

Marcin Sarnowski*

NIETRZEŻWI KIEROWCY. PROBLEM SPOŁECZNY CZY WYNIK SPOŁECZNEGO PRZYZWOLENIA?

Tipsy drivers.

Social problem or effect of social acceptance?

Summary:

Drunk drivers is recurring topic in polish mass media. It constitutes nationwide debates including journalists and politicians. This article focuses on objective analysis of data describing the number of car accidents caused by drunk drivers (according to police database). Moreover it provides interpretation of TNS OBOP (public opinion study center) and WHO data. It aims at determining whether drunk drivers are a social problem.

Key words: *tipsy drivers, social problem, social acceptance, social pathologies, deviation, alcoholism, state of being under influence alcohol, state of insobriety*

W ciągu ostatnich miesięcy polskie media w znacznym stopniu zajmowały się tematyką pijanych sprawców wypadków drogowych¹. Trudno się temu dziwić przede wszystkim ze względu na pewien rodzaj „spektakularności” tych wydarzeń, biorąc pod uwagę fakt, że w jednym z takich wypadków zginęło 6 osób, w kolejnym sprawcą był nietrzeźwy kierowca tramwaju, a w jeszcze innym pijana kobieta wjechała do

* UKSW w Warszawie

¹ Temat poruszany był w wielu gazetach codziennych, czasopismach, programach telewizyjnych, m.in. w programie „Tomasz Lis na żywo” w TVP2, „Pijani kierowcy-problem społeczny” w TVP INFO.

przejścia podziemnego przy Rondzie Dmowskiego w Warszawie. Szereg wypadków śmiertelnych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, które miały miejsce w niewielkim przedziale czasowym, wywołał reakcję wśród polityków, którzy przedstawiali propozycje nowych ustaw, mające na celu zapobieganie tego typu zdarzeniom². Należałoby jednak spojrzeć na ten proceder pod względem analitycznym, przyjmując perspektywę postronną, skierowaną ku porównaniu danych liczbowych na przestrzeni lat. Odpowiedź na pytanie, czy tak naprawdę nagle mamy do czynienia z ogromnym wzrostem tego zjawiska, może dać np. porównanie statystyk Komendy Stołecznej Policji, odniesienie do badań TNS OBOP, WHO oraz zasięgnięcie do wyników badań z innych krajów europejskich. Artykuł ten bazuje na danych zastanych, jest podłożem teoretycznym dla analizowanego problemu i w stanowi próbę obiektywnego dyskursu między dwoma stanowiskami: czy kierowcy pod wpływem alkoholu w Polsce stanowią problem społeczny, czy może jest to tylko wynik tzw. przyzwolenia społecznego, który Piotr Sztompka określa jako „regułę dopuszczającą, ale nie zalecającą, ani nie wymagającą pewnego sposobu postępowania czy realizacji pewnego celu”³.

Kluczowe pojęcia

Gwoli ścisłości należy przybliżyć, chociażby w sposób minimalny, niezbędną terminologię, która stanowi podstawę teoretyczną dla dalszych rozważań. Co nazywamy problemami społecznymi? Czy pojęcie to nieodzownie łączy się z innymi terminami socjologicznymi? Problemy społeczne są spowodowane zjawiskami, które będąc faktami społecznymi są nie tylko niepożądane, ale jednocześnie możliwe jest ich przewyżczenie przy zaangażowaniu całej zbiorowości. Najczęściej

² Wśród propozycji: zaostrzenie sankcji finansowych dla sprawców wypadków, obowiązek posiadania alkomatu w samochodzie, zwiększenie ilości kontroli policyjnych.

³ P. Sztompka, **Socjologia**, Kraków 2007, s.286.

definiuje się je jako „zjawiska masowe o dużym zasięgu”⁴. Termin ten stosuje się wobec sytuacji i zachowań „uważanych za przejaw dezorganizacji społecznej oraz uzasadniający przeprowadzenie zmian za pomocą inżynierii społecznej”⁵. Do kategorii problemów społecznych zaliczamy zjawiska zaliczane do patologii społecznej, które rozumiemy jako „zachowanie jednostki oddziałujące destruktywnie na społeczeństwo lub jego elementy oraz niezgodne z wartościami uznawanymi w danym kręgu kulturowym”⁶. Problemy te są związane z zachowaniami dewiacyjnymi⁷, do których zalicza się m.in.: przestępstwa, wykroczenia nieletnich, prostytucję, choroby psychiczne, uzależnienia od substancji psychoaktywnych, samobójstwa.

Niewątpliwie źródło dla analizowanego zjawiska stanowi zachowanie dewiacyjne w postaci częstego spożywania alkoholu, w skrajnych przypadkach – alkoholizmu. W naszym kraju liczba osób uzależnionych od alkoholu, według danych Państwowej Agencji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, wynosi około 800 tys. (około 2% populacji), szkodliwie pije natomiast od 2 do 2,5 mln mieszkańców RP (około 8% populacji). Wśród spożywających alkohol przeważają mężczyźni od 30 do 50 roku życia, z których, hipotetycznie, znaczna ilość posiada prawo jazdy. Ze względu na położenie geograficzne, wśród krajów europejskich, znajdujemy się w strefie największego ryzyka zgonu z powodu spożywania alkoholu (Europa Środkowowschodnia i Wschodnia⁸). Sam alkoholizm bez wątpienia należy do kategorii problemów społecznych, ponieważ dotyka nie tylko jednostki, ale także najbliższej społeczności.

⁴ A. Gaberle, **Patologia społeczna**, Warszawa 1993, s.12-13.

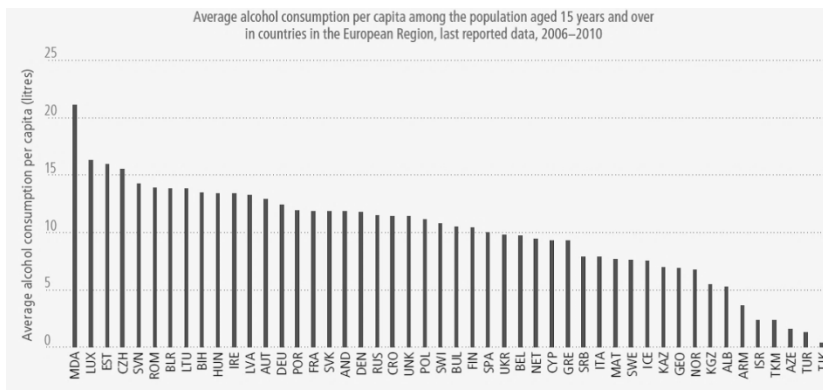
⁵ G. Marshall (red.), **Słownik Socjologii i Nauk Społecznych**, Warszawa 2004, s.257.

⁶ A. Nowak, E. Wysocka, **Problemy i zagrożenia we współczesnym świecie**, Katowice 2001, s.18.

⁷ Odmieniami od normy (przyp. autora).

⁸ Instytut Organizacji Ochrony Zdrowia Uczelni Łazarskiego, raport: **Ekonomiczne aspekty skutków picia alkoholu w Europie i w Polsce**, Warszawa 2013.

Spożycie alkoholu w Europie



Wykres 1: Spożycie alkoholu w krajach europejskich.

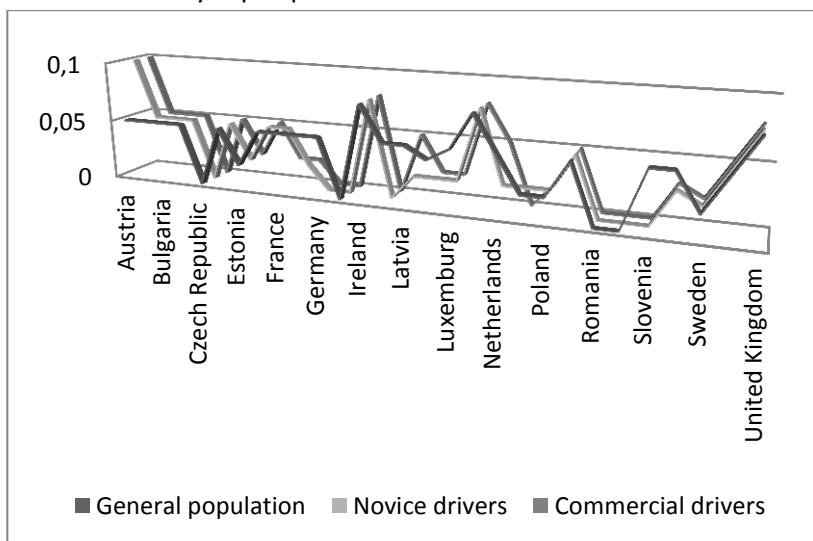
Źródło: World Health Organization, Regional Office for Europe, *The European health report 2012. Chart in the way to well-being.*

Wykres nr 1 stanowi porównanie ilości spożywanego czystego alkoholu na jednego mieszkańca w przeciągu roku w krajach europejskich⁹. Wynika z niego, że przeciętny Polak spożywa ponad 10 litrów czystego alkoholu w ciągu roku (z czego w około 60% stanowi piwo, około 30%-wyroby spirytusowe, pozostała część to wino i miody pitne) co plasuje nasz kraj „w środku stawki” państw Starego Kontynentu. Wyniki tych badań łamią stereotyp pijących najwięcej Rosjan i Polaków. W krajach Środkowowschodniej i Wschodniej Europy częściej pije się wysokoprocentowe alkohole niż np. w krajach śródziemnomorskich czy niderlandzkich. Zdecydowanie najwyższy wskaźnik przypada Mołdawii, której mieszkańcy spożywają prawie dwa razy więcej alkoholu niż Polacy. Wysoki poziom spożycia, przekraczający ilość 15 litrów na rok, zanotowano także w Luksemburgu, Estonii i Republice Czeskiej.

⁹ Statystyki World Health Organization.

Prawne regulacje dotyczące nietrzeźwych kierowców

Należałoby wspomnieć o przepisach, które dotyczą norm obowiązujących kierowców. W Polsce maksymalne dozwolone stężenie alkoholu we krwi dla kierowców wynosi 0,2‰. Nie stosuje się rozróżnienia dla kierowców doświadczonych / młodych, amatorów / zawodowych¹⁰. Wszystkich obowiązuje ten sam przepis, jednak nie w każdym państwie europejskim stosuje się identyczne regulacje prawne. W niektórych krajach dozwolone jest prowadzenie pojazdu mechanicznego przy stężeniu nawet do 1,0‰. Poniższy wykres to punkt odniesienia dla omawianych przepisów.



Wykres 2: Maksymalna dozwolona ilość alkoholu we krwi (g/litr) w poszczególnych krajach europejskich.

Źródło: World Health Organization, *Alcohol in the European Union. Consumption, harm and policy approaches*, Kopenhaga 2012, s.141.

¹⁰ Co jest praktykowane w niektórych państwach.

Źródło prawnych sankcji dla nietrzeźwych kierowców stanowi Kodeks Karny i Kodeks Wykroczeń. Oto artykuły dotyczące prowadzących pojazdy mechaniczne, i nie tylko, w stanie nietrzeźwości lub po spożyciu alkoholu:

Art. 178a Kodeksu Karnego

- §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. *Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w §1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.*

Art. 87 Kodeksu Wykroczeń

- § 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.*
- § 2. *Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo grzywny.*
- § 3. *W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 lub 2 orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów.*

Z powyższych przepisów należy wyjaśnić dwa pojęcia: stan nietrzeźwości i stan po użyciu alkoholu. Pierwszy z nich rozumie się jako stan, w którym zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5‰ (badanie krwi) lub 0,25 mg na 1 decymetr sześcienny (badanie alkomatem). Stan po spożyciu alkoholu występuje wówczas gdy stężenie alkoholu we krwi wynosi od 0,2 do 0,5‰ w przypadku badania krwi lub od 0,1 mg do 0,25 mg na decymetr sześcienny w przypadku badania alkomatem¹¹.

Nietrzeźwi kierowcy w Polsce

W Polsce w 2010 roku 65,9% spośród wszystkich kierowców stanowili mężczyźni, 34,1% - kobiety. W porównaniu do statystyk z 2001 udział kobiet wzrósł o ponad 11 punktów procentowych. Prawie 70% osób posiadających prawo jazdy codziennie uczestniczy w ruchu drogowym. Ponad 95% deklaruje, że w ciągu ostatniego miesiąca nigdy nie jechało pod wpływem alkoholu, przy czym 5 na 100 badanych uważa, że można prowadzić samochód po spożyciu alkoholu kiedy tylko zachowa się ostrożność (statystyka ta jest 3 krotnie niższa niż np. w Belgii, na Cyprze i we Włoszech)¹².

Ciekawą kwestią wydaje się porównanie zachowania nietrzeźwych kierowców ze względu na płeć. Kobiety, które kierują samochodem pod wpływem alkoholu mają szereg obaw, przez co prowadzą bardzo ostrożnie i zachowawczo. Są bardziej refleksyjne od mężczyzn, myślą o konsekwencjach jazdy po alkoholu i odpowiedzialności jaka na nich spoczywa (myślą m.in. o własnych dzieciach). W większości przypadków kierują samochodem tylko wtedy, kiedy nie mają innego wyjścia. Mężczyźni kierujący pod wpływem alkoholu są bardziej pewni siebie, nie mają związanych z tym obaw. Po spożyciu niewielkiej ilości

¹¹ Wg. ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi.

¹² Patrz: SARTRE 4 (Safe Road Trains for the Environment), **European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey**, 2010.

alkoholu są przekonani o tym, że nie ma on na nich żadnego działania i nie wpływa na sprawność w prowadzeniu auta. Uważają, że w pełni kontrolują sytuację. Młodzi mężczyźni (26-40 lat) deklarują, że nie wsiedliby do auta po spożyciu alkoholu, jeżeli pasażerem byłoby ich dziecko¹³. Jednocześnie ta sama grupa stanowi dużą część spośród zatrzymanych przez policję z powodu jazdy w stanie nietrzeźwości.

Wśród przyczyn prowadzenia pojazdu po alkoholu wyróżnia się: konieczność odjazdu (39%); niewielką ilość alkoholu, która (wg respondentów) pozwala prowadzić (25%); niewielką ilość trasy, drogi do domu (13%); brak możliwości pozostania w miejscu spożywania alkoholu (13%); poczucie największej trzeźwości spośród wszystkich osób (3%); konieczność odwiezienia pozostałych osób (3%). Większość przypadków jazdy pod wpływem alkoholu zdarza się w okolicznościach: imprezy u przyjaciół, znajomych (32%); imprezy w domu (22%); spotkania rodzinnego (21%); spotkania w pubie, restauracji (13%); w trakcie pracy (10%); na imprezie w dyskotecce, lubie (4%)¹⁴.

Według raportu TNS OBOP (*Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu*) pasażerowie pozwalają pić kierowcom z dwóch przyczyn: cichego przyzwolenia i braku wpływu na kierowcę. Ciche przyzwolenie wynika z pewnego rodzaju uzależnienia pasażerów od kierowcy, w momencie kiedy nie mają innej możliwości powrotu do domu są skłonni wsiąść do auta, którym kieruje osoba nietrzeźwa. Zwykle mają odczucie, że kierowca zachowuje się normalnie. Osoby, które niejednokrotnie podróżowały z kierowcą, który spożywał alkohol, są przekonane, że skoro do tej pory nic się nie wydarzyło, to nadal nic im nie grozi. Brak wpływu na kierowcę jest często związane z relacjami interpersonalnymi, bliskością więzi rodzinnych czy zajmowaną pozycją. Tego typu problem dotyczy często

¹³ Charakterystyka na podstawie raportu TNS OBOP: **Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu.**

¹⁴ Tamże.

małżonków, osoby w nieformalnych związkach, podwładnych w pracy (nie wypada zwrócić uwagi przełożonemu), przyjaciół¹⁵.

Przeciwdziałanie

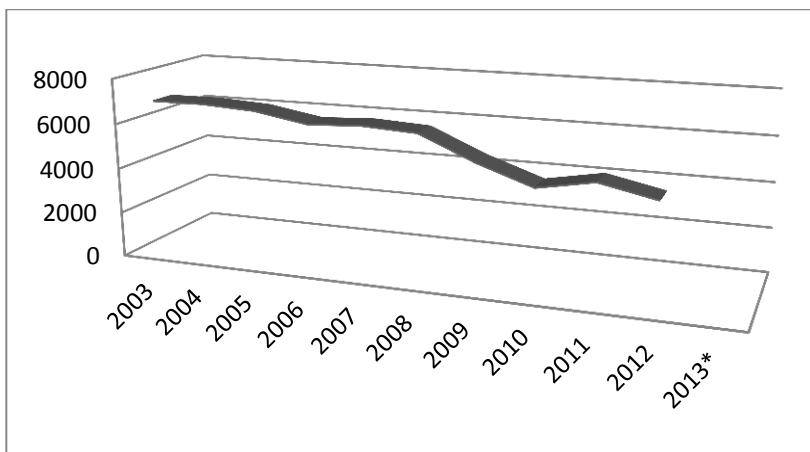
Jeśli chodzi o działania prewencyjne, zapobiegające procederowi kierowania pojazdem mechanicznym po spożyciu alkoholu, to niewątpliwie są one widoczne w życiu codziennym. Kampanie społeczne dotyczące pijanych kierowców można napotkać w mediach, sklepach z produktami alkoholowymi, na opakowaniach tychże produktów, billboardach. Znaczna część z nich organizowana jest przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która jest odpowiedzialna m.in. za kampanie:

- Piłeś? Nie jedź! Włącz myślenie.
- Piłeś? Nie prowadź! Włącz myślenie.
- Nie jedź na kacu. Włącz myślenie¹⁶.

Od momentu wprowadzenia tego typu kampanii w Polsce, tj. od około 2006 roku, liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców zmniejszyła się o około 30%, co może świadczyć o ich skuteczności i budowaniu świadomości wśród kierowców.

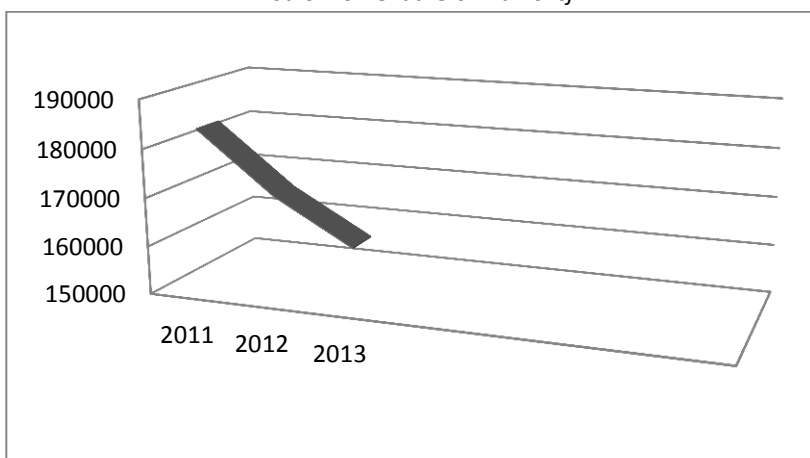
¹⁵ Tamże.

¹⁶ www.krbrd.gov.pl



Wykres 3: Ilość wypadków w Polsce z udziałem nietrzeźwych kierowców w latach 2003-2013. Brak dokładnych danych dla 2013 roku, wiadomo tylko, że wskaźnik ten był niższy niż w roku 2012.

Źródło: Komenda Główna Policji



Wykres 4: Ilość nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w latach 2011-2013. Statystyka obejmuje kierujących wszelkiego typu pojazdami.

Źródło: Komenda Główna Policji

Wbrew opinii mediów nie mamy do czynienia z nagłym wzrostem ilości nietrzeźwych kierowców na polskich drogach. Według statystyk KGP (wykres 3 i 4) w ciągu kilku ostatnich lat wskaźnik ten uległ wyraźnej redukcji.

Wnioski

Po przeprowadzonej analizie można dojść do następujących wniosków:

- Nietrzeźwi kierowcy stanowią w Polsce problem społeczny, jednak jego skala jest mniejsza od medialnej prezentacji;
- Problem ten jest w znacznym stopniu wynikiem społecznego przyzwolenia, co wynika z badań przeprowadzonych przez TNS OBOP;
- Dane statystyczne wskazują wyraźną tendencję spadkową tego procederu, co może świadczyć o skuteczności podejmowanych działań prewencyjnych policji oraz pozytywnym oddziaływaniu kampanii społecznych dotyczących jazdy pod wpływem alkoholu;
- Ilość nietrzeźwych kierowców jest odwrotnie proporcjonalna do ilości spożycia czystego alkoholu na jednego mieszkańca

BIBLIOGRAFIA:

1. Gaberle A., *Patologia społeczna*, Warszawa 1993.
2. Marshall G. (red), *Słownik Socjologii i Nauk Społecznych*, Warszawa 2004.
3. Nowak A., Wysocka E., *Problemy i zagrożenia we współczesnym świecie*, Katowice 2001.
4. Sztompka P., *Socjologia*, Kraków 2007.
5. *Kodeks Karny*.
6. *Kodeks Wykroczeń*.

RAPORTY:

1. Instytut Organizacji Ochrony Zdrowia Uczelni Łazarskiego, *Ekonomiczne aspekty skutków picia alkoholu w Europie i w Polsce*.
2. Safe Road Trains for the Environment, *European road user's risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*.
3. TNS OBOP, *Jakościowo-ilościowa ewaluacja zjawiska prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu*.
4. World Health Organization, *The European health report 2012. Chart in the way to well-being*.
5. World Health Organization, *Alcohol in the European Union. Consumption, harm and policy approaches*.

STRONY INTERNETOWE:

1. www.krbrd.gov.pl
2. www.policja.pl