

# Rozdział I. Badania empiryczne w służbie kryminologii

## § 1. Wypadki drogowe w Polsce – wybrane aspekty kryminologiczne

*Emilia Jurgielewicz-Delegacz*<sup>1</sup>

### Wprowadzenie

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz jakość funkcjonowania systemu transportu wpływają zarówno na życie pojedynczych obywateli, jak też na całe społeczeństwo. Na początku XXI wieku Światowa Organizacja Zdrowia wskazywała, że wypadki drogowe w przyszłości będzie można zaliczyć do największych zagrożeń życia i zdrowia ludzkiego<sup>2</sup>. Co więcej, według *W. Hładkiego*<sup>3</sup> obrażenia komunikacyjne stanowią około 20–25% wszystkich obrażeń ciała. Te i wiele innych czynników przyczyniło się do tego, że już od wielu lat<sup>4</sup> badane są przyczyny oraz skala wypadków w komunikacji, a zbierane informacje pozwalają na opracowywanie programów i działań prewencyjnych, służących zwiększeniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ciągu ostatnich lat w Polsce miały miejsce liczne przemiany o charakterze politycznym, społecznym i ekonomicznym, które pozwoliły, a jedno-

---

<sup>1</sup> *Emilia Jurgielewicz-Delegacz* – doktor, Zakład Prawa Karnego i Kryminologii, Katedra Prawa Karnego, Wydział Prawa, Uniwersytet w Białymstoku.

<sup>2</sup> Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – GAMBIT 2000, s. 4.

<sup>3</sup> *W. Hładki*, Niepełnosprawność w następstwie mnogich obrażeń ciała. Ocena późnych następstw, Kraków 2004, s. 9–10.

<sup>4</sup> Zob. więcej: *T. Cyprian*, Zmęczenie kierowcy jako przyczyna wypadków, *Problemy Kryminalistyki* 1968, Nr 71, s. 30–41; *T. Cyprian*, Wypadki drogowe spowodowane w 1968 r. przez autobusy i samochody ciężarowe, *Problemy Kryminalistyki* 1970, Nr 84, s. 201–213; *Z. Skorek*, Uszkodzenia części pojazdów przyczyną wypadków drogowych, *Problemy Kryminalistyki* 1970, Nr 85–86, s. 313–328.

cznie przyczyniły się do burzliwego rozwoju motoryzacji. W naszym kraju z roku na rok jest coraz więcej samochodów. Według centralnej ewidencji prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji ogólna liczba pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych według stanu na 31.12.2015 r. wynosiła 27,4 mln. W porównaniu do stanu sprzed 10 lat, czyli w 2005 r. liczba ta wzrosła o 10,6 mln, albowiem wówczas zarejestrowanych było 16,8 mln samochodów<sup>5</sup>. Większość stanowią samochody osobowe, których na koniec 2005 r. było zarejestrowanych 12,3 mln, zaś w 2015 r. – 20,7 mln.

Czy zwiększająca się liczba samochodów, a zatem i wzrost natężenia w ruchu drogowym przyczyniają się w znacznej mierze do wypadków w komunikacji? Zapewne stanowią one jedną z przyczyn, jednakże niedominującą, ponieważ mimo wzrostu zarejestrowanych pojazdów, liczba wypadków w komunikacji od kilkunastu lat (z pewnymi wyjątkami) maleje. Pośród najczęstszych przyczyn wymienia się natomiast wciąż w wielu miejscach niezadawalający stan polskich dróg, brak nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych oraz brak umiejętności kierowców czy niski stopień ostrożności pieszych. W latach 2005–2015 te i wiele innych czynników doprowadziło średnio co roku do 41 590 wypadków w komunikacji, w których śmierć średnio poniosło – również w przedziale rocznym – 4313 osób<sup>6</sup>.

Poniższa analiza danych dotyczących wypadków drogowych będzie bazowała na statystykach policyjnych za lata 2005–2015. Jednostki Policji – na mocy zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z 22.10.2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>7</sup> – mają obowiązek rejestrować w systemie SEWIK zgłoszone zdarzenia drogowe zaistniałe lub zapoczątkowane na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu. Groma-

---

<sup>5</sup> Informacje pochodzą z Banku Danych Lokalnych, bazy dostępnej pod adresem: <http://bdl.stat.gov.pl>, data dostępu: 7.9.2016 r.

<sup>6</sup> Wycięcia na podstawie danych za lata 2005–2015, bazujące na danych statystycznych opracowanych przez Główny Urząd Statystyczny w ramach raportów Transport – wyniki działalności w 2015 r. (raporty dostępne pod adresem: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-9,15.html>, data dostępu: 16.8.2016 r.) oraz przez Komendę Główną Policji raportów rocznych Wypadki drogowe w Polsce (raporty dostępne pod adresem: <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>, data dostępu: 25.10.2014 r.).

<sup>7</sup> Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z 22.10.2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.Urz. KGP z 2015 r. poz. 85 ze zm.).

dzone przez funkcjonariuszy policji dane pozyskiwane są z kart zdarzenia drogowego, w których są rejestrowane zdarzenia drogowe<sup>8</sup>.

Warto jednak zwrócić uwagę, że § 2 zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, definiuje wypadek, kolizję drogową, ofiarę śmiertelną i osobę raną. Otóż wypadkiem drogowym jest zdarzenie drogowe, w wyniku którego ktoś poniósł śmierć lub został ranny. Z kolei kolizja drogowa jest zdarzeniem drogowym, skutkami którego są wyłącznie straty materialne<sup>9</sup>. Osoby zmarłe na miejscu wypadku lub na skutek doznanych obrażeń ciała w ciągu 30 dni od dnia jego spowodowania zaliczane są do ofiar śmiertelnych. Za osoby ciężko ranne uznaje się te, które doznały uszczerbku na zdrowiu, czyli zostały np. pozbawione wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia bądź doznały innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia tudzież zniekształcenia ciała. Kategoria ta obejmuje również osoby, które doznały innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający dłużej niż 7 dni. Jeżeli zaś lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że osoba poniosła uszczerbek na zdrowiu bądź obrażenia o charakterze innym niż te określone powyżej – wówczas uznawana jest za lekko raną.

## Symptomatologia wypadków w komunikacji

W analizowanym okresie najwięcej wypadków drogowych w Polsce było w 2007 r. – bo aż 49 536. W kolejnych latach liczba wypadków w komunikacji malała – za wyjątkiem 2011 r., kiedy w porównaniu z rokiem 2010 odno-

---

<sup>8</sup> Wzór tej kary to Załącznik Nr 1 do zarządzenia Nr 31 Komendanta Głównego Policji z 22.10.2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

<sup>9</sup> Warto w tym miejscu wskazać, że sposób prowadzenia statystyki dotyczącej wypadków drogowych w Polsce nie był jednolity. Do 1974 r. rejestrowano wypadki łącznie z kolizjami, które powodowały straty materialne przekraczające 1000 zł. Od stycznia 1975 r. wprowadzono odmienny system rejestracji wypadków, gdzie zbierane dane były sumą wszystkich stwierdzonych przez Milicję Obywatelską kolizji drogowych i wypadków bez względu na straty materialne. Ponadto do 1975 r. jako zabitych w wypadkach drogowych kwalifikowano osoby, które umierały do 48 godzin od chwili wypadku, zaś od 1975 r. – zgodnie z wymogami ONZ – za zmarłych w wypadkach drogowych zaczęto uznawać osoby, które umierały do 30 dni do chwili wypadku. Zob. więcej: *J. Kochanowski, Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 7 i n.

towano wzrost zdarzeń tego rodzaju o 1233. Zadowolający jest jednak fakt, że już od 4 lat (od 2011 r.) utrzymuje się tendencja spadkowa. Podsumowując, w analizowanym okresie doszło do 457 489 wypadków na polskich drogach, a w 2015 r. było o 15 133 wypadki mniej aniżeli w 2005 r. Jeżeli chodzi o województwa, w których w latach 2005–2015 dochodziło najczęściej do wypadków w komunikacji, to są to: śląskie, łódzkie, małopolskie, wielkopolskie i mazowieckie (bez danych z Komendy Stołecznej Policji). Najmniej wypadków było natomiast w województwach: lubuskim, opolskim, podlaskim, zachodniopomorskim i kujawsko-pomorskim.

Warto również wskazać, że podczas analizowanej dekady to w okresie jesiennym niemal co roku dochodzi do największej liczby wypadków. Wrzesień i październik charakteryzuje zwiększona liczba wypadków drogowych. Można wytłumaczyć to tym, że wówczas pogarszają się zarówno warunki atmosferyczne, jak i drogowe oraz wcześniej zapada zmrok. Użytkownicy dróg potrzebują czasu, by przestawić swoje zegary biologiczne z trybu „letniego” na „jesiennie-zimowy”. W tym czasie dochodzi np. często do potrażeń pieszych, którzy są słabiej widoczni na drodze aniżeli latem. Kolejne miesiące, w których najczęściej dochodzi do wypadków to miesiące letnie: czerwiec, lipiec i sierpień. Wówczas zwiększa się natężenie ruchu towarzyszące okresowi wakacyjnemu, w trakcie którego ludzie wyjeżdżają na wakacje, dochodzi do brawury młodych kierowców, organizowane są imprezy plenerowe (np. festyny, koncerty) – podczas których ludzie spożywają chociażby alkohol, a następnie wracają do domu jako nietrzeźwi piesi, a nawet niestety jako kierowcy. Do najmniejszej liczby wypadków drogowych dochodzi najczęściej w styczniu, lutym czy w marcu. W miesiącach zimowych odnotowuje się zmniejszenie liczby wypadków, co jest związane niekiedy z trudnymi warunkami atmosferycznymi, przyczyniającymi się do wzmożonej ostrożności kierowców (np. wolniejszej jazdy) i pieszych oraz niższym natężeniem ruchu.

**Tabela 1.** Liczba wypadków i kolizji drogowych w Polsce w latach 2005–2015

Rok	Wypadki drogowe	Kolizje
2005	48 100	401 440
2006	46 876	411 727
2007	49 536	386 934
2008	49 054	381 520

Rok	Wypadki drogowe	Kolizje
2009	44 196	381 769
2010	38 832	416 075
2011	40 065	366 520
2012	37 046	339 581
2013	35 847	355 943
2014	34 970	348 028
2015	32 967	362 265

Źródło: opracowanie własne.

Celem ukazania liczby zdarzeń drogowych w Polsce w powyższej tabeli wskazano również liczbę kolizji, która charakteryzuje się większą dynamiką, aniżeli liczba wypadków w komunikacji. Otóż od 2005 r. liczba kolizji naprzemiennie raz rosła, a raz malała. Zadawalający jest jednak fakt, że od 2011 r. tendencja rosnąca wyhamowała. Niemniej jednak w 2015 r. ich liczba znowu wzrosła i wynosiła 362 265, a zatem o 14 237 więcej niż w 2014 r. Łącznie w ciągu analizowanej dekady funkcjonariusze Policji odnotowali w kartach zdarzenia 4 151 802 kolizje na drogach.

Analizując liczbę wypadków w Polsce dokonano obliczeń służących ukazaniu jak często średnio dochodzi do tego rodzaju zdarzeń. W związku z tym podzielono liczbę minut w danym roku przez liczbę wypadków, które wówczas się wydarzyły. Jak zatem często bije zegar wypadków drogowych? Otóż w 2005 r. do wypadku dochodziło średnio co 10 minut i 54 sekundy, a w 2006 r. czas ten wydłużył się o 18 sekund i osiągnął poziom 11 minut i 12 sekund. Z uwagi na fakt, że w dwóch kolejnych latach liczba wypadków była większa, to częściej średnio dochodziło do nich, w 2007 r. – co 10 minut i 36 sekund, a w 2008 r. – co 10 minut i 42 sekundy. W kolejnych latach wraz ze spadkiem liczby wypadków automatycznie wydłużał się również czas ich częstotliwości. W 2009 r. wydłużył się o 72 sekundy w porównaniu z ubiegłym rokiem i wynosił 11 minut 54 sekundy. Pomiędzy rokiem 2009 a 2010 ten czas wydłużył się aż o 96 sekund, czyli 1 minutę i 36 sekund. W 2011 r. do wypadków na polskich drogach dochodziło co 13 minut i 6 sekund, w 2012 r. – co 14 minut i 12 sekund, a w 2013 r. – co 14 minut i 42 sekundy. Kwadrans dzielił średnio kolejne wypadki w ruchu drogowym w 2014 r. Natomiast w 2015 r. czas ten był

najdłuższy od 10 lat i wyniósł 15 minut i 54 sekundy. Porównując zegar wypadków drogowych w 2005 r. i 2015 r. to czas jego bicia wydłużył się o 5 minut.

**Tabela 2.** Zegar wypadków w komunikacji i kolizji w Polsce w latach 2005–2015

Rok	Co ile czasu dochodzi do:	
	wypadku drogowego	kolizji
2005	10 min. 54 sek.	1 min. 18 sek.
2006	11 min. 12 sek.	1 min. 18 sek.
2007	10 min. 36 sek.	1 min. 24 sek.
2008	10 min. 42 sek.	1 min. 24 sek.
2009	11 min. 54 sek.	1 min. 24 sek.
2010	13 min. 30 sek.	1 min. 18 sek.
2011	13 min. 6 sek.	1 min. 24 sek.
2012	14 min. 12 sek.	1 min. 30 sek.
2013	14 min. 42 sek.	1 min. 30 sek.
2014	15 min.	1 min. 30 sek.
2015	15 min. 54 sek.	1 min. 30 sek.

Źródło: opracowanie własne.

Celem przeprowadzenia kolejnego porównania, zegar czasu występowania zdarzeń na polskich drogach obliczono także dla kolizji. Częstotliwość ta jest uzależniona od liczby kolizji w roku, która od 2005 r. do 2015 r. była bardzo dynamiczna, stąd też czas ten wydłużał się albo skracał. W latach 2005, 2006, 2010 – średnio co 1 minutę i 18 sekund. Z kolei, co 1 minutę i 24 sekundy miały miejsce kolizje w 2007 r., 2008 r., 2009 r., 2011 r. Przez ostatnie 4 lata analizowanej dekady średni czas, kiedy dochodzi do kolizji to 1 minuta i 30 sekund – zatem w porównaniu do 2005 r. wydłużył się on jedynie o 12 sekund.

Z analizy danych można wyprowadzić wnioski, że w Polsce jest znacznie więcej kolizji na drogach aniżeli wypadków. W latach 2007, 2008 kolizji było ponad siedem razy więcej, w latach 2005, 2006, 2009 ponad osiem razy, od 2011 r. do 2014 r. ponad dziewięć razy, a w 2015 r. nawet ponad dziesięć. Dane

te pozwalają po pierwsze stwierdzić, że pomiędzy ilością wypadków a kolizji jest drastyczna różnica. Tak znaczna wciąż liczba kolizji drogowych może być skutkiem rosnącej liczby zarejestrowanych pojazdów w Polsce (np. obecnie często jedna rodzina posiada dwa samochody), które najczęściej poruszają się w terenie zabudowanym (a zatem takim, gdzie jest mniej miejsca, a więcej czynników rozpraszających – jak np. bilbordy, reklamy, przechodnie), co powoduje, iż w skutek nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego łatwiej jest o zdarzenie drogowe w postaci tzw. stłuczki, zarysowania czy otarcia – kwalifikowanych w statystykach policyjnych (z uwagi na straty materialne) jako kolizje. Po drugie, zauważalna jest tendencja spadkowa liczby wypadków, co oczywiście zasługuje na aprobatę. Przyczyn takiego stanu rzeczy można upatrywać w wielu czynnikach, np. skuteczne oddziaływanie kampanii społecznych – zwiększające świadomość społeczeństwa, lepsza jakość polskiej infrastruktury drogowej, nowoczesne systemy bezpieczeństwa w pojazdach.

## Ofiary wypadków drogowych

W wyniku wypadków w komunikacji co roku poszkodowanych jest wiele osób, w statystykach policyjnych wykazywane są liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych. Pojęcie ofiara wypadku w komunikacji drogowej rozumiane jest w sensie medycznym, a nie w tym, w jakim prawo karne posługuje się pojęciem pokrzywdzony dla przeciwstawienia go pojęciu sprawca przestępstwa.

**Tabela 3.** Ofiary wypadków drogowych w Polsce w latach 2005–2015

Rok	Zabici	Ranni
2005	5 444	61 191
2006	5 243	59 123
2007	5 583	63 224
2008	5 437	62 097
2009	4 572	56 046
2010	3 907	48 952
2011	4 189	49 501
2012	3 571	45 792

<b>Rok</b>	<b>Zabici</b>	<b>Ranni</b>
<b>2013</b>	3 357	44 059
<b>2014</b>	3 202	42 545
<b>2015</b>	2 938	39 778

Źródło: opracowanie własne.

W analizowanym okresie, to w 2007 r. było najwięcej wypadków drogowych, a zatem i liczba ofiar śmiertelnych tego roku również była niestety najwyższa i wynosiła 5583. Niemniej jednak od tego roku liczba zabitych spadała – za wyjątkiem 2011 r., kiedy w porównaniu z rokiem 2010 przekroczyła ponownie próg 4000. Od 2012 r. analizowana zmienna charakteryzuje się nieustannym spadkiem, w 2012 r. było to 3571 ofiar śmiertelnych, w 2013 r. – 3357, w 2014 r. – 3202. Rok 2015 był przełomowy, bowiem ilość ofiar spadła poniżej progu 3000 i wynosiła dokładnie 2938. Łącznie na przestrzeni ostatnich 10 lat w wyniku wypadków w komunikacji ofiarami śmiertelnymi były 47 443 osoby.

Do największej liczby ofiar śmiertelnych wskutek wypadków w komunikacji dochodzi w tych zdarzeniach, które mają miejsce w październiku. Tak było np. w 2008 r. – 596 ofiar, w 2009 r. – 481, w 2012 r. – 379, w 2013 r. – 391, w 2014 r. – 272. Październik to jesienny miesiąc w trakcie którego uczestnicy ruchu drogowego dopiero przyzwyczajają się do zmian w pogodzie, nastroju czy zmiany czasu z letniego na zimowy. Piesi zapominają, że już nie są tak dobrze widoczni jak w okresie letnim, a kierowcy przyzwyczajają się do nowych warunków pogodowych (np. deszczu, przymrozków). Natomiast w 2005 r. aż 569 osób zginęło w sierpniu, a w latach 2006–2007, 2011 r., 2015 r. najwięcej ofiar śmiertelnych było w grudniu, odpowiednio: 615, 544, 453, 326. W 2010 r. zmienna ta najwyższa była w sierpniu i wrześniu – zginęło wówczas każdego miesiąca po 470 osób. Z kolei do najmniejszej liczby ofiar śmiertelnych wskutek zdarzeń na drogach dochodzi w lutym – miało to miejsce w 2006 r., 2007 r., 2008 r., 2009 r., 2010 r., 2012 r., 2013 r., 2014 r. i 2015 r., zaś w 2011 r. najmniej osób zginęło w styczniu, a w 2005 r. – w marcu. Miesiące zimowe charakteryzują się przede wszystkim większą ostrożnością kierowców – z uwagi na warunki atmosferyczne, a piesi zaś w tym okresie nie są aż tak aktywni w ruchu drogowym jak latem czy jesienią.

W latach 2005–2015 liczba osób rannych wskutek wypadków drogowych naprzemiennie raz rosła, raz malała. W latach 2005, 2007–2008 niestety poziom rannych był wyższy niż 60 000. W roku 2006 rannych było 59 123,



a w 2009 r. już mniej, bo 56 046 osób. Od 2010 r. analizowana zmienna nie przekroczyła progu 50 000, co więcej niemalże (za wyjątkiem 2011 r.) malała, aby w 2015 r. spaść poniżej 40 000. W badanej dekadzie aż 572 308 osób było rannych w wypadkach w komunikacji – jest to 12 razy więcej niż zabitych.

Podobnie jak w przypadku liczby ofiar śmiertelnych, tak i liczba osób rannych wskutek wypadków drogowych najmniejsza jest w miesiącach zimowych. Zaliczyć do nich można: styczeń (lata: 2006, 2011) oraz luty (lata: 2005, 2007–2009, 2012–2015).

**Tabela 4.** Zegar zabitych i rannych w wypadkach w komunikacji w Polsce w latach 2003–2015

Rok	Co ile czasu ktoś zostaje:	
	zabity	ranny
2005	1 godz. 36 min. 30 sek.	8 min. 36 sek.
2006	1 godz. 40 min. 12 sek.	8 min. 54 sek.
2007	1 godz. 34 min. 10 sek.	8 min. 18 sek.
2008	1 godz. 36 min. 42 sek.	8 min. 30 sek.
2009	1 godz. 55 min.	9 min. 24 sek.
2010	2 godz. 14 min. 30 sek.	10 min. 42 sek.
2011	2 godz. 5 min. 30 sek.	10 min. 36 sek.
2012	2 godz. 27 min. 12 sek.	11 min. 30 sek.
2013	2 godz. 36 min. 36 sek.	11 min. 54 sek.
2014	2 godz. 44 min. 6 sek.	12 min. 24 sek.
2015	2 godz. 58 min. 54 sek.	13 min. 12 sek.

Źródło: opracowanie własne.

Powyższe dane pozwoliły obliczyć, jak często wskutek wypadku drogowego ktoś zostaje zabity albo ranny. Najczęściej dochodziło do śmierci uczestnika wypadku w 2007 r., wówczas było to średnio co 1 godzinę i 34 minuty. Do 2009 r. czas ten nie był dłuższy niż 2 godziny, ale już w 2010 r. czas ten wynosił 2 godziny i 14 minut, w 2011 r. – 2 godziny i 5 minut, w 2012 r. – w godzinę i 27 minut, w 2013 r. – 2 godziny i 36 minut, w 2014 r. – 2 godziny i 44 minuty.

W ostatnim analizowanym roku na polskich drogach wskutek wypadków drogowych średnio niespełna co 3 godziny ginęła osoba. Widać zatem, że czas co jaki ktoś zostaje śmiertelną ofiarą wypadku wydłużył się od 2005 r. o 1 godzinę 22 minuty i 24 sekundy.

Wydłużył się również czas, kiedy wskutek wypadku ktoś zostaje ranny. Najkrótszy ten czas był w 2007 r. – 8 minut i 6 sekund, jednakże z upływem lat zaczął się wydłużać. W 2010 r. i późniejszych latach czas ten był znacznie dłuższy niż 10 minut, w latach 2012–2013 wydłużył się do ponad 11 minut, by w 2014 r. osiągnąć pułap 12 minut i 24 sekund. Natomiast już w 2015 r. średnio co 13 minut i 12 sekund ktoś zostawał ranny w wyniku wypadku drogowego, zatem od 2005 r. czas ten wydłużył się o 4 minuty i 36 sekund.

Warto podkreślić, że zmniejszanie się liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych oraz ofiar wpisuje się w cele tzw. Wizji ZERO. Wizja ta została przyjęta w Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000, Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005–2007–2013–GAMBIT 2005 i jest kontynuowana w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020<sup>10</sup>. Większość tych programów została opracowana pod kierunkiem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Wizja ta zakłada, że system transportu drogowego ma zapewniać realizację praw człowieka do przemieszczania się, ale powinno odbywać się to w sposób bezpieczny. Hasło tej wizji to „ZERO zabitych na polskich drogach”, a w jej opisie w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 można przeczytać, że śmierć czy obrażenia nie mogą być postrzegane jako nieunikniony koszt mobilności. Dwa główne cele wizji to:

- 1) ograniczenie rocznej liczby zabitych względem roku 2010 o co najmniej 50% do 2020 r. – oznacza to, że wówczas ma być nie więcej niż 2000 zabitych,
- 2) zmniejszenie rocznej liczby ciężko rannych względem roku 2010 o co najmniej 40% do 2020 r. – rozumieć przez to należy, że wówczas ich liczba ma być nie większa niż 6900 osób.

„Wizja ZERO” posiada też cele etapowe określone na poszczególne lata:

- 1) w 2014 r. liczba zabitych w wypadkach drogowych miała wynosić około 3000 osób, a w 2017 r. – około 2400,
- 2) w 2014 r. maksymalna liczba ciężko rannych miała być nie większa niż 9400, zaś w 2017 r. – nie powinna przekroczyć 8000.

---

<sup>10</sup> Program dostępny pod adresem: <http://krbrd.gov.pl/pl/narodowy-program-brd.html>, data dostępu: 16.8.2016 r.

Wiadomo już, że przyjęte na 2014 r. cele nie zostały osiągnięte. Z raportu Komendy Głównej Policji dotyczącego wypadków w Polsce w 2014 r. wynika, że liczba ofiar śmiertelnych wynosiła 3202 zamiast oczekiwanych 3000. Założenie, co do drugiej zmiennej również nie zostało zrealizowane, ponieważ tego roku ciężko rannych wskutek wypadków w komunikacji było 11 696 osób<sup>11</sup>, a zatem o 2296 więcej niż przyjęto we wspomnianych celach.

## Podsumowanie

Z analizy przedstawionych powyżej danych statystycznych wynika, że na polskich drogach jest z roku na rok coraz mniej zdarzeń, które mogą stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu. Malejąca liczba wypadków w komunikacji, powoduje, że spada również liczba ofiar śmiertelnych czy osób zranionych w wyniku tego rodzaju zdarzeń. Można stwierdzić, że dowodzi to skuteczności podejmowanych działań prewencyjnych (takich jak np. kampanie społeczne, spoty reklamowe czy narodowe programy bezpieczeństwa ruchu drogowego) oraz wpływa na wzrost poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach. Niemniej jednak, nie należy uznawać tego stanu za satysfakcjonujący, bowiem jest jeszcze wiele do zrobienia w tym zakresie.

Co więcej, przedstawione powyżej dane statystyczne wykazują pewną zależność. Otóż, kiedy latem i jesienią jest najczęściej wypadków w komunikacji, to również liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych jest wówczas wysoka. Kiedy zaś tych zdarzeń jest mniej – zwłaszcza zimą, wtedy spada liczba osób pokrzywdzonych w ich wyniku. Zależność taka wydaje się być „naturalną”, niemniej współczesne działania prewencyjne – związane chociażby z „Wizją ZERO” – nakierowane są na to, by jednak wypadki drogowe nie pociągały za sobą tak wielu ofiar śmiertelnych czy rannych. Dlatego zwraca się uwagę na systemowe oraz zintegrowane podejście do problemu, które bazowałoby na zestawie działań obejmujących uregulowania prawne, środki inżynierskie i organizacyjne, edukację oraz ratownictwo. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w rekomendacjach na przyszłość w raportach o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego podkreśla, że należy m.in.: przeprowadzić reformę systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego; uporządkować kwestie oznakowania dróg (m.in. usunięcie problemu „przeznakowania”); zwiększyć

---

<sup>11</sup> Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r., dostępny pod adresem: <http://krbrd.gov.pl/pl/test.html>, data dostępu: 16.8.2016 r.

nacisk na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach; uporządkować kwestie zarządzania prędkością (np. zarządzanie fotoradarami, ujednoczenie limitów prędkości); doposażać służby nadzoru i ratownictwa drogowego; budować nowoczesną i bezpieczną infrastrukturę drogową; zwiększać uwagę na problemy osób starszych w ruchu drogowym; opracowywać i wdrażać system pomocy ofiarom wypadków w komunikacji.

Istotą podjętych w opracowaniu rozważań było ukazanie skali zjawiska wypadków drogowych w Polsce oraz ich skutków. Dzięki temu, że owo zjawisko jest od wielu lat przedmiotem badań o charakterze kryminologicznym, a odpowiednie instytucje na ich podstawie opracowują działania prewencyjne czy podejmują odpowiednie kroki legislacyjne, to z roku na rok jest coraz mniej wypadków. Należy mieć nadzieję, że ów trend spadkowy ilości niebezpiecznych zdarzeń w ruchu drogowym utrzyma się w przeszłości.

## **§ 2. Czy „dożywocie” ma oznaczać dożywocie?**

*Joanna Klimczak*<sup>12</sup>

Kara dożywotniego pozbawienia wolności jest karą niezwykłą przez swoją bezterminowość. Jej istota miała być kompromisem w zniesieniu karania ludzi śmiercią. Jednak uwięzienie ludzi dożywotnio rozgrzewa dyskusje nie mniej od sporu o karę śmierci ze względu na pytanie o sens i rację bytu jej trwania bez końca. W Polsce nie mamy doświadczenia w wykonywaniu tej kary. Od momentu przywrócenia jej do ustawodawstwa w 1995 r. jeszcze żaden ze skazanych na karę dożywotnią nie mógł opuścić murów więziennych. Nie została bowiem wypełniona podstawowa przesłanka umożliwiająca warunkowe przedterminowe zwolnienie – do tej pory żaden z „dożywotnich” nie odbył 25 lat tej kary. Dziś jesteśmy niemal w przededniu tego momentu. Już nie wystarczy stawiać pytania o możliwość warunkowego zwolnienia więźniów „dożywotnich” a trzeba na nie odpowiadać. Jaka utrże się strategia zwalniania więźniów skazanych na karę dożywotniego pozbawienia wolności i czy w ogóle powinna się ucierać? Kara ta jest zatem refleksją na temat czasu. Ile czasu powinna trwać? Jak pod wpływem czasu zmieniają się więźniowie? Wreszcie, co sami skazani na karę dożywotnią mają do powiedzenia o swoich szansach

---

<sup>12</sup> *Joanna Klimczak* – magister, Instytut Profilaktyki Społecznej i Resocjalizacji, Uniwersytet Warszawski.

na odzyskanie wolności? Niektóre z tych pytań pozostawię w sferze refleksji jednak na ostatnie próbuję odpowiedzieć na podstawie przeprowadzonych przeze mnie wywiadów ze skazanymi na karę dożywotniego więzienia. Głos skazanych poszerza naszą perspektywę, szczególnie gdy przychodzi oceniać i decydować o ich losie.

Podobnie jak w przedwojennym ustawodawstwie polskim, tak i w obecnym, istnieje możliwość zwolnienia warunkowego skazanego na karę dożywotnią. Ponadto skrócenie tej kary może nastąpić przez udzielenie prawa łaski czy w wyniku objęcia skazanych generalną amnestią. Różnicą w obecnym Kodeksie karnym jest czas, jaki skazany musi spędzić odbywając karę, aby mógł ubiegać się o warunkowe przedterminowe zwolnienie. Według art. 78 § 3 KK skazanego na karę dożywotniego pozbawienia wolności sąd może warunkowo zwolnić po odbyciu 25 lat kary. Jest to możliwe tylko wtedy „gdy jego postawa, właściwości i warunki osobiste, okoliczności popełnienia przestępstwa oraz zachowanie po jego popełnieniu i w czasie odbywania kary uzasadniają przekonanie, że skazany po zwolnieniu będzie stosował się do orzeczonego środka karnego lub zabezpieczającego i przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni ponownie przestępstwa”<sup>13</sup>.

Mimo stworzonych możliwości prawnych do stosowania warunkowego zwolnienia z kary dożywotniej (a może właśnie dlatego, że są to jedynie możliwości, które wymagają decyzji władz) trwa dyskusja wokół tego, czy i kiedy możliwości te powinny przejść w czyn. Zarzuty wysuwane przeciwko tej karze *L. Wilk* sprowadza do trzech podstawowych<sup>14</sup>:

- 1) empirycznej fikcyjności,
- 2) niehumanitarnej beznadziejności,
- 3) bezkarności skazanych na tę karę, którzy mogą np. bezkarnie zabić w więzieniu zakładnika przy próbie ucieczki, gdyż jeżeli ustawodawstwo nie przewiduje kary śmierci, to nie ryzykują niczym więcej niż to, na co zostali już skazani.

Dwa pierwsze zarzuty w pewnym sensie wzajemnie się wykluczają. Z jednej strony pojawia się bowiem oskarżenie, że kara dożywotniego więzienia nie jest dosłownie wykonywana – czyli jest fikcyjna – bo skazany może mieć nadzieję na opuszczenie zakładu karnego. Z drugiej, pojawia się oskarżenie, że

---

<sup>13</sup> Ustawa z 6.6.1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1137), art. 77 § 1.

<sup>14</sup> *L. Wilk*, Kara dożywotniego pozbawienia wolności a instytucje warunkowego zwolnienia i prawa łaski, Prok. i Pr. 2008, Nr 10, s. 12, <http://ies.krakow.pl/wydawnictwo/prokuratura/?link=pdf/2008/10/index.php>, data dostępu: 17.12.2015 r.

kara mająca trwać dożywotnio, bez nadziei na odzyskanie wolności, jest nie-ludzka. W mojej opinii zdecydowanie nie można powiedzieć, że jest to fikcja. Jest to kara realna, której każdego dnia doświadcza więzień na nią skazany. Odczuwa ją w każdym obostrzeniu wykonywania kary, który dotyczy dożywotniego pozbawienia wolności. Wreszcie, czuje jej piętno w niepewności przyszłości. Co najmniej 25 lat minie, kiedy będzie mógł ubiegać się o przedterminowe zwolnienie. Będzie mógł, ale nic mu się nie należy. Z drugiej strony, nie możemy mówić, że kara dożywotniego pozbawienia wolności jest „niehumanitarnie beznadziejna”. Każdy skazany na nią więzień ma zapewnione godne warunki odbywania kary oraz to, co najcenniejsze w więzieniu – nadzieję. Bo „Cóż jest cenniejszego od pieniędzy dla więźnia? Wolność lub bodaj jakieś marzenie o wolności. Więźniowie są wielkimi marzycielami”<sup>15</sup>.

Bez wątpienia także nie można mówić, że skazani na dożywotnie więzienie są już bezkarni. Po pierwsze, podlegają prawu jak każdy inny więzień i w przypadku popełnienia przestępstwa są karani. Nawet w sytuacji usiłowania zabójstwa na innym więźniu<sup>16</sup> nie ma przeciwwskazań, aby skazany na „dożywocie” odpowiadał ponownie przed sądem. Z drugiej strony jednak, takie sytuacje są rzadkością. Wyniki badań wskazują, że skazani na karę dożywotniego więzienia nierzadko wyróżniają się dobrym zachowaniem oraz nie są homogeniczną grupą różniącą się od innych więźniów<sup>17</sup>. Wyznacznikiem granicy przy dożywotnim pozbawieniu wolności jest osiągnięcie możliwości do ubiegania się o warunkowe zwolnienie. Wbrew pozorom, więźniom zależy, aby ta granica nie została naruszona przez dodatkowe skazanie.

Wszystkie te argumenty w dużej mierze zależą od przyjętego w danym państwie ustawodawstwa i praktyki. Można jednak zauważyć, że zarzuty stawiane omawianej karze wiążą się z jednym pytaniem – czy kara dożywotniego pozbawienia wolności powinna być wykonywana bezwzględnie czy jednak z pozostawieniem możliwości odzyskania wolności?

Prawo międzynarodowe daje nam jasne wskazówki w tym zakresie. Wydzwięk całej Rekomendacji Rec 2003 (23)<sup>18</sup> wskazuje, że skazanych na karę do-

---

<sup>15</sup> F. Dostojewski, *Wspomnienia z domu umarłych*, Kraków 2009, s. 68.

<sup>16</sup> B. Sadłowska, *Zabójca z Wielenia skazany na 25 lat. Próbowal zabic wspol-wiezni*, [http://gloswielkopolski.pl/arttykul/3304944\\_zabojca-z-wielenia-skazany-na-25-lat-probowal-zabic-wspolwieszni,id,t.html](http://gloswielkopolski.pl/arttykul/3304944_zabojca-z-wielenia-skazany-na-25-lat-probowal-zabic-wspolwieszni,id,t.html), data dostępu: 7.1.2015 r.

<sup>17</sup> Por. E. Janiszewska-Talago, *Wykonywanie kar długoterminowego pozbawienia wolności*, Warszawa 1980, s. 24–25.

<sup>18</sup> Rekomendacje Nr 2003(23) Rady Europy o wykonywaniu przez administrację więzienną kary dożywotniego pozbawienia wolności oraz innych długoterminowych kar pozbawienia wol-

żywnotnego więzienia należy przygotowywać do opuszczenia murów więzienia (m.in. plan kary ma obejmować „stworzenie sprzyjających warunków oraz środków nadzoru do pędzenia życia zgodnego z prawem i przystosowania się do społeczeństwa po warunkowym zwolnieniu”).

Wychodząc naprzeciw pytaniom o złożoność swoistego teatrum kary dożywotniej – począwszy od zbrodni, poprzez proces zabójcy aż po enigmatyczne w celowości wykonywanie tej kary – powstał projekt badań realizowany pod kierownictwem prof. zw. dr. hab. A. Rzeplińskiego w Katedrze Kryminologii i Polityki Kryminalnej Uniwersytetu Warszawskiego. Grant naukowy pt. „Dożywotnie pozbawienie wolności. Zabójca, jego zbrodnia i kara”<sup>19</sup> obejmuje skazanych prawomocnie zabójców od momentu przywrócenia kary dożywotniego więzienia, czyli 19.11.1995 r. do 31.12.2011 r. Celem badań jest analiza kryminologiczna zabójstw kwalifikowanych i ich sprawców, analiza sędziowskiego wymiaru dożywotniego pozbawienia wolności oraz analiza wykonywania tej kary w różnych jej fazach czasowych z perspektywy podmiotów zainteresowanych (więźnia, kadry więziennej, rodzin sprawcy i ofiary, przedstawicieli wymiaru sprawiedliwości i społeczeństwa).

W ramach powyższego grantu zrealizowałam badania własne nt. procesu prizonizacji więźniów dożywotnich. Przeprowadziłam 15 wywiadów swobodnych z więźniami „dożywotnimi” zaczynając od skazanych, którym od momentu prawomocnego wyroku minęły co najmniej 3 miesiące, po tych, którym od tego czasu minęło co najmniej 15 lat<sup>20</sup>. Uzupełnieniem wywiadów była analiza akt penitencjarnych części B skazanych. Badanych podzieliłam w ramy czasowe na pięć grup, po 3 skazanych w każdej.

---

ności przyjęte wraz z Urzędowym komentarzem przez Komitet Ministrów na jego 885 posiedzeniu 9.10.2003 r., tłum. A. Rzepliński.

<sup>19</sup> Badania finansowane przez Narodowe Centrum Nauki (wniosek nr 222883).

<sup>20</sup> W cytowanych wypowiedziach skazanych używam skrótu „L” (*Lifer*) z numerem przydzielonym badanemu przeze mnie.