierowcy, którzy kierowali pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, nie został jeszcze wdrożony. Wiele jednak wskazuje, że będzie to kolejne „pozorne” rozwiązanie. Po pierwsze w ogóle nie określono jaki jest cel tego kursu. Z zapisów ustawy wynika, że chodzi jedynie o to, aby ukarany kierowca zgłosił się w oznaczonym terminie na kurs, wniósł odpowiednią opłatę, spędził na nim dwa dni, dostarczył w określonym terminie do starosty zaświadczenie o ukończeniu kursu i uiścił opłatę ewidencyjną. Trudno zakładać, że ta procedura będzie miała wpływ na głębsze zmiany w postawach i zachowaniach kierowcy. Wygląda więc na to, że ponownie powielono błędy popełnione przy wdrożeniu tzw. „kursów dla punktowców”.

6.2. Procedury karne

W polskim prawie rozróżnia się dwa poziomy stężenia alkoholu we krwi, od który zależy odpowiedzialność sprawcy (Art. 46 ust. 7 Ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi:

- **stan po użyciu alkoholu** zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0, 2 promila do 0, 5 promila alkoholu albo obecności w wydychanym powietrzu od 0, 1 mg do 0, 25 mg alkoholu w 1 dm³,
- **stan nietrzeźwości** zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi powyżej 0, 5 promila alkoholu albo obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0, 25 mg alkoholu w 1 dm³.

Od 2000 roku stan nietrzeźwości kierowców traktowany jest jako przestępstwo i zagrożony jest sankcjami określonymi w kodeksie karnym. W tab. 27. przedstawiono najważniejsze kary za jazdę w stanie po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości.

³² Dz. U. z 2013 poz. 81 z 2013 r.

Tab. 27. Zestawienie kar i środków karnych możliwych do zastosowania przez sąd w przypadkach wykroczeń drogowych popełnionych przez kierowców prowadzących pojazdy po użyciu alkoholu w trybie art. 87 k.w. (stężenie alkoholu we krwi 0,2 – 0,5‰).

	Wykroczenie drogowe popełnione przez osobę kierującą pojazdem mechanicznym po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 k.w.)	Wykroczenie drogowe popełnione przez osobę kierującą innym pojazdem po użyciu alkoholu (art. 87 § 2 k.w.)
KARY		
Grzywna (art. 24 k.w.)	Od 50 do 5 000 PLN,	Od 20 do 5 000 PLN
Kara ograniczenia wolności	Do 1 miesiąca	
Kara aresztu (art. 19 k.w.)	Od 5 do 30 dni	Od 5 do 14 dni.
Nagana	Tak	Tak
ŚRODKI KARNE		
Zakaz prowadzenia pojazdów (ar. 29 §1 k.w.)	Od 6 miesięcy do 3 lat	Od 6 miesięcy do 3 lat
Podanie orzeczenia do wiadomości publicznej	Tak	Tak

Tab. 28. Zestawienie kar i środków karnych możliwych do zastosowania przez sąd w przypadkach przestępstw drogowych popełnionych przez kierowców prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości w trybie art. 178a k.k. (stężenie alkoholu we krwi > 0,5 ‰).

	Przestępstwo drogowe popełnione przez osobę kierującą pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości Art. 178a § 1 k.k.	Przestępstwo drogowe popełnione przez osobę kierującą innym pojazdem w stanie nietrzeźwości Art. 178a § 2 k.k.
KARY		
Grzywna (art. 33 k.k.)	Od 100 do 1080 tys. PLN	Od 100 do 1080 tys. PLN
Kara ograniczenia wolności (art. 34 k.k.)	Od 1 do 12 miesięcy	Od 1 do 12 miesięcy
Kara pozbawienia wolności (Art. 178a § 1 i 2)	Do 2 lat	Do 1 roku
ŚRODKI KARNE		
Zakaz prowadzenia pojazdów * obligatoryjny (art. 42 § 2 k.k.)	Od 1 do 10 lat	Od 1 do 10 lat
Podanie orzeczenia do publicznej wiadomości (art. 50 k.k.)	Tak	Tak
Nawiązka (art. 47 § 1 k.k.)	Do 100 000 PLN	Do 100 000 PLN
Świadczenie pieniężne na rzecz stowarzyszeń itd. (art. 49 § 2 k.k.)	Do 60 000 PLN	Do 60 000 PLN

* Sąd warunkowo umarzając postępowanie w sprawie o przestępstwo z art. 178 § 1 k.k. może orzec ten zakaz na okres do 2 lat

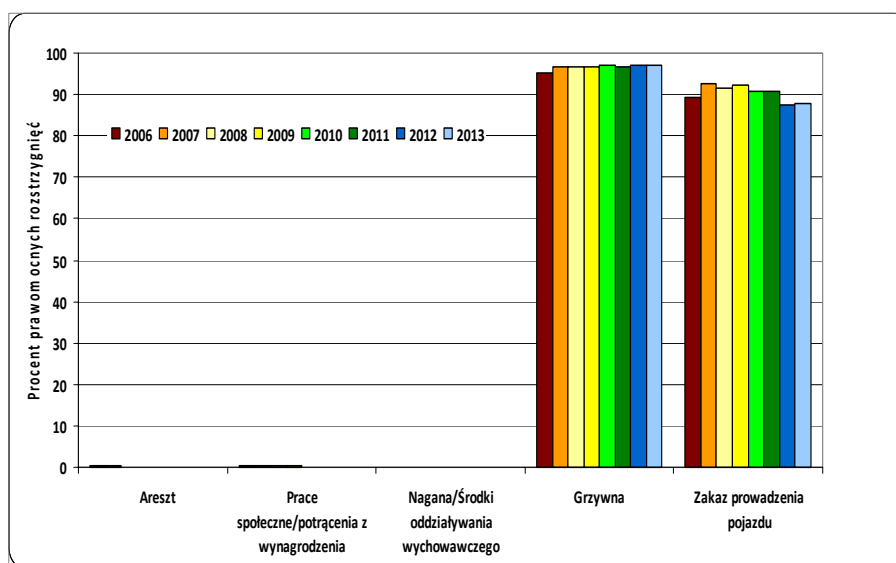
Dla sprawców wypadków drogowych, w których śmierć lub ciężkie obrażenia poniosła inna osoba, przewidziano zaostrzone kary. Dodatkowo, 1 lipca 2010 roku weszła w życie nowelizacja Ustawy Kodeks Karny polegająca na dodaniu § 4 do art. 178a k.k., zgodnie z którym osoba wcześniej skazana za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, spowodowanie wypadku lub katastrofy drogowej lub która prowadziła pojazd w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.

W zał. 5. przedstawiono informacje na temat kar stosowanych wobec nietrzeźwych kierowców w innych krajach. Analiza tych informacji wskazuje, że w Polsce obowiązują relatywnie surowe kary przewidziane dla kierowców prowadzących pojazd po alkoholu. Jak wynika z Uzasadnienia do projektu zmiany Ustawy Kodeks Karny (Druk nr 2586) skuteczność działania obecnie funkcjonującego systemu kar jest jednak poddawana w wątpliwość. Wiele jednak wskazuje na to, że to nie wysokość kar jest elementem zwalniającym proces redukowania liczby nietrzeźwych kierowców na drogach, ale sposób ich stosowania w praktyce. W kolejnych częściach opracowania przedstawiono kilka zestawień dotyczących struktury orzekanych kar. W analizach wykorzystano dane Ministerstwa Sprawiedliwości.

- **Kierowcy zatrzymani za prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu (od 0,2 do 0,5‰)**

Na rys. 14. przedstawiono strukturę kar orzekanych wobec kierowców sądzonych z art. 87 § 1 k.w.

Rys. 14. Struktura kar za prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu (art. 87 § 1 k.w.) w latach 2006 – 2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)



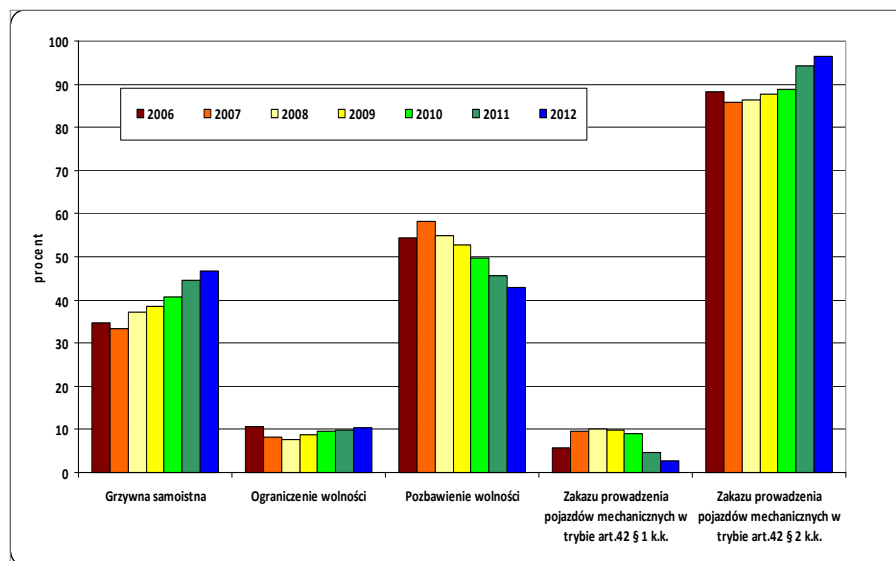
W przypadku prowadzenia pojazdu ze stężeniem alkoholu we krwi od 0,2 do 0,5 ‰ alkoholu we krwi dominują dwie kary: grzywna i zakaz prowadzenia pojazdu. W zestawieniach Ministerstwa Sprawiedliwości brak jest jednak dokładniejszych danych na temat wysokości zasądzonej grzywny i długości zakazu prowadzenia pojazdu. Wiadomo natomiast, że w przypadku aresztu (w ostatnich latach przeciętnie 0,1-0,2% ogółu prawomocnych rozstrzygnięć) ponad 55% wszystkich tego typu kar była warunkowo zawieszana³³.

³³ Poza 2010 rokiem.

- **Kierowcy zatrzymania za prowadzenie pojazdu w stanie w stanie nietrzeźwości (> 0,5 ‰).**

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku kierowców, którzy zostali zatrzymani za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k. > 0,5‰). Strukturę kar przewidzianych dla tej grupy sprawców przestępstwa przedstawiono na rys. 15.

Rys. 15. Struktura kar za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k.) w latach 2006 – 2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)

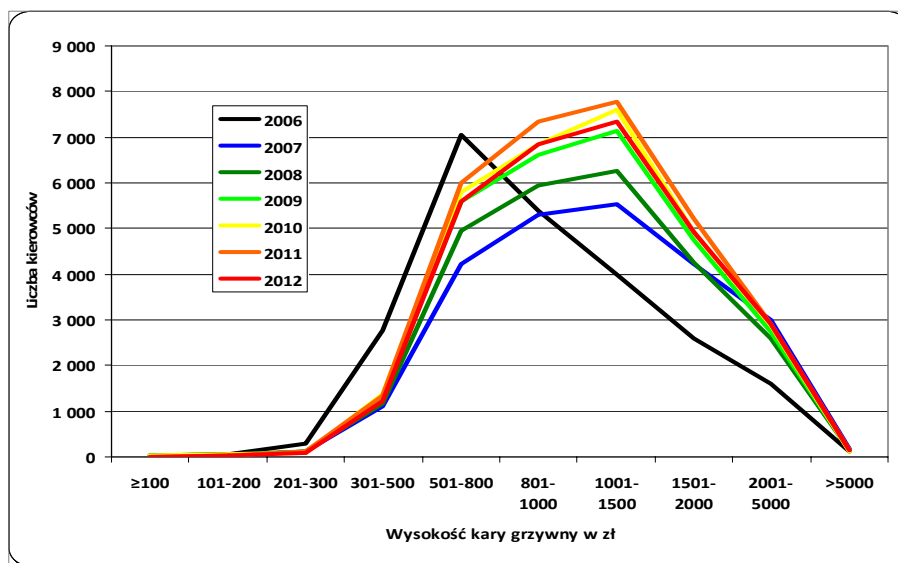


Najczęściej stosowaną i podstawową karą jest grzywna, czyli sankcja pieniężna. Za przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. może być także wymierzona grzywna samoistna³⁴ lub kumulatywna³⁵. Grzywnę za przestępstwa wymierza się w stawkach dziennych – od 10 do 360. Wysokość jednej stawki wynosi od 10 do 2000 zł, przy czym ustalając jej wysokość sąd bierze pod uwagę dochody sprawcy, jego warunki osobiste, rodzinne, stosunki majątkowe i możliwości zarobkowe. Zakłada się, że taka grzywna jest sprawiedliwsza niż wymierzana kwotowo. Na rys. 16. przedstawiono wysokość grzywien samoistnych orzekanych w procesach z art. 178a § 1 k.k. w latach 2006 – 2012.

³⁴ Grzywnę samoistną orzeka się, gdy taką sankcję przewiduje przepis kodeksu karnego. Możliwa jest także, gdy sankcja wprowadzi jej nie przewiduje, lecz sąd orzeka ją zamiast kary więzienia, niekiedy razem ze środkiem karnym (nie karą), np. z zakazem prowadzenia pojazdów czy obowiązkiem naprawienia szkody. Wówczas konieczne jest jednak, by za przestępstwo groziło nie więcej niż 5 lat pozbawienia wolności. (Za: www.lex-pol.pl)

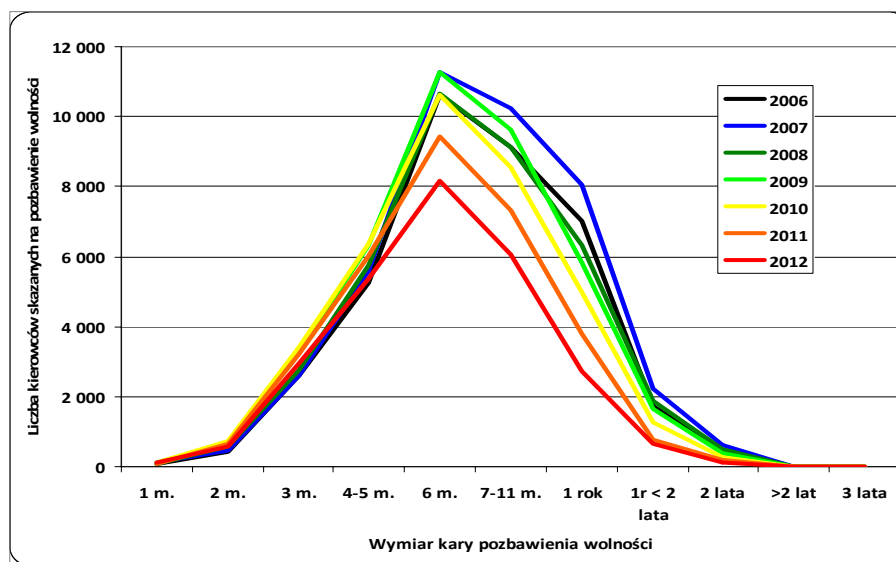
³⁵ Grzywna kumulatywna, orzekana jest obok kary pozbawienia wolności. Możliwa, gdy sprawca dopuścił się przestępstwa w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub ją osiągnął. Ma to na celu podkreślenie nieopłacalności tego rodzaju działań. Oprócz tego sąd może orzec grzywnę obok pozbawienia wolności lub jej ograniczenia, gdy zawiesza warunkowo wykonanie kary, by zapobiec wrażeńi bezkarności sprawcy. (Za: www.lex-pol.pl)

Rys. 16. Wysokość grzywny samoistnej dla kierowców skazanych za jazdę w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k.) w latach 2006-2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)



Kierowcy sądzeni z tego artykułu grozi grzywna w wysokości od 100 zł do 1080 tys. zł, w praktyce jednak od wielu już lat ok. 70% sądzonych kierowców otrzymuje grzywnę w wysokości od 300 do 1500 zł. Kierowcy sądzeni z art. 178a §1 k.k. grozi także kara pozbawienia wolności do 2 lat. Wyroki orzekane przez sądy przedstawiono na kolejnym rysunku.

Rys. 17. Wysokość kary pozbawienia wolności dla kierowców skazanych za jazdę w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k.) w latach 2006- 2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)



Jak wynika z przedstawionego wykresu, polscy sędziowie w ponad 90% przypadków orzekają kary w wysokości od 3 miesięcy do 1 roku.

Na przykładzie tych kilku zestawień można powiedzieć, że w polskich sądach z zasady nie orzeka się surowych kar. Stwierdzenie to nabiera innej wymowy, gdy informacje o orzekanych karach uzupełni się danymi o orzekanych warunkowych zawieszeniach. W poniższej tabeli zestawiono te informacje dla kierowców sądzonych z art. 178a § 1 k.k.

Tab. 29. Struktura kar zasądzanych przez sądy wobec kierujących w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 1 k.k.) (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)

Rok	Grzywna samoistna		Ograniczenie wolności		Pozbawienie wolności		Grzywna obok pozbawienia wolności	
	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych
2006	34,8	0,7	10,6	2,3	54,4	98,0	26,4	99,8
2007	33,4	0,5	8,3	1,4	58,1	97,4	37,7	99,7
2008	37,2	0,3	7,6	1,3	55,0	98,0	36,6	99,9
2,009	38,5	0,5	8,7	1,4	52,7	97,7	34,9	99,8
2010	40,6	0,5	9,7	1,5	49,7	97,7	32,1	99,9
2011	44,6	0,4	9,8	1,6	45,6	97,9	28,9	99,8
2012	46,6	0,6	10,5	1,6	42,9	98,1	27,2	99,9

Najczęściej orzekanymi karami przez polskie sądy wobec kierowców prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości jest kara pozbawienia wolności, grzywna samoistna i grzywna obok pozbawienia wolności. W 2012 roku karę pozbawienia wolności otrzymało 43% ogółu skazanych kierowców, w tym blisko 98% w zawieszeniu. Podobne wyniki zarejestrowano w latach poprzednich, choć warto zwrócić uwagę, że prawdopodobieństwo zasądzenia kary pozbawienia wolności (nawet w zawieszeniu), w ostatnich 10 latach spada i że jest ona zastępowana karą grzywny.

Teoretycznie wszystko odbywa się zgodnie z prawem. Sąd może warunkowo zawiesić wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności nieprzekraczającej 2 lat, kary ograniczenia wolności lub grzywny orzeczonej jako kara samoistna, jeżeli jest *to wystarczające dla osiągnięcia wobec sprawcy celów kary, a w szczególności zapobieżenia powrotowi do przestępstwa* (art. 69 § 1 k.k.). Zawieszając wykonanie kary, sąd bierze pod uwagę przede wszystkim postawę sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa (art. 69 § 2 k.k.). Wygląda więc na to, że zdaniem sądów wystarczający efekt odstraszący ma samo zasądzenie kary, bez konieczności jej wykonania. Rosnąca liczba kierowców, którzy po raz kolejny zostali zatrzymani za jazdę w stanie nietrzeźwości, wydaje się przeczyć temu pogładowi.

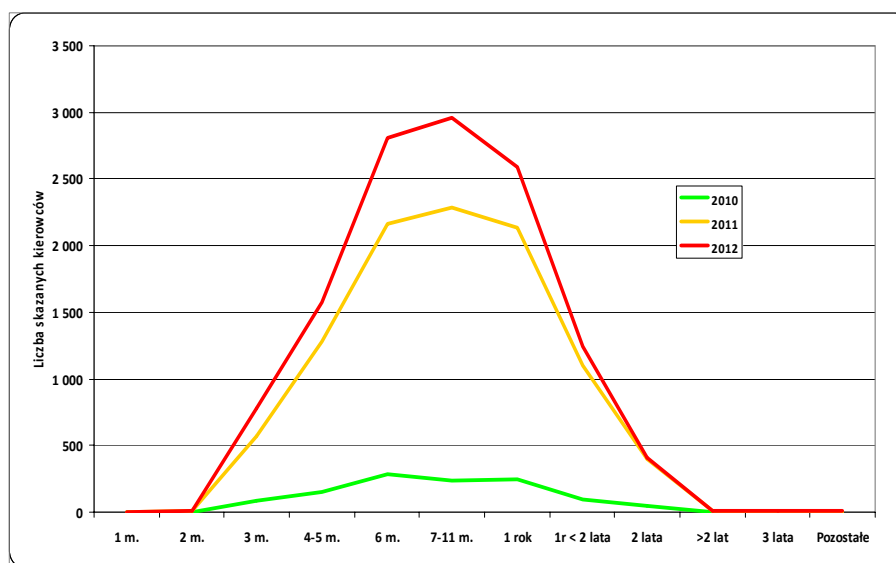
Polscy sędziowie z dużą wyrozumiałością odnoszą się do tzw. quasi-recydywistów (nazwa użyta w Uzasadnieniu do rządowego projektu zmian ustawy Kodeks karny). W tabeli 30. zestawiono strukturę kar orzekanych wobec kierowców sądzonych z art. 178a § 4 k.k. (tzw. recydywiści). Dane na temat tej kategorii sprawców przestępstw zbierane są dopiero od połowy 2010 roku, także hipotezy formułowane ich podstawie należy traktować z ostrożnością.

Tab. 30. Struktura kar za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 4 k.k.) w latach 2010 – 2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)

Rok	Grzywna samoistna		Ograniczenie wolności		Pozbawienie wolności		Grzywna obok pozbawienia wolności	
	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych	% ogółu skazanych	W tym: % warunkowo zawieszonych
2010	1,3	0	0,6	0	98,1	75,4	43,4	43,3
2011	0,6	0	0,4	0	99,0	70,4	33,5	41,7
2012	0,6	0	0,3	0	99,1	69,2	42,0	41,9

Wobec sprawców przestępstw, którzy po raz kolejnych popełnili to samo przestępstwo powinny obowiązywać zaostrzone kary, a warunkowe zawieszenie kary powinno być stosowane tylko w zupełnie wyjątkowych sytuacjach. Tymczasem, jak wynika z przedstawionego zestawienia, warunkowe zawieszenie kary stosowane jest rzadziej niż w przypadku sprawców pierwszego przestępstwa, ale wciąż za często, aby można było mówić o sytuacjach wyjątkowych czy o przypadku. Interesująca jest również analiza wysokości kar pozbawienia wolności dla kierowców skazanych za jazdę w stanie nietrzeźwości w trybie art. 178a § 4 k.k.

Rys. 18. Wysokość kary pozbawienia wolności dla kierowców po raz kolejny skazanych za jazdę w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 4 k.k.) w latach 2006- 2012 (Źródło: Dane Ministerstwa Sprawiedliwości)



Wysokość kary pozbawienia wolności nie różni się wiele od wysokości kar zasądzanych wobec sprawców pierwszych przestępstw. W okresie stosowania art. 178a § 4 k.k. ~80% kar mieściła się w przedziale od 4 miesięcy do 1 roku. Stwierdzenie tego faktu, nie oznacza, że dominującą karą dla recydywistów powinna być kara bezwzględnego więzienia, raczej, że zróżnicowanie kar między pierwszym, a drugim i kolejnym przestępstwem jest obecnie niewielkie.

Kary pozbawienia wolności w zawieszeniu stosowane są także wobec sprawców wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężkimi obrażeniami (~30% za: Druk Sejmowy nr 2586; 2014).

Tymczasem sprawca czynu z art. 178a § 4, który już raz spowodował wypadek w stanie nietrzeźwości, może zostać skazany na karę pozbawienia wolności w zawieszeniu jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach³⁶.

Ostatnie propozycje rządowe zawierają szereg rozwiązań zwiększających surowość kar za jazdę w stanie nietrzeźwości. Nie dyskutując z zasadnością takiego podejścia, warto zwrócić uwagę, że w dyskusji publicznej w ostatnich miesiącach niewiele czasu poświęcono polityce karnej polskich sądów, choć wydaje się, że właśnie w tym obszarze istnieją największe możliwości poprawy. Orzecznictwo sądów oraz konsekwencja i przewidywalność w stosowaniu dostępnych sankcji stanowi potężny instrument odstraszaający użytkowników dróg od popełniania zabronionych czynów. Niezrozumiałe zasady orzekania kar, zróżnicowane orzecznictwa sądów wobec sprawców tych samych przestępstw, a także różnice w traktowaniu sprawców tych samych przestępstw w różnych regionach kraju sprawiają, że potencjał karnego systemu rozliczania sprawców związanych z alkoholem jest słaby. Tymczasem prawo, które jest niezrozumiałe i skomplikowane dla osoby bez odpowiedniego przygotowania prawnego, ma niewielki wpływ na kształtowanie jej postaw i zachowań wobec zagrożeń związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym po spożyciu alkoholu. Niewątpliwie w tym obszarze konieczne będzie w najbliższej przyszłości uporządkowanie relacji między procedurami administracyjnymi i karnymi, a także, co wydaje się postulatem może mało profesjonalnym, uproszczenia prawa.

³⁶ art. 69 § 4 k.k.

VI. Wypadki drogowe z udziałem osób, które spożyły alkohol

Wypadki drogowe i ich konsekwencje są traktowane w Polsce jako podstawowy punkt odniesienia przy ocenie efektów realizowanej polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych kierowców. W rozdziale przedstawiono kilka wybranych statystyk, pozostałe można znaleźć w publikowanym co roku opracowaniu Komendy Głównej „Wypadki drogowe w Polsce”.

W tab. 31 zamieszczono podstawowe dane dotyczące wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych kierowców, a także wypadków przez nich spowodowanych.

Tab. 31. Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg i spowodowane przez nietrzeźwych użytkowników dróg (Źródło: Dane KG Policji)

	Nietrzeźwi uczestnicy wypadków drogowych						Nietrzeźwi sprawcy wypadków drogowych					
	Wypadki	% *	Zabici	% *	Ranni	% *	Wypadki	% *	Zabici	% *	Ranni	% *
2001	7432	13,8	801	14,5	9112	13,4	6230	11,6	696	12,6	7684	11,3
2002	7801	14,6	923	15,8	9582	14,2	6577	12,3	809	13,9	8080	12,0
2003	6913	13,5	844	15,0	8402	13,1	5800	11,4	711	12,6	7037	11,0
2004	6929	13,6	837	14,7	8450	13,1	5781	11,3	727	12,7	7057	10,9
2005	6798	14,1	825	15,2	8487	13,9	5748	12,0	727	13,4	7188	11,7
2006	6392	13,6	710	13,5	7998	13,5	5151	11,0	582	11,1	6947	11,8
2007	6503	13,1	774	13,9	8193	13,0	5053	10,2	608	10,9	6449	10,2
2008	6375	13,0	748	13,8	8025	12,9	4979	10,2	603	11,1	6319	10,2
2009	5346	12,1	571	12,5	6795	12,1	4139	9,4	466	10,2	5318	9,5
2010	4524	11,7	455	11,6	5620	11,5	3486	9,0	352	9,0	4397	9,0
2011	4972	12,4	559	13,3	6075	12,3	3893	9,7	450	10,7	4820	9,7
2012	4467	12,1	584	16,4	5305	11,6	3407	9,2	475	13,3	4071	8,9
2013	4028	11,2	523	15,6	4737	10,8	3001	8,4	426	12,7	3523	8,0

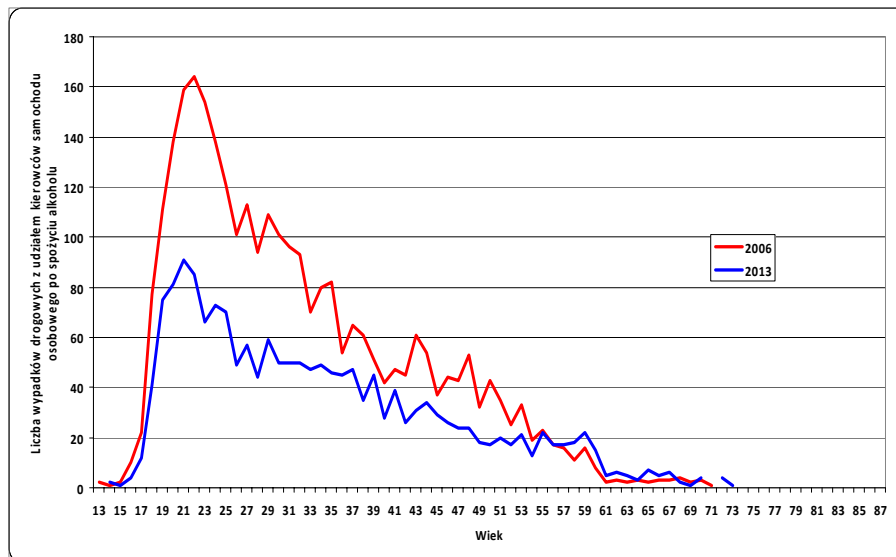
* Procent ogółu wypadków drogowych (zabitych, rannych)

W 2013 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w 4028 wypadkach drogowych (11,2% ogółu wypadków drogowych w Polsce), śmierć w nich poniosło 523 osoby (15,6% ogółu ofiar śmiertelnych), a 4737 osób zostało rannych (10,8% ogółu osób, które odniosły obrażenia w wypadkach drogowych). Według danych Komendy Głównej Policji, w porównaniu z rokiem 2012, liczba wypadków drogowych spadła o 439 (-9,8%), liczba ofiar śmiertelnych o 61 osób (-10,4%), a liczba rannych o 568 osób (-10,7%) (Komenda Główna Policji; 2014). Analiza przedstawionych danych wskazuje, że od 2001 roku obserwujemy spadek liczby wypadków, w których uwikłani są nietrzeźwi użytkownicy dróg. Pytaniem do dyskusji jest, czy tempo tego spadku jest adekwatne do zainwestowanego wysiłku i pieniędzy i czy zgodne jest z naszymi aspiracjami, ale odpowiedź na nie wymagałaby badań wykraczających poza zakres opracowania.

W grupie kierowców samochodów osobowych spadek liczby wypadków związanych z alkoholem był zróżnicowany. Na rys. 19. przedstawiono dane dotyczące wypadków

drogowych z udziałem nietrzeźwych kierowców (a nie ich sprawców) w latach 2006 i 2013 uszeregowane według wieku kierowcy.

Rys. 19. Wypadki drogowe z udziałem kierowców samochodów osobowych po spożyciu alkoholu w 2006 i 2013 roku według wieku (Źródło: Dane Instytut Transportu Samochodowego na podstawie danych KG Policji)



Jak wynika z przedstawionego wykresu największy spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców zanotowano w grupie kierowców w wieku 19-31 lat. To niewątpliwie bardzo dobra informacja, bowiem z osobami w tym wieku najczęściej łączone są różnorodne ryzykowne zachowania. Co więcej, wyniki wielu badań naukowych wskazują na to, że młodzi ludzie są gorzej przygotowani, aby w ruchu drogowym kompensować działanie alkoholu. Stąd, pijąc mniej niż kierowcy starszych grup, młodzi ludzie częściej uwikłani są wypadki drogowe.

Wyniki powinny być te jednak interpretowane z ostrożnością. Zmiany mogą być także efektem kryzysu ekonomicznego (utrudniony dostęp młodych ludzi do samochodu z uwagi na brak pieniędzy), ale także zmian zachodzących w tej grupie wiekowej (np. wyznacznikiem pozycji młodego człowieka w grupie staje się nowoczesny smartfon, tablet, a nie samochód) i zmian w populacji użytkowników dróg (wzrost poparcia dla proekologicznych środków transportu i częstsze niż do tej pory korzystanie z roweru, czy komunikacji publicznej, ograniczenie zapotrzebowania na podróże i częstsze niż do tej pory wykorzystywanie Internetu do kontaktów z innymi osobami, itp.). Ustalenie, co było rzeczywistym powodem zarejestrowanych zmian wymagałoby przeprowadzenia odpowiednich badań.

W kolejnych dwóch tabelach zamieszczono dane liczbowe dotyczące zmian w wypadkach drogowych kierowców pojazdów silnikowych uszeregowanych według wieku i obecności alkoholu. Przedstawione dane wskazują, że postęp w redukowaniu liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców pojazdów silnikowych był wyraźnie szybszy niż w grupie kierowców trzeźwych.

Tab. 32. Liczba kierowców pojazdów silnikowych uczestniczących w wypadkach drogowych na trzeźwo w 2006 i 2013 roku według grup wiekowych (Źródło: ITS na podstawie danych KG Policji)

Trzeźwi	Wiek kierowcy pojazdu silnikowego *								Razem
	0 – 14	15 – 17	18 – 24	25-34	35-44	45-54	55-64	>65	
2006	208	548	13195	18039	11439	10531	4945	2385	61290
2013	173	667	9568	13353	9970	7034	5847	2923	49535
Zmiana	-16,8%	21,7%	-27,5%	-26,0%	-12,8%	-33,2%	18,2%	22,6%	-19,2%

- w tabelce umieszczono jedynie informacje o kierowcach, których wiek był znany

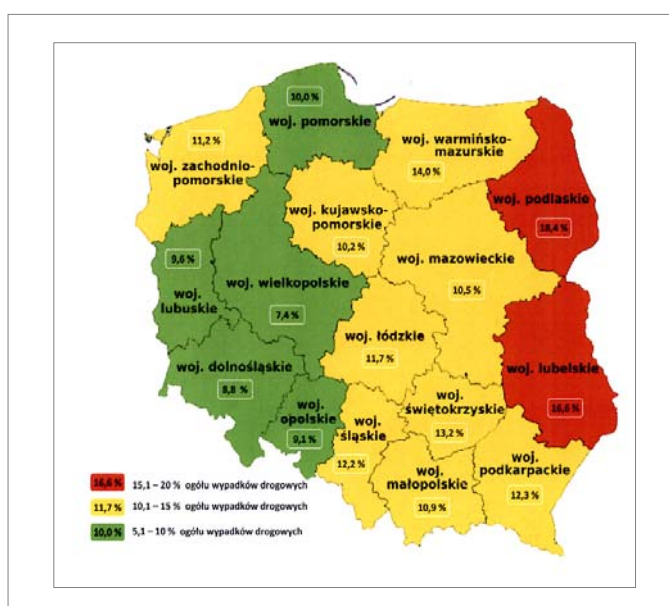
Tab. 33. Liczba kierowców pojazdów silnikowych uczestniczących w wypadkach drogowych po spożyciu alkoholu w 2006 i 2013 roku według grup wiekowych (Źródło: ITS na podstawie danych KG Policji)

Alkohol	Wiek kierowcy pojazdu silnikowego *								Razem
	0 – 14	15 – 17	18 – 24	25-34	35-44	45-54	55-64	>65	
2006	3	34	941	978	562	364	101	20	3003
2013	2	17	512	525	376	209	130	32	1803
Zmiana	-33,3%	-50,0%	-45,6%	-46,3%	-33,1%	-42,6%	28,7%	60,0%	-40,0%

- w tabeli umieszczono jedynie informacje o kierowcach, których wiek był znany

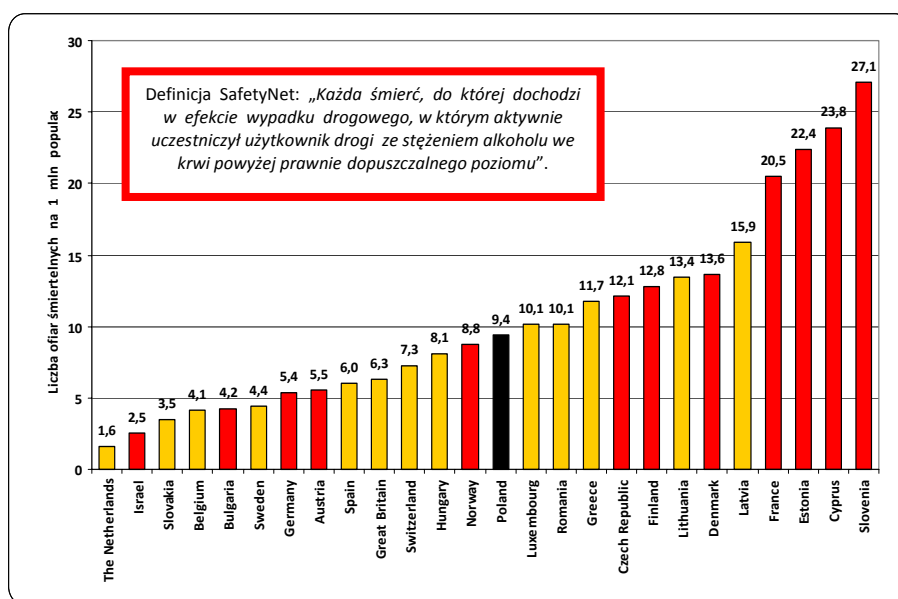
Między 2006 a 2013 rokiem liczba kierowców pojazdów silnikowych uczestniczących w wypadkach drogowych na trzeźwo spadła o 19%, a kierowców po spożyciu alkoholu – o 40%. Nieprawdziwe są więc wszelkie argumenty o rosnącym zagrożeniu ze strony pijanych kierowców w Polsce. Niewątpliwie cieszy postęp, jaki został dokonany w grupach wiekowych 18-24 i 25-34, bo zwykle z tych grup rekrutowali się sprawcy wypadków drogowych. Należy również zwrócić uwagę na najstarsze wiekowe grupy kierowców pojazdów silnikowych. Na razie nie są to duże liczby, ale prognozy demograficzne wskazują, że w kolejnych latach Polska będzie się starzała w szybkim tempie. Być może w kolejnych latach konieczne będzie przygotowanie specjalnych programów dla kierowców z najstarszych grup wiekowych. Warto też przyjrzeć się bliżej temu, co dzieje się w poszczególnych województwach. Jak wynika z danych przedstawionych na rys. 20, nie wszystkim województwom udaje się walczyć z alkoholem w ruchu drogowym z równym powodzeniem.

Rys. 20. Wypadki drogowe z udziałem uczestników ruchu drogowego po spożyciu alkoholu według województw w 2013 roku (Źródło: Komenda Główna Policji; 2014)



Na kolejnych dwóch rysunkach przedstawiono pozycję Polski w Unii Europejskiej. Do porównań międzynarodowych wykorzystano wskaźnik zalecany przez autorów unijnego projektu SafetyNet (Hakkert A.S. I in.; 2007), a mianowicie liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, w których aktywnie uczestniczył użytkownik drogi ze stężeniem alkoholu we krwi powyżej prawnie dopuszczalnego poziomu. Dane według tej definicji zbierane są w Bułgarii, na Cyprze, Czechach, Danii, Finlandii, Francji, w Polsce, Portugalii i Słowenii (te kraje na wykresie oznaczone zostały kolorem czerwonym). Z pozostałych krajów do porównań wykorzystano dane o zbliżonym zakresie znaczeniowym.

Rys. 21. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach związanych z alkoholem (Wskaźnik: Liczba ofiar na 1 mln mieszkańców) (Źródło: ETSC; 2010; ETSC; 2012)

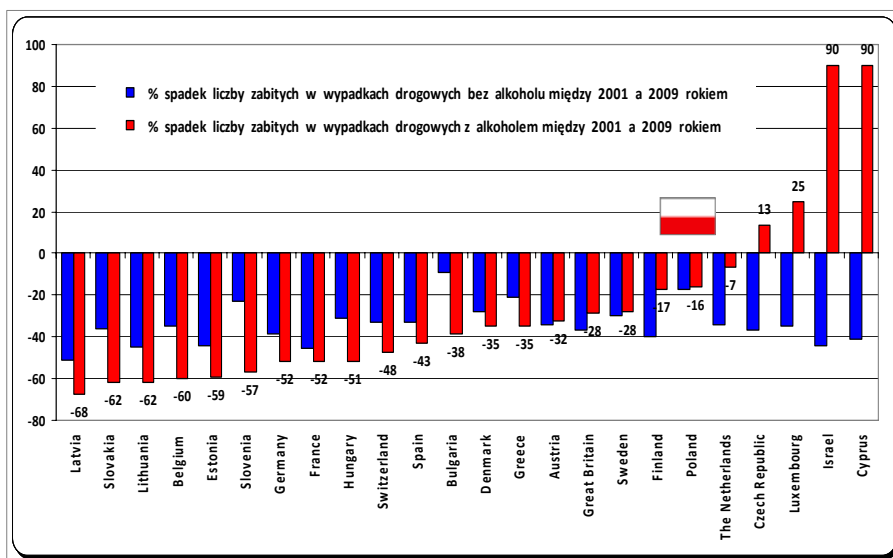


* brak danych dla Irlandii, Włoch, Malty i Portugalii

Jak wynika z przedstawionych danych w 2010 roku wyniki Polski w obszarze nietrzeźwości użytkowników dróg sytuowały ją w połowie rankingu i jest to niewątpliwie pozytywna wiadomość, zwłaszcza jeżeli pamięta się o niepowodzeniach Polski w redukowaniu całkowitej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Niepokój budzi natomiast tempo zmian. Na rys. 22 przedstawiono zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem i bez alkoholu w wybranych krajach Europy.

Jak wynika z przedstawionego wykresu, wyniki z lat 2001-2009 nie są dla Polski pozytywne. Tempo spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem było w Polsce relatywnie niskie (6 miejsce od końca w rankingu krajów Unii Europejskiej). W latach 2001-2009 liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków drogowych spadła w Polsce o 16%, podczas gdy w tym samym okresie w Niemczech o 53%, we Francji o 52%, a w Hiszpanii o 43%.

Rys. 22. Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem i bez alkoholu między 2001 a 2009 r. (wskaźnik: liczba ofiar na 1 mln mieszkańców) (Źródło: ETSC; 2010; ETSC; 2012)



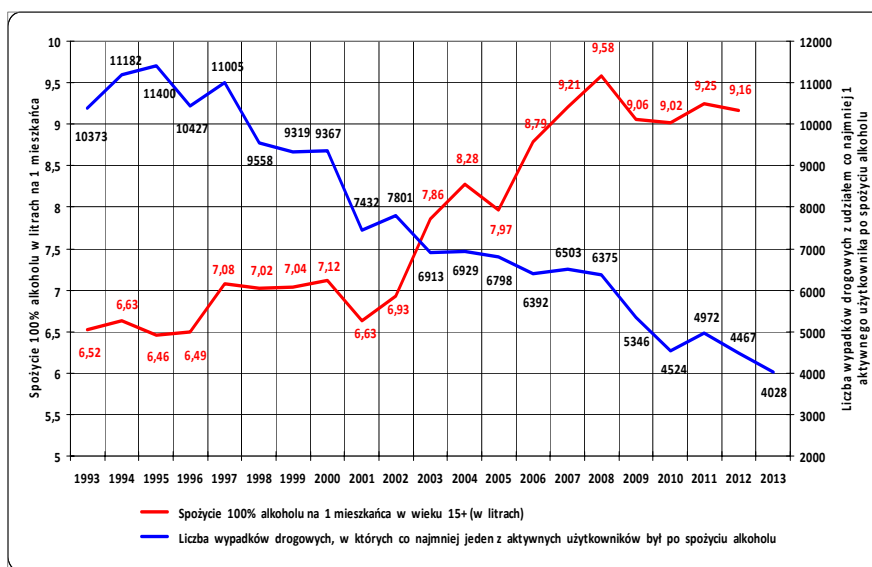
* brak danych z Irlandii, Włoch, Malty i Portugalii

Oznacza to, że polityka prewencyjna prowadzona w wielu krajach Europy jest skuteczniejsza niż ma to miejsce w Polsce. Stwierdzenie to nabiera wagi w okresie realizacji 4 Unijnego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (-50% mniej ofiar śmiertelnych do 2020 roku) i opinii Komisji Europejskiej, że od 19 do 28% wszystkich ofiar śmiertelnych, to ofiary wypadków związanych z alkoholem. ETSC szacuje, że gdyby udało się wyeliminować alkohol jako przyczynę wypadków drogowych, udałoby się jednocześnie zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych w Unii Europejskiej o 6500 osób (Daoud I.; 2014). Wiele więc wskazuje, że w kolejnych latach ten obszar działań prewencyjnych będzie pod baczny nadzorem Komisji Europejskiej.

VII. Próba podsumowania

Analizując dane o wypadkach drogowych dla dłuższego okresu czasu nie sposób nie zauważyć, że prowadzone działania doprowadziły do spadku liczby wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg. Spadała też liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków. Sukces ten jest tym większy, że został osiągnięty w okresie wzrostu konsumpcji alkoholu w Polsce (Rys. 23).

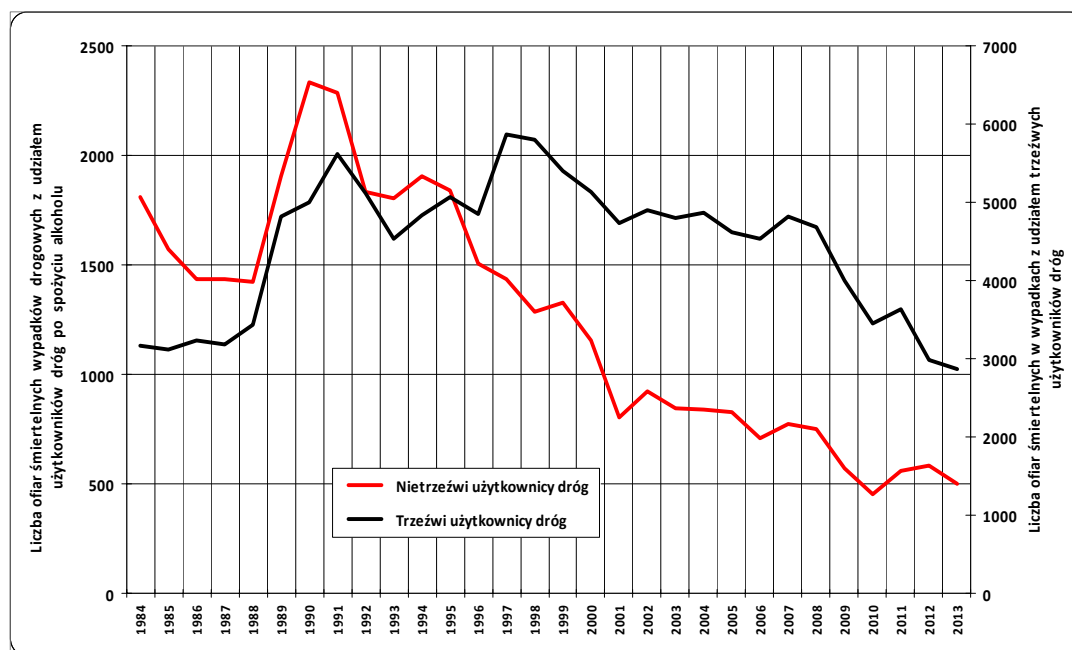
Rys. 23. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych związanych z alkoholem w Polsce w latach 1993 - 2012 (Źródło: Komenda Główna Policji, PARPA).



Wygląda więc na to, że działania prewencyjne kierowane do użytkowników dróg okazały się skuteczniejsze niż działania zmierzające do ograniczenia spożycia alkoholu w populacji.

Analiza podstaw polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych użytkowników dróg, a także przegląd obecnie realizowanych przedsięwzięć prewencyjnych wskazuje, że spadek liczby wypadków drogowych i ich konsekwencji jest raczej efektem działania pojedynczych instytucji niż wynikiem wdrożenia skoordynowanej polityki prewencyjnej w tym obszarze. Niewątpliwie szczególną rolę odgrywa policja oraz wszystkie instytucje i organizacje, które zaangażowały się w szeroko rozumianą komunikację społeczną. To dzięki ich uporowi i konsekwencji udało się ukształtować w świadomości Polaków negatywny obraz związku „alkohol – ruch drogowy”. Kontynuacja tego sposobu działania jest nadal potrzebna (do ruchu wchodzi nowe pokolenia), ale może się okazać niewystarczająca, gdy chodzi o wyraźne ograniczenie skali zjawiska uczestnictwa nietrzeźwych osób w ruchu drogowym. Argumentów potwierdzających to stanowisko dostarcza analiza zmian rejestrowanych w ostatnich 30 latach.

Rys. 24. Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem w Polsce w latach 1984 - 2013 (Źródło: KG Policji).



Najszybszy postęp w redukowaniu liczby ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg zanotowano w latach 1990-2001, potem tempo spadku uległo obniżeniu. Podobne tendencje obserwowane są także w innych krajach Europy, czy świata. Istnieje wiele potencjalnych wyjaśnień tej sytuacji. Jednym z nich jest teza, że po latach realizacji działań prewencyjnych udało się ograniczyć zasięg działania alkoholu w tych grupach użytkowników dróg, którzy piją alkohol okazjonalnie lub w małych ilościach. Tym samym w statystykach wypadków drogowych zwiększa się udział osób, które mają problemy z alkoholem lub wręcz są od niego uzależnione³⁷. Próba zmiany ich postaw i zachowań przy wykorzystaniu dotychczas stosowanych rozwiązań może zakończyć się porażką. Dla Polski oznacza to, że konieczne jest przeanalizowanie nowych rozwiązań (w tym tych wdrożonych już w innych krajach) i uzupełnienie strategii działania o nowe elementy.

Niewątpliwie większej uwagi wymagają działania już wdrożone w Polsce. Jak wynika z przeprowadzonej analizy (rozdział V opracowania) wiele rozwiązań z założenia wprowadzonych, aby utrudnić dostęp osób, które mają problemy z alkoholem, do ruchu drogowego, nie spełnia tych zadań. O niektórych rozwiązaniach nie udało się zebrać żadnych informacji umożliwiających ocenę ich skuteczności. Chyba najlepsze określenie dla takich rozwiązań znalazł rząd. W swoim Uzasadnieniu do projektu zmiany Ustawy Kodeks Drogowy (Druk nr 2586) przy okazji omawiania propozycji przyspieszenia wdrożenia kursów reedukacyjnych, stwierdzono, że to rozwiązanie „*stanowi dopełnienie przedstawionych propozycji legislacyjnych, dodając niezbędny w opinii projektodawcy komponent profilaktyczno-prewencyjny jako element bardzo ważny w skutecznej walce ze zjawiskiem nietrzeźwych kierowców*”. Takich „komponentów” w systemie działań ukierunkowanych na walkę z nietrzeźwymi kierowcami jest w Polsce wiele. Razem tworzą obraz zróżnicowanej i

³⁷ Hipoteza oparta raczej na wynikach badań innych krajów niż na danych zebranych w Polsce.

zbilansowanej polityki prewencyjnej. Problem polega jednak na tym, że niektóre z tych elementów nie działają. Usprawnienie istniejącego systemu działań prewencyjnych wymagać będzie m.in.:

- Stworzenia procedur zarządzania tym obszarem działalności prewencyjnej. Analiza dotychczasowych przedsięwzięć wskazuje na duże rozdrobnienie podejmowanych działań i niewystarczający przepływ informacji między instytucjami realizującymi różne przedsięwzięcia. Modyfikacji wymagać będą także procedury dokumentowania realizacji wdrożonych przedsięwzięć.
- Opracowania programu monitorowania zmian zachodzących w populacji. System monitorowania zjawisko rozpowszechnienia alkoholu w populacji dzieci i młodzieży może stanowić dobry wzór do naśladowania. W przypadku ruchu drogowego chodzi o nie tylko o okresowe zbieranie danych o rozpowszechnieniu alkoholu w populacji użytkowników dróg, ale także o badania naukowe, które dostarczą informacji na temat uwarunkowań rejestrowanych postaw i zachowań;
- Stworzenia procedur oceny jakości wdrażanych rozwiązań prewencyjnych (zwłaszcza w obszarze edukacji i reedukacji), a także powtarzanych okresowo ocen skuteczności poszczególnych rozwiązań.

Wyzwanie, przed którym stoi obecnie Polska, polega nie tylko na usunięciu rozbieżności między deklarowanymi, a rzeczywistymi zachowaniami użytkowników dróg oraz zachęceniu ich do większego angażowania się w podejmowanie rzeczywistych interwencji w obliczu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przez pijanych użytkowników dróg. Konieczne jest również ograniczenie liberalizmu w traktowaniu sprawców wykroczeń i przestępstw związanych z prowadzeniem pojazdu po spożyciu alkoholu przez instytucje państwowe (w tym zwłaszcza przez sądy). Bez uporządkowania tych kwestii, wdrażanie kolejnych rozwiązań zaostrzających sankcje za prowadzenie pojazdu po alkoholu pogłębi jedynie zróżnicowanie kar wydawanych w Polsce.

Wyniki osiągnięte przez Polskę w ostatnich 20 latach stanowią dobry punkt wyjścia do podjęcia wysiłku na rzecz dorównania najlepszym krajom w Europie i dalszego redukcji liczby ofiar wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg. Szkoda byłoby zmarnować tę szansę, wdrażając w życie politykę, która nie uwzględnia zmian, jakie zaszły w naszym kraju.

VIII. Wybrane propozycje zmian w Kodeksie Karnym

W dniu 7 lipca 2014 roku rząd skierował do Sejmu projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Druk sejmowy nr 2586). Nowa propozycja jest „*odpowiedzią na potrzebę bardziej zdecydowanego i efektywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności wyeliminowania zjawiska prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości*”. Polski rząd uważa, że skala problemu „nietrzeźwi kierowcy” i związane z tym zagrożenia wymagają bardziej stanowczej reakcji i że konieczne jest poszukiwanie nowych rozwiązań oraz udoskonalenie już obowiązujących rozwiązań prawnych, aby poprawić stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Za koniecznością wprowadzenia zmian w ustawie Kodeks karny przemawia także rosnąca liczba przypadków powtórnego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, co zdaniem autorów projektu jest dowodem, że dotychczas realizowana polityka karna była nieskuteczna.

W projekcie proponuje się wprowadzenie kilku nowych rozwiązań. Ich celem jest zwiększenie dolegliwości dla sprawców czynów zabronionych W tab. 25 przedstawiono nowe rozwiązania zaproponowane przez Rząd.

Tab. 25. Wykaz najważniejszych zmian w rządowej propozycji zmian w Ustawie Kodeks Karny (Źródło: Burzawa B.; 2014)

	Stan obecny	Propozycje zmian
Zakaz prowadzenia pojazdów	Od 1 roku do 10 lat Dożywotnio, gdy w wypadku są zabici lub ciężko ranni	Pierwszy raz: od 3 do 15 lat Drugi raz: Dożywotnio
Nawiązka / świadczenie pieniężne	Fakultatywnie: do 100 tys. zł	Pierwszy raz: min. 5000 zł Drugi raz: min. 10000 zł
Blokady alkoholowe	Brak	Przez 3 lata po odzyskaniu uprawnień.
Prowadzenie pojazdu bez uprawnień	Wykroczenie	Przestępstwo
Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki alkoholowej	Wejście w życie 04.01.2016	Przyspieszenie wejścia w życie

Zdaniem projektodawców nowe propozycje doprowadzą do większego zdyscyplinowania osób karanych za stan nietrzeźwości w ruchu drogowym, co z kolei powinno umożliwić zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych w Polsce.

Projektowi rządowemu towarzyszą dwa projekty poselskie dotyczące tej samego problemu: Prawa i Sprawiedliwości (Druk sejmowy nr 2169) i Polskiego Stronnictwa Ludowego (Druk sejmowy nr 2182). Projekty poselskie wprowadzają dwa nowe rozwiązania do tej pory niestosowane w Polsce, a mianowicie:

- konfiskatę samochodu (Druk nr 2169),
- obowiązkową terapię uzależnień alkoholowych dla osób skazanych za kierowanie pojazdami w stanie nietrzeźwości (Druk nr 2182).

W zał. 6. zestawiono wszystkie proponowane zmiany. Kursywą zaznaczono te fragmenty przepisu, które proponuje się zmienić, dodać lub wykreślić. W kolejnej części opracowania krótko omówione zostaną najważniejsze propozycje.

1. Wydłużenie zakazu prowadzenia pojazdu dla osób skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości

Zgodnie z obowiązującymi przepisami kierowca, który został zatrzymany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości, grozi zakaz prowadzenia pojazdów od 1 roku do 10 lat. Rząd proponuje, aby pierwsze przestępstwo tego typu karane było zakazem prowadzenia pojazdów od 3 do 15 lat, a drugie – dożywotnim zakazem.

W danych publikowanych przez Ministerstwo Sprawiedliwości brakuje informacji, na jak długo orzekany jest w sądach zakaz prowadzenia pojazdu, trudno więc ocenić, czy możliwości istniejących rozwiązań prawnych zostały w pełni wykorzystane. Wyniki badań opinii społecznej wskazują, że istnieje duże poparcie dla wprowadzania surowych kar za jazdę samochodem w stanie nietrzeźwości, istnieją jednak podstawy, aby twierdzić, że wiedza o obowiązujących w Polsce karach za jazdę w stanie nietrzeźwości jest niewielka. Na przykład tylko niewielki procent badanych osób wiedział o wprowadzonym w 2000 roku zaostrzeniu kar za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (TNS; 2011).

Analiza wyników badań naukowych nakazuje dużą ostrożność wobec rządowych propozycji wydłużenia zakazu prowadzenia pojazdu dla osób skazanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. W programie DRUID, po analizie prawnych procedur postępowania z nietrzeźwymi kierowcami w krajach Unii Europejskiej, wykazano (Kærup S. i in.; 2009) że:

- zakaz prowadzenia pojazdów jest skuteczniejszą metodą odstraszenia ogólnego niż np. kary finansowe czy więzienie, ale jego skuteczność zależy przede wszystkim od tego, czy policja będzie w stanie wyegzekwować ten zakaz;
- skuteczność zakazu prowadzenia pojazdu zależy przede wszystkim od pewności kary i szybkość jej zasądzenia, w mniejszym stopniu od jej dolegliwości;
- procedura administracyjna wydawania zakazu prowadzenia pojazdu jest skuteczniejsza niż procedura karna, przede wszystkim dlatego, że zwykle jest szybsza i bardziej pewna niż w przypadku procedur sądowych. Dodatkowo wydawanie zakazów prowadzenia pojazdów w ramach procedury karnej wiąże się bardzo dużym zróżnicowaniem wysokości wyroków;
- administracyjne procedury wydawania zakazu prowadzenia pojazdu skutkują spadkiem wskaźnika recydywizmu zarówno w grupie kierowców, którzy po raz pierwszy popełnili dane przestępstwo, jak i w grupie kierowców, którzy mieli na swym koncie dwa lub więcej takich przestępstw;
- odstraszający efekt zakazu prowadzenia pojazdu może być wzmocniony dzięki wprowadzeniu dodatkowych rozwiązań: np. badań lekarskich i psychologicznych, obowiązkowych szkoleń, programu montażu blokad alkoholowych, wprowadzeniu obowiązku prac społecznych itd.;

- zakaz prowadzenia pojazdu na krótki okres (na kilka, czy kilkanaście godzin) jest nieskuteczny³⁸. Najlepsze rezultaty osiągnęto, kiedy zakaz obowiązywał od 3 do 12 miesięcy. Wydłużanie okresu zatrzymania prawa jazdy zwiększa prawdopodobieństwo podejmowania przez kierowców decyzji o prowadzeniu pojazdu bez ważnego prawa jazdy. W Stanach Zjednoczonych szacuje się, że od 25 do 75% kierowców, którym czasowo lub na stałe zabrano prawo jazdy nadal prowadzi pojazd (McCartt i in.; 2003; Goodwin A. i in.; 2013). Najgorsze wyniki rejestrowano, gdy zakaz prowadzenia pojazdu był dłuższy niż 3 lata.

Wyniki badań opinii społecznej SARTRE 4 wskazują, że dalsze wydłużanie zakazu prowadzenia pojazdu może prowadzić do wzrostu wskaźnika recydywizmu. W 2010 roku zapytano kierowców samochodów i motocykli, czy zdecydowaliby się prowadzić pojazd, gdyby ich prawo jazdy zostało cofnięte na pewien czas lub na całe życie. Wyniki zamieszczono w Tab. 26.

Tab. 26. Opinie kierowców samochodów osobowych i motocykli na temat ich reakcji na zatrzymanie prawa jazdy (Źródło: Badania SARTRE 4; 2010)

Pyt. Czy gdyby w przyszłości z jakiegoś powodu stracił(a) Pan(i) prawo jazdy, to czy zdecydował(a)by się Pan(i) jeździć samochodem bez tego dokumentu ?

	Utrata prawa jazdy:	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Kierowcy (2010)	na pewien okres	3,2%	11,9%	26,2%	58,8%
	na całe życie	3,8%	13,0%	25,9%	57,3%
Motocykliści (2010)	na pewien okres	5,3%	13,9%	32,3%	48,1%
	na całe życie	6,1%	14,7%	29,9%	48,8%

Jak wynika z przedstawionego zestawienia 4 lata temu (kiedy nawet nie dyskutowano o wprowadzeniu surowszych rozwiązań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdu) ok. 15-18% badanych kierowców deklarowało, że naruszą warunki takiego zakazu. Cytowane przez rząd informacje o rosnącej liczbie recydywistów wskazują, że proces ten ma już miejsce w Polsce. Warto również wspomnieć o tym, że jak pokazują badania, pewien procent kierowców, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, nigdy potem nie wystąpiło o przywrócenie uprawnień, mimo że mieli do tego prawo (Scott M. i in.; 2006). Także analiza informacji zamieszczonych w zał. 5 (Zatrzymanie prawa jazdy, grzywna i inne kary za prowadzenie pojazdu po alkoholu w wybranych krajach) wskazuje, że w tylko kilku krajach sąd ma prawo wydać zakaz dożywotniego prowadzenia pojazdu, ale najczęściej nie jest to wymóg obligatoryjny. Wiele więc wskazuje, że wprowadzenie propozycji rządowych raczej wiązać się będzie z pojawieniem nowych problemów, niż rozwiązaniem już istniejących.

2. Wprowadzenie obowiązku wyposażania pojazdów w blokady alkoholowe przez osoby, które ubiegają się o przywrócenie prawa jazdy po zakończeniu zakazu prowadzenia pojazdów

Nie ulega wątpliwości, że jazda po spożyciu alkoholu stanowi rzeczywiste zagrożenie w ruchu drogowym. Kierowcy nie zawsze są w stanie oddzielić prowadzenia pojazdu od picia

³⁸ NTHSA zaleca np. aby minimalny okres zakazu prowadzenia pojazdów wynosił 90 dni (Goodwin A. i in.; 2013)

alkoholu. Blokad alkoholowe są najlepszym dostępnym na rynku sposobem wyegzekwowania tego obowiązku. W wielu badaniach naukowych wykazano, że stosowanie blokad alkoholowych jest rozwiązaniem skuteczniejszym niż wprowadzenia zakazu prowadzenia pojazdu. Według danych zebranych przez holenderski instytut SWOV, liczba przypadków prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu po zainstalowaniu blokady alkoholowej jest niższa o 65-90% niż w przypadku wprowadzenia jedynie zakazu prowadzenia pojazdu (SWOV; 2007). Biorąc te dane pod uwagę rządową propozycję wprowadzenia blokad alkoholowych należy przyjąć z dużym uznaniem.

Zgodnie z propozycją rządową kierowca, który po zakazie prowadzenia pojazdu, zechce odzyskać utracone uprawnienia, będzie musiał obowiązkowo na 3 lata wyposażyć samochód w blokadę alkoholową. Jest to urządzenie, które uniemożliwia uruchomienie silnika pojazdu, gdy stężenie alkoholu w organizmie kierowcy przekracza dopuszczalny poziom. Rząd proponuje, aby w Polsce poziom ten wynosił 0,2‰. Informacja o tym, że dany kierowca może prowadzić pojazd tylko z blokadą będzie umieszczana w jego prawie jazdy w formie odpowiedniego kodu.

Wprowadzenie blokad alkoholowych w Polsce cieszy się poparciem kierowców. W badaniach SARTRE 4 zaprezentowano kierowcom cztery możliwości wykorzystania blokad i poproszono o opinie. Wyniki przedstawiono w tab. 27.

Tab. 27. Poparcie dla różnych form wykorzystania blokad alkoholowych (Źródło: Badania SARTRE 4)

BLOKADY MONTOWANE W:	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie
pojazdach kierowców, którzy spowodowali wypadek drogowy z ofiarami w ludziach po spożyciu alkoholu	67,7%	23,4%	6,3%	2,6%
pojazdach kierowców, którzy zostali zatrzymani przez policję i mieli we krwi ponad 1,5 ‰ alkoholu	65,8%	22,9%	8,6%	2,7%
pojazdach kierowców, którzy zostali zatrzymani przez policję po raz kolejny za prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu	58,6%	31,6%	6,8%	2,9%
pojazdach prowadzonych przez młodych kierowców	29,0%	33,6%	28,2%	9,2%
wszystkich pojazdach mechanicznych	16,0%	22,2%	38,5%	22,7%

Badania SARTRE 4 realizowane były w 2010 roku i niestety nie uwzględniono w nich rozwiązania zaproponowanego przez rząd, ale wyniki badań wskazują, że poparcie kierowców dla wprowadzenia blokad alkoholowych zależy od oceny ciężkości popełnionego przestępstwa.

Zastrzeżenia budzi sposób wprowadzenia blokad alkoholowych w Polsce. W propozycji rządowej proponuje się, aby wszyscy kierowcy, którzy ubiegać się będą o przywrócenie prawa jazdy po zakończeniu zakazu prowadzenia pojazdu, mogli przez kolejne 3 lata prowadzić jedynie samochody wyposażone w blokady alkoholowe. W tej grupie będą osoby, u których stwierdzono stężenie alkoholu we krwi równe 0,6‰ oraz takie, u których poziom

alkoholu przekroczył 2‰. Traktowanie tych kierowców w taki sam sposób jest nieporozumieniem. Obawy budzi także możliwość uruchomienia w krótkim czasie systemu sprzedaży blokad alkoholowych w Polsce. W 2011 roku za jazdę w stanie nietrzeźwości skazano w Polsce 69 tysięcy kierowców, w 2013 roku – kolejne 62 tysiące. Nawet jeżeli pewien procent kierowców w ogóle zrezygnuje z możliwości ubiegania się o prawo jazdy, to i tak potrzebne będzie na rynku co najmniej 100-120 tysięcy tych urządzeń. Instytut Transportu Samochodowego proponował, aby w pierwszym okresie, obowiązkiem montażu blokad alkoholowych objąć kierowców, u których podczas kontroli ujawniono stężenie alkoholu we krwi przekraczające 1,5 ‰, w pozostałych przypadkach pozostawić wybór kierowcom i potraktować montaż blokady alkoholowej jako warunek skrócenia okresu zawieszenia prawa jazdy. Po 3-4 latach program zostałby oceniony, a wyniki tych analiz posłużyłyby do ostatecznego określenia zasad program w Polsce. Propozycja ta jednak nie została uwzględniona.

Najpoważniejsze zastrzeżenia wywołuje potraktowanie blokady alkoholowej jako kolejnego urządzenia technicznego montowanego w samochodzie. Tymczasem blokady alkoholowe montowane są pojazdach przede wszystkim po to, aby ograniczyć liczbę nietrzeźwych kierowców na drogach i monitorować zachowanie kierowcy podczas trwania programu. Blokady alkoholowe rejestrują każde użycie samochodu, każdą próbę oszukania, czy uszkodzenia blokady, każdą próbę uruchomienia samochodu po spożyciu alkoholu. Te dane są co pewien czas ściągane z urządzenia w wyspecjalizowanych serwisach i przesyłane do tzw. instytucji monitorującej realizację programu. Na podstawie analizy zebranych danych odpowiedni organ administracji publicznej podejmuje decyzję o modyfikacji programu (np. kierowcę można wycofać z programu i skierować na leczenie, albo przedłużyć okres montażu blokady alkoholowej w pojeździe). Dane gromadzone w blokadzie alkoholowej umożliwiają więc indywidualizację oddziaływań reedukacyjnych. W tab. 28 przedstawiono najważniejsze cechy programów wdrożonych w czterech najbardziej zaawansowanych krajach Europy³⁹.

Tab. 27. Najważniejsze cechy programów blokad alkoholowych wdrożonych w Belgii, Finlandii, Holandii i Szwecji (Źródło: Klipp S.; 2014)

Kraj	Belgia	Finlandia	Holandia	Szwecja	
Rok uruchomienia programu	2009	2005 (2008)	2011	1999 (nowe przepisy 2012)	
Administrator	Sąd (sankcja)	Sąd (na żądanie)	Centralny organ odpowiadający za prawa jazdy (CBR)	Szwedzka Agencja Transportu	
Rodzaj uczestnictwa	Dobrowolne	Dobrowolne	Obowiązkowe	Dobrowolne	
Grupa objęta oddziaływaniem	Wszyscy kierowcy >0,5 ‰	Wszyscy	- 1.3- 1,8 ‰ (początkujący kierowcy od 1.0 ‰) - recydywiści: 1.0 - 1.3 ‰	0,2 - 0,9 ‰	> 1‰ i recydywiści
Czas trwania	Od 1 roku do końca	1 – 3 lata	2 i więcej lat	1 rok	2 lata

³⁹ Obecnie blokady alkoholowe stosowane są w 11 prowincjach Kanady, we wszystkich stanach USA, w 8 stanach Australii i w 7 (z 46) krajach Europy (Klipp S.;2014). W Europie rozwiązanie cieszy się coraz większym zainteresowaniem. W ostatnich miesiącach przygotowano dwa obszerne raporty na zlecenie Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego (Martino A. i in.; 2014; Ecorys & COWI; 2014).

programu	życia			
Agencja monitorująca dane	BIVV	Policja	Centralny organ odpowiadający za prawa jazdy (CBR)	Szwedzka Agencja Transportu
Dodatkowe środki	Program reedukacyjny		Program edukacyjny (EMA, LEMA)	Badanie lekarskie
Pobieranie danych z blokady	Przez pierwsze pół roku co 2 miesiące, potem co pół roku	Co 60 dni	Co 6 tygodni	W ciągu pierwszego miesiąca, potem co pół roku
Powtórzenie testu trzeźwości	5-10 min., 15-45 minut	5-10 min., 30-45 min.	5 min., 3 razy na godzinę	Co 10-60 min.
Prowadzony pojazd	Samochody osobowe	Wszystkie pojazdy (z wyjątkiem rowerów)	Samochody osobowe	Wszystkie pojazdy (razem z rowerem)
Kod używany w prawie jazdy	112 blokada	113	103	107
Koszt w Euro	~2,500 +1000 (rocznie)	110-160 na miesiąc	~4000	1 rok: 2150-2700 2 lata: 2850-4150

W Polsce funkcję instytucji monitorującej realizację programu przyznano policji drogowej, przyjęto bowiem, że podczas kontroli drogowych policja będzie sprawdzać, czy w kierowca z odpowiednim kodem w prawie jazdy prowadzi pojazd wyposażony w blokadę alkoholową. Policja drogowa jest w stanie stwierdzić obecność blokady alkoholowej w samochodzie, być może, po wyposażeniu w odpowiednie narzędzia, będzie w stanie sprawdzić, czy blokada funkcjonuje prawidłowo, ale na razie zupełnie nie jest przygotowana do monitorowania zachowań kierowców prowadzących pojazdy z blokadą alkoholową. Te aspekty wykorzystania blokad alkoholowych zostały w rządowej propozycji pominięte.

Zastrzeżeń do zgłoszonej propozycji jest o więcej, zawsze jednak chodzi o sposób wdrożenia blokad alkoholowych w Polsce, a nie fakt wyboru tego urządzenia jako skutecznego środka redukcji zagrożeń związanych z alkoholem. Wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem byłoby powołanie w trybie pilnym niewielkiej grupy roboczej, która po przeanalizowaniu doświadczeń innych krajów, zaproponowałaby sposób uzupełnienia braków w propozycji rządowej.

3. Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii

Rząd proponuje przyspieszenie wejścia w życie przepisu pozwalającego starostom kierować kierowców na kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, jeżeli kierowali pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Termin wejścia w życie tego rozwiązania ma być skorelowany z terminem wejścia w życie nowelizacji Kodeksu Karnego. W międzyczasie opublikowano rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 18 grudnia 2012 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu, w którym m.in. określono program kursu.

Programy reedukacyjne uważane są za ważny element działań profilaktycznych, a ich głównym celem jest zmniejszenie liczby osób, które powtórnie wsiądą do pojazdu po wypiciu alkoholu. Przegląd 61 programów reedukacyjnych dokonany w ramach unijnego projektu DRUID (Schulze H. i in.; 2012) wykazał, że wdrożenie tego rozwiązania może doprowadzić do redukcji wskaźnika recydywizmu o ok. 45%, ale skuteczność różnych programów jest zróżnicowana (od 15 do 71%). Wykazano m.in. że dobrze opracowane programy wzmacniają zachowania abstynenckie i ograniczają liczbę spożywanego alkoholu oraz że najlepsze rezultaty osiąga się „dopasowując” uczestnika do odpowiedniego programu. W praktyce oznacza to, że przed rozpoczęciem kursu potencjalny kandydat przechodzi badania psychologiczne, podczas którego określa się jego najważniejsze cechy, ocenia motywację, objawy uzależnienia lub problemowego picia, a także charakterystykę popełnionych w ruchu drogowym przestępstw. Na podstawie tak postawionej diagnozy kierowca kierowany jest na odpowiedni kurs.

Polskie doświadczenia z kursami reedukacyjnymi skromne. Zarówno wprowadzone w 1997 roku szkolenia, których odbycie powodowało zmniejszenie liczby punktów karnych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, jak i kursy psychokorekcyjne organizowane w więzieniach dla kierowców skazanych za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji z art.173-180 k.k.⁴⁰ nigdy nie były oceniane. Wprowadzając kursy reedukacyjne nie wiemy, co jest skuteczne w Polsce i w jakim kierunku powinno się te działania modyfikować. Sytuacji nie poprawiają też propozycje rządu. Nie wiadomo, jaki jest cel organizacji kursów reedukacyjnych i co chcemy osiągnąć nakładając na kierowców obowiązek udziału w nich. Zupełnie niezrozumiałym jest przyjęcie założenia, że sama obecność na kursie jest warunkiem jego zaliczenia. Nie określono też dokładnie, jakie kwalifikacje powinny posiadać osoby prowadzące kursy, kto będzie je weryfikował oraz w jaki sposób będzie dokonywana merytoryczna ocena programu kursów. Nadal nierozwiązana jest sprawa merytorycznej oceny programów kursu. Można więc zaryzykować twierdzenie, że podobnie jak w przypadku wielu innych propozycji, dobre i potrzebne rozwiązanie wprowadzane jest bez dokładnego przygotowania.

4. Wprowadzenie obowiązku zapłaty przez sprawcę nawiązki i określenie jej minimalnej wysokości

Jedną z form zaostrzenia reakcji karnej wobec kierowców prowadzących pojazdy mechaniczne w stanie nietrzeźwości powinny być, zdaniem rządu, nawiązki⁴¹ i świadczenia pieniężne⁴². Główną przyczyną ich wprowadzenia jest zwiększenie dolegliwości dla sprawcy

⁴⁰ Kursy prowadzone są od 2007 roku, w 2013 roku udział w nich wzięło 8039 skazanych. (Majerczyk A.; 2013)

⁴¹ Obowiązek zapłacenia określonej kwoty pieniężnej na rzecz pokrzywdzonego w wypadku drogowym lub na Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej zarządzany przez Min. Sprawiedliwości. Sąd może zasądzić nawiązkę w wysokości do 100 000 złotych. Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym działa w Polsce od 1 stycznia 2012 r. i ma umożliwić prowadzenie spójnej i przejrzystej polityki pomocy pokrzywdzonym oraz skazanym, a ponadto na zachowanie prawidłowych proporcji w tym zakresie. Skoncentrowanie zadań w jednym Funduszu ma ponadto zapewnić racjonalne wydatkowanie pieniędzy oraz przynieść budżetowi państwa oszczędności z tytułu zmniejszenia kosztów obsługi.

⁴² Środek karny orzekany przez sąd na cel społeczny wobec sprawcy przestępstwa w przypadkach określonych w Kodeksie karnym (dalej jako k.k.). Świadczenie to nie może przekroczyć 60.000 złotych.

oraz wynagrodzenie strat pokrzywdzonemu w wypadku drogowym spowodowanym przez kierowcę w stanie nietrzeźwości.

Dostępne wyniki badań (Wagenaar i in.; 2008) wskazują, że kary finansowe w USA mają niewielki wpływ na obniżenie wskaźnika recydywizmu. Podobne wyniki zebrano w Australii (Weatherburn & Moffatt, 2011, za: Goodwin i in.; 2013). Wiele więc wskazuje, że tworzenie dodatkowych rozwiązań umożliwiających finansowe karanie skazanych kierowców nie przyniesie spodziewanych efektów, zasili natomiast Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w pieniądze. Jak wynika z uzasadnienie rządowego ten aspekt jest branych pod uwagę przez autorów projektu. Gdyby nawiązki i świadczenia wprowadzone zostały w 2013 roku, to przychody z tego tytułu wyniosłyby ponad 400 mln zł.

Kwestią do wyjaśnienia pozostaje relacja między świadczeniami planowanymi w projekcie rządowym, a zobowiązaniami kierowców wynikających z obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego. Kierowcę w stanie nietrzeźwości, który spowodował wypadek drogowy, nie obejmuje ochrona polisy OC, czy innego dobrowolnego ubezpieczenia (AC, NW). W praktyce oznacza to, że wszelkie szkody związane np. z leczeniem, rehabilitacją czy dożywotnią rentę wyrównawczą (jeżeli ofiara wypadku drogowego utraciła zupełnie zdolność do pracy), łącznie z naprawą samochodu sprawca wypadku drogowego pokrywa z własnej kieszeni. Wprowadzenie nawiązek i świadczeń pieniężnych w procedurach karnych oznacza, że kierowca będzie w dwóch różnych systemach (karnym i ubezpieczeniowym) płacił za to samo.

5. Podanie wyroku do publicznej wiadomości.

Projekt rządowy zakłada także wprowadzenie do Kodeksu karnego wykonawczego możliwości podawania wyroku do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie stosownej informacji na stronie internetowej sądu w Biuletynie Informacji Publicznej w przypadku, w którym sąd nie określił w wyroku sposobu podania go do publicznej wiadomości. Głównym powodem wprowadzenia tego rozwiązania jest usunięcie kontrowersji wokół tego środka karnego i ułatwienie częstszego stosowania tego rozwiązania. Na razie, jak wynika z danych Ministerstwa Sprawiedliwości, w ciągu ostatnich 11 lat w sprawach z art. 178a § 1 ani razu nie skorzystano z możliwości podania wyroku do publicznej wiadomości.

Generalnie podanie wyroku do publicznej wiadomości służy do stygmatyzacji sprawcy i popełnionego przez niego czynu, szczególnie w jego środowisku. Zakłada się także, że podanie wyroku do publicznej wiadomości pełni funkcję wychowawczą, bowiem inne osoby, z obawy przed upublicznieniem ewentualnego skazania, nie będą popełniały danego przestępstwa. Niestety nie udało się znaleźć żadnych wyników badań naukowych, które wspierałyby bądź kwestionowały to założenie. W dyskusjach prowadzonych w Polsce zwraca się uwagę, że kara podawania wyroku do wiadomości publicznej nie powinna być zbyt często stosowana, bo traci swoje wychowawcze i społeczne znaczenie, a także że powinna być raczej stosowana w przypadkach, które wzbudziły szczególne zainteresowanie społeczne, wywołały powszechne oburzenie czy niepokój. W ten sposób dotarłaby do obywateli informacja, że przestępstwo zostało ukarane, a sprawiedliwość została wymierzona. Celowe jest także sięganie po ten środek przy przestępstwach nagminnie popełnianych na danym terenie lub w

określonym środowisku⁴³. Kwestią otwartą jest, czy udostępnienie stron internetowych sądu w Biuletynie Informacji Publicznej poprawi dostępność tej informacji dla osób zainteresowanych wyrokami sądowymi.

6. Przepadek pojazdu mechanicznego jako narzędzia popełnienia przestępstwa

Posłowie Prawa i Sprawiedliwości proponują wprowadzenie możliwości konfiskaty pojazdu sprawcy wypadku drogowego i katastrofy, których wynikiem była śmierć innej osoby, jeżeli sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia.

Konfiskata pojazdu nietrzeźwego sprawcy wypadku drogowego jest rozwiązaniem stosowanym w niektórych krajach, ale nie jest to praktyka częsta, stąd brak jest przekonujących dowodów, że jest to metoda skuteczna. Konfiskata samochodu wiąże się z różnymi problemami np. samochód prowadzony przez nietrzeźwego kierowcę może należeć do kogoś innego lub jego utrata może pogorszyć warunki życia pozostałych członków rodziny. Przeszkodą we wprowadzeniu tego rozwiązania w Polsce może być także stanowisko Sądu Najwyższego, który w wyroku z 2008 roku odrzucił możliwość traktowania samochodu jako narzędzia przestępstwa.

7. Wprowadzenie terapii uzależnień od alkoholu dla osób skazanych za kierowanie pojazdami w stanie nietrzeźwości.

Propozycję złożyli posłowie Polskiego Stronnictwa Ludowego argumentując, że terapia będzie lepszym środkiem reedukacji sprawców i będzie dla nich dotkliwsza. Terapia uzależnień powinna być realizowana przed badaniem psychologicznym (art. 82 Ustawy o kierujących pojazdami), w rejonowych poradniach psychologicznych, w wymiarze do 2 godzin tygodniowo przez 2 miesiące, na koszt sprawcy.

Trudno ocenić, czy obecnie Polska jest przygotowana do wdrożenia tego rozwiązania, ale propozycja PSL jest potrzebnym elementem uzupełniającym system prewencyjny. Wątpliwości budzi jednak umiejscowienie terapii w sekwencji działań reedukacyjnych. Lepszym rozwiązaniem byłoby utrzymanie badań lekarskich i psychologicznych jako pierwszego etapu diagnozy kierowcy. Na podstawie wyników diagnozy kierowca kierowany byłby albo na kurs reedukacyjny, albo – w przypadkach uzależnienia czy problemowego picia – najpierw na terapię, a dopiero po jej zakończeniu - na odpowiedni kurs reedukacyjny. Elementem systemu prewencyjnego mógłby być także administracyjny system zarządzania prawem jazdy oraz program instalowania blokad alkoholowych. Psycholodzy mogliby ponownie wkraczać do akcji, gdyby podczas stosowania blokady alkoholowej kierowca nadal podejmował próby jazdy po spożyciu alkoholu. Szczegóły tego systemu powinny być przedyskutowane w grupie roboczej, ale istotne jest, aby doprowadzić do skoordynowania różnych rozwiązań i stworzenia jednoznacznej, zrozumiałej ścieżki powrotu do ruchu drogowego dla osób, które zostały zatrzymane za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

⁴³ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z 28 VI 2007 r. (<http://www.lex.pl/akt/-/akt/podanie-wyroku-do-publicznej-wiadomosci>)

Podsumowując przedstawione propozycje należy stwierdzić, że nie ma w tej chwili przekonujących merytorycznych powodów, aby podwyższać dolegliwość kar dla sprawców wypadków drogowych, czy dla osób, które prowadziły pojazd w stanie nietrzeźwości. Wiele z tych propozycji jest raczej przesadną reakcją na wydarzenia w Kamieniu Pomorskim. Zamiast tego należałoby uszczelnić istniejący system, wyegzekwować stosowanie już istniejących rozwiązań i dodać kilka nowych rozwiązań, które zwiększą skuteczność działań reedukacyjnych (np. programy instalowania blokad alkoholowych, kursy reedukacyjne, programy leczenia osób uzależnionych od alkoholu, przeniesienie spraw związanych z zakazem prowadzenia pojazdu do systemu administracyjnego i być może wprowadzenie w przyszłości wyspecjalizowanych sądów zajmujących się problemami alkoholu i środków działających podobnie do alkoholu w ruchu drogowym). Polska ma ogromne szanse, aby utrzymać tendencję ograniczania zagrożeń związanych z obecnością alkoholu w ruchu drogowym. Poparcie dla tego kierunku działań jest w polskim społeczeństwie bardzo wysokie i co ważniejsze stabilne, należy jednak oprzeć swoją politykę prewencyjną na skutecznych i naukowo sprawdzonych rozwiązaniach.

Literatura

- Brosz M., Strzałkowska A., Tobis T. (2011):** *Wzorce konsumpcji alkoholu*. Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień
- Burzawa Borys (2014):** *Problem alkoholu w ruchu drogowym w Polsce*. Konferencja ETSC „Safe & Sober”; Warszawa 26 maja.
- Buttler I. (2012):** *Rozpowszechnienie substancji psychoaktywnych w ruchu drogowym - wyniki unijnego programu DRUID*. Kwartalnik BRD 1/2012
- Cestac J., Delhomme P. (ed.) (2012):** *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. IFFSTAR
- CBOS (2009):** *Moralność publiczna i stosunek do zachowań nagannych społecznie*. CBOS
- CBOS (2013):** *O przestrzeganiu prawa i funkcjonowaniu wymiaru sprawiedliwości w Polsce*. Fundacja Centrum Badania Opinii Społecznej
- Currie C et al., eds. (2012):** *Social determinants of health and well-being among young people. Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) study: international report from the 2009/2010 survey*. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2012 (Health Policy for Children and Adolescents, No. 6).
- Daoud Ilyas (2014):** *Alcohol interlocks: towards a European approach for the fight against drink-driving*. Safe & Sober conference. Warsaw, 26th May
- Dąbrowska Kama (2014):** „Alkohol - współczesne wyzwania w Europie i w Polsce”. Forum Bezpieczeństwa Transportu, ITS, Warszawa dn. 30.01
- Delaney A., Diamantopoulou K., Cameron M. (2006):** *Strategic principles of drink-driving enforcement*. Monash University Accident Research Centre - Report #249
- Delhomme P., De Dobbeleer W., Forward S., Simões A. (red.) (2009):** *Campaigns and Awareness - Raising Strategies in Traffic Safety CAST. Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. Belgian Road Safety Institute (IBSR-BIVV)
- Dragan A., Korzeniowska D.M., Krasnopolski A., Stawicki R. (2014):** *Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach*. Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji
- Druk Sejmowy nr 2586 (2014):** *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks Karny oraz niektórych innych ustaw*. Rząd RP
- Ecorys, COWI (2014):** *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report*. For European Commission, DG for Mobility and Transport
- Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L. I in. (2004):** *Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes*. American Journal of Preventive Medicine, 27, 57-65.
- ETSC (2008):** *Drink Driving recidivism*. ETSC Fact Sheet, December 08
- ETSC (2010):** *Road Safety Target in Sight: Making up for lost time. 4th Road Safety PIN Report.*
- ETSC (2012):** *Drink driving: Towards zero tolerance*
- European Commission (2011):** *European Policy Brief. AAA-Prevent Effective Environmental Strategies for the Prevention of Alcohol Abuse among Adolescents in Europe*. Research & Innovation - Helath
- Europejskie Centrum Monitorowania Narkotyków i narkomanii (ECMDDA) (2012):** *Streszczenie. Raport ESPAD z 2011 r.* ECMDDA
- Używanie substancji przez uczniów w 36 europejskich krajach
- Fabryka Komunikacji Społecznej (2010):** *Kampania „Pileś? Nie jedź!” 2009. Wyniki badania ewaluacyjnego*. TNS OBOP
- Fundacja PZU (2014):** *Z bliskimi po drodze – raport 2014*. PZU
- Global Road Safety Partnership (2007):** *Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. GRSP
- Goodwin, A., Kirley, B., Sandt, L., Hall, W., Thomas, L., O'Brien, N., & Summerlin, D. (2013):** *Countermeasures that work: A highway safety countermeasures guide for State Highway Safety Offices. 7th edition*. (Report No. DOT HS 811 727). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Hakkert, A.S., V. Gitelman (Eds.) (2007):** *Road Safety Performance Indicators: Manual*. Deliverable D3.8 of the EU FP6 project SafetyNet.
- IPSOS (2008):** *Postawy i zachowania dotyczące jazdy samochodem pod wpływem alkoholu*. KRBRD
- IPSOS (2008a):** *Badanie efektywności kampanii „Pileś? - Nie jedź!”*. Raport z badania. Prezentacja PowerPoint.

- Jamroz K., Gaca S., Michalski L., Budzyński M., Żukowska J., Gajda D., Kustra W., Oskarbska I. (2012):** Ocena realizacji Krajowego programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 i doświadczenia z tego wynikające. Draft. Sekretariat KR BRD.
- Klipp Simone (2014):** *Alcohol Interlocks in Europe*. Fit-to-drive. 8th International Traffic Expert Congress; Warsaw 8-9 May.
- Komenda Główna Policji (2014):** *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*. Wydział Ruchu Drogowego Biuro, Prewencji i Ruchu Drogowego KGP.
- Kærup S., Larsen L., Godler K., Žlender B. I in. (2009):** *DRUID. State-of-the-Art on Withdrawal of Driving Licence – Results of a Questionnaire Survey*
- Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii (2014):** *Młodzież 2013*. CBOS
- Macander D. (?):** *Raport z badania upowszechniania w szkołach programu profilaktycznego pt. „Szkolna Interwencja Profilaktyczna” w latach 2010–2011*. Ośrodek Rozwoju Edukacji.
- Majerczyk Andrzej (2013):** *Informacja o realizacji programów psychokorekcyjnych dla skazanych z art.178a kodeksu karnego przez jednostki organizacyjne Służby Więziennej*”. Maszynopis z dn. 10 marca 2013 roku
- Martens Anna (0):** *Reklama społeczna. Język reklamy. Ćwiczenia*. Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie
- Martino A., Sitran A., Rosa C. (2014):** *Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy*. Directorate-General For Internal Policies
- Mazur J., Malkowska-Szkutnik A. (red.) (2011):** *Wyniki badań Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) 2010. Raport techniczny*. Instytutu Matki i Dziecka, Warszawa
- Mazur J. (?):** *Zdrowie i zachowania zdrowotne młodzieży szkolnej na podstawie badań HBSC 2010*. Ośrodek Rozwoju Edukacji
- McCartt, A. T., & Northrup, V. S. (2003):** *Enhanced Sanctions for Higher BACs: Evaluation of Minnesota's High-BAC Law*. (Report No. DOT HS 809 677). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration
- Ministerstwo Sprawiedliwości (2014):** *Pismo z dn. 30. 04. 2014 r. w sprawie zmiany ustawy – Kodeks Karny oraz niektórych innych ustaw*. Rządowe Centrum Legislacji (pismo nr . 44397/14 z dn. 02-05-2014)
- Ministerstwo Zdrowia (2005):** *Sprawozdanie z realizacji ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi w okresie 1 stycznia- 31 grudnia 2002 roku*.
- Ministerstwo Zdrowia (2006?):** *Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006 – 2010*
- Moskalewicz Jacek, Pisarska Agnieszka (2011) :** *Alcohol and substance use among adults and juveniles in Poland: Facts, policy and attitudes*. Project: AAA PREVENT, Workpackage 4
- Moskalewicz J., Klejna A., Wojtyniak B. (2012):** *Kondycja psychiczna mieszkańców Polski: raport z badań "Epidemiologia zaburzeń psychiatrycznych i dostęp do psychiatrycznej opieki zdrowotnej - EZOP Polska"*. Instytut Psychiatrii i Neurologii
- NHTSA (2006):** *Uniform Guidelines for State Highway Safety Programs. Highway Safety Program Guideline No. 8. Impaired Driving*. NHTSA
- NHTSA (2011):** *Digest of Impaired Driving and Selected Beverage Control Laws. 25th Edition. Current as of March 1, 2010* (Report No. DOT HS 811 456). Washington, DC.
- Ostaszewski K. (2003):** *Skuteczność profilaktyki używania substancji psychoaktywnych*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa
- Ostaszewski K. (2012a):** *Związki między edukacją zdrowotną a szkolnym programem profilaktyki*. W: Woynarowska B. (red.): *Organizacja i realizacja edukacji zdrowotnej w szkole. Poradnik dla dyrektorów szkół i nauczycieli szkół podstawowych*. Ośrodek Rozwoju Edukacji.
- PARPA (2001):** *Alkohol i kierowca*. Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych
- PbJ Badania Marketingowe (2014):** *Co zrobić z pijanymi kierowcami. Sondaż internetowy*. PbJ
- PBS (2010a):** *Ocena efektywności kampanii: „Pozory mylą, dowód nie*. Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego Browary Polskie
- PBS (2010b):** *Raport z badania tajemniczego klienta „Pozory mylą, dowód nie”*. Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego Browary Polskie
- PBS (2011):** *Pasy bezpieczeństwa. Badanie zrealizowane przez PBS DGA na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*. KR BRD
- Podda Francesca (2012):** *Drink Driving: Towards Zero Tolerance*. ETSC
- Rada Ministrów (2014):** *Sprawozdanie z wykonania ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r.* □. Druk sejmowy 2301.

- Schulze H., Schumacher M., Urmeew R., Auerbach K. (2012):** *DRUID Final Report: Work performed, main results and recommendations.* BAST
- Scott Michael S., Emmerson Nina J., Antonacci Louis B., Plant Joel B. (2006):** *Drunk driving.* U.S. Department of Justice
- Sierosławski J. (2007):** *Używanie alkoholu i narkotyków przez młodzież szkolną. Raport z ogólnopolskich badań ankietowych zrealizowanych w 2007 r. Europejski Program Badań Ankietowych w Szkołach ESPAD.* Instytut Psychiatrii i Neurologii, Warszawa
- Sierosławski J. (2011):** *Używanie alkoholu i narkotyków przez młodzież szkolną. Raport z ogólnopolskich badań ankietowych zrealizowanych w 2011 r., Europejski Program Badań Ankietowych w Szkołach ESPAD.* Instytut Psychiatrii i Neurologii, Warszawa
- Sierosławski J. (?):** *Używanie substancji psychoaktywnych przez młodzież. Wyniki europejskiego programu badań ankietowych w szkołach (ESPAD) w roku 2011.* Ośrodek Rozwoju Edukacji
- Smith Kim (2007):** *The design and evaluation of road safety publicity campaigns.* World Bank
- SWOV (2007):** *Fact Sheet "Alcolock".* Leidenscham, The Netherlands
- Tabak Izabela (2012):** *Scenariusze dla nauczycieli do pracy z rodzicami z zakresu profilaktyki palenia tytoniu i używania innych substancji psychoaktywnych.* Ośrodek Rozwoju Edukacji
- Tay Richard (2005):** *The effectiveness of enforcement and publicity campaigns on serious crashes involving young male drivers: Are drink driving and speeding similar?* Accident Analysis and Prevention 37, pp. 922–929
- TNS (2011):** *Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.* Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- TNS (2013):** *Spożycie alkoholu w Polsce w 2012 r. Raport z badania.* Polski Przemysł Spirytusowy
- Tokarczyk Ewa (2011):** *Psychologiczne i kryminologiczne aspekty kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości.* Pedagogium Wyższa Szkoła Nauk Społecznych
- Vehmas A., Löytty M. (2013):** *Effectiveness and impact of alcohol inter-lock-controlled driving rights.* Trafi Publications
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J. et al. (2008):** *General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states.* Accident Analysis and Prevention, 39, 982-994.
- WHO Regional Office for Europe (2014):** *European status report on alcohol and health 2014. Drink-driving policies and countermeasures.* WHO
- Wojtyła A., Bojar I., Biliński P. (2010):** *Problem spożywania alkoholu wśród młodzieży w Polsce.* Medycyna Ogólna 16 (XLV), 4.
- Woynarowska Barbara (?):** *Edukacja zdrowotna w podstawie programowej kształcenia ogólnego, jako fundament dla szkolnego programu profilaktyki.* Ośrodek Rozwoju Edukacji.
- Wojnarowska B., Mazur J. (2012):** *Wyniki badań HBSC 2010: Tendencje zmian zachowań zdrowotnych i wybranych wskaźników zdrowia młodzieży szkolnej w latach 1990-2010.* Instytut Matki i Dziecka.
- Wundersitz LN., Hutchinson TP., Woolley JE (2010):** *Best practice in road safety mass media campaigns: A literature review.* CASR Report series

Załącznik 1. Wybrane przepisy prawa dotyczące alkoholu i użytkowników dróg

USTAWA z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2012r., poz. 1356 ze zm.)

Art. 46. 1. Napojem alkoholowym w rozumieniu niniejszej ustawy jest produkt przeznaczony do spożycia zawierający alkohol etylowy pochodzenia rolniczego w stężeniu przekraczającym 0,5% objętościowych alkoholu.

2. Stan po użyciu alkoholu zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

- 1) stężenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰ alkoholu albo
- 2) obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³.

3. Stan nietrzeźwości zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

- 1) stężenia we krwi powyżej 0,5‰ alkoholu albo
- 2) obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm³.

USTAWA z dn. 20 maja 1997r. Kodeks Wykroczeń

Art. 87. § 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.

§ 1a. Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1.

§ 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo karze grzywny.

§ 3. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.

§ 4. W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1a lub 2 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów innych niż określone w § 1.

USTAWA z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny. (Dz. U. z dnia 2 sierpnia 1997 r. ze zm.)

Art. 42. § 1. Sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji.

§ 2. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177.

§ 3. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.

§ 4. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w § 3.

Art. 115. § 1. Czynem zabronionym jest zachowanie o znamionach określonych w ustawie karnej.

§ 16. Stan nietrzeźwości w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy:

- 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub
- 2) zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 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

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. (uchylony).

§ 3. (uchylony).

§ 4. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

Art. 173. § 1. Kto sprowadza katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 3. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od lat 2 do 12.

§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

Art. 174. § 1. Kto sprowadza bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

Art. 177. § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 3. Jeżeli pokrzywdzonym jest wyłącznie osoba najbliższa, ściganie przestępstwa określonego w § 1 następuje na jej wniosek.

Art. 355. § 1. Żołnierz, który prowadząc uzbrojony pojazd mechaniczny, narusza chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym i powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 lub wyrządzona została znaczna szkoda w mieniu, podlega karze aresztu wojskowego albo pozbawienia wolności do lat 3.

§ 2. Jeżeli następstwem wypadku określonego w § 1 jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

§ 3. Przepisy art. 42 i 178 stosuje się odpowiednio.

Załącznik 2. Wybrane programy profilaktyczne dla dzieci i młodzieży dotyczące alkoholu promowane przez Ośrodek Rozwoju Edukacji

Przez **program profilaktyczny** rozumiemy przygotowane i przetestowane wcześniej działania profilaktyczne adresowane do konkretnej grupy (lub grup) odbiorców, które mają określone cele oraz przygotowane metodycznie postępowanie (scenariusze) służące osiągnięciu tych celów. Szkolne programy profilaktyczne zwykle adresowane są do klasy szkolnej, ich celem jest ograniczenie zachowań ryzykownych (art. używania substancji psychoaktywnych), a podstawową formą realizacji są scenariusze lekcji lub warsztatów edukacyjnych. (Ostaszewski K.; 2012a).

Tab. X. Kluczowe elementy programu profilaktyki używania substancji psychoaktywnych i innych zachowań problemowych dzieci i młodzieży (Źródło: Ostaszewski K.; 2012a).

Kluczowe elementy	Co przynosi pożądane rezultaty	Co nie przynosi
Naukowe podstawy	Wykorzystywanie do konstrukcji programów profilaktycznych znanych teorii wyjaśniających zachowanie. Przydatne są dwa typy teorii: (1) teorie wyjaśniające przyczyny powstawania ryzykownych zachowań w okresie dojrzewania, art. Teoria zachowań problemowych R. Jessora, oraz (2) teorie wyjaśniające mechanizmy wprowadzania zmian w systemach społecznych np. teoria innowacji E. Rogersa.	Brak teoretycznego zaplecza programu. Opieranie programu na indywidualnych przekonaniach autorów/realizatorów
Sprawdzone strategie	Wykorzystywanie takich strategii jak: trening umiejętności życiowych, edukacja normatywna oraz udział rodziców i liderów młodzieżowych. Dobre rezultaty przynosi łączenie tych strategii.	Przekaz wiedzy skoncentrowany tylko na odroczonej skutkach zachowań ryzykownych, art. na uzależnieniu
Różne kanały oddziaływań	Różne źródła wpływu na zachowanie dzieci i młodzieży: nauczycieli (szkoły), liderów młodzieżowych (grup młodzieżowych), rodziców (rodziny), naturalnych mentorów (znaczących osób), specjalistów (lekarzy, psychologów, policji), mediów (lokalnej prasy, TV kablowej).	Nieuwzględnianie udziału rodziców w programach szkolnych. Programy realizowane nie tylko przez samych specjalistów.
Odpowiednia intensywność	Odpowiednia intensywność oddziaływań. Szkolny program, powinien składać się przynajmniej z 10–15 godz. I kilku zajęć uzupełniających w kolejnych latach edukacji.	Krótkie i jednorazowe akcje
Metody interaktywne	Stosowanie metod interaktywnych, które uruchamiają proces aktywnego zdobywania przez uczestników nowej wiedzy, umiejętności i doświadczeń	Pogadanki, wykłady, filmy. Bierny udział uczniów / uczestników.
Potrzeby specyficznych grup	Przewidywanie i stosowanie procedur nastawionych na zaspokajanie potrzeb uczestników z grup zwiększonego ryzyka, art. dzieci z rodzin z problemem alkoholowym	Potępienie osób uzależnionych. Brak procedur postępowania z osobami z grup ryzyka.
Staranne przygotowanie programu	Stosowanie procedur pilotażowego testowania programu, dostosowania go do potrzeb odbiorców (diagnoza potrzeb), oraz specyficznych potrzeb rozwojowych.	Brak pilotażu, brak diagnozy. Nieadekwatne do poziomu rozwoju uczniów metody pracy.
Przygotowanie realizatorów	Pozytywne motywowanie realizatorów. Przeszkolenie i wyposażenie ich w materiały metodyczne do prowadzenia zajęć. Udzielanie wsparcia i pomocy technicznej w trakcie realizacji programu	Brak szkolenia realizatorów. Nakazowy / administracyjny system rekrutacji realizatorów
Ewaluacja	Zaplanowanie i realizowanie procedur ewaluacji programu oraz monitorowania jakości jego rutynowych realizacji.	Brak ewaluacji.

Tab. Wykaz programów zawierających treści dotyczące alkoholu.

		Adresat	Cel programu i spodziewane efekty
1.	CUKIERKI	Program wczesnej profilaktyki uzależnień i przemocy, przeznaczony dla starszych grup przedszkolnych oraz dla klas I-III szkół podstawowych.	Cel: zapobieganie sytuacjom dysfunkcyjnym w życiu dziecka zanim się pojawią. Program przybliży uczniom podstawowe informacje na temat środków uzależniających i zagrożeń z nimi związanych, kształtuje umiejętności troski o własne bezpieczeństwo w relacjach z innymi, uczy postawy dystansu w relacjach z osobami nieznanymi oraz współpracy, jako formy zapobiegającej zachowaniom agresywnym. Założeniem programu jest uczenie dystansu do osób nieznanymi, które mogą zagrażać zdrowiu i bezpieczeństwu.
2.	DZIĘKUJĘ NIE	Program profilaktyki uzależnień dla uczniów klas IV-VI szkoły podstawowej i gimnazjum	Cel: opóźnienie rozpoczęcia używania alkoholu i narkotyków przez młodzież, a wobec uczniów eksperymentujących – zatrzymanie lub ograniczenie używania substancji. doskonalenia umiejętności podejmowania decyzji i odmawiania zachowań ryzykownych dla zdrowia
3.	PROGRAM DOMOWYCH DETEKTYWÓW	Program profilaktyki alkoholowej dla uczniów z klas IV i V szkoły podstawowej i ich rodziców.	Cel: opóźnianie inicjacji alkoholowej wśród nastolatków
4.	FANTASTYCZNE MOŻLIWOŚCI	Program profilaktyki alkoholowej dla uczniów klas V lub VI szkół podstawowych i ich rodziców.	Cel: opóźnianie inicjacji alkoholowej wśród nastolatków
5.	DEBATA	Program profilaktyki alkoholowej adresowany głównie do młodzieży, u której w większości nie nastąpiła jeszcze inicjacja alkoholowa (V i VI klasa szkoły podstawowej i gimnazjum).	Cele programu: <ul style="list-style-type: none"> - Promowanie postaw i kształtowanie umiejętności zdrowego stylu życia dzieci i młodzieży. - Kształtowanie prawidłowych przekonań normatywnych wśród młodzieży dotyczących środków psychoaktywnych - Uświadomienie natychmiastowych i odroczonej konsekwencji używania środków psychoaktywnych. - Dostarczenie uczestnikom zgodnej z ich etapem rozwojowym rzetelnej wiedzy o środkach psychoaktywnych Spodziewane efekty: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zmniejszenie tendencji do ryzykownych zachowań alkoholowych generowanych przez dzieci i podejmowanych na zasadach "owczego pędu"; ▪ Ukształtowanie prawidłowych przekonań normatywnych dotyczących picia alkoholu; ▪ Zmniejszenie ryzyka natychmiastowych i odroczonej konsekwencji używania środków psychoaktywnych.
6.	TAK CZY NIE	Program profilaktyki uzależnień przeznaczony jest dla młodzieży z klas I-III klas gimnazjum oraz szkół ponad gimnazjalnych	Cele programu: <ul style="list-style-type: none"> - dostarczenie wiedzy na temat uzależnień, wpływu alkoholu i narkotyków na życie w rodzinie, a szczególnie na dzieci - kształtowanie postaw sprzyjających podejmowaniu racjonalnych decyzji związanych z używaniem środków odurzających - wyuczenie się praktycznych umiejętności chronienia

			siebie, w tym niekonfliktowego odmawiania
7.	TRZECI ELEMENTARZ, CZYLI PROGRAM SIEDMIU KROKÓW	Program profilaktyki uzależnień, z elementami treningu umiejętności życiowych, dla uczniów w wieku 12-17 lat	Cel programu: dostarczenie wiedzy o środkach psychoaktywnych, niebezpieczeństwach związanych z ich używaniem i możliwości unikania tych zagrożeń oraz wytrenowanie kilku ważnych umiejętności życiowych: odmawiania, satysfakcjonującej zabawy bez sięgania po środki uzależniające, konstruktywnych zachowań w kontaktach z ludźmi
8.	NOE	Program profilaktyki alkoholowej adresowany głównie do młodzieży, u której nastąpiła inicjacja alkoholowa (I i II klasy gimnazjum oraz I i II klasy ponadgimnazjalne).	Cele projektu: <ul style="list-style-type: none"> • Kształtowanie trzeźwych obyczajów poprzez dostarczanie wzorców asertywnych • Wspieranie prawidłowych przekonań normatywnych dotyczących picia alkoholu; • Uświadomienie sobie natychmiastowych strat wartości poprzez używanie środków psychoaktywnych; • Animowanie i wzmacnianie środowisk abstynenckich w szkole; • Wydobycie na światło dzienne istoty uzależnienia i współuzależnienia. Spodziewane efekty: <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenie ilości spożywanego alkoholu i branie pod uwagę okoliczności picia u znaczącej części uczestników (jeżeli nastąpi kontakt z alkoholem, będzie bardziej ograniczony przez samego konsumenta, bardziej świadomy i uwzględniający negatywne skutki picia); • zmniejszenie tendencji do ryzykownych zachowań alkoholowych generowanych przez grupę i podejmowanych na zasadach "owczego pędu" • identyfikację problemu alkoholowego u niektórych uczestników i niekiedy poszukiwanie przez nich profesjonalnej pomocy; • lepsze zrozumienie alkoholowych zachowań otoczenia.
9.	KOREKTA	Program profilaktyki alkoholowej dla pełnoletniej młodzieży i młodych dorosłych często pijących alkohol. Rozbudowana i pogłębiona wersja programu "Debata". program profilaktyki alkoholowej	
10.	ODCZUWAJ, UFAJ, MÓW	Program dla dzieci z rodzin dysfunkcyjnych, szczególnie z rodzin z problemem alkoholowym.	
11.	SZKOLNA INTERWENCJA PROFILAKTYCZNA	Program przygotowujący szkoły i nauczycieli do podejmowania działań wobec uczniów sięgających na terenie szkoły po substancje psychoaktywne.	Zapobieganie dalszemu używaniu substancji psychoaktywnych przez ucznia, poprzez podejmowanie przez szkołę działań interwencyjnych z udziałem rodziców i nastawionych na udzielenie pomocy
12.	UNPLUGGED	Program profilaktyki uniwersalnej, adresowany do uczniów	

		<p>w wieku 12-14 lat oraz ich rodziców. Jego celem jest ograniczanie inicjacji używania substancji psychoaktywnych (alkohol, tytoń, narkotyki), a także opóźnianie przejścia od fazy eksperymentalnego ich używania do fazy używania problemowego. Program powstał w ramach międzynarodowego projektu EU-Drug Abuse Prevention, finansowanego ze środków Unii Europejskiej.</p>	
--	--	---	--

Załącznik 3. Wybrane kampanie społeczne związane z problemem alkoholu w ruchu drogowym zrealizowane w Polsce w latach 2000-2014

1. Kampanie zrealizowane przez administrację centralną

Główny organizator kampanii (partnerzy)	Nazwa i opis kampanii	Cel	Sposób realizacji kampanii	Badania przed-po
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Urząd m.st. Warszawy, Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego – Browary Polskie, Komenda Główna Policji, Komenda Stołeczna Policji)	Piłeś – nie prowadź! (Dlatego musi być was dwóch – Ty i taksówkarz) Kampania ogólnopolska, jednorazowa (lipiec 2006)	Wysztaczenie nawyku nie prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu i wyboru innego środka transportu	Telewizja, kina, billboardy, plakaty i ulotki o charakterze edukacyjnym. Wzmoczone kontrole trzeźwości, podczas których rozdawano ulotki.	Badania „przed” ilościowe i jakościowe: marzec 2006 (TNS OBOP)
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Związek Pracodawców Polskiego Przemysłu Spirytusowego Związek (ZP PPS) (Global Road Safety Partnership, ICAP – Międzynarodowe Centrum Polityki Alkoholowej, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Urząd Miasta Olsztyna, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Miejski Zespół Profilaktyki i Terapii Uzależnień, ZHP, Michelin Polska S.A., Fundacja Kierowca Bezpieczny, Policja: KGP, KWP, KSP; Wojewódzka Rada BRD i WORD, Olsztyński PCK, Urząd Miasta w Lublinie, Kolejne edycje: Urząd m.st. Warszawy, Parlamentarny Zespół BRD, ITS, Fundacja „Krzyś”)	<i>Piłeś? Nie jedź! Włącz myślenie („Sto lat! Sto Lat”)</i> Kampania cykliczna, lokalna i ogólnopolska 04. 2008 (Lublin), 07-08.2008 (Trójmiasto), 10-11.2008 (Olsztyn), 11-12. 2009 edycja świąteczna (Polska), 10. 2010 (Polska), 04.2011 (Polska), 05.2012 (Polska), 10-11.2012 (Polska)	Przekonanie młodych kierowców, aby nie prowadzili pojazdów pod wpływem alkoholu (prezentacja ukazująca nieodwracalne konsekwencje takich zachowań) Grudniowa odsłona kampanii: problem odpowiedzialności kierowców w okresie świąt.	Telewizja, radio, kina, ekrany LCD na uczelniach i w transporcie publicznym; Dodatkowy transport publiczny, plakaty w WORD-ach. Losowe policyjne kontrole trzeźwości w Olsztynie połączone z wywiadami z osobami kontrolowanymi; KSP kontrole + ulotki	Badania jakościowe i ilościowe „przed” : marzec 2008 Lublin (TNS OBOP), marzec-kwiecień 2008 Olsztyn (IPSOS) – także badanie „przed” kreacji (bardzo rzadko prowadzone w PL). Badania ewaluacyjne kampanii „po”: maj-czerwiec 2008 Lublin (TNS OBOP), 2009 r., ogólnopolskie ilościowe styczeń 2010 (TNS OBOP)
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	<i>Wakacje bez promili</i> Kampania jednorazowa, ogólnopolska Lipiec - sierpień 2009	Ograniczenie liczby wypadków drogowych związanych z alkoholem. Uświadomienie zagrożeń związanych z prowadzeniem pojazdów po spożyciu alkoholu oraz zagrożeń wynikających z uczestnictwa	Spoty i audycje radiowe, prasa + konkursy z nagrodami: alkomat, apteczka oraz materiały KRBRD.	

		rowerzystów.		
Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	<i>Nie jedź na kacu. Włącz myślenie</i> Kampania ogólnopolska, jednorazowa (lipiec-sierpień 2011)	Uświadomienie kierowcom zagrożeń związanych z prowadzeniem samochodu „na kacu”.	Telewizja, radio, outdoor, reklama, eventy, internet (m.in. specjalny serwis na Facebooku)	Badania jakościowe i ilościowe „przed”: marzec-kwiecień 2011 (TNS OBOP) Badania „po”: ilościowe 29VII -8VIII 2011 (TNS OBOP)
Państwowa Agencja Przeciwdziałania Problemom Alkoholowym (Patronaty: Ministerstwo Zdrowia, Rzecznik Praw Obywatelskich, Policja, Instytut Transportu Samochodowego, KRBRD, PCK, Zespół Konferencji Episkopatu Polski ds. Apostolstwa Trzeźwości Partnerzy: Stowarzyszenie Psychologów Transportu, Towarzystwo Trzeźwości Transportowców, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego)	<i>Powstrzymaj pijanego kierowcę</i> Kampania ogólnopolska, jednorazowa (maj-lipiec 2014)	Podniesienie poziomu świadomości polskiego społeczeństwa na temat wpływu alkoholu na organizm kierowcy oraz możliwych skutków jazdy po pijanemu. Upowszechnienie informacji na temat możliwych form interwencji wobec pijanych kierowców.	Telewizja, Internet, przewodnik z programem profilaktycznym do realizacji w szkołach nauki jazdy; szkolenia dla przedstawicieli samorządów; porady ekspertów.	
Krajowe Biuro ds. Przeciwdziałania Narkomanii (Partnerzy: Ministerstwo Zdrowia, media młodzieżowe)	<i>Brałeś? Nie jedź! Po narkotykach rozum wysiada</i> Kampania ogólnopolska, cykliczna (dwie edycje: 2009-2010)	Uświadomienie młodzieży, że prowadzenie samochodu po zażyciu narkotyków jest takim samym przestępstwem i jest równie niebezpieczne, jak prowadzenie po alkoholu.	TV, radio, prasa, outdoor i plakaty, Internet: planujpowrot.pl Rozumwysiada.pl	

2. Kampanie zrealizowane przez administrację lokalną oraz instytucje i organizacje pozarządowe

Główny organizator kampanii (partnerzy)	Nazwa i opis Kampanii	Cel	Sposób realizacji kampanii	Badania przed-po
Miasto Stołeczne Warszawa (Komenda Stołeczna Policji, Zarząd Transportu Miejskiego, Izba Gospodarcza Reklamy Zewnętrznej, Stowarzyszenie „Trzeźwy kierowca”, Ośrodki szkolenia kierowców, Patroni medialni: Polska Agencja Prasowa – nadrogach.pl, Onet.pl, TVP Warszawa, Gazeta Wyborcza, ESKA)	<i>Trzeźwy na drodze</i> Kampania regionalna (Warszawa i mazowieckie), jednorazowa (sierpień – grudzień 2009)	Promocja trzeźwości oraz ostrzeżenie, że jazda po alkoholu jest niebezpieczna nie tylko dla kierowców, ale również dla innych użytkowników dróg.	Bilbordy na trasach wylotowych z Warszawy; Ulotki dla nowych kierowców odbierających prawo jazdy; eventy - „jazdy próbne” z alkooglami dla warszawiaków – sprawdzanie reakcji na placu manewrowym. Kontrole: KSP przeprowadziła akcje „Trzeźwy poranek”	Badania „przed”: Badanie nt. nietrzeźwych kierowców w Warszawie (koniec 2008)

<p>Departament Spraw Społecznych Urzędu Miasta we Wrocławiu</p> <p>(Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”, Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu)</p>	<p><i>Trzeźwość – gwarancją bezpieczeństwa na drogach</i></p> <p>Kampania regionalna (Wrocław), jednorazowa (lipiec - listopad 2005r.; plakaty na transporcie publicznym 2005-2006r)</p>	<p>Promocja trzeźwości na drodze.</p>	<p>Festyn „Prowadź się trzeźwo”; konkurs na hasło promujące bezpieczną jazdę.</p>	<p>Badania „przed”: Bad. Instytutu Społecznej „Imas International” nt. postrzegania problemu prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu</p>
<p>Urząd Miasta Gdańska, Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień</p> <p>(Patronat Prezydenta Gdańska; Partnerzy: urzędy miast województwa pomorskiego: Sopot, Gdynia, Pruszcz Gdański, Starogard Gdański, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Bytów; Pomorski Urząd Wojewódzki; KGP i Policja (miejska i wojewódzka), Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego, Inspekcja Transportu Drogowego, Stacja Pogotowia Ratunkowego, Fundacja „Krzyś”, AMS SA, Citroen Auto – Postek, Polska Dziennik Bałtycki, Radio Gdańsk, Radio Plus, Pomorska TV, Multikino, Gdyńska Szkoła Filmów; MSWiA)</p>	<p><i>Kieruj bez procentów</i></p> <p>Kampania regionalna (Gdańsk i pomorskie), cykliczna (2004-2013)</p> <p>”.</p>	<p>Poszerzenie wiedzy kierowców na temat wpływu alkoholu i innych środków psychoaktywnych na ich sprawność</p> <p>Zmniejszenie liczby osób prowadzących pojazd po spożyciu alkoholu lub narkotyków</p> <p>Kształtowanie postawy odpowiedzialności za życie swoje i innych</p> <p>Przygotowanie uczestników ruchu drogowego do udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych</p> <p>Integracja środowiska na rzecz poprawy BRD w regionie</p>	<p>Imprezy masowe; reklama zewnętrzna, billboardy, wielkoformatowe; Radio, telewizja, internet, szkolenia szkołach i Ośrodkach Kształcenia Kierowców; Szkolenia policjantów nt. rozpoznawania środków psychoaktywnych; Spotkania informacyjne na gdańskich uczelniach; Konferencje</p> <p>Wzmoczone kontrole Stanu trzeźwości kierowców na drogach.</p>	
<p>Samorząd woj. Zachodniopomorskie</p> <p>(Zachodniopomorska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)</p>	<p><i>Alkohol za kierownicą - nie zgadzam się</i></p> <p>Kampania regionalna W ramach programu „Trzeźwy kierowca” (województwo), jednorazowa (lipiec - sierpień 2014)</p>	<p>Zachęcanie innych osób do reakcji, gdy widzą pijanego kierowcę</p>	<p>Spot filmowy, Internet, plakaty w m.in. klubach i dyskotekach, naklejki na stacjach benzynowych</p>	
<p>Ks. Piotr Brząkalik Duszpasterz Trzeźwości Archidiecezji Katowickiej</p>	<p><i>Prowadzę – jestem trzeźwy</i></p> <p>Kampania ogólnopolska i</p>	<p>Promowanie zdrowego i trzeźwego stylu życia poprzez odwoływanie się do pozytywnych cech</p>	<p>Telewizja, prasa, radio, Internet, Billboardy, plakaty, ekspozycja na pistoletach stacji</p>	<p>2006r. Badania kierowców karanych za jazdę po pijanemu oraz kierowców niejeżdżących „na</p>

<p>(Agencja reklamowa Business Consulting, Patroni honorowi: Metropolita Krakowski, Ministerstwo Infrastruktury, Międzynarodowe Stowarzyszenie Reklamy IAA w Polsce, Izba Gospodarcza Reklamy Zewnętrznej; Współpraca z Komendą Wojewódzką w Katowicach; Kampanię wspierają miasta, firmy, instytucje, m.in.: przewoźnicy, media, fundacje)</p>	<p>regionalna, cykliczna. 1999r. - „Nie piję” 2000r.- Myślę, więc nie piję” 2001r- Mogę, ale nie chcę 2002-2003- Dzisiaj nie piję” 2004-2005- Bądź trzeźwy” 2006-2014- Prowadzę – jestem trzeźwy. Jest nas więcej!”</p>	<p>człowieka i akcentowania zasady, że trzeźwość to sprawa naturalna, powszechna i modna.</p>	<p>paliw wiaty przystanków, kioski „Ruchu”, pojazdy komunikacji miejskiej, debaty społeczne, akcje lokalne, działania w parafiach i kazania.</p>	<p>gazie”; 2007r. badania kierowców zdających egzamin na Prawo Jazdy w sześciu ośrodkach WORD w Katowicach.</p>
<p>Stowarzyszenie MIVA Polska oraz Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Bezpieczny Kierowca”, Fundacja Krzyś (Koordynator: IBSR Belgijski Instytut Bezpieczeństwa Transportu – część Ogólnoeuropejskiej Kampanii Wyznaczony Kierowca; Partnerzy: Fundacja Św. Krzysztofa, ORLEN Bezpieczne Drogi, KRBRD, Związek Pracodawców PPS, ESKA, BP, Fundacja R2, Aisko,)</p>	<p><i>Krzyś - trzeźwy i życzliwy kierowca</i> Kampania ogólnopolska, cykliczna (2004-2014) Część unijnej Kampanii „Wyznaczony Kierowca”</p>	<p>Promocja idei wyznaczonego kierowcy w myśl hasła: "Dziś nie piję - jestem Krzysiem".</p>	<p>Internet, radio, telewizja lokalna, eventy; Znaczek zaprojektowany przez Andrzeja Mleczkę,</p>	
<p>Fundacja „Krzyś”, Fundacja „Responsible For Young Drivers” (Fundacja „Kierowca Bezpieczny”, organizacja ZPPP – Browary Polskie, Komisja Europejska, KRBRD, KWP, Związek Pracodawców PPS, DIAGEO, Gdańskie Centrum Profilaktyki Uzależnień, Fundacja Św. Krzysztofa oraz AISKO. Patronat merytoryczny: Instytut Transportu Samochodowego. Patroni medialni: Radio ESKA oraz telewizja TVS.)</p>	<p><i>Europejska noc bez wypadku</i> Część unijnej kampanii „Wyznaczony Kierowca” Kampania ogólnopolska, cykliczna (2003-2014)</p>	<p>Redukcja liczby wypadków dyskotekowych oraz liczby nietrzeźwych kierowców na drogach.</p>	<p>Radio, Internet, plakaty, akcje w młodzieżowych klubach i dyskotekach. Losowe kontrole trzeźwości + dobrowolne kontrole osób bawiących się w klubach i dyskotekach.</p>	
<p>Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny” (Urząd Marszałkowski woj. warmińsko-mazurskiego, Wydział Humanistyczny UWM oraz Kuratorium Oświaty w Olsztynie, KWP)</p>	<p><i>Trzeźwo myślę, trzeźwo jeżdżę</i> Kampania regionalna: (warmińsko - mazurskie), cykliczna (październik 2006, kwiecień – czerwiec 2007 r., akcje regionalne w innych regionach do dziś)</p>	<p>Podniesienie poziomu świadomości komunikacyjnej oraz propagowanie wychowania w trzeźwości w środowisku uczniów szóstych klas szkół podstawowych i młodzieży gimnazjalnej ze szczególnym naciskiem na</p>	<p>Radio, telewizja, materiały edukacyjne, komiks pt. „Parę piwek...”, ulotki informacyjne. Płyty DVD z filmem „Eksperyment”; konkursy plastyczne.</p>	<p>Badania „po”: Badania ankietowe na grupie 1000 uczniów; cel: sprawdzenie poziomu wiedzy oraz stopnia wpływu projektu „Trzeźwo myślę, trzeźwo jeżdżę” na młodzież.</p>

		prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu przez młodych kierowców.		
<p>Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”</p> <p>(Projekt europejski współfinansowany przez Europejską Agencję Wykonawczą Programu Zdrowia Publicznego - PHEA)</p>	<p><i>TEN D by Night</i></p> <p>Kampania regionalna, jednorazowa (kwiecień 2009r.)</p>	<p>Zapobieganie wypadkom spowodowanym alkoholem i substancjami psychoaktywnymi wśród osób młodych uczestniczących w imprezach weekendowych.</p>	<p>Eventy, symulatory, edukacja</p>	<p>Badania w trakcie spotkań edukacyjnych – ankiety i testy reakcji, badania naukowe podsumowujące projekt mające na celu opracowanie skutecznych metod oddziaływania na młodych ludzi oraz analizę przyczyn zjawiska „wypadków dyskotekowych”</p>
<p>Kompania Piwowarska S.A. i Grupa Żywiec S.A., Browar Okocim SA</p>	<p><i>Pijani kierowcy wiozą śmierć</i></p> <p>Kampania ogólnopolska, cykliczna (1998r.; lipiec, sierpień oraz grudzień 1999 r.)</p>	<p>Krzysztof Hołowczyca apeluje do kierowców, by nie prowadzili pojazdów po spożyciu alkoholu.</p>	<p>Telewizja – spoty 20 sek. i 30 sek. z Krzysztofem Hołowczycem</p>	
<p>Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego – Browary Polskie</p> <p>(Patronaty: KRBRD, Prezydent m. Łodzi, organizacja konsumencka – Bractwo Piwne oraz Miejskiego Przedsiębiorstwo Taksówkowe. Partnerzy: Echo Miasta, Polskie Radio Jedynka, TVP Warszawa; W kolejnych edycjach: Partnerski udział samorządu lokalnego, patronaty prezydentów miast, KRBRD, KWP)</p>	<p><i>Prowadzący – niepijący!</i></p> <p>Kampania ogólnopolska – działania regionalne, cykliczna (XI-XII 2006r. Łódź, III-IV 2007r. Poznań, IV-V 2007r. Kraków, VI-IX 2007 r. Śląsk, XI-XII 2007r. Warszawa)</p>	<p>Uświadamianie młodym kierowcom bawiącym się w lokalach, że nie powinni prowadzić pojazdu po wypiciu alkoholu. Promocja idei wyznaczonego kierowcy.</p> <p>Promocja zasady DRlvera – zero tolerancji dla jazdy po alkoholu.</p>	<p>Prasa, radio, telewizja, Internet , materiały informacyjne: plakaty, ulotki. Gadżety: Eventy: wraki samochodów wożone po mieście z hasłem „Po alkoholu puszczają hamulce”; na przejściach dla pieszych „manify” pod hasłem „Pięś – pohamuj się – nie jedź”; rabaty na taksówki, eventy dla studentów.</p>	<p>Strategia oparta o badania TNS OBOP wykonane na zlecenie KRBRD w marcu 2006r. – analiza głównych przyczyn prowadzenia po alkoholu</p>
<p>Stowarzyszenie „Droga i bezpieczeństwo”</p> <p>(Best Advertising, Galposter, New Age Media Kina: Silver Screen Word Cinemas sp. z o. o, Helios, Multikino sp. z o.o, Kinoplex, Kinopolis, Cinema City, poznańskie kina: Muza, Malta, Wilda, Rialto, Amarant, Art. Film)</p>	<p><i>Wypiteś, kierowaleś – jesteś przestępcą</i></p> <p>Kampania ogólnopolska, jednorazowa (lipiec – sierpień 2004 r.)</p>	<p>Zmiana społecznego przyzwolenie na prowadzenie po spożyciu alkoholu</p>	<p>Prasa, radio, telewizja, internet, kina w całej Polsce (około 40 miast, emisje „pro publico bono”)</p>	-
Stowarzyszenie	<i>Zachowaj Trzeźwy</i>	Szerzenie zasad ruchu	Materiały	

<p>Producentów i Dziennikarzy Radiowych w Poznaniu</p> <p>(Partnerzy: Komenda Główna Policji, Min. Edukacji Narodowej, Min. Sportu i Turystyki, Min. Spraw Zagranicznych, Ambasada USA, Stowarzyszenie Alumni, SAMHSA, Państwowa Straż Pożarna, Polski Związek Lekkiej Atletyki, media dziecięce)</p>	<p><i>Umysł + Odpowiedzialny kierowca</i></p> <p>Kampania ogólnopolska, cykliczna (2012-2014r.) 240 miast i gmin z całej Polski – samorządy przeciw pijanym kierowcom!</p>	<p>drogowego, propagowanie jazdy z trzeźwym umysłem.</p>	<p>edukacyjne, eventy w szkołach ponad gimnazjalnych, dla młodych kierowców i osób dorosłych, konkursy.</p>	
---	--	--	---	--

Załącznik 4. Program kursu reedukacyjnego dla kierowców w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii

(Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 18 grudnia 2012 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu (Dz. U. z 7 stycznia 2013 poz.9)

Kurs prowadzony jest przez dwa dni, przez osiem godzin każdego dnia, w formie wykładów, w grupach liczących od 10 do 15 uczestników.

Dzień pierwszy

1.	Wykład w zakresie podstawowych informacji dotyczących prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu: <ol style="list-style-type: none">wpływ alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na sprawność prowadzenia pojazdów;myty, stereotypy i formy racjonalizacji, dotyczące prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;statystyki dotyczące zjawiska nietrzeźwości na drogach (liczba wypadków, liczba rannych i zabitych);omówienie regulacji prawnych dotyczących prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
2.	Wykład poświęcony omówieniu powodów, dla których ludzie decydują się na prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
3.	Wykład dotyczący problemów związanych z używaniem alkoholu, środków działających podobnie do alkoholu, na którym są omawiane: <ol style="list-style-type: none">zjawiska związane z nadużywaniem napojów alkoholowych: picie ryzykowne, picie szkodliwe, uzależnienie wraz z ich wyznacznikami;zjawiska związane z używaniem środków działających podobnie do alkoholu: używanie substancji ryzykowne, używanie substancji szkodliwe, uzależnienie wraz z ich wyznacznikami;funkcjonowanie osoby uzależnionej – zmiany w sferze poznawczej, emocjonalnej i behawioralnej.
4.	Wykład dotyczący sposobów autodiagnozy stylu picia alkoholu oraz używania środków działających podobnie do alkoholu, poziomu samokontroli i tendencji do zachowań ryzykownych oraz ulegania wpływom zewnętrznym: <ol style="list-style-type: none">test AUDIT – test do autodiagnozy stylu picia alkoholu;test PUM – test problemowego używania marihuany;test PUN – test problemowego używania narkotyków;omówienie pojęcia samokontroli, w tym kontrolowania emocji i zachowań oraz podejmowania zachowań ryzykownych;test Behavior Assessment Scales-2 TM – test autodiagnozy preferencji do podejmowania ryzyka.

Dzień drugi

1	Wykład dotyczący odpowiedzialności, obejmujący: <ol style="list-style-type: none">pojęcie odpowiedzialności;przedstawienie oczekiwań ludzi od odpowiedzialnego kierowcy i kierującego tramwajem;wskazanie, w jaki sposób najczęściej oceniamy swoje umiejętności oraz sprawność w roli kierowcy lub kierującego tramwajem.
---	---

- | | |
|-----------|---|
| 2. | Wykład dotyczący sposobów przeciwdziałania problemowi prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu: <ol style="list-style-type: none">1. sposoby odmawiania, odmawianie asertywne;2. możliwości i sposoby organizowania bezpiecznego powrotu z „ imprezy, na której jest alkohol”;3. działania na rzecz zmniejszenia zjawiska nietrzeźwości kierowców; wskazanie tego, co każdy z nas może zrobić, aby zmniejszyć zjawisko nietrzeźwości kierowców. |
|-----------|---|

Od 18 stycznia 2014 r. obowiązuje nowela z 4 stycznia 2013 r., zgodnie z którą zapisy o kursach reedukacyjnych i okresie próbnym dla nowych kierowców zaczną obowiązywać dopiero od 4 stycznia 2016 r.

Załącznik 5. Zatrzymanie prawa jazdy, grzywna i inne kary za prowadzenie pojazdu po alkoholu w wybranych krajach

(Źródło: Dragan A. i in.; 2014; Kærup S. i in.; 2009)

	BAC ‰	Stężenie alkoholu w ‰	Zakaz prowadzenia pojazdu		Grzywny i inne kary
AUSTRIA Średnia płaca netto w euro = 1885	0,5	0,5 - 0,79	Do 3 tygodni		300-3700 euro
		0,8 – 1,19	4 tygodnie		800-3700 euro, wpis do rejestru skazanych, wzrost składki ubezpieczeniowej
		1,1 – 1,59	Od 4 miesięcy		1200-4400 euro, wpis do rejestru skazanych, wzrost składki ubezpieczeniowej, obowiązkowy specjalny kurs
		> 1,6	Od 6 miesięcy		1600-5900 euro, wpis do rejestru skazanych, wzrost składki ubezpieczeniowej, obowiązkowy specjalny kurs, dodatkowy test psychologiczny dot. zdolności do prowadzenia pojazdu
		Recydywa	W przypadku drugiego i trzeciego zatrzymania z powodu stanu nietrzeźwości w ciągu 12 miesięcy wzrasta wysokość grzywny i wydłuża się okres zawieszenia prawa jazdy.		
BELGIA Średnia płaca netto w euro = 1890	0,5	0,5 – 0,8	3 godz.		Mandat płatny na miejscu w wysokości 150 euro; w przypadku postępowania sądowego grzywna może wynosić od 150 do 3000 Euro
		> 0,8	6 godzin oraz możliwość zatrzymania prawa jazdy na okres od 15 dni do 6,5 miesiąca. Dodatkowo sąd może zakazać prowadzenia pojazdu na okres od 15 dni do 5 lat.		Mandat płatny na miejscu w wysokości do 550 Euro. Dodatkowo sąd może orzec karę grzywny od 1200 do 12 000 Euro. Kierowca może zostać skierowany na test psychologiczny i od jego wyników zależy zwrot prawa jazdy.
		Kolejne > 0,8	Natychmiastowe zatrzymanie prawa jazdy na minimum 15 dni, a sprawa jest kierowana do sądu, który zatrzymuje prawo jazdy na okres od 8 dni do 5 lat, a nawet dożywotnio.		Natychmiastowe zatrzymanie prawa jazdy na minimum 15 dni, a sprawa jest kierowana do Sądu, który orzeka grzywnę w wysokości od 2400 do 30 000
		Spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym	Natychmiastowe odebranie prawa jazdy.		
		Recydywa (> 0,8 ‰)	Natychmiastowe zatrzymanie prawa jazdy na minimum 15 dni, Sąd zatrzymuje prawo jazdy na okres od 8 dni do 5 lat, a nawet dożywotnio		sprawa jest kierowana do sądu, który orzeka grzywnę w wysokości od 2400 do 30 000 euro
		Uwagi dodatkowe	W przypadku popełnienia każdego z powyższych przestępstw możliwe jest orzeczenie przepadku pojazdu		
BUŁGARIA	0,5	0,5 – 1,2	Pr. jazdy < 2 lat	Od 2 m. do 1 r.	Od 155 do 310 Euro

Średnia płaca netto w euro = 315			Pr. jazdy > 2 lat	Od 1 m. do 1 r.	Od 100 do 255 Euro
			Recydywa	Od 1 do 3 lat	Od 510 do 1020 Euro
		> 1,2			Możliwa kara do 1 roku pozbawienia wolności
CHORWACJA Średnia płaca netto w euro = 730	0,5	Do 0,5			90 Euro, 1 punkt karny
		0,5 - 1,0			Od 130 do 260 Euro, 2 punkty karne
		1,0 - 1,5			Od 260 do 650 Euro, 2 punkty karne
		> 1,5 lub odmowa poddania się testowi			Od 650 do 2000 Euro, 3 punkty karne lub ew. 60 dni aresztu
CZECHY Średnia płaca netto w euro = 710	0,0	Do 0,3			Od 90 do 730 euro
		> 0,3			Od 913 – 1830 euro
DANIA Średnia płaca netto w euro = 3060	0,5				
		0,5 - 1,2	Pr. jazdy < 2 lat	Obowiązkowe zawieszenie prawa jazdy.	Grzywną obliczana na podstawie wysokości miesięcznej pensji netto kierowcy pomnożonej przez zawartość alkoholu we krwi wyrażonej w mg/l. Konieczność ponownego egzaminu+ 10 godzinny kurs dla tych, co prowadzili po spożyciu alkoholu
			Pr. Jazdy > 2 lat	Możliwość zawieszenia pr. jazdy	
		> 1,2		Min. 3 lata.	Możliwość skazania na karę do 20 dni pozbawienia wolności z możliwością zamiany na wykonywanie prac społecznych. Kierowca musi ponownie zdać pełny test na prawo jazdy.
Recydywa (okres próbny 5 lat)		Na 6 miesięcy	Obowiązkowy 10-godzinny specjalny kurs dla kierowców, którzy prowadzili pojazd w stanie nietrzeźwości na własny koszt. Przy drugim zatrzymaniu kary są znacznie surowsze, m.in. stosuje się karę 30 dni aresztu, a przy następnym – 70 dni.		
ESTONIA Średnia płaca netto w euro = 700	0,2	0,2 - 0,49		Do 6 miesięcy	400 euro
		0,5 - 1,49			1200 euro
		Recydywa		Do 3 lat	Kara pozbawienia wolności do 3 lat
FINLANDIA Średnia płaca netto w euro =2200	0,5	0,5- 1,2		Do 6 miesięcy	Grzywną w wysokości zależnej od dochodów; karą pozbawienia wolności minimum 6 miesięcy;
		> 1,2		Do 1 roku.	Grzywną w wysokości zależnej od dochodów; karą pozbawienia wolności do 2 lat.
		Osoba użyczająca samochodu osobie			Kara grzywny i pozbawienia wolności do 12 miesięcy

		nietrzeźwej		
FRANCJA Średnia płaca netto w euro = 2200	0,5	0,5 – 0,8	Do 3 lat	Grzywna od 135 Euro, 6 punktów karnych
		> 0,8	Natychmiastowe zatrzymanie prawa jazdy na przynajmniej 72 godziny. Sąd może orzec zatrzymanie prawa jazdy na okres od 3 do 5 lat (bez możliwości zawieszenia).	6 punktów karnych, grzywna w wysokości do 4500 euro. Sąd może orzec karę pozbawienia wolności do 2 lat i zatrzymania pojazdu.
		Kierowcy transportu publicznego i autokarów > 0,2	Do 3 lat.	Grzywną w wysokości 135 Euro, 6 punktów karnych
		Recydywa > 0,8% lub kierowca w stanie upojenia alkoholowego	3 lata.	Grzywną w wysokości 6000 Euro, 6 punktów karnych. Sąd może nałożyć karę pozbawienia wolności do 3 lat. Możliwe zatrzymanie lub konfiskata pojazdu
		Spowodowanie wypadku, w wyniku, którego ofiara odniosła obrażenia skutkujące niezdolnością do pracy przez okres do 3 miesięcy	10 lat	6 punktów karnych, grzywna w wysokości 30 000 Euro, kara pozbawienia wolności do 10 lat, unieruchomieniem pojazdu lub jego konfiskatą.
		Spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym	10 lat	6 punktów karnych, grzywna 150 000 Euro, kara pozbawienia wolności do 10 lat, unieruchomienie pojazdu lub jego konfiskata.
GRECJA Średnia płaca netto w euro = 950	0,5	0,5 – 0,8		Grzywną w wysokości 78 Euro;
		Od 0,8 – 1,1	3 miesiące	Grzywną w wysokości 156 Euro
		> 1,1	Do 6 miesięcy.	Grzywną w wysokości 625 Euro, aresztem do 2 miesięcy
		Recydywa		Na mocy wyroku sądowego może nastąpić konfiskata pojazdu
HISZPANIA Średnia płaca netto w euro = 1525	0,5	Do 1,2	Do 3 miesięcy	Grzywną w wysokości do 500 euro, 4-6 punktów karnych
		> 1,2	Od 1 do 4 lat.	Grzywną od 360 do 72 000 euro, pozbawieniem wolności od 6 do 12 miesięcy i od 31 do 90 dniami prac publicznych.
HOLANDIA Średnia płaca netto w euro = 2030	0,5	0,22 - 0,53		340 Euro (stosowane tylko dla kierowców, których dotyczy obniżony BAC);
		0,51 – 0,80		340 euro
		0,81 – 1,0		470 euro
		1,01 – 1,15		600 euro
		1,16 – 1,30		700 euro
		> 1,30	6 miesięcy dla początkujących kierowców	Wysokości grzywny i kary pozbawienia wolności orzeka sąd. Kierowca ma obowiązek udziału w specjalnym 3-

				dniowym kursie dla kierowców zatrzymanych za jazdę w stanie nietrzeźwości.
IRLANDIA	0,5	Do 1,5	Na 1 rok	Grzywna do 5000 euro. Każdy przypadek kierowcy nietrzeźwego kierowany jest do sądu
		> 1,5	Na 2 lata	
Średnia płaca netto w euro = 2230		Recydywa	W zależności od stężenia alkoholu okres zawieszenia prawa jazdy wydłuża się odpowiednio do 2 i do 4 lat	
LITWA	0,4	0,4 – 1,5	12 - 18 miesięcy.	Grzywną 289-434 Euro
		1,51 – 2,5	24 - 36 miesięcy.	Grzywną od 578 do 867 Euro)
		> 2,5	24 - 36 miesięcy	Grzywną od 578-867 Euro
		Uwagi	W przypadku przewinień ciężkich, a do takich zaliczone zostało prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, policja ma prawo skonfiskować pojazd	
LUKSEMBURG	0,5	0,5 – 1,2	Sąd może orzec zakaz kierowania pojazdami mechanicznymi od 8 dni do 1 roku	25 – 500 Euro.
		>1,2	Sąd może orzec zakaz kierowania pojazdami mechanicznymi od 3 miesięcy do 15 lat.	500-10000 Euro grzywny, 4 punkty, kara pozbawienia wolności od 8 dni do 3 lat.
		Recydywa	Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów	
		Uwagi	Te same kary mogą dotyczyć pieszych, którzy spowodują wypadek	
ŁOTWA	0,5	0,2 - 0,5	3 miesiące	Grzywna w wysokości od 215 do 430 Euro, 6 punktów karnych dla początkującego kierowcy;
		0,5 – 1,0	3 miesiące	Grzywna w wysokości od 430 do 650 Euro, 6 punktów karnych dla początkującego kierowcy;
		1,0 – 1,5	6 miesięcy	Grzywna w wysokości od 870 do 1150 Euro, 8 punktów karnych dla początkującego kierowcy;
		> 1,5	Od 1 roku do 2 lat	Grzywna w wysokości od 1150 do 1450 Euro, 10-15 dni aresztu; 8 punktów karnych
NIEMCY	0,5	0,5 – 1,1	Do 1 miesiąca (1 raz zatrzymany), 3 miesiące (drugi raz), 3 miesiące (trzeci raz)	Grzywna 500 Euro (1 raz), 1000 (drugi raz), 1500 (trzeci raz) lub karą aresztu oraz otrzymuje do 4 punktów karnych
		> 1,1	Odebranie uprawnień do prowadzenia pojazdu	Popełnia przestępstwo. Karany jest wysoką grzywną, karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5 i maksymalnie 7 punktami karnymi
		Kierowca w wieku do 21 lat lub w okresie próbnym		2 punkty karne oraz grzywnę 125 Euro. Zostaje skierowany na własny koszt, na specjalny kurs dla prowadzących pod wpływem alkoholu oraz zostaje mu przedłużony okres próbny.
		Kierowca po raz	6 – 12 miesięcy	grzywna w wysokości 1-2

		pierwszy zatrzymany za jazdę w stanie nietrzeźwości		wynagrodzeń miesięcznych netto
		Recydywa	3 miesiące.	W przypadku powtórnego i trzeciego zatrzymania kontrolnego, po stwierdzeniu stanu nietrzeźwości, ale bez spowodowania wypadku, w wyniku którego są ranni, kierowca otrzymuje 4 punkty karne, grzywnę odpowiednio 500 Euro za drugim razem i 750 Euro za trzecim razem
NORWEGIA Średnia płaca netto w euro =	0,2	0,2 – 0,5	Do 6 miesięcy	Grzywna dostosowana do zarobków kierowcy (max. 1,5 krotność miesięcznych zarobków)
		0,5 – 1,0	12 – 24 miesiące	Grzywna, zawieszenie prawa jazdy, kara pozbawienia wolności w zawieszeniu
		1,0 – 1,5		Grzywna, zawieszenie prawa jazdy, kara pozbawienia wolności w zawieszeniu lub nie zgodnie z wyrokiem sądu
		> 1,5		Grzywna, zawieszenie prawa jazdy, kara pozbawienia wolności bez zawieszeni zgodnie z wyrokiem sądu
PORTUGALIA Średnia płaca netto w euro = 880	0,5	0,5 – 0,8	Od 1 miesiąca do 1 roku	Grzywną w wysokości od 250 do 1250 Euro
		> 0,8	Sąd decyduje o długości zatrzymania prawa jazdy: od 2 miesięcy do 2 lat	Grzywną w wysokości od 500 do 2500 euro.
		> 1,2	Sąd decyduje o długości zatrzymania prawa jazdy: od 3 miesięcy do 3 lat	kara pozbawienia wolności do 1 roku w zawieszeniu do 4 miesięcy.
RUMUNIA Średnia płaca netto w euro = 360	0,0	0,0 - 0,8	Do 90 dni	Od 9 do 20 punktów karnych, mandat do 170 euro.
		> 0,8		Karę pozbawienia wolności od 1 roku do 5 lat.
SŁOWACJA Średnia płaca netto w euro = 645	0,0		Od 1 roku do 5 lat.	Grzywną w wysokości od 300 do 1000 euro
		Odmowa poddaniu się kontroli	1 - 5 lat. Prawo jazdy jest natychmiast zatrzymywane a sprawa kierowana do sądu.	Grzywna 300-1300 Euro
		Spowodowanie wypadku z ofiarą śmiertelną	Dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów	
SŁOWENIA Średnia płaca netto w euro = 1000	0,5	Do 0,5%		Grzywna 180 Euro (kierowcy zawodowi)
		0,51-0,8		450 euro
		0,81 – 1,1		570 euro
		> 1,1	Zatrzymanie prawa jazdy	Min 950 Euro

SZWAJCARIA Średnia płaca netto w euro = 4250	0,5	0,5 – 0,69		Min 490 euro
		> 0,7		Min 655 euro
		> 0,8		Min 10 mandatów dziennych
		> 1,2		Min 20 mandatów dziennych
		> 2		Min 60 mandatów dziennych
SZWECJA Średnia płaca netto w euro = 2070	0,2	0,2 – 0,49		40 stawek
		0,5 – 0,59	1 rok	50 stawek
		0,6 – 0,69	1 rok	60 stawek
		0,7 – 0,79	1 rok	80 stawek
		0,8 – 0,89	1 rok	90 stawek
		0,9 – 0,99	1 rok	100 stawek
		> 1	Od roku do 3 lat	Pozbawienie wolności od 1 miesiąca do 2 lat, możliwość zasądzenia wykonywania prac publicznych.
Recydywa		Wyższe grzywny i kara pozbawienia wolności do 2 lat		
Spowodowanie wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym		Kara pozbawienia wolności do 6 lat.		
Uwagi		Wysokość stawek grzywny waha się od 6 do 120 Euro w zależności od dochodów karanego kierowcy. Przykład: za prowadzenie pojazdu przy zawartości alkoholu we krwi 0,35 promila i stałych dochodach stawka wynosi 18 Euro, co oznacza, że grzywna wynosi 40 stawek po 150 SEK = 720 Euro.		
WĘGRY Średnia płaca netto w euro = 548	0,0	Do 0,5%		Od 48 do 90 Euro; 9 punktów karnych
		0,5 do 0,8		64 do 128 Euro, 9 punktów karnych
		> 0,8		Od 64 do 160 Euro, 9 punktów karnych
WIELKA BRYTANIA Średnia płaca netto w euro = 1750	0,8	0,8 – 1,37	12 - 16 miesięcy, możliwe skrócenie (jeżeli kierowca ukończy pozytywnie kurs reedukacyjny) o 4,5 miesiący	3-11 punktów karnych, grzywna 180 Euro lub 150% tygodniowych zarobków
		1,38 – 2,06	17-22 miesięcy, możliwe skrócenie o 6 miesięcy	3-11 punktów karnych, grzywna 180 Euro lub 150% tygodniowych zarobków,
		2,07 – 2,75	23-28 miesiące, możliwe skrócenie (jeżeli kierowca ukończy pozytywnie kurs reedukacyjny) -7,5 miesiąca	3-11 punktów karnych, grzywna do 6070 Euro
		> 2,75	29-36 miesięcy, możliwe skrócenie (jeżeli kierowca ukończy pozytywnie kurs reedukacyjny) -9 miesiąca	3-11 punktów karnych, grzywna do 6070 Euro, pozbawienie wolności 12 miesięcy, prace publiczne

WŁOCHY Średnia płaca netto w euro = 1780	0,5	Od 0,5 do 0,8	Od 3 do 6 miesięcy	Mandat w Euro 500-2000, 10 punktów karnych
		Od 0,8 do 1,5	Od 6 do 12 miesięcy	Mandat w Euro 800-3200, 10 punktów karnych, kara aresztu 3 miesiące
		> 1,5	Od 1 roku do 2 lat	Mandat w Euro 1500-6000, 10 punktów karnych, 6-12 miesięcy kary aresztu
		Spowodowanie wypadku ze skutkiem śmiertelnym	Kary w podwójnej wysokości	Kary w podwójnej wysokości, a prowadzony przez niego pojazd jest zatrzymywany na 90 dni za wyjątkiem sytuacji, gdy pojazd ten nie jest własnością kierowcy.

Załącznik 6. Zestawienie propozycji zmian w Ustawie Kodeks Karny i innych ustawach dotyczących rozwiązań dla kierowców prowadzących pojazdy w stanie po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości

- **Druk nr 2586** – rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z projektem aktu wykonawczego (8.07. 2014r. projekt wpłynął do Sejmu; 25.07. - I czytanie w Sejmie, skierowano do: Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach, z zaleceniem zasięgnięcia opinii Komisji Infrastruktury)
- **Druk nr 2169** (Prawo i Sprawiedliwość) – poselski projekt ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (3.01. 2014 r. projekt wpłynął do Sejmu)
- **Druk nr 2182** (Polskie Stronnictwo Ludowe) – poselski projekt ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (10.01.2014r. – projekt wpłynął do sejmu, 20.03 – I czytanie w Sejmie; skierowano do: Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach)
- **Druk nr 2169-A** (Prawo i Sprawiedliwość) – Autopoprawka do poselskiego projektu o zmianie ustawy Kodeks karny – Druk nr 2169 (20.03.2014r. autopoprawka wpłynęła do Sejmu, 23.6.2014 stanowisko Rządu, 10.07. 2014 I czytanie w Sejmie: skierowano do: Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach)

Brzmienie dotychczasowe	Druk nr 2586	Druk nr 2169 i 2169-A	Druk nr 2182
KODEKS KARNY			
<p>Art. 42 § 2. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177.</p> <p>§ 3. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa</p>	<p>§ 2. Sąd orzeka, na okres nie krótszy niż lat 3, zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177.</p> <p>§ 3. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 lub jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w</p>		

<p>określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.</p>	<p>czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2, był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.</p>		
<p>Art. 43. § 1. Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, pozbawienie praw publicznych oraz zakazy i nakaz wymienione w art. 39 pkt 2, 2d, 2e i 3 orzeka się w latach, od roku do lat 10, zakazy oraz obowiązek wymienione w art. 39 pkt 2a i 2b orzeka się w latach, od roku do lat 15, a zakaz wymieniony w art. 39 pkt 2c orzeka się w latach, od lat 2 do 6.</p>	<p>„§ 1. Jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, pozbawienie praw publicznych oraz zakazy i nakaz wymienione w art. 39 pkt 2, 2d i 2e orzeka się w latach, od roku do lat 10 zakazy oraz obowiązek wymienione w art. 39 pkt 2a, 2b i 3 orzeka się w latach, od roku do lat 15, zakaz wymieniony w art. 39 pkt 2c orzeka się w latach, od lat 2 do 6.</p>		
<p>art. 44 § 6 k.k. W razie skazania za przestępstwo polegające na naruszeniu zakazu wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia lub przewozu określonych przedmiotów, sąd może orzec, a w wypadkach przewidzianych w ustawie orzeka, ich przepadek.</p>		<p>§ 6. W razie skazania za przestępstwo polegające na naruszeniu zakazu wytwarzania, posiadania, obrotu, przesyłania, przenoszenia, przewozu określonych przedmiotów lub prowadzenia określonych przedmiotów (pojazdów) w określonych warunkach, sąd może orzec, a w wypadkach przewidzianych w ustawie orzeka, ich przepadek.</p>	
<p>Art. 47. § 1. W razie skazania sprawcy za umyślne przestępstwo przeciwko życiu lub zdrowiu albo za inne przestępstwo umyślne, którego skutkiem jest śmierć człowieka, ciężki uszczerbek na zdrowiu, naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, a także w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości lub</p>	<p>§ 1. W razie skazania sprawcy za umyślne przestępstwo przeciwko życiu lub zdrowiu albo za inne przestępstwo umyślne, którego skutkiem jest śmierć człowieka, ciężki uszczerbek na zdrowiu, naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, a także w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia</p>		

<p>pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia sąd może orzec nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.</p>	<p>sąd może orzec nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.</p>		
<p>Art. 47. po § 2 dodaje się § 3</p>	<p>§ 3. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub w art. 355, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 10.000 złotych na rzecz pokrzywdzonego, a w razie jego śmierci w wyniku popełnionego przez skazanego przestępstwa, nawiązkę na rzecz osoby najbliższej, której sytuacja życiowa wskutek śmierci pokrzywdzonego uległa znacznemu pogorszeniu. Jeśli ustalenie takiej osoby nie jest możliwe, sąd orzeka nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.</p>		
<p>Art. 49. § 2. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a, 179 lub art. 180, sąd może orzec świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej do wysokości określonej w § 1.</p>	<p>§ 2. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 1, 179 lub art. 180, sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5.000 złotych, a w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4 co najmniej 10.000 złotych, do wysokości określonej w § 1.</p>		
<p>art. 50 kk po § 1. Sąd może orzec podanie wyroku do publicznej wiadomości w określony sposób, jeżeli uzna to za celowe, w szczególności ze względu na społeczne oddziaływanie skazania, o ile nie narusza to interesu</p>			<p>§ 2 . Sąd orzeka podanie wyroku do publicznej wiadomości w określony sposób, w przypadku skazania za przestępstwo wskazane w art. 178a kodeksu</p>

<p>pokrzywdzonego</p> <p>dodaje się § 2</p>			
<p>Art. 69. § 1. Sąd może warunkowo zawiesić wykonanie orzeczonej kary pozbawienia wolności nie przekraczającej 2 lat, kary ograniczenia wolności lub grzywny orzeczonej jako kara samoistna, jeżeli jest to wystarczające dla osiągnięcia wobec sprawcy celów kary, a w szczególności zapobieżenia powrotowi do przestępstwa.</p> <p>§ 2. Zawieszając wykonanie kary, sąd bierze pod uwagę przede wszystkim postawę sprawcy, jego właściwości i warunki osobiste, dotychczasowy sposób życia oraz zachowanie się po popełnieniu przestępstwa.</p> <p>§ 3. Zawieszenia wykonania kary nie stosuje się do sprawcy określonego w art. 64 § 2, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami; zawieszenia wykonania kary, o którym mowa w art. 60 § 3-5, nie stosuje się do sprawcy określonego w art. 64 § 2.</p> <p>§ 4. Zawieszenia wykonania kary ograniczenia wolności lub grzywny nie stosuje się wobec sprawcy występku o charakterze chuligańskim. Wobec sprawcy występku o charakterze chuligańskim oraz sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 4 sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary pozbawienia wolności w szczególności uzasadnionych wypadkach.</p>		<p>§ 5. Zawieszenia wykonania kary pozbawienia wolności nie stosuje się wobec sprawcy przestępstwa określonego w art. 173 § 3 i 4 lub w art. 177 § 2, popełnionego w warunkach określonych w art. 178 § 1.</p>	

po § 4 kk dodaje się § 5			
<p>art. 173 § 4 kk . Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.</p>		<p>§ 4. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 2 jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.</p>	
<p>Art. 177 § 2 kk § 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.</p>		<p>§ 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.</p>	
<p>Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 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. § 2. (uchylony)</p>		<p>§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 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.</p> <p>§ 2. W wypadku określonym w § 1, jeśli skutkiem popełnienia przestępstwa jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Art. 44 § 5 i 8 stosuje się odpowiednio.</p> <p>§ 3. W wypadku, gdy pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, nie jest własnością sprawcy bądź nie można orzec jego przepadek z innych przyczyn faktycznych lub prawnych, sąd orzeka przepadek równowartości tego pojazdu.</p> <p>§ 4. Jeżeli pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, stanowi współwłasność, orzeka</p>	

		<p><i>się przepadek udziału należącego do sprawcy lub przepadek równowartości tego udziału.</i></p> <p>§ 5. Jeżeli szczególne względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, sąd zamiast przepadku orzeka nawiązkę.</p>	
<p>art. 178a § 1 kk 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.</p>			<p>§ 1 Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie nie mniejszej niż 240 stawek dziennych, karze ograniczenia wolności na okres nie krótszy niż 6 miesięcy albo pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.</p>
<p>178a. § 4 k.k. Jeżeli sprawca czynu określonego w § 1 był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.</p>			<p>§ 4. Jeżeli sprawca czynu określonego w §1 był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo dopuścił się czynu określonego w § 1 w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.</p>
<p>po art. 180 dodaje się art. 180a</p>	<p>Art. 180a. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny, pomimo cofnięcia uprawnień do prowadzenia pojazdów na mocy decyzji właściwego organu, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia</p>		

	<i>wolności do lat 2.</i>		
KODEKS KARNY WYKONAWCZY			
w art. 197 po § 1 dodaje się §1a	§ 1a. Jeżeli sposób podania wyroku do publicznej wiadomości nie został określony w wyroku, sąd może orzec o podaniu wyroku do publicznej wiadomości przez umieszczenie odpisu z wyroku lub wyciągu z wyroku, ze wzmianką dotyczącą prawomocności, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej sądu.		
Art. 197. § 1. Sąd określa sposób podania wyroku do publicznej wiadomości, jeżeli nie określono tego w wyroku.			
Art. 206 § 3. Przepisy § 1 i 2 mają odpowiednie zastosowanie do wykonania orzeczenia o niewypłaćce na rzecz Skarbu Państwa oraz o przepadku, jeżeli jego przedmiotem jest kwota pieniężna, z tym że okres rozłożenia na raty tych należności nie może przekroczyć 1 roku.	§ 3. Przepisy § 1 i 2 mają odpowiednie zastosowanie do wykonania orzeczenia o świadczeniu pieniężnym na rzecz Skarbu Państwa lub Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej , o niewypłaćce na rzecz Skarbu Państwa oraz o przepadku, jeżeli jego przedmiotem jest kwota pieniężna, z tym że okres rozłożenia na raty tych należności nie może przekroczyć 1 roku.		
KODEKS WYKROCZEŃ			
art. 20. § 1 k.w. Kara ograniczenia wolności trwa 1 miesiąc.			§1. Kara ograniczenia wolności trwa od 2 do 6 miesięcy.
art. 87. § 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych.			§ 1. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega karze ograniczenia wolności albo karze grzywny do 10.000 złotych jednak nie niższej niż 2.400 złotych.
art. 87 § 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo karze			§ 2 Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1 podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 500 złotych

grzywny.			
<p>W art. 94 § 1 i 2. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze grzywny.</p> <p>§ 2. Tej samej karze podlega, kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu.</p>			<p>§ 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze grzywny, nie niższej niż 1 000 złotych.</p> <p>§ 2. Kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu, podlega karze grzywny.</p>
KODEKS POSTĘPOWANIA W SPRAWACH O WYKROCZENIA			
<p>art. 96, § 1. W postępowaniu mandatowym można nałożyć grzywnę w wysokości do 500 zł, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń - do 1.000 zł.</p>			<p>§ 1. W postępowaniu mandatowym można nałożyć grzywnę w wysokości do 1.000 złotych, a w wypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń, do 2.000 złotych.</p>
USTAWA O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI			
<p>b) art. 50 ust. 2 pkt 4b b) orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem - nie dotyczy uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E i T;</p>			<p>b) orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem - nie dotyczy uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E i T za wyjątkiem przypadków osób ubiegających się o zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego była pozbawiona na okres przekraczający rok.;</p>
<p> dodaje się nowy art. 82a</p>			<p>1.Kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, prawomocnie skazani wyrokiem sądu za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu, przed przeprowadzenia badania psychologicznego, o którym mowa w art. 82 zobowiązani są odbyć terapię uzależnień od</p>

			<p><i>alkoholu.</i></p> <p><i>2. Terapia, o której mowa w ust. 1 odbywać się będzie w rejonowej poradni psychologicznej właściwej ze względu na miejsce zamieszkania kierującego w wymiarze 2 godzin tygodniowo przez dwa kolejne miesiące .</i></p> <p><i>3. Terapię przeprowadza się na koszt kierującego.</i></p>
--	--	--	--