

## **ACTIONS TOWARDS REDUCING OF ALCOHOL INTOXICATION OCCURRENCES AMONG POLISH DRIVERS**

**Ewa Tokarczyk**

*Instytut Transportu Samochodowego  
Zakład Psychologii Transportu Drogowego  
ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa  
tel.: +48 22 8113231 w.335, fax: +48 22 8110906  
e-mail: ewa.tokarczyk@its.waw.pl*

### **Abstract**

*The paper is a review of the present activities conducted in Poland and concerning reducing the numbers drink driving cases. The system of activities in support of safety in road traffic encompasses: the process of the instruction of candidates on the drivers and the drivers, the examination of the candidates on the drivers and of drivers, monitoring the compliance to the traffic regulations and to the rules of road traffic by the drivers, and to the people, which are offending the rules the policy of punishment, re-education and resocialisation of perpetrators, the activity in support of the recidivism prevention. The analysis indicates that in Poland there is a lack of standard solutions with regard prophylactics to reduce the magnitude of drink driving occurrences. Penal activities dominate. The results of the analysis of The Ministry of Justice data show that over 98% of cases receive suspended sentences. There isn't any analysis concerning the circumstances of suspension, and their effectiveness. There is a lack of information regarding specific rehabilitation activities for short-term prisoners. Other activities (for example the obligatory medical and psychological testing), are not coherent, and they lack sanctions, are rather isolated and there isn't also any analysis of their effectiveness. Among current activities we observe deficiency in reeducation programmes for drivers who drove the car after the influence of alcohol. Regulations do not envisage any obligatory forms of the re-education (psycho-education), although the experiences of other countries, in which such form is applied, prove that it is the most efficient method of preventing recurrences*

**Keywords:**

## **DZIAŁANIA NA RZECZ ZMNIEJSZENIA ROZMIARÓW ZJAWISKA NIETRZEŻWOŚCI WŚRÓD KIERUJĄCYCH POJAZDAMI W POLSCE**

### **Streszczenie**

*Praca stanowi przegląd aktualnie realizowanych w Polsce działań na rzecz zmniejszenia rozmiarów zjawiska kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości. System działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym obejmuje: proces szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców, egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców, monitorowanie przestrzegania przepisów i zasad ruchu drogowego przez kierowców, a w stosunku do osób, które dopuszczają się naruszania przepisów politykę karania, reedukację i resocjalizację sprawców, działania na rzecz zapobiegania recydywie. Analiza pozwala stwierdzić, że aktualnie w Polsce brak jest systemowych rozwiązań w zakresie profilaktyki na rzecz zmniejszenia rozmiarów zjawiska kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości. Dominują działania karne. Z analizy danych Ministerstwa Sprawiedliwości (2006) wynika, że ponad 98% wyroków jest orzekanych w zawieszeniu. Nie prowadzono analizy warunków zawieszenia, nie jest również znana jego skuteczność, tj., nie jest znana liczba (udział) wyroków odwieszonych, recydywa. Brak jest również informacji na temat ewentualnych specyficznych działań resocjalizacyjnych, jakim poddawani są więźniowie odbywający, na ogół krótkoterminowe, kary pozbawienia wolności. Inne działania (np. obowiązkowe kierowanie zatrzymanych na badania lekarskie i psychologiczne), nie są spójne, brak im sankcji, są całkowicie izolowane. Brak jest również analizy ich skuteczności. Wśród aktualnych działań brak jest programów o charakterze reedukacyjnym obejmujących kierowców, którzy już podejmowali zachowania ryzykowne, tj. prowadzili pojazd po spożyciu alkoholu. Przepisy nie przewidują żadnych obligatoryjnych form reedukacji (psychoedukacji), chociaż z doświadczeń krajów, w których taka forma jest przewidywana wynika, że jest ona najskuteczniejszym sposobem zapobiegania recydywie.*

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo ruchu drogowego, nietrzeźwość kierowcy, profilaktyka, edukacja, reedukacja

System działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym obejmuje: proces szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców, egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców, monitorowanie przestrzegania przepisów i zasad ruchu drogowego przez kierowców, a w stosunku do osób, które dopuszczają się naruszenia przepisów politykę karania, reedukację i resocjalizację sprawców, działania na rzecz zapobiegania recydywie.

### **1. Proces szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców**

Przygotowanie kandydatów na kierowców i kierowców chcących otrzymać prawo jazdy odbywa się w toku szkolenia teoretycznego i praktycznego. Zasady i zakres szkolenia określa stosowne rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu. Określają one, iż absolwent kursu powinien posiadać wiadomości, umiejętności i zachowania umożliwiające bezpieczne kierowanie pojazdem, w tym co najmniej dawać dowód znajomości i dobrego zrozumienia wpływu na funkcje percepcyjne, podejmowanie decyzji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem, m. in. alkoholu lub innego podobnie działającego środka. Zatem konieczność posiadania przez przyszłego kierowcę wiedzy na temat wpływu alkoholu na sprawność psychofizyczną kierowcy została zapisana jako minimum wiedzy o funkcjonowaniu człowieka w ruchu drogowym. Można by z tego wnosić, iż problematyka ta jest przedmiotem szkolenia kandydatów na kierowców. Istniejące badania naukowe wykazały, że kierowcy mają w tym zakresie wiedzę dalece niewystarczającą [1]. Stan wyszkolenia młodych wiekiem i stażem kierowców, również w interesującym nas zakresie, był przedmiotem badań Jadwigi Bąk [2]. Autorka dokonała oceny przebiegu szkolenia teoretycznego i praktycznego. Oceny dokonywali kierowcy, którzy ukończyli szkolenie w okresie nie dłuższym niż 2 lata od momentu badania. 73,7% badanych kierowców oceniło, że wpływ alkoholu na zmianę zachowania kierowcy był omówiony w sposób niewystarczający, w tym 48,2% odpowiedziało, że zagadnienie to nie było omawiane wcale. Zatem, blisko co drugi młody kierowca nie zetknął się w toku szkolenia z tą problematyką w ogóle. Co czwarty (26,3%) ocenił, że zagadnienie było omawiane w sposób wystarczający. Jest to jednak ocena subiektywna. Nie prowadzono bowiem badań pozwalających ocenić rzeczywisty stan wiedzy kierowców na temat wpływu alkoholu na sprawność kierowcy. Policjanci - kontrolerzy ruchu drogowego oceniają, że 17,6% wykroczeń młodych kierowców polegających na prowadzeniu pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości jest przez nich popełnianych nieświadomie. Oznacza to, iż z doświadczeń policji, są to kierowcy, którzy „siadają za kółkiem” nie mając świadomości zmian zachowania wywołanych alkoholem, są przekonani o tym, że są całkowicie trzeźwi. Analogiczne wyniki, świadczące o braku wystarczającej wiedzy o wpływie alkoholu na sprawność i zachowanie się kierowcy w ruchu drogowym uzyskano w badaniach osób zatrzymanych za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości przeprowadzonych w 2006 roku w Zakładzie Psychologii Transportu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego [9].

Powyższe wyniki badań świadczą o tym, że proces szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców w zakresie wpływu alkoholu na sprawność psychofizyczną kierowcy jest niewystarczający. Trudno zatem wymagać od kierowców prawidłowej postawy, jeżeli brak im podstawowej wiedzy na temat przedmiotu tej postawy.

### **2. Monitoring przestrzegania przepisów i zasad ruchu drogowego w zakresie przestrzegania nakazu trzeźwości kierowców**

Zasięg monitoringu przestrzegania zasad i przepisów ruchu drogowego, w tym w zakresie trzeźwości kierujących pojazdami można badać na trzy sposoby:

- a) poprzez liczbę osób zatrzymanych za kierowanie pojazdem w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości,
- b) poprzez liczbę nietrzeźwych ujawnianych w losowych kontrolach trzeźwości kierujących pojazdami,

c) poprzez subiektywne prawdopodobieństwo zatrzymania osoby kierującej pojazdem po spożyciu alkoholu.

Wskaźnikiem rozmiarów zjawiska nietrzeźwości w ruchu drogowym może być statystyka zatrzymań za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości. Odpowiednie dane zawiera Tab. 1.

Tab. 1. Liczba sprawców czynów z art. 87 § 1 i 2 kw oraz art. 178a § 1 i 2 kk. w latach 2001-2006

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liczba zatrzymanych	145 431	157 218	167 318	173 539	192 210	201 192

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce. KGP. Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005, 2006.

Losowe kontrole trzeźwości wskazują, że od 0,2 do 0,5% skontrolowanej grupy stanowią kierowcy nietrzeźwi [5]. Gdyby przyjąć za wskaźnik nawet najwyższy z uzyskiwanych odsetek, to można by być optymistą i twierdzić, że zjawisko nie jest tak powszechne i nie przyjmuje takich rozmiarów, o jakich się powszechnie mówi. Problem jednak w tym, że jak wynika to z szacunków amerykańskich specjalistów, gdzie kontrole tego typu są częstsze, na jednego zatrzymanego kierowcę przypada ok. 1000 do 2000 nietrzeźwych kierowców, którym udało się uniknąć kontroli policyjnej [5]. Z badań SARTRE 2 wynika, że 78,3% badanych kierowców nigdy nie miało kontrolowanej zawartości alkoholu we krwi a 68,5% jest przekonanych, że policja nigdy takich kontroli nie przeprowadza.

Zmiana przepisów i wprowadzenie prowadzenia pojazdu w stanie po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości, jako samodzielnych wykroczeń i przestępstwa zmieniło również pragmatykę policji. Policjant może zatrzymać i dokonać kontroli trzeźwości zawsze, bez specjalnego uzasadnienia. Kontroli tych jest jednak stanowczo za mało. Powoduje to, iż subiektywne prawdopodobieństwo zatrzymania przez policję kierowcy kierującego „na podwójnym gazie” jest minimalne lub żadne.

W badaniu czynników ryzyka kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości [9] zwrócono uwagę na subiektywne prawdopodobieństwo zatrzymania przez policję kierującego pojazdem w stanie nietrzeźwości. Zaznaczyć przy tym należy, iż w przypadku dwóch badanych grup (kierujący zatrzymani za prowadzenie w stanie nietrzeźwym badani w pracowniach psychologicznych oraz odbywający za to przestępstwo karę pozbawienia wolności) kierowcy mają już doświadczenie zatrzymania. W grupie kierowców zawsze trzeźwych „za kierownicą” żaden kierowca nie był nigdy zatrzymany pomimo, iż co piątemu z nich (20, 5%) zdarzyło się, w odległej przeszłości, prowadzić pojazd będąc pod wpływem alkoholu. Subiektywną ocenę prawdopodobieństwa zatrzymania prezentują dane Tab. 2.

Tab. 2. Subiektywne prawdopodobieństwo zatrzymania nietrzeźwego kierowcy na skali od 1 do 10 – rozkład %

	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10	Średnia	Odchylenie
„Z”	13,5	20,4	25,4	16,9	23,8	5,74	2,84
„ZK”	23,5	22,0	36,2	15,0	13,3	5,34	2,45
„T”	11,9	42,4	32,2	8,4	5,1	4,39	1,97

„Z” - zatrzymani za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości,

„ZK” - odbywający karę pozbawienia wolności za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości,

„T” - zawsze trzeźwi „za kierownicą”.

Źródło: badania własne

Należy odnotować, iż średnie prawdopodobieństwo zatrzymania nietrzeźwego kierowcy jest zbliżone we wszystkich badanych grupach. Bardziej szczegółowych informacji dostarcza analiza rozkładów ocen w podziale: przeciętne prawdopodobieństwo (ceny 5 i 6 odpowiadające prawdopodobieństwu 50-60%), poniżej przeciętnego oraz powyżej przeciętnego. Subiektywna ocena prawdopodobieństwa zatrzymania nietrzeźwego kierowcy jest taka sama w grupach osób, które już takiego zatrzymania doświadczyły. Jest ono istotnie niższe w grupie osób zawsze trzeźwych.<sup>1</sup> Częściej, niż co drugi badany z grupy zawsze trzeźwych „za kierownicą” (54,3%) ocenia to prawdopodobieństwo jako mniejsze niż 50%. Z powyższej analizy wynika, że subiektywne prawdopodobieństwo nie stanowi czynnika chroniącego, powstrzymującego przed zachowaniem ryzykownym osób, które takiego zatrzymania nie doświadczyły. Również w przypadku osób, które były już zatrzymane, chociaż ocena prawdopodobieństwa jest wyższa, to jednak generalnie niska ocena tego prawdopodobieństwa może powodować, że czynnik ten nie będzie miał wystarczającej mocy powstrzymywania analogicznych zachowań w przyszłości. Z badań sondażowych wynika [8], że wysokie subiektywne prawdopodobieństwo może być jednym z tych czynników, które kształtują zachowania kierowców. Wynika to również z doświadczeń krajów, gdzie kontrole oddechu stały się jednym z liczących się działań profilaktycznych na rzecz zapobiegania zjawisku nietrzeźwości kierowców.

### **3. Polityka karna wobec kierowców, którzy prowadzili pojazd w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości**

Z badań SARTRE 2 wynika, że 78,3% polskich kierowców nigdy nie miała sprawdzanego poziomu alkoholu we krwi. 12,1% tylko raz, jedynie 9,6% więcej niż raz. [6]. Potwierdza to postawioną wyżej tezę, że kontrole trzeźwości są raczej sporadyczne. Z badań tych wynika jednak jeszcze jeden bardzo ważny wniosek: z 21,7% skontrolowanych 21,1% nie dostała mandatu ani nie została ukarana w inny sposób za prowadzenie samochodu będąc pod wpływem alkoholu. 0,3% zatrzymanych dostało tylko mandat, 0,3% dostało mandat i zostało ukaranych w inny sposób. Taki wynik świadczy o braku skuteczności nie tylko zatrzymań, ale również o demoralizującym wpływie takich zatrzymań. Jeżeli sprawcy wykroczenia udało się uniknąć konsekwencji, to jest to informacja, że kara nie jest nieunikniona nawet w przypadku, gdy wykroczenie wyjdzie na jaw.

W przypadku, gdy sprawa kierującego pojazdem w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości trafiła do sądu, interesujące jest, jaka jest polityka sądów wobec sprawców tego typu wykroczeń czy przestępstw. Odpowiednie dane zawiera Tab. 3.

Dane o strukturze orzeczonych środków karnych zawiera Tab. 4.

Z danych Tab. 3 i 4 wynika, że liczba osądzonych i skazanych za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości od momentu wprowadzenia tego zachowania jako odrębnego przestępstwa wzrosła o 76% wśród kierowców pojazdów mechanicznych i aż o 136% w przypadku pojazdów niemechanicznych. W stosunku do prawie wszystkich, którzy stanęli przed sądem sąd orzekł wyrok skazujący i środki karne. W połowie przypadków skazań z § 1 (51,0% w 2005 roku) jest to kara pozbawienia wolności. W przypadku skazań z § 2 jest to każdego roku ok. 30%. Drugą liczącą się karą jest grzywna samoistna lub orzeczona obok innej kary zasadniczej. Ograniczenie wolności i grzywna to kary nieizolacyjne, co oznacza, że skazani sprawcy pozostają w swoim środowisku. Kara pozbawienia wolności zakłada izolację od środowiska. Z danych Ministerstwa Sprawiedliwości wynika, że od początku orzekania za to przestępstwo, jeżeli już orzekano karę pozbawienia wolności, to była to w blisko 70% kara na okres od 6 do 12 miesięcy. W 1/4 przypadków była to kara krótsza - od 1 do 5 miesięcy, stosunkowo rzadko (ok. 5%) kara powyżej jednego roku.

Analiza danych wskazuje jednak, że w prawie wszystkich przypadkach kara pozbawienia wolności jest orzekana w zawieszeniu. Ilustrują to dane Tab. 5.

<sup>1</sup> Grupy „ZK” – „T”  $\chi^2 = 11,24$ ,  $df = 2$ ,  $p < 0,01$

Tab. 3. Osądzeni i skazani za wykroczenia lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji popełnione pod wpływem alkoholu w latach 2001-2005

Rok	Osądzeni ogółem	Skazani ogółem	Pozbawienie wolności	Ograniczenie wolności	Grzywna samoistna
art. 178a § 1 - prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego - liczba osób					
2001	45 748	44 217	21 207	4 377	18 492
2002	56 003	53 637	29 594	5 468	18 421
2003	71 014	67 932	34 882	8 442	24 425
2004	75 327	72 657	34 645	10 256	27 570
2005	80 249	78 050	39 789	10 114	28 133
Wskaźnik dynamiki 2005/2001	1,75	1,76	1,88	2,31	1,52
art. 178a § 2 - prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny - liczba osób					
2001	36 214	34 720	10 683	8 788	15 130
2002	46 147	43 832	15 597	11 908	16 233
2003	68 324	65 190	19 539	19 493	26 077
2004	76 649	74 353	21 058	25 327	27 844
2005	84 205	81 989	26 892	27 349	27 741
Wskaźnik dynamiki 2005/2001	2,32	2,36	2,52	3,11	1,83

Szczegółowa analiza odpowiednich danych dotyczących struktury skazań wskazuje, że polityka sądów orzekających jest w tym zakresie podobna i raczej - jeżeli można o tym sądzić po okresie 5 lat - stała. Oznacza ona, że zdecydowana większość skazanych to skazani odbywający karę w warunkach nieizolacyjnych, w środowisku. Raczej do wyjątków należą orzeczenia bezwzględnej kary pozbawienia wolności bez warunkowego zawieszenia jej wykonania. Również wykonanie kary grzywny i kary ograniczenia wolności bywa zawieszane. Taka polityka karna oznacza, że oczekuje się odstrasżającego efektu samego skazania, bez konieczności wykonania orzeczonej kary. Aktualnie nie wiadomo, na ile założenie takie jest słuszne. Brak jest informacji, w jakim stopniu warunkowe zawieszenie wykonania kary zakończyło się powodzeniem, a w jakim wyroki zostały odwieszane i wykonane. Nie wiadomo tym samym, jaka jest skuteczność warunkowego zawieszenia. Konieczna wydaje się analiza przypadków, w których okazuje się ono być skuteczne oraz takich, w których skuteczne nie było. Można zakładać, iż w stosunku do określonej liczby sprawców - aktualnie nieznaney - samo orzeczenie i zawieszenie wykonania kary bez możliwości oddziaływania reedukacyjnego czy psychoedukacyjnego okaże się nieskuteczne. Świadczą o tym chociażby doświadczenia państw, w których stwierdza się ponad 40% recydywę wśród kierowców, którzy zostali w różny sposób ukarani za jazdę w stanie nietrzeźwości. [3]. Z doświadczeń tych samych państw wynika, że wskaźnik recydywy najskuteczniej zmniejszają odpowiednie programy reedukacyjne i psychoedukacyjne.

Tab. 4. Struktura orzeczonych środków karnych

Rok	Osądzeni ogółem	% skazanych do ogółu osądzonych	Pozbawienie wolności	Ograniczenie wolności	Grzywna samoistna
			% do ogółu skazanych *		
art. 178a § 1 - prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego					
2001	100,0	96,6	47,9	9,9	41,8
2002	100,0	95,8	55,2	10,2	34,3
2003	100,0	95,6	51,3	12,4	35,9
2004	100,0	95,7	47,7	14,1	37,9
2005	100,0	96,6	51,0	12,9	36,0
art. 178a § 2 - prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny					
2001	100,0	95,8	30,7	25,1	43,6
2002	100,0	94,9	35,6	27,2	37,0
2003	100,0	95,4	29,9	29,9	40,0
2004	100,0	97,0	28,3	34,1	37,5
2005	100,0	97,4	32,8	33,4	33,8

\*% nie sumuje się do 100 ze względu na fakt orzekania sporadycznie innych środków karnych

Źródło: Ministerstwo Sprawiedliwości, Departament Statystyki.

Tab. 5. Skazani za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości na karę pozbawienia wolności

Rok	Liczba skazanych na karę pozbawienia wolności	Liczba kar warunkowo zawieszonych	% wyroków w zawieszeniu do ogółu wyroków pozbawienia wolności
2001	21 207	20 654	97,4
2002	29 594	28 901	97,7
2003	34 882	34 168	98,0
2004	34 645	33 839	97,7
2005	39 789	39 007	98,0

Źródło: Ministerstwo Sprawiedliwości, Departament Statystyki

#### 4. Program reedukacji kierowców naruszających zasady i przepisy ruchu drogowego

Aktualnie w Polsce nie ma obowiązku odbywania zajęć reedukacyjnych czy psychoedukacyjnych przez kierowców, którzy kierowali pojazdem w stanie nietrzeźwości. Potrzeba i obowiązek opracowania oraz wdrożenia odpowiednich programów wynika z następujących dokumentów:

1. Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006-2010,
2. Rządowy Projekt ustawy o kierujących pojazdami.

Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych na lata 2006-2010 w obszarze VI: „Przestępstwa i wykroczenia spowodowane przez osoby nietrzeźwe, w szczególności przez nietrzeźwych kierowców” przewiduje dwa cele dotyczą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Celami tymi są:

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

Cel 2. Zmniejszenie ilości nietrzeźwych kierowców na drogach.

Jako wskaźniki realizacji założonych celów przyjmuje się m.in.

- liczbę kierowców zatrzymanych za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu,
- liczbę wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców,
- liczbę rannych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców oraz odsetek spośród wszystkich rannych w wypadkach drogowych,
- liczbę zabitych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców oraz odsetek spośród wszystkich zabitych w wypadkach drogowych,
- liczbę kierowców uczestniczących w programach edukacyjno-korekcyjnych dla pijanych kierowców (podkreślenie własne),
- liczbę kierowców skierowanych do programów odwykowych (podkreślenie własne),
- liczbę kierowców, którym odebrano prawo jazdy za jazdę pod wpływem alkoholu.

W ramach realizacji Programu na Ministerstwo Transportu nałożono m.in. następujące zobowiązania:

W ramach procedur i działań:

1. Nowelizację aktów prawnych związanych z zagadnieniem trzeźwości w ruchu drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem zajęć edukacyjnych dla kandydatów na kierowców.

W ramach programów profilaktycznych:

1. Opracowanie i wdrożenie (...) programów edukacyjno - profilaktycznych dotyczących problemów alkoholowych.
2. Podejmowanie działań edukacyjnych dotyczących zakazu prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu (...).

W ramach zbierania danych:

1. Prowadzenie systematycznych badań dotyczących uczestnictwa w ruchu drogowym osób pod wpływem alkoholu.

We wskazane wyżej zadania wpisuje się Projekt ustawy o kierujących pojazdami. Projekt przewiduje, że „Starosta wydaje decyzję o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej, jeżeli kierowała pojazdem w stanie po użyciu alkoholu, stanie nietrzeźwości (...)”. Informacja o skierowaniu na odpowiedni kurs reedukacyjny zostaje przekazana przez starostę do administratora centralnej ewidencji kierowców. W przypadku, gdy „osoba posiadająca prawo jazdy nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej, starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem. Zakres, forma oraz wymagania w stosunku do prowadzących wymagają opracowania.

Należy odnotować, iż programami reedukacyjnymi (psychoedukacyjnymi) mają zostać objęci nie tylko kierujący pojazdami w stanie nietrzeźwości, ale również osoby, które zostały zatrzymane za kierowanie pojazdem w stanie po użyciu alkoholu.

## 5. Badania psychologiczne w aktualnym systemie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym [10] w art. 124 ustala, że badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu wydania orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem podlega osoba, która prowadziła pojazd w stanie nietrzeźwości. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 1 kwietnia 2005 r. (Dz. U. Nr 69, poz. 622) nie przewiduje dla tej grupy badanych odrębnego orzeczenia psychologicznego.

Poddanie się badaniom psychologicznym, na które kieruje policja, jest w założeniu obligatoryjne. Ustawodawca nie przewidział jednak żadnych sankcji za niepoddanie się badaniu. Aktualnie nie jest znana liczba kierowców, którzy przeszli tego typu badanie. Nie są znane również rodzaje otrzymanych orzeczeń psychologicznych. W świetle aktualnie obowiązujących przepisów, nawet tzw. orzeczenie negatywne, to jest orzeczenie o istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem nie pociąga za sobą żadnych konsekwencji dla kierowcy. Art. 140 ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie daje bowiem organowi wydającemu uprawnienia do kierowania pojazdem możliwości cofnięcia tych uprawnień w przypadku negatywnego orzeczenia psychologicznego kierowcy, który był badany w związku z prowadzeniem pojazdu w stanie nietrzeźwości. Jest to możliwe jedynie w przypadku, gdy badany był sprawcą wypadku drogowego lub został skierowany na badania przez lekarza. Podstawę cofnięcia prawa jazdy (lub jego czasowego zatrzymania) stanowi jedynie orzeczenie lekarskie o istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.

W aktualnej postaci psychologiczne badania kierowców mogą pełnić jedynie rolę edukacyjną w stosunku do badanego kierowcy. Prawidłowo umocowane i przeprowadzane mogą - jak wykazują to doświadczenia innych krajów [4] czy również badania polskie w stosunku do innych grup badanych z tzw. grup ryzyka wypadkowego - stanowić istotny, jeżeli nie najistotniejszy element w całym systemie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Istotną zmianę roli badań psychologicznych kierujących pojazdami po spożyciu alkoholu przewiduje, wspomniany wcześniej, rządowy Projekt ustawy o kierujących pojazdami. Badaniami diagnostycznymi objęci zostaną już nie tylko osoby kierujące pojazdem w stanie nietrzeźwości, ale również będące w stanie po użyciu alkoholu. Podstawą do cofnięcia prawa jazdy będzie nie tylko orzeczenie negatywne, tj. stwierdzenia przez psychologa istnienia psychologicznych przeciwwskazań do kierowania pojazdem ale również niepoddanie się badaniu. Obowiązkowe będą również zajęcia reedukacyjne dla tej grupy kierowców.

Aktualnie opracowana i zweryfikowana została i metodyka psychologicznych badań kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości. W toku opracowywania są odpowiednie programy edukacyjne i psychoedukacyjne.

### Literatura

- [1] *Alkohol i kierowca, Raport z badań socjologicznych*, Uniwersytet Gdański, Pracownia Realizacji Badań Socjologicznych, materiał niepublikowany, Gdańsk 2004.
- [2] Bąk, J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003.
- [3] Bukasa, B., *Co z nietrzeźwym kierowcą?* Materiały Międzynarodowego Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, GAMBIT 2002, s. 123-129, Gdańsk 2002.
- [4] Bukasa, B., *Charakterystyka kierowców zawodowych – wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego*. Materiały Międzynarodowego Seminarium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, GAMBIT 2004, s. 222-235, Gdańsk 2004.
- [5] Butler, I., *Opinie polskich kierowców o wybranych problemach bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, Nr 1, s. 19-24, Warszawa 1998.
- [6] Butler, I., *Nietrzeźwość na drogach*, Świat Problemów, Nr 3 (98), s. 4-9, Warszawa 2001.



- [7] *Programy psychoedukacji kierowców w Austrii*, Seminarium, Warszawa ITS, materiał niepublikowany, 19.09.2002.
- [8] Tokarczyk, E., *Metodyka psychologicznych badań kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, Założenia i wstępne opracowanie metod i narzędzi badawczych*, Praca statutowa Nr 6439/ZPK/04, ITS, Warszawa 2005.
- [9] Tokarczyk, E., *Weryfikacja narzędzi do psychologicznych badań kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości*, Praca statutowa Nr 6610, ITS, Warszawa 2006.
- [10] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. Nr 98, poz. 602 ze zm.)
- [11] *Wypadki drogowe w Polsce*, KGP, Warszawa 2002-2006.

