

## DEBATA Piją i jadą

Uczyć, leczyć, karać

Policja rzuca przeciwko śmiercionośnym – jak określił pijanych kierowców szef Policji – coraz większe siły i robi wszystko co możliwe w granicach obowiązującego prawa. A oni wciąż piją i jadą. Wprawdzie nieco rzadziej, ale – dopóki z ich powodu giną ludzie - problem jest. Czy to problem tylko Policji? Co jeszcze można zrobić, żeby ich powstrzymać? Trzeba zmienić prawo, czy wystarczy stosować obowiązujące przepisy? O tym wszystkim 20 lutego br. dyskutowali eksperci, których redakcja miesięcznika „Policja 997” zaprosiła do udziału w debacie.

**Goście:**

**Jerzy Kozdroń** - sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości,

**Prof. Andrzej Rychard** - dyrektor Instytutu Filozofii i Socjologii Polskiej Akademii Nauk

**Marek Bieńkowski** - dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli (były komendant główny Policji)

**Renata Mazur** - prokurator i rzecznik prasowy Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga

**Jacek Zalewski** - Fundacja Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (były szef stołecznej drogówki i BRD KGP)

**Łukasz Majchrzak** - Główny Inspektorat Transportu Drogowego

**Wojciech Pasieczny** - biegły sądowy ( były szef stołecznej drogówki)

**Policję reprezentowali:**

**Nadinsp. Marek Działoszyński** - komendant główny Policji

**Nadinsp. Zdzisław Stopczyk** - komendant wojewódzki Policji w Rzeszowie

**Podinsp. Rafał Kozłowski** - zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP

Redakcję „Policji 997” reprezentowali: **Irena Fedorowicz, Elżbieta Sitek i nadkom. Klaudiusz Kryczka**

**POLICJA ROBI WSZYSTKO, ŻEBY POWSTRZYMAĆ NIETRZEŻWYCH KIEROWCÓW. MIMO TO ONI PIJĄ I JADĄ, CHOĆ CORAZ RZADZIEJ.**

**Policja 997:** - Motto naszego miesięcznika to „Rozmawiajmy o Policji”. Społeczny problem, jakim są pijani kierowcy na polskich drogach, to nie tylko problem Policji.



**Nadinsp. Marek Działoszyński, komendant główny Policji:** - Liczba ofiar na polskich drogach nie daje nam spokoju, bo mimo że spada, to ponad 3 tys. ofiar wypadków drogowych lokuje nas na szarym końcu w Europie. Część tych ofiar powodują pijani kierowcy. Dwutonowy samochód prowadzony przez pijanego jest narzędziem do zabijania.

Co robi Policja, aby ograniczyć ilość zdarzeń śmiertelnych, aby eliminować z ruchu użytkowników, którzy prowadzą po pijanemu? Po pierwsze: poprawiamy efektywność kontroli na drogach, m.in. wyposażając policjantów w sprzęt, który pozwala prowadzić szybką weryfikację. Dzięki temu w ciągu ostatnich dwóch lat liczba badań trzeźwości kierowców na drogach wzrosła z ponad 2 milionów do prawie 9 milionów. Po drugie: zwiększyliśmy stan osobowy służby ruchu drogowego, wygospodarowaliśmy w tym celu 1200 etatów w ramach własnej reorganizacji.

Potrzebne jest aktywne wykorzystywanie tych instytucji prawnych, które istnieją, czyli wykorzystywanie pełnej gamy środków, jaką dają kodeks wykroczeń i kodeks karny. Jest na przykład możliwość zastosowania aresztu wobec osoby, która popełni wykroczenie na drodze, będąc po spożyciu alkoholu, tymczasem przez wiele lat praktyki nie widziałem takiej kary zastosowanej przez sąd. To się powinno zmienić. Podam przykład z ostatnich dni: w Świętokrzyskiem policjanci z wideorejstratorem ścigali przez 35 kilometrów szaleńca, który pędził, spychając z drogi inne samochody, i który nie miał prawa jazdy. Zebrane materiały skierowaliśmy do prokuratury z wnioskiem o wszczęcie postępowania o przestępstwo z art. 160 k.k. Czekamy na decyzję.



**Prof. Andrzej Rychard, dyrektor Instytutu Filozofii i Socjologii Polskiej Akademii Nauk:** - Jako socjolog patrzę na skalę tego zjawiska w szerszej perspektywie. 7,7 proc. wśród wszystkich wypadków drogowych spowodowali nietrzeźwi kierowcy, czy jednak nietrzeźwość była jedyną przyczyną? Wątpliwe. Nawet, gdyby do tych wypadków nie doszło, to ogólna liczba wypadków zmniejszyłaby się tylko o owe 7,7 proc. Skala nie jest więc aż tak wielka, w dodatku, jak wykazują różne badania, liczba wypadków po alkoholu, zwłaszcza śmiertelnych, maleje. To oznacza, że skala tego problemu jest w rzeczywistości znacznie mniejsza niż może się wydawać, gdy słucha się kolejnych kampanii.

Alkohol jest groźny, ale skutki śmiertelne wypadków po alkoholu mają tendencję malejącą, podczas gdy skutki chorób wynikających z picia alkoholu -rosnącą. Zatem alkohol jest znacznie groźniejszy w innych sferach życia niż w ruchu drogowym.

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest w Polsce fatalny, lecz nie alkohol jest tego główną przyczyną, tylko styl i sposób jeżdżenia Polaków. Problem jest w mentalności społecznej. To, jak jeżdżą Polacy, jest obrazem całego naszego społeczeństwa, które jest pazerne, brutalnie rozpychające się, agresywne.

Nie dawajmy sobie narzucać przez media, ale też część administracji i władzy, takich wykreowanych „wiodących problemów”: społecznym problemem jest raz dzieciobójstwo, innym razem pedofile, a jeszcze innym pijani kierowcy. To kwestia proporcji.

Nie lekceważę problemu pijanych kierowców, ale aby z tym zjawiskiem walczyć, potrzebne są długofalowe kampanie społeczne przeciwdziałające wszelkim naruszeniom norm. To jest tak jak z korupcją - nikt nie powie, że została ona w Polsce zwalczona, ale coraz szersza jest społeczna świadomość, że korupcja jest naruszeniem normy. Wyrabianie takiej świadomości, to pierwszy krok do zmian.



**Marek Bieńkowski, dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli:** - Jesienią ubiegłego roku NIK rozpoczęła kontrolę dotyczącą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jeśli chodzi o pijanych kierowców, to z naszej kontroli wynika, i mocno to definiujemy, że na zjawisko prowadzenia samochodu po pijanemu duży wpływ ma przyzwolenie społeczne. Każdy wypadek ze skutkiem śmiertelnym - to o jeden wypadek za dużo. Możliwości działania Policji są niestety dosyć ograniczone.

Dobry efekt przyniosły zmasowane kontrole trzeźwości na drogach. Mam przed sobą dezyderat Komisji Sprawiedliwości i Praw Człowieka uchwalony na posiedzeniu w styczniu i skierowany do premiera. Napisano w nim m.in. „komisja postuluje podjęcie działań mających na celu eliminowanie zjawiska przyzwolenia społecznego na prowadzenie samochodu po pijanemu, jak również rozważenie odpowiedzialności osób trzecich i osób najbliższych, które, będąc świadkami spożywania alkoholu przez potencjalnego kierowcę, nie podejmują działań, aby temu zapobiec”.

Komisja stwierdza również, że przepisy karne dają wystarczające narzędzia do walki z przestępstwami popełnianymi przez pijanych kierowców. Analizując dane przedstawione przez Ministerstwo Sprawiedliwości, można przyjąć, że sądy zbyt często stosują karę pozbawienia wolności w zawieszeniu, co wielokrotnie traktowane jest przez skazanych jako brak kary. Częstsze powinno stać się orzekanie przez sądy kary ograniczenia wolności z wykonywaniem prac społecznych lub odbywanie kary poza zakładem karnym w systemie dozoru elektronicznego. Zdaniem komisji zasadne jest kierowanie nietrzeźwych kierowców do odbywania terapii odwykowej.

Trudno się pod tym nie podpisać, bo proszę zwrócić uwagę, że 60 proc. kierowców, którzy kolejny raz jechali pod wpływem alkoholu, otrzymywało wyrok w zawieszeniu. Są różne sposoby dojścia do celu. My proponujemy rozwiązanie mało popularne, bo niedające efektu natychmiastowego: trzeba rozpocząć gruntowną akcję uświadamiającą przyszłym

prawnikom, oraz na szkoleniach dla sędziów, jakie są realne skutki lekkiego traktowania osób, które mogą być potencjalnymi zabójcami.



**Jerzy Kozdroń, sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości:** - Jeśli 7,7 proc. (policyjne statystyki podają 8,2 proc. - red.) wypadków jest powodowanych przez kierowców w stanie nietrzeźwości, to znaczy, że ponad 90 proc. popełnili kierowcy trzeźwi. W społeczeństwie jest przyzwolenie zarówno na jazdę po pijanemu, jak i na łamanie przepisów. Trzeba więc widzieć ten problem w szerokim aspekcie i zacząć od eliminowania zgody na łamanie wszelkich przepisów. Który z prominentnych polityków mógłby powiedzieć, że nie był karany za wykroczenie w ruchu drogowym? **Jeżeli mamy być skuteczni, to nie tylko w walce z pijanymi kierowcami, ale ze wszystkimi, którzy łamią przepisy ruchu drogowego.**

Nie widzę potrzeby zwiększania sił i środków do walki z tą plagą, wystarczy konsekwencja i skuteczne wykorzystywanie tych narzędzi prawnych, które już istnieją. **Podstawowy problem jest w skuteczności wymiaru sprawiedliwości, żebyśmy nie wymierzali kar, które w istocie karami nie są,** jak pozbawienie wolności w zawieszeniu. Kary muszą być dotkliwe.



**Wojciech Pasieczny, biegły sądowy:** - Odnosząc się do wypowiedzi prof. Rycharda na temat statystyki, to może te 8,2 proc. nie jest liczbą wielką, ale chciałbym pokazać inną statystykę. Trzeźwi kierowcy powodują 9 zgonów na 100 wypadków, nietrzeźwi - 15.

Doceniam dużą rolę mediów, ale **media nagłaśniają tylko sprawy szczególnie bulwersujące albo takie, gdzie zginęło wiele osób.** A tymczasem w naszym kraju nietrzeźwi kierowcy powodują każdego dnia sześć wypadków drogowych. Pamiętajmy, że każdy wypadek drogowy, zwłaszcza śmiertelny, dotyka wielu osób: rodziny, bliskich.

Jak przeciwdziałać? Po pierwsze rola mediów - pokazywanie problemu nie przez pryzmat sensacji, po drugie - wychowanie komunikacyjne z prawdziwego zdarzenia: szkolenie dzieci trzeba zacząć już od szkoły podstawowej.



**Jacek Zalewski, Fundacja Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:** - Kampanie społeczne powinny docierać nie tylko do kierujących pod wpływem alkoholu, ale i do ich bliskich. **Pijani kierowcy to na ogół nie są osoby, które piją gdzieś ukradkiem. Oni piją tak, że wszyscy widzą.** Chodzi o to, żebyśmy umieli reagować, gdy po pijanemu wsiadają za kierownicę. Edukacja dla bezpieczeństwa powinna odbywać się już od szkoły, ale też należy uczyć przestrzegania prawa w ogóle. Tymczasem u nas pokutuje takie myślenie, że prawo jest po to, żeby je omijać.



**Renata Mazur, Prokuratura Okręgowa Warszawa-Praga:** - Nie zgodzę się z twierdzeniem pana profesora. Dla mnie statystyka, na przykładzie mojego okręgu warszawskopruskiego, jest przerażająca. Od stycznia tego roku mieliśmy 172 przypadki ujawnienia pijanych kierowców, w ubiegłym roku w tym samym czasie było o 32 zdarzenia mniej. A zatem jest wzrost i to mimo nagłaśniania tak tragicznych zdarzeń, jak to w Kamieniu Pomorskim 1 stycznia. Czyli że te wszystkie kampanie są chyba niewystarczające. Przerażające było dla mnie to zdarzenie, kiedy 8-letni chłopiec wioził samochodem pijanego ojca. Zaczęłabym nawet od przedszkola wpajanie dzieciom, że zachowanie sprzeczne z prawem nie powinno być akceptowane. Trzeba też edukować ludzi, żeby nie bali się reagować na pijanych kierowców i wzywali policję. Pokutują jeszcze pozostałości ze starego systemu, że każde powiadomienie władzy jest donoszeniem. To nie jest donosicielstwo, to jest bohaterstwo, bo być może ocalimy komuś życie.

**Marek Działoszyński:** - Widać już pierwsze symptomy, że ta społeczna nieakceptacja łamania prawa zaczyna się pojawiać. Jest coraz więcej przypadków, że policja jest powiadamiana o takich faktach.



**Nadinsp. Zdzisław Stopczyk, komendant wojewódzki Policji w Rzeszowie** - Policja ma świadomość, że ci ujawnieni nietrzeźwi to tylko część większej całości, bo jest jeszcze przecież ciemna liczba. Dlatego nigdy tego tematu nie odpuścimy.

**Marek Działoszyński:** - Niektóre nasze działania zyskują akceptację społeczną, inne nie. Tak było gdy Policja wystąpiła z propozycją zatrzymywania praw jazdy za jazdę w stanie nietrzeźwym.



**Łukasz Majchrzak, Główny Inspektorat Transportu Drogowego:** - Nie powinniśmy traktować problemu pijanych kierowców jako fetysza, ale Polska jest wciąż w ogonie Europy pod względem bezpieczeństwa. Liczba osób, które giną na naszych drogach, jest porównywalna z liczbą w Niemczech - kraju, który ma od nas dużo większy wskaźnik zmotoryzowania.

GITD skupia się na nadzorze, niejako siłą zmuszając do przestrzegania przepisów. Jest to jeden z elementów mających wpływać na bezpieczeństwo. Tych elementów jest wiele: infrastruktura, edukacja, ratownictwo medyczne, ale nie możemy sobie pozwolić na wybiórcze ich traktowanie, że na przykład dziś mówimy o pijanych kierowcach, a jutro zajmiemy się nadmierną prędkością. Ważna jest całość, nie ma bardziej i mniej ważnych praw.

Aby skutecznie działać, nie można działać emocjonalnie. Potrzebna jest duża odpowiedzialność i użytkowników dróg, i osób które ich otaczają, i mediów, itd.

**Marek Bieńkowski:** - Wkrótce będziemy prowadzić kontrolę systemu szkolenia kierowców. Będziemy też przyglądać się, jak odbywają się szkolenia dla tych, którzy mieli odebrane prawo jazdy i ubiegają się o nie ponownie. Również Policja musi doskonalić swoje narzędzia, w tym szkolenie zawodowe policjantów ruchu drogowego. Nie do przecenienia są także kampanie społeczne.

**POTRZEBNE SĄ ZMIANY W PRAWIE, CZY WYSTARCZY EGZEKWOWAĆ OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY?**

**Jerzy Kozdroń:** - Chętnie bym państwu odpowiedział, że zmiany prawa nie są potrzebne, że dotychczasowe instrumenty są wystarczające. Ale wiem, że komisja kodyfikacyjna właśnie pracuje nad zmianami w prawie karnym w zakresie odpowiedzialności, między innymi za wypadki komunikacyjne.

Na czym problem polega? Instrumenty, które ustawodawca dał organom wymiaru sprawiedliwości i organom ścigania, są wystarczające, tylko my nieskutecznie z nich korzystamy. Te wszystkie kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem – to są w istocie w odczuciu społecznym żadne kary, a często sprawcy uważają, że nie są w ogóle karani. Bo najczęściej okres próby jest krótki i jakoś tak się dziwnie składa, jak popatry się na statystyki, że kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym mieszczą się w tym okresie próby.

Wymiar sprawiedliwości nie korzysta z całego wachlarza kar. Nie mówię o karach izolacyjnych, jak pozbawienie wolności, bo te kary powinny być zastrzeżone dla szczególnie drastycznych zdarzeń i skutków. Natomiast dlaczego nie wymierza się kar ograniczenia wolności, które są tak dotkliwe dla samego sprawcy? Dlaczego nie wymierza się surowych kar grzywny? Ponad 50 procent kar grzywny wymierzonych obok kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jest poniżej tysiąca złotych. **Jeżeli kogoś stać na luksusowy samochód i sąd wymierza mu grzywnę tysiąca czy dwóch tysięcy złotych obok kary w zawieszeniu, to jest to żadna kara.** Po drugie: sądy nie korzystają z możliwości nakładania na sprawcę obowiązków – poddania się leczeniu odwykowemu, działaniom terapeutycznym. Po trzecie: nawiązki. Mamy fundusz pomocy pokrzywdzonym. Kiedy sąd nakazał obowiązek wpłaty nawiązki na ten fundusz?

Komisja kodyfikacyjna przy ministrze sprawiedliwości, analizując te informacje, wychodzi z założenia, że podnoszenie surowości i represyjności kar nie daje żadnego efektu, bo sądy zawsze znajdują okoliczność, żeby tę karę zawiesić. Proponuje się więc, by możliwość zawieszenia dotyczyła tylko kar pozbawienia wolności do roku.

Oczywiście wiemy, że z dnia na dzień nie znikną sprawcy prowadzący pojazdy w stanie nietrzeźwości. W związku z tym w pierwszym rządzie proponuje się kary wolnościowe: surowe kary grzywny, kary ograniczenia wolności, i kary tak zwane mieszane: kara pozbawienia wolności w części wykonywana, z pozostałą karą ograniczenia wolności.

**Zdzisław Stopczyk:** - A przypadek narzędzia zbrodni?

**Jerzy Kozdroń:** - Nie, nie będzie. Analizowaliśmy to pod kątem konstytucyjności i niestety pojazd nie mieści się w pojęciu narzędzia zbrodni. To jest tylko środek służący do popełnienia przestępstwa.

Natomiast za prowadzenie w stanie nietrzeźwości orzekany będzie obowiązek nawiązki w kwocie od 10 tysięcy złotych w górę. Będzie to nawiązka na rzecz funduszy pomocy pokrzywdzonym: ofiar przestępstw i ich dzieci. Chcemy też kary ograniczenia wolności połączyć nie tylko z pracą na cele publiczne, ale i z obrączką elektroniczną.

**Zdzisław Stopczyk:** - A czy wtedy procesy adhezyjne będą możliwe?

**Jerzy Kozdroń:** - Tak, oczywiście. Jest tylko jeden problem: proces karny powinien się zakończyć szybko, a proces adhezyjny może go znacznie spowolnić. Wtedy sąd może zasądzić część kwoty, a resztę niech rozpatruje sąd cywilny.

**Policja 997:** - Jakie szanse realizacji mają te pomysły?

**Jerzy Kozdroń:** - One są już skończone, są na komitecie (stałym) Rady Ministrów. Najważniejsze, by kara pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem była obudowana dodatkowymi obowiązkami.

**Policja 997:** - Mówiąc o zmianach w prawie, nie musimy mieć koniecznie na myśli jego zaostrzenia.

**Marek Bieńkowski:** - My w NIK widzimy świat przez wyniki kontroli. Jesteśmy świeżo po kontroli systemów dozoru elektronicznego i pełna zgoda – ten system naprawdę się sprawdza. Z jednej strony nie deprawuje sprawcy w więzieniu, a z drugiej – jest realnie dolegliwy. Natomiast żebyśmy wiedzieli, o czym mówimy, przytoczę jedno zdanie z dezyderatu, z którym trudno się nie zgodzić, Komisji Sprawiedliwości. Mianowicie: „z uwagi na zasadę niezawisłości sędziowskiej powyższe problemy mogą być jedynie przedstawiane przez Ministra Sprawiedliwości w formie prośby”. Pan minister nie ma przecież realnego wpływu na orzekanie przez sędziów.

**Jerzy Kozdroń:** - Nie mam. Ale jest jeszcze kształcenie ustawiczne tak sędziów, jak i prokuratorów. Jeżeli my dziś robimy taką konferencję i omawiamy takie sprawy, to nie widzę problemów, żeby z sędziami karnymi w Krajowej Szkole Sądownictwa i Prokuratury spotkać się i przedstawić im ten problem. I powiedzieć: „Droży sędziowie, zobaczcie: 97 procent jeżdżących w stanie nietrzeźwości dostaje kary z warunkowym zawieszeniem. A kary grzywny do tysiąca złotych, co to są za kary?”. Możemy wywołać dyskusję. I trzeba to robić.

**Marek Bieńkowski:** - Trzeba zetknąć dwie racje. Żeby ktoś nie pomyślał, że my jesteśmy za tym, żeby ingerować w niezawisłość sędziowską, bo ona jest gwarancją demokratycznego państwa prawa.

**Jerzy Kozdroń:** - Nie, nie chcemy ingerować, chcemy przekonywać sędziów do korzystania z prawa. My tu nie mówimy

o polityce karania...

**Renata Mazur:** - ... mówimy już o etapie wyrokowania. Bardzo istotną rzeczą jest wnioskowanie o wymiar kary. Bo to nie jest tak, że sąd sam sobie sędzi i nikogo innego nie ma na sali. **Karę w zawieszeniu najprościej zawnioskować i najprościej wymierzyć.** Ale jest kontrola instancyjna. I Prokuratura Generalna olbrzymi nacisk kładzie na to, żeby uświadomić prokuratorom, że ten katalog kar jest obszerny. Według mnie też nie ma potrzeby zmiany prawa, jest tylko potrzeba egzekwowania go i szybkości działania. Nie czarujmy się: jeżeli ktoś staje przed sądem po dwóch latach od zatrzymania, to mógł już zapomnieć, że takie zdarzenie było. „Czepiają się mnie” – mówi. **Po zdarzeniu musi być szybkie postępowanie, szybki proces i szybki wymiar kary.** Szkolenie prokuratorów idzie w dobrym kierunku. Ale proces zmian musi troszkę potrwać.

**Marek Działożyński:** - Wskazywaliśmy wielokrotnie na potrzebę rozszerzenia okoliczności, w których policjanci mogliby wnioskować o poddanie osoby badaniom psychologicznym, które miałyby wpływ na cofnięcie uprawnień do kierowania. Tę możliwość wykorzystują policje w innych państwach.

W naszym przekonaniu zbyt mało jest wykorzystywane upublicznianie orzeczeń. To by była bardzo tania i skuteczna metoda dyscyplinowania ludzi, szczególnie w społecznościach, w których ci ludzie są znani i w których **poczucie wstydu jest często większą karą niż jakakolwiek kara kodeksowa, w tym finansowa.**

**Renata Mazur:** - Co do wymiaru kary. Każde przestępstwo dotyka dwóch stron: zarówno pokrzywdzonego, jak i całą rodzinę sprawcy. Owszem, możemy zastanawiać się nad zaostrzeniem kar finansowych, ale musimy brać pod uwagę, że nie tylko sprawca zostanie ukarany. Nie możemy stracić z oczu jego rodziny. Bo co dziecko jest winne, że tatuś po pijaku spowodował śmiertelny wypadek, czy nawet tylko jechał po pijanemu?

**Marek Działożyński:** - To może, jeśli zabieranie samochodu jest niekonstytucyjne, spieniężać go natychmiast na poczet tych kar?

**Jerzy Kozdroń:** - Tak jakoś się dziwnie składa, że często wypadki powodują osoby, które dysponują dobrymi i drogimi samochodami. A potem okazuje się, że sprawca ma rodzinę, jest jedynym żywicielem, nie stać go. Dlaczego mamy się nad nim litować, kiedy on nie litował się nad swoją rodziną, kiedy prowadził nietrzeźwy? Ale mamy jeszcze karę ograniczenia wolności. Ubierzmy go w pomarańczową kamizelkę i niech pracuje 40 godzin miesięcznie.

**Renata Mazur:** - Świetnie. To jest, uważam, najlepsza kara, najbardziej wymierna. Niech ktoś taki dostanie miotłę i zamiata ulice.

**Jerzy Kozdroń:** - Jeżeli prokuratorzy będą żądać kary ograniczenia wolności z pracą na cele społeczne, to zobaczy pani, ilu oskarżonych będzie prosiło o karę grzywny.

**Marek Bieńkowski:** - Zobaczycie państwo, że dolegliwość kary, jeśli zacznie realnie dotyczyć sprawców, nieuchronnie doprowadzi do pewnego kłopotu Policję, mianowicie sprawcy będą nagminnie uciekać przed odpowiedzialnością. Z wszystkimi konsekwencjami z tym związanymi. Coraz częściej policjant w służbie jest bezpośrednio narażony przez tego, który w obawie o konsekwencje wobec siebie nie liczy się z konsekwencjami dla życia i zdrowia policjanta czy osób postronnych.

**Marek Działożyński:** - Sprawa, którą my, przełożeni, bardzo boleśnie odbieramy, to ochrona prawna funkcjonariuszy. **Państwo musi stać za policjantami, którzy podejmują działania związane z dyscyplinowaniem innych.** Przypadki potrącania policjantów, przeciągania ich na drzwiach pojazdów, muszą spotykać się ze stanowczą, drastyczną wręcz reakcją wymiaru sprawiedliwości. Wszyscy muszą wiedzieć, że dopóki nie atakują funkcjonariusza państwowego, który realizuje swoje zadania, mogą liczyć na to, że będą potraktowani łagodnie i proporcjonalnie. Ale nie wtedy, gdy dochodzi do ataku na funkcjonariusza. Ostatnio w Łodzi zginął człowiek, dwóch policjantów jest w śpiączce. W Małopolsce policjanta ciągnięto kilkadziesiąt metrów na drzwiach jadącego samochodu. Uznajemy, że tam reakcja państwa nie była odpowiednio stanowcza i prosimy, by się to zmieniło.

**Jacek Zalewski:** - Uważam, że prawo jest na tyle dobre i surowe, że wystarczy je stosować. Również uważam, że zbyt mało jest ograniczania wolności i kierowania sprawców chociażby do sprzątania psich kup. Mam w pamięci taki przykład ze Stanów Zjednoczonych: sprawca, który pod wpływem alkoholu potrącił dziecko przed szkołą, miał dwa razy w tygodniu, w godzinie, o której doszło do tego potrącenia, chodzić z takim dużym napisem „w tym miejscu po pijanemu potrąciłem dziecko”. To była dla niego bardzo dotkliwa i upokarzająca kara. I o to chodziło.

Gros osób popełniających wypadki to osoby, które już wcześniej straciły prawo jazdy za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości. O czym to świadczy? To osoby, które mają problem alkoholowy i samo zatrzymanie im prawa jazdy, zabranie samochodu, posadzenie ich w więzieniu, nie rozwiąże ich problemu. Trzeba te osoby leczyć. **A u nas brakuje przymusowego leczenia.**

Mówimy, że zabieranie pojazdu jest niekonstytucyjne. Litwa jest też w Unii Europejskiej i ma demokratyczną konstytucję. A tam wypadek samochodu nie jest sprzeczny z konstytucją i w warunkach recydywy stosuje się go. Nie musimy tego stosować. Wystarczy zatrzymać pojazd na poczet przyszłej kary i zasądzić karę w wysokości wartości tego samochodu. I to będzie konstytucyjne.

Jedynie, czego mi dzisiaj w przepisach brakuje, to odpowiedzialności osób, które widzą, że kierowca pije alkohol i pozwalają, żeby wsiadł za kierownicę. I bardzo często wsiadają z nim.

**Zdzisław Stopczyk:** - Pani prokurator mówi, że musimy myśleć o rodzinie sprawcy. Odgaduję pani intencje, ale równie ważna, a może nawet ważniejsza jest rodzina pokrzywdzonego. Uważam, że problem leży w mentalności, w przyzwoleniu. Że mąż czy brat pije w domu i nikt się nie odzywa. Ważna jest edukacja. Być może to dzieci powinny do nas przemawiać, że nie powinniśmy spożywać i prowadzić. Nie możemy mówić, że rodzina sprawcy jest dla nas ważniejsza.

**Renata Mazur:** - Absolutnie nie miałam tego na myśli. Ale też nie możemy nie dostrzegać tego problemu.

Andrzej Rychard: - Zapisuję się do grona tych z państwa, którzy uważają, że nie potrzeba zasadniczych zmian w prawie. Z całą pewnością źle by było, gdyby weszły w życie jakieś zmiany dotyczące dozwolonego poziomu zawartości alkoholu. Bo te 0,2 - 0,5 promila moim zdaniem są rozsądne i sobie nie wyobrażam, co przy polskim stylu picia by spowodowało zastosowanie na przykład systemu brytyjskiego - 0,8 promila. To już jest dobrych parę kieliszków wódki.

**Zdzisław Stopczyk:** - Panie profeszorko, u mnie (w garnizonie - red.) było 13 promili.

## JAK ICH POWSTRZYMAĆ?

**Andrzej Rychard:** - Organizatorzy debaty zaproponowali kilka konkretnych rozwiązań. Uważam, że odmowa wypłacenia odszkodowania pasażerowi, jeśli coś mu się stanie podczas jazdy z pijanym kierowcą - tak, pod warunkiem, że ten pasażer o tym wie. Trzeba mu to udowodnić. Podwyższenie składki ubezpieczeniowej w przyszłości - bardzo słusznie. Alkoblokery? Bardzo drogie, kosztowne, możliwe do oszukiwania moim zdaniem. Jestem sobie w stanie wyobrazić kilka sposobów: sprays, osoby usłużne na parkingach: „kierownika, czy za dyszkę może panu tutaj dmuchnąć?”, żona, dziecko i tak dalej. Ważne są kampanie społeczne. Ale do kampanii trzeba wciągnąć tych, którzy są autorytetami dla potencjalnych odbiorców, na przykład dla tych młodych, którzy powodują jedną trzecią wypadków. A więc niech w nich uczestniczą piosenkarze, aktorzy, sportowcy, znani dziennikarze, znane twarze. Oni by to zrobili, moim zdaniem.

**Zdzisław Stopczyk:** - A może byli sprawcy? Tak, na przykład jako karę - 15 spotów określonej treści.

**Wojciech Pasieczny:** - Pan premier zaproponował, żeby w każdym samochodzie był alkotest. Mówił, że widział na stacji takie po 5-10 złotych. Przywiozłem tu państwu trzy takie urządzenia. Pierwsze ma atest Państwowego Zakładu Higieny. Nie ma natomiast żadnego atestu dotyczącego skali. Według instrukcji, „niniejsze urządzenie nie jest legalizowane i nie może służyć jako dowód przebywania lub nie pod wpływem alkoholu. Niniejsze urządzenie służy wyłącznie do użytku prywatnego i nie może być w żadnym wypadku stosowane do pomiaru zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych lub też do pomiaru stanu trzeźwości w sytuacji, gdy działanie pod wpływem alkoholu jest zabronione przez prawo”. Za 4,99 zł kupiłem kolejne. Ma wielki napis „z certyfikatem”. Sprawdziłem - ma certyfikat... Państwowego Zakładu Higieny. W instrukcji czytamy: „niniejsze urządzenie nie jest legalizowane i nie może służyć jako dowód przebywania lub nie pod wpływem alkoholu”. Kupiłem zatem droższe, za 8,90 zł. To nie ma żadnego atestu, nawet PZH. Jest instrukcja, z której nic nie wynika, nie wiadomo, jakie ma pokazać wartości. I każą mi dmuchać przez 30 sekund. Jestem w miarę sprawnym człowiekiem, płuca mam zdrowe. Próbowiałem. Ciężko było.

Proszę państwa, uważam, że to znakomity interes. Żartuję, że sam już zamówiłem statek, który płynie z Chin. 24 miliony zarejestrowanych pojazdów silnikowych w Polsce. Nawet jeśli nie złotówkę, a 10 groszy na sztuce się zarobi - to daje 2,4 miliona złotych. 12 milionów pojazdów każdego roku wjeżdża do naszego kraju i muszą też to mieć.

**Marek Działożyński:** - Kiedy wprowadzaliśmy pasy bezpieczeństwa czy obowiązek jazdy z włączonymi światłami, też narzekaliśmy. W krajach, o których wspominał pan profesor, na przykład w Anglii, posiadanie takiego urządzenia jest obowiązkowe.

**Wojciech Pasieczny:** - Dobre urządzenie zaczyna się od tysiąca złotych i co kilka miesięcy trzeba je kalibrować. Inaczej pokazuje, co chce. Taki sprzęt nie może leżeć w samochodzie, bo tam jest zmienna temperatura i wilgotność. Poza tym pytam: dlaczego ja, który nigdy nie będę jechał w stanie nietrzeźwym, i kilkanaście milionów innych kierowców, mamy być karani kolejnym wydatkiem?

**Marek Działożyński:** - Przyjmijmy, że te propozycje wychodzą do przodu: że nowe auta byłyby zaopatrywane w takie urządzenia. I to byłby proces rozłożony w czasie.

**Wojciech Pasieczny:** - Szwedzi wprowadzili coś takiego, że kierowca po raz pierwszy zatrzymany w stanie nietrzeźwym musiał w swoim samochodzie coś takiego instalować na własny koszt, wraz z blokadą.

**Jerzy Kozdroń:** - To ma sens, to ma sens.

**Łukasz Majchrzak:** - We Francji wprowadzono w 2012 roku przepis, że trzeba mieć takie proste, niecertyfikowane urządzenie, które kosztuje jakieś dwa euro.

**Wojciech Pasieczny:** - A kara za brak wynosiła 22 euro. Teraz się z niej wycofano. A wie pan, kto jest dystrybutorem tych urządzeń? Ten, kto wymyślił ten przepis.

**Marek Bieńkowski:** - Nie chciałbym, żebyśmy sprowadzali wszystko do problemu technicznego. Trzeba jakoś pomóc tym, którzy są „wczorajsi”, nieświadomi tego, że jeszcze są nietrzeźwi.

**Marek Działoszyński:** - Zaleciliśmy, i to jest już stosowane w jednostkach, że na zewnątrz, przed dyżurką, są umieszczone urządzenia Alkoblow. Każdy może wejść i anonimowo sprawdzić trzeźwość. Jest bezpiecznie i tanio.

Weźmy przecież pod uwagę, że te bardziej precyzyjne urządzenia, których używamy przy kontroli trzeźwości, generują też koszty. Ustnik kosztuje 1-2 złote. Policzymy: 9 milionów badań w ciągu roku razy dwa złote, to daje konkretną sumę. A jeszcze oskarżano nas o blokowanie ruchu, odsyłano do zakładu higieny...

**Marek Bieńkowski:** - My też badaliśmy te działania Policji – czy są legalne. Zwróćmy uwagę, że to jest kompletnie niemiedialne: potężna robota policji, która się nie ukaże w telewizji – zapobieganie. Podstawowym zadaniem policji jest zapobieganie. Jak więc można powiedzieć, że korzystanie z podstawowego narzędzia służącego zapobieganiu jest nielegalne?

**Wojciech Pasieczny:** - Coś się jednak powoli zmienia. Liczba kontroli wzrosła w ciągu ostatnich lat parokrotnie, a jest mniej ujawnionych nietrzeźwych. To jednak oznacza zmianę w świadomości. Kiedy ówczesny szef warszawskiej drogówki Jacek Zalewski wprowadził „trzeźwy poranek”, odsądzano nas od czci i wiary.

**Zdzisław Stopczyk:** - Teraz już sama świadomość trzeźwych poranków działa prewencyjnie. Nic, tylko wprowadzić trzeźwe drugie śniadania, wieczory i weekendy.



**Podinsp. Rafał Kozłowski, zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP**

- Kiedy obserwujemy dyskoteki, zdarza się często, że wyjeżdża samochód, w środku pięć osób, kierowca trzeźwy, pozostali nie. Wiedzą, że obstawiamy, więc wyznaczają dyżurnego kierowcę, który nie pije. Taka premedytacja.

**Cała sala:** - I dobrze, bardzo dobrze, o to chodzi.

**Rafał Kozłowski:** - Kiedy mówimy o badaniu trzeźwości: ustawa o kierujących pojazdami, która obowiązuje od początku tego roku, stanowi, że sposób badania trzeźwości przez policjantów powinno uregulować rozporządzenie ministra zdrowia. Wydanie tego aktu blokuje jednak ustawa o wychowaniu w trzeźwości, która notabene od 30 lat nie była nowelizowana. W związku z tym, że nie może tu być samowolki, nadal kierujemy się wcześniej obowiązującym zarządzeniem komendanta głównego.

**Marek Bieńkowski:** - Absolutnie trzeba to uregulować. Ale jeśli racjonalny prawodawca stawia komendantowi głównemu i formacji, którą on kieruje, określone zadanie: zapobieganie, to kto się znajdzie, który powie: „panie komendancie, proszę odstąpić od badań”? Nikt.

**Policja 997:** - Doszliśmy do momentu, kiedy trzeba powiedzieć, że to nie jest problem tylko Policji, ani nawet nas tu zebranych. Problem jest wspólny. Co można jeszcze w tej sprawie zrobić?



**Marek Bieńkowski:** - Jesteśmy w przededniu pisania informacji w sprawie takiego badania przeprowadzonego, jeszcze na zlecenie ministra Nowaka, we współpracy z kolegami z Banku Światowego, na temat bezpieczeństwa na polskich drogach. I jest parę elementów, nad którymi warto dyskutować. Na przykład rozproszenie kompetencji, rozproszenie sił i środków, brak mechanizmów rozliczających określone działania. Jestem pod ogromnym wrażeniem spotkania z jedną z ekspertek Banku Światowego, koleżanki z Argentyny. Tam podobny system jak w Polsce: wszyscy odpowiadają za wszystko, czyli nikt za nic, istniał jeszcze kilkanaście lat temu. Aż wydarzył się potworny wypadek, w którym zginęło ponad 50 dzieciaków jadących autokarem. Był to tak potężny wstrząs społeczny, że instytucje publiczne, zmuszone do pewnej refleksji, poszły w kierunku, w którym idą państwa tzw. ugruntowanych demokracji. Mianowicie: jest wyspecjalizowana instytucja/służba/podmiot, który jest zadaniowany i bardzo solidnie rozliczany z tego, co ma robić.

U nas sensowne nawet programy, które powstają i które mają budować szeroko rozumiane bezpieczeństwo na naszych drogach, są przyjmowane niestety na dosyć niskim poziomie. To są dokumenty niskiej rangi. Moim zdaniem problem bezpieczeństwa na polskich drogach i przyjęty program wieloletnich, systematycznych działań, powinien być przyjęty uchwałą Rady Ministrów. To będzie jedno z zaleceń, które będziemy za chwilę przedstawiać.

**Marek Działoszyński:** - Paradoksalnie te złe sytuacje, które zdarzają się w życiu codziennym, powodują konieczność poważnego przyjrzenia się określonym zjawiskom. My w Policji jesteśmy przekonani, że z tego powodu, że takie zdarzenia zaistniały, będziemy mogli liczyć na dużo większe wsparcie naszych działań ze strony różnych instytucji, a także na wsparcie społeczne. Wszystkie instytucje, które działają na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, bez tej zmiany mentalności społecznej, bez ostracyzmu dla zachowań negatywnych, bez uświadomienia, że kilkutonowy samochód jest przedmiotem, narzędziem, które może zabić, nie będą w stanie osiągnąć szybko lepszych rezultatów.

**Prof. Andrzej Rychard:** - Problem, o którym mówimy, jest też zadaniem dla socjologów. Na podstawie tego, jak zachowujemy się na drodze, bardzo wiele możemy dowiedzieć się o społeczeństwie. W tym, jak jeździmy, odbija się cały polski sposób funkcjonowania.

**Marek Bieńkowski:** - To nic nowego w Policji. Od 2006 roku powstało konsorcjum firm badawczych, które na ogromnej próbie ponad 17 tysięcy respondentów badało bardzo ciekawe zjawisko: na ile Polacy czują się bezpiecznie. I wychodziły nam z tego bardzo ciekawe rzeczy: że na przykład Polacy nie życzą sobie, żeby dzielnicowy chodził od mieszkania do mieszkania, jak ksiądz po kolędzie, ale życzą sobie mieć jego numer telefonu, łatwość kontaktu. Nie wiem, czy nie warto byłoby przeprowadzić takich pogłębionych badań na temat stosunku Polaków do problemu bezpieczeństwa na polskich drogach.

**Policja 997:** - W badaniach, o których wspominał pan dyrektor, obawa przed brawurowo jeżdzącymi kierowcami była jedną z głównych, które wskazywali respondenci.

**Rafał Kozłowski, Jacek Zalewski:** - Przez dwa albo trzy lata była pierwszą w rankingu obaw.

**Marek Działoszyński:** - Dzisiaj w skali kraju nie jest to główna obawa, ale w niektórych województwach wciąż prowadzi. Bo to badanie pozwala ustalić sytuację w skali lokalnej.

Pan profesor mówi o społeczeństwie. Ci sami Polacy, kiedy wjeżdżają do Niemiec, na Słowację, na Litwę, gdzie jest zero tolerancji i są drakońskie kary za przekraczanie jakiegokolwiek prędkości, zaczynają jechać jak należy.

**Andrzej Rychard:** - To nie tylko kara. Oni się po prostu wtapiają w ten styl funkcjonowania całego ruchu. Kiedy jestem w Stanach Zjednoczonych, też się wtapiam. A kiedy wracam, czuję się jak idiota – jadę tak elegancko, a wszyscy mnie popędzają.

**Marek Działoszyński:** - W Niemczech ludzie są w ten styl wtopieni od dawna, ale na Słowacji czy Litwie też nie było tak łatwo.

**Policja 997:** - Szkoda, że na nasze spotkanie nie przybył przedstawiciel firmy ubezpieczeniowej.

**Marek Bieńkowski:** - Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu w stu procentach znosi odpowiedzialność ubezpieczyciela w stosunku do sprawcy. W związku z tym nie wiem, czy to jest taki naturalny sojusznik.

**Marek Działoszyński:** - Są kraje, w których firmy ubezpieczeniowe podwyższają składki w zależności od wiedzy dotyczącej osoby kierującej.

**Andrzej Rychard:** - Zastanawiam się czasem, dlaczego na każdej stacji benzynowej jest większy wybór alkoholi niż akcesoriów motoryzacyjnych.

**Marek Bieńkowski:** - Ciekawe byłyby badania, gdzie zatrzymany nabył alkohol.

**Marek Działoszyński:** - Nam nie chcą mówić.

**Wojciech Pasieczny:** - Osoba, która przyznaje się do alkoholizmu, mówiła, że jest przeciwniczką tych stacji, bo wiele razy kupowała tam alkohol, choć wcale nie zamierzała. Myślę, że te miejsca nie są bez wpływu na to, że ludzie piją i jada.



Ocena: 0/5 (0)