

Skrót raportu

Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Instytutu Transportu Samochodowego

Polityka prewencyjna wobec nietrzeźwych kierowców

w Polsce
w latach 2006 – 2013

Warszawa, 2014

Wstęp



**SPADEK LICZBY WYPADKÓW,
DO KTÓRYCH DOSZŁO
W WYNIKU SPOŻYCIA
ALKOHOLU ORAZ
WYRAŹNY SPADEK
LICZBY ZATRZYMANÝCH
NIETRZEŻWYCH
KIERUJĄCYCH
W STOSUNKU DO OGÓŁU
SKONTROLOWANYCH**

Celem opracowania pt. „Polityka prewencyjna wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce w latach 2006 – 2013”, przygotowanego przez ekspertów Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Instytucie Transportu Samochodowego, jest całościowe spojrzenie na problematykę obecności alkoholu jako czynnika ryzyka w ruchu drogowym w Polsce na przestrzeni ostatnich lat.

W publicznym odbiorze prowadzenie pojazdów przez kierowców pod wpływem alkoholu stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Świadomość tę podtrzymują podawane do publicznej wiadomości informacje o wypadkach z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, głównie kierowców.



Analiza danych statystycznych Policji pozwala jednak zaobserwować jednoznaczny trend, jakim jest spadek liczby wypadków, do których doszło w wyniku spożycia alkoholu oraz wyraźny spadek liczby zatrzymanych nietrzeźwych kierowców w stosunku do ogółu skontrolowanych.

Dlatego za zasadne wydaje się podjęcie próby przeanalizowania głównych możliwych przyczyn pozytywnych zmian. **Odpowiedź na pytanie, które z dotychczas realizowanych działań okazało się najbardziej skuteczne, może okazać się kluczowa dla sformułowania rekomendacji dla dalszych inicjatyw na rzecz ograniczania ryzyka w ruchu drogowym z tytułu udziału w nim nietrzeźwych kierowców.**

W tym celu autorzy Raportu podjęli się przeanalizowania sposobów realizacji polityki prewencyjnej w Polsce w zakresie nietrzeźwych kierowców, zarówno od strony wdrożonej legislacji, nadzoru nad przestrzeganiem prawa, edukacji, szkolenia kierowców jak i kampanii społecznych. Warto zwrócić szczególną uwagę na kompleksowość Raportu, który nie ogranicza się tylko do jednej sfery,

np. administracyjnej, lecz próbuje również dokonać ewaluacji tak złożonych działań, jak np. kampanie społeczne czy inne, szerzej rozumiane kreowanie zmiany postaw społecznych, w tym także w zakresie coraz bardziej powszechnego braku przyzwolenia na prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu, jak też społecznego oczekiwania dla wdrażania kolejnych rozwiązań prewencyjnych.

Raport powstał z myślą o wszystkich interesariuszach debaty publicznej dotyczącej problematyki nietrzeźwości, jako zagrożenia w ruchu drogowym, w szczególności jego wnioski kierowane są do tych osób i instytucji, które mają administracyjny wpływ na kreowanie prewencyjnej polityki państwa w tym zakresie. Rzetelne podsumowanie dotychczasowych działań, które znajduje się w niniejszym raporcie powinno stać się podstawą wyjścia dla opracowania kolejnych propozycji, które wspólnym wysiłkiem wszystkich zainteresowanych stron będą mogły najskuteczniej przyczynić się do dalszej redukcji zagrożeń z tytułu alkoholu w ruchu drogowym.



0.1

Rozpowszechnienie alkoholu w populacji użytkowników dróg

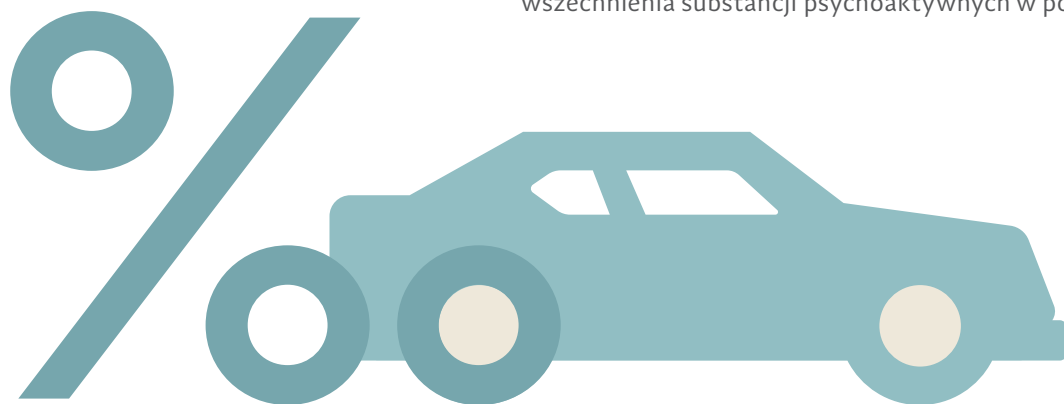
W roku 2013 policja przeprowadziła ponad 8,9 mln kontroli stanu trzeźwości na drogach, w wyniku których **stwierdzono alkohol u 1,1% skontrolowanych kierowców**. Kontrole realizowane w latach 2012 i 2011 ujawniły odpowiednio 1,4% (2012) i niemal 2% (2011) nietrzeźwych kierowców.

Wyniki unijnego badania opinii SARTRE 4, którego ostatnia fala realizowana była w Polsce w roku 2010, pokazały, że do prowadzenia pojazdu po alkoholu w ciągu ostatniego roku przyznało się 3,4% kierowców samochodów i 1,8% motocyklistów.

W roku 2010 przeprowadzono również w Polsce ważne badanie DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), którego celem było uzyskanie wiedzy na temat rozpowszechnienia substancji psychoaktywnych w populacji kierow-

ców. Badanie zrealizowano w 13 krajach Europy, w Polsce na próbie 4.000 kierowców, losowo zatrzymywanych na drogach. Alkohol stwierdzono u 1,43% zbadanych polskich kierowców.

Niewątpliwie alkohol jest obecny w populacji użytkowników dróg, ale poziom jego rozpowszechnienia daleki jest od poziomu alarmującego. Na podstawie zebranych wyników badań rozpowszechnienie alkoholu w populacji kierowców należałoby szacować na poziomie 3 – 5%.



0.2 Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg

Wypadki drogowe oraz ich konsekwencje (liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych) są traktowane w Polsce jako podstawowy punkt odniesienia przy ocenie efektów wdrażanej i realizowanej polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych kierowców.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w roku 2013:

- nietrzeźwi użytkownicy dróg **wzięli udział** w 4.028 wypadkach drogowych (11,2% ogółu wypadków), w których zginęło 15,5% ogółu ofiar (523 osoby);
- nietrzeźwi użytkownicy dróg **spowodowali** 8,4% ogółu wypadków drogowych, w których zginęło 12,7% wszystkich ofiar wypadków;

W porównaniu z rokiem 2012, liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg spadła o 9,8%, a liczba ofiar śmiertelnych o 10,4%.

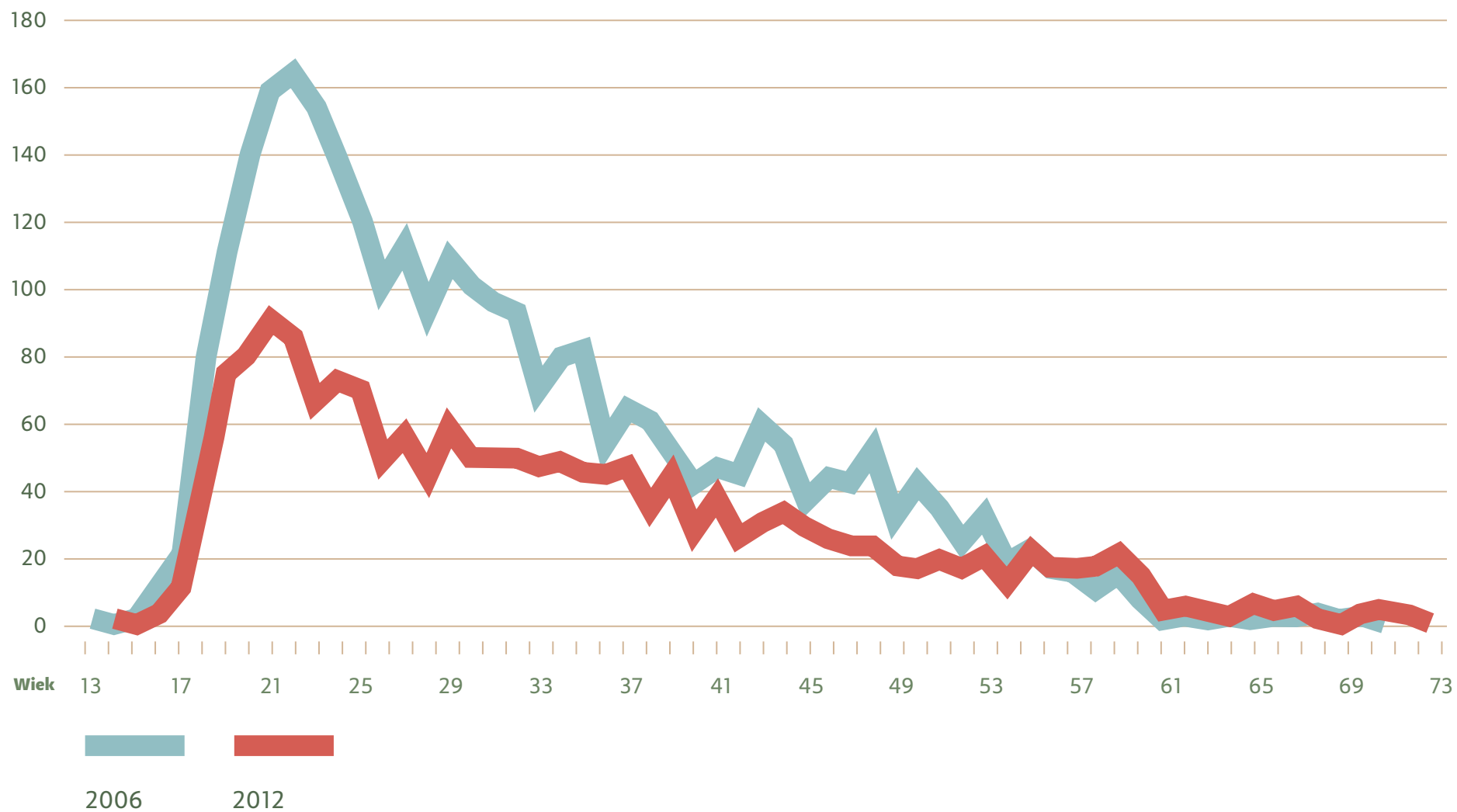
Analiza danych z lat poprzednich wskazuje, że od roku 2001 obserwujemy spadek liczby wypadków, w które uwikłani są nietrzeźwi użytkownicy dróg. Największy spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców zanotowano w grupie wiekowej 19-31 lat (rys.1). Jest to bardzo pozytywna zmiana, bo z osobami w tym wieku najczęściej łączone są różnorodne ryzykowne zachowania. Co więcej, wyniki wielu badań naukowych wskazują, że młodzi ludzie są gorzej przygotowani, aby w ruchu drogowym kompensować działanie alkoholu.



**OD ROKU 2001
OBSERWUJEMY SPADEK
LICZBY WYPADKÓW,
W KTÓRE UWIKŁANI SĄ
NIETRZEŻWI UŻYTKOWNICY
DRÓG**

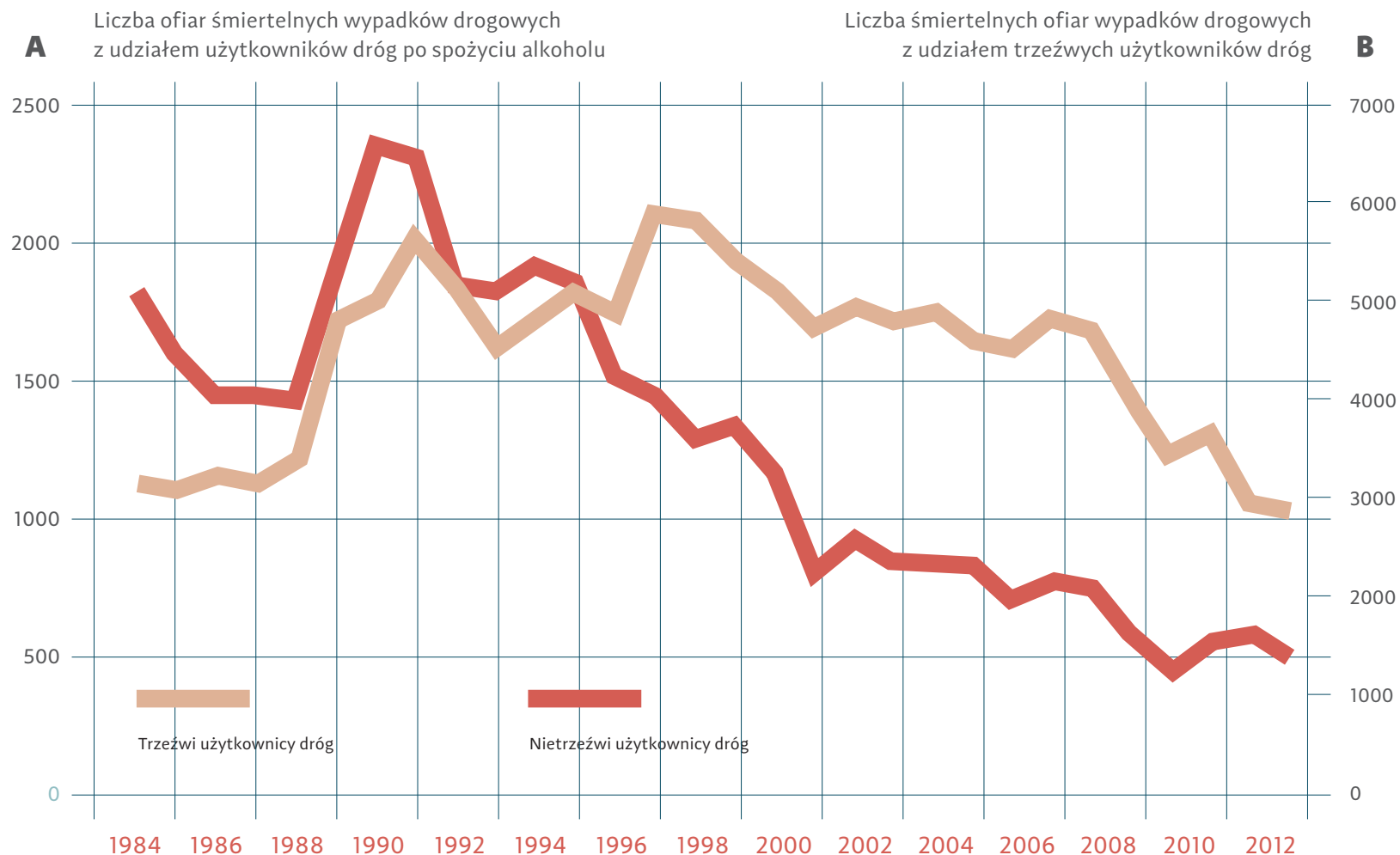


RYS. 1. WYPADKI DROGOWE Z UDZIAŁEM KIEROWCÓW SAMOCHODÓW OSOBOWYCH PO SPOŻYCIU ALKOHOLU W 2006 I 2013 ROKU WEDŁUG WIEKU (Źródło: ITS na podstawie danych KGP)



Postęp w redukowaniu liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych kierowców samochodów osobowych był wyraźnie szybszy niż w grupie kierowców trzeźwych, uczestniczących w wypadkach drogowych. Pokazują to zebrane przez policję dane z ostatnich 30 lat.

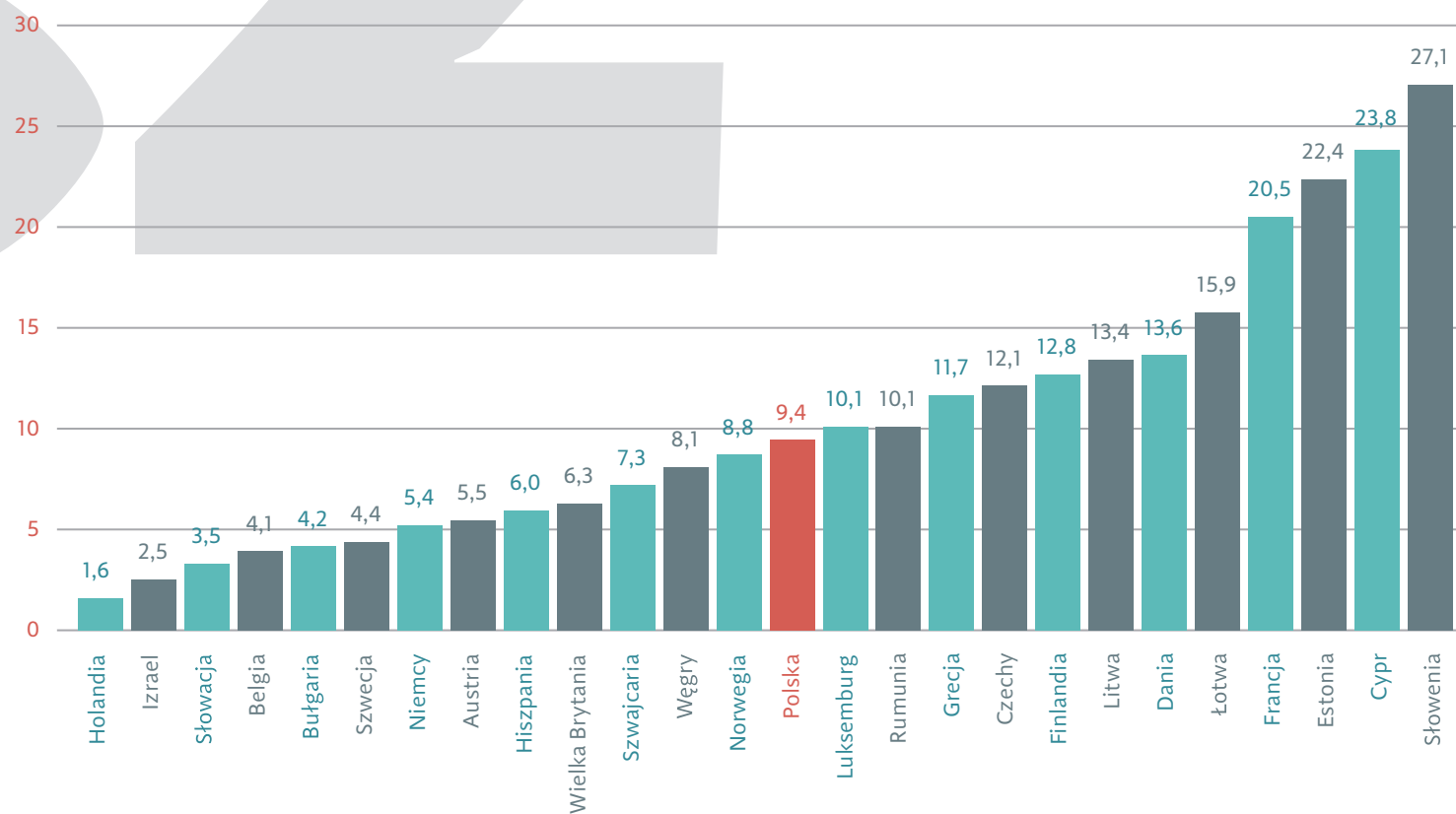
RYS. 2. ZMIANY W LICZBIE OFIAR ŚMIERTELNYCH WYPADKÓW DROGOWYCH ZWIĄZANYCH Z ALKOHOLEM ORAZ BEZ UDZIAŁU ALKOHOLU W LATACH 1984 - 2013, POLSKA (Źródło: KGP)



Na kolejnych dwóch rysunkach przedstawiono pozycję Polski w Unii Europejskiej pod względem liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach związanych z alkoholem.

RYS. 3. LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH W WYPADKACH ZWIĄZANYCH Z ALKOHOLEM

(Wskaźnik: Liczba ofiar na 1 mln mieszkańców, źródło: ETSC; 2010; ETSC; 2012)



Wyniki Polski w obszarze nietrzeźwości użytkowników dróg sytuowały ją w 2010 roku w połowie rankingu i jest to pozytywna wiadomość. Niepokój budzi jednak tempo zmian. Inne kraje Europy były zdecydowanie bardziej skuteczne w redukowaniu liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem. Pod tym względem Polska zajmuje 6. miejsce od końca.

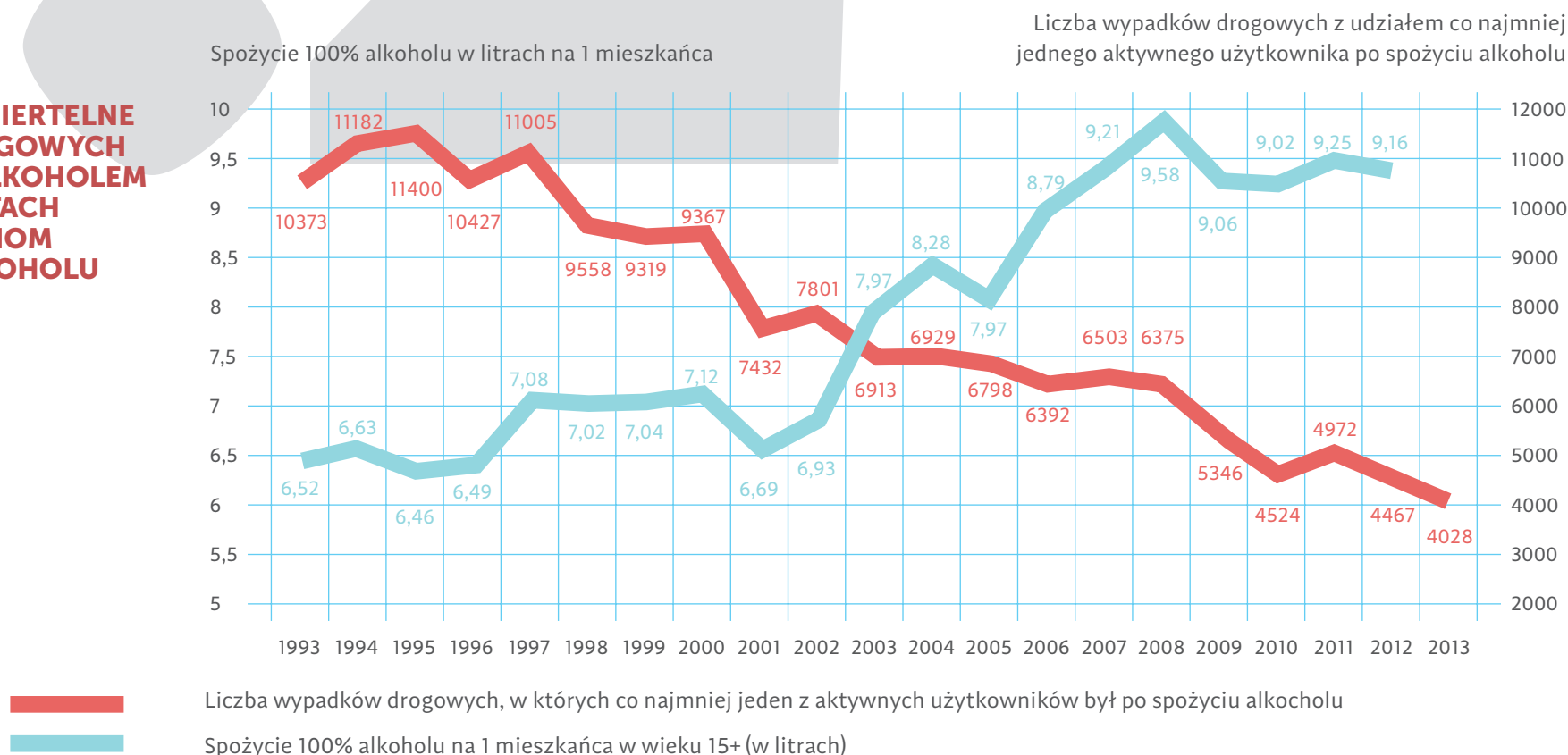
Analizując dane o wypadkach drogowych dla dłuższego okresu czasu **nie sposób nie zauważyć, że prowadzone działania do-**

prowadziły do spadku liczby wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg. Spadała też liczba ofiar śmiertelnych tych wypadków. Sukces ten jest tym większy, że został osiągnięty w okresie wzrostu konsumpcji alkoholu w Polsce.

Porównanie z innymi krajami Unii Europejskiej pokazuje jednak, że polityka prewencyjna wielu państw Europy jest skuteczniejsza pod względem tempa redukcji liczby ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem alkoholu.

RYS. 4. OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH ZWIĄZANYCH Z ALKOHOLEM W POLSCE W LATACH 1993 - 2012 A POZIOM KONSUMPCJI ALKOHOLU

(Źródło: KGP, PARPA)



0.3 Działania prewencyjne

3.1. NADZÓR NAD PRZESTRZEGANIEM OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA

Wyniki wielu badań naukowych wskazują, że działania prowadzone przez policję, ukierunkowane na ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców w ruchu drogowym, są skuteczne i prowadzą do redukcji liczby wypadków drogowych i ich konsekwencji. Mało przewidywalne kontrole stanu trzeźwości służą głównie wywołaniu efektu odstraszenia w populacji kierowców. Zadaniem policji jest także eliminowanie z ruchu drogowego tych kierowców, którzy, mimo ostrzeżeń, zdecydowali się na jazdę w stanie nietrzeźwym.

Analiza statystyk dotyczących kontroli trzeźwości zrealizowanych przez policję na przestrzeni ostatnich lat wskazuje na znaczący wzrost liczby kontroli przeprowadzanych wśród użytkowników dróg:

- w 2010 roku liczba kontroli trzeźwości na 1000 mieszkańców wynosiła 88
- w 2013 liczba kontroli trzeźwości na 1000 mieszkańców wynosiła 231

Pomimo zintensyfikowanych kontroli policji, udział kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu nie zwiększył się – w roku 2010 wyniósł 2,97%, w roku 2013 – 1,1%. Niepokoi jednak

fakt, że ponad 70% ujawnionych przypadków to od kilku lat kierowcy ze stężeniem alkoholu we krwi przekraczającym 0,5‰.

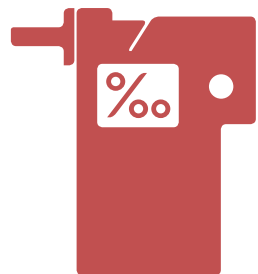
Nadzór policyjny nad stanem trzeźwości użytkowników dróg jest ważnym wskaźnikiem ogólnego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W 2010 roku Polska, z liczbą 88 kontroli trzeźwości na 1000 mieszkańców, znajdowała się na końcu rankingu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC). Blisko 3-krotny wzrost liczby kontroli w 2013 roku pozwoliłby na przesunięcie Polski do grupy najlepszych pod tym względem krajów europejskich.

Wzrost aktywności Policji w obszarze kontroli stanu trzeźwości znalazł swoje odbicie w badaniach opinii społecznej. W 2002 roku blisko 70% badanych kierowców było przekonanych, że podczas jazdy samochodem nie zostaną skontrolowani przez Policję pod względem stanu ich trzeźwości – w 2010 procent ten spadł do 45% (SARTRE, 2002, 2010).

3.2. ADMINISTRACYJNE I KARNE KONSEKWENCJE NIEPRZESTRZEGANIA PRZEPISÓW PRAWA

Procedury administracyjne

Zgodnie z ustawą o kierujących, każdy kierowca, który został zatrzymany za jazdę po spożyciu alkoholu lub w stanie nie-



NADZÓR POLICYJNY NAD STANEM TRZEŻWOŚCI UŻYTKOWNIKÓW DRÓG JEST WAŻNYM WSKAŹNIKIEM OGÓLNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

STAN PO UŻYCIU ALKOHOLU

(od 0,2 promila do 0,5 promila)

-wykroczenie

STAN NIETRZEŻWOŚCI

(powyżej 0,5 promila)

-przestępstwo

trzeźwości, musi być zbadany przez lekarza i psychologa oraz odbyć odpowiedni kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. Skierowania na badania lekarskie i psychologiczne oraz na kurs reedukacyjny wydaje starosta po otrzymaniu odpowiedniej informacji od administratora centralnej ewidencji kierowców.

Celem badań lekarskich i psychologicznych jest ustalenie istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do prowadzenia pojazdów. Z tego względu **badania te należy uznać w większym stopniu za element procedury odzyskiwania zatrzymanego prawa jazdy, niż za jeden z etapów procesu reedukacyjnego.**

Ostatnia z procedur administracyjnych – kurs reedukacyjny – nie została jeszcze wdrożona, zatem nie można na tym etapie podjąć się analizy tego rozwiązania.

Administracyjny sposób postępowania z kierowcami, którzy prowadzili pojazd po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości, jest praktycznie niekontrolowany.

Procedury karne

W polskim prawie rozróżnia się dwa poziomy stężenia alkoholu we krwi, od których zależy odpowiedzialność użytkownika drogi:

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

Stan po użyciu alkoholu kierowcy traktowany jest jako **wykroczenie**, natomiast stan nietrzeźwości kwalifikowany jest już jako **przestępstwo** i zagrożony sankcjami określonymi w kodeksie karnym.

Porównanie systemu kar stosowanych wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce z sankcjami obowiązującymi w innych krajach Europy wskazuje, że **w Polsce obowiązują relatywnie surowe kary przewidziane dla prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu.**

Wiele jednak wskazuje na to, że to **nie wysokość kar jest elementem spowalniającym proces redukcji liczby nietrzeźwych kierowców na drogach, ale sposób zastosowania kar w praktyce.** Twierdzenie to obrazują dane Ministerstwa Sprawiedliwości dotyczące struktury orzekanych kar.

Orzecznictwo w przypadku kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu – wykroczenie drogowe (od 0,2 do 0,5‰):

- najczęściej orzekaną karą jest grzywna oraz zakaz prowadzenia pojazdu;
- ponad 55% zasądzanych aresztów (przeciętnie 0,1-0,2% ogółu prawomocnych rozstrzygnięć) jest warunkowo zawieszanych.

Orzecznictwo w przypadku kierowców zatrzymanych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości – przestępstwo drogowe (> 0,5‰):

- najczęściej stosowanymi karami jest kara pozbawienia wolności i grzywna – samoistna oraz grzywna orzekana obok pozbawienia wolności (70% kierowców ma zasądzoną grzywnę w wysokości od 300 do 1500 zł);
- w 2012 roku karę pozbawienia wolności zasądzono wobec 43% ogółu skazanych kierowców, z czego wobec 98% w zawieszeniu;
- prawdopodobieństwo zasądzenia kary pozbawiania wolności (nawet w zawieszeniu) w ostatnich dziesięciu latach spada – kara ta zastępowana jest karą grzywny;



**NAJCZĘŚCIEJ STOSOWANYMI
KARAMI JEST KARA
POZBAWIENIA WOLNOŚCI
I GRZYWNA**

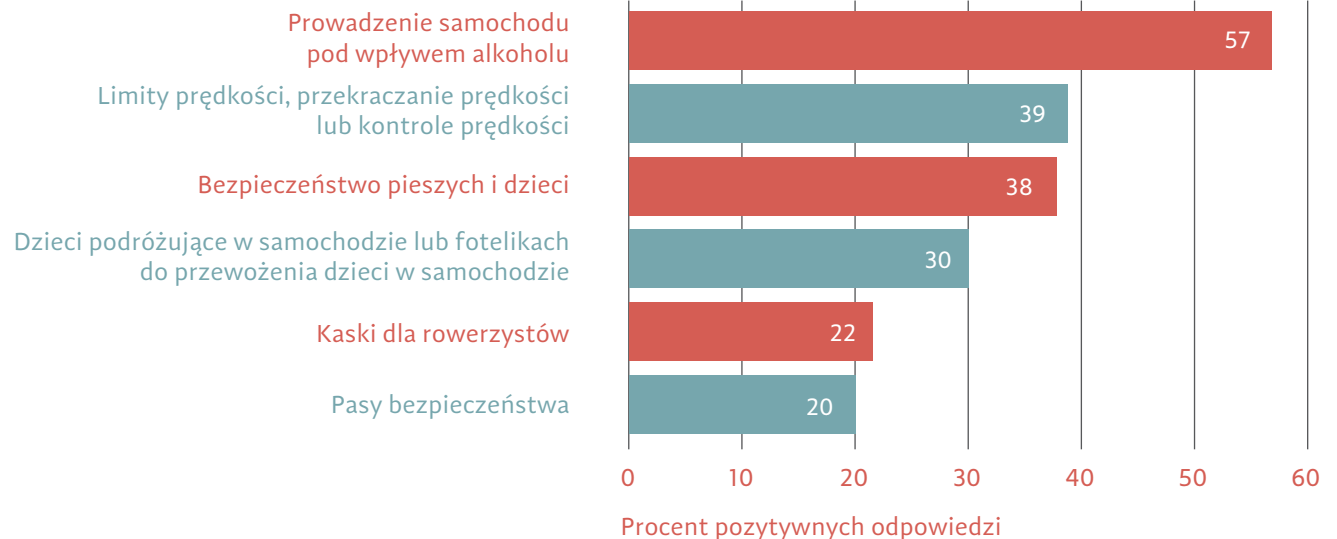
- w przypadku pierwszego przestępstwa w ponad 90% przypadków kara pozbawiania wolności mieści się w przedziale od 3 miesięcy do 1 roku;
- wobec recydywistów najczęściej orzekaną karą jest kara pozbawienia wolności, z czego wobec około 70% z nich orzeka się warunkowe zawieszenie kary;
- w przypadku recydywistów w ponad 80% przypadków kara pozbawienia wolności mieści się w przedziale od 4 miesięcy do 1 roku.

Na przykładzie tych kilku zestawień można powiedzieć, że w polskich sądach z zasady nie orzeka się surowych kar. Nie wiadać również istotnego zaostrzenia orzekanych kar w przypadku recydywistów, czyli osób po raz kolejny sądzonych za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Propozycje rządowe zawierają szereg rozwiązań zwiększających surowość kar za prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości. Niewiele jednak uwagi w dyskusji publicznej poświęcono polityce karnej polskich sądów, a to jest obszar, w którym istnieją największe możliwości poprawy.

RYS.7 . STYCZNOŚĆ Z KAMPANIAMI SPOŁECZNYMI W OSTATNIM ROKU WEDŁUG TEMATYKI

(PBS; 2011)



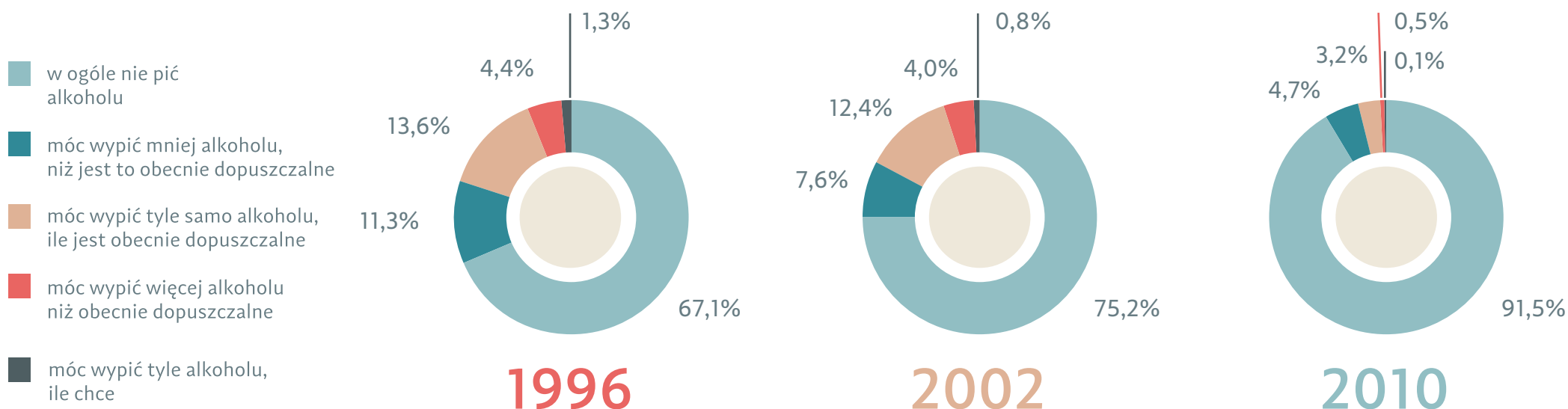
Orzecznictwo sądów oraz konsekwencja i przewidywalność w stosowaniu dostępnych sankcji stanowi potężny instrument odstrasżający użytkowników dróg od popełniania zabronionych czynów. **Potencjał administracyjnego i karnego systemu rozliczania sprawców wykroczeń i przestępstw związanych z prowadzeniem pojazdów w stanie nietrzeźwym jest dzisiaj słaby i ma niewielki wpływ na kształtowanie postaw i zachowań kierowców.**

3.3. KAMPANIE SPOŁECZNE

Głównym celem kampanii społecznych realizowanych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zmiana postaw i zachowań użytkowników dróg, w taki sposób, aby sprzyjało to poprawie bezpieczeństwa na drogach. Szczególnie dużo realizowanych programów społecznych dotyczy alkoholu w ruchu drogowym i ukierunkowanych jest na ograniczenie liczby nietrzeźwych kierowców. Społeczna waga tego problemu widoczna jest nie tylko w bogatym, krajowym dorobku, na który składają się zrealizowane kampanie, ale również w liczbie instytucji biorących w nich udział.

RYS. 8. ZMIANY W OPINIACH SPOŁECZNYCH NA TEMAT STĘŻENIA ALKOHOLU WE KRWI PODCZAS JAZDY SAMOCHODEM

(Źródło: Badania SARTRE 2, 3 i 4)



Co ważne, jak pokazują badania, **Polacy popierają realizację kampanii społecznych i widzą w nich skuteczne narzędzie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju. Ponad 65% badanych użytkowników dróg uważa, że kampanie społeczne mają wpływ na ich zachowanie (SARTRE 2010).**

Duża liczba partnerów wspierających poszczególne programy społeczne jest cechą wspólną większości realizowanych w Polsce kampanii z obszaru BRD. W kampanie angażują się zarówno instytucje z sektora publicznego, jak i prywatnego oraz organizacje pozarządowe.

Przykładami kampanii realizowanych przez szeroką koalicję instytucji są programy społeczne zainicjowane przez **Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**, w których partnerami są takie instytucje, jak: **Komenda Główna Policji, Związek Pracodawców Przemysłu Piwowarskiego – Browary Polskie, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy**. Jak również szereg inicjatyw realizowanych przez **organizacje pozarządowe, m.in. Fundację Krzyś – „Europejska Noc Bez Wypadku”**.

Kampanie społeczne promujące trzeźwość w ruchu drogowym ze względu na ich liczbę i różnorodność, są dobrze pamiętane przez użytkowników dróg.

Zrealizowane do tej pory inicjatywy, jako często wspólny wysiłek wielu instytucji, **przyczyniły się do ukształtowania w świadomości Polaków przekonania, że walka z pijanymi kierowcami to ważny problem społeczny, z którym należy aktywnie walczyć**. To przekonanie znajduje swoje odzwierciedlenie w badaniach, które pokazują **poparcie społeczne dla bezwzględnej trzeźwości za kierownicą i brak przyzwolenia na jazdę po alkoholu**.

Kampanie społeczne uwrażliwiły Polaków na problem prowadzenia pojazdów po alkoholu i pokazały, że na poziomie deklaracji jazda po alkoholu nie jest społecznie akceptowana. Nie oznacza to, że na tym kończy się rola działań edukacyjnych. Kluczową kwestią jest spowodowanie trwałych zmian w postępowaniu kierowców – przełożenie deklarowanych postaw i opinii

na rzeczywiste zachowania na drodze. Dalszy postęp w redukowaniu liczby pijanych użytkowników dróg przy wykorzystaniu możliwości kampanii społecznych wymagać będzie zdefiniowania nowych celów (motywowanie do zmian konkretnych postaw i zachowań) i nowego określenia zasad prowadzenia działań z zakresu komunikacji społecznej. Jednym z ważnych warunków poprawy skuteczności kampanii społecznych jest uruchomienie w Polsce okresowych badań opinii i zachowań użytkowników dróg umożliwiających z jednej strony ujawnienie nowych problemów do rozwiązania, a z drugiej – monitorowanie zmian zachodzących w społeczeństwie.

3.4. EDUKACJA DZIECI I MŁODZIEŻY – WYCHOWANIE KOMUNIKACYJNE

Szacuje się, że młodzi ludzie w wieku 18-25 lat giną w wypadkach drogowych trzykrotnie częściej niż starsi kierowcy. Z tego względu niezwykle istotne jest wcześniejsze przygotowywanie młodych ludzi do uczestnictwa w ruchu drogowym i wprowadzenie odpowiednich programów edukacyjnych jeszcze na poziomie szkolnym.

Podstawowym kierunkiem działań edukacyjnych są programy wychowania komunikacyjnego, mające przygotować dzieci i młodzież do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Pierwsze wprowadzono jeszcze w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku. **Obecnie w szkołach nie istnieje przedmiot o nazwie Wychowanie komunikacyjne.** Treści dedykowane tej tematyce włączane są do różnych, realizowanych już przedmiotów (określone zostały w nowej podstawie programowej kształcenia ogólnego dla przedszkola, szkoły podstawowej i gimnazjum). Nie została w nich jednak uwzględniona tematyka zagrożeń związanych z obecnością alkoholu w ruchu drogowym, podobnie jak nie jest ona realizowana w ramach innych programów profilaktycznych prowadzonych wśród dzieci i młodzieży.

Postawy i zachowania wobec alkoholu kształtowane są zanim młody człowiek zacznie starania o prawo jazdy. Dlatego koniecznym wydaje się uwzględnienie w programach edukacyjnych związanych z BRD treści dotyczących zagrożeń, które wynikają z prowadzenia pojazdów po spożyciu alkoholu.



3.5. SZKOLENIE KIEROWCÓW

Podstawowym założeniem szkolenia kandydatów na kierowców jest przygotowanie ich do sprawnego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Dlatego w programach szkoleniowych nacisk kładzie się nie tylko na przekazanie umiejętności kierowania pojazdem, ale również na kształtowanie postaw i zachowań gwarantujących bezpieczeństwo kierowcy i innych użytkowników drogi.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu w programach szkolenia kandydatów na kierowców, a także programach szkolenia instruktorów, wykładowców i egzaminatorów muszą zostać uwzględnione treści dotyczące alkoholu w ruchu drogowym.

W Polsce nie zbiera się informacji na temat treści zajęć, jakie są realizowane podczas szkolenia, ani nie prowadzi się badań analizujących wpływ programów szkolenia na późniejsze zachowanie kierowcy na drodze. **Nie można zatem określić, jaki jest wpływ procesu szkolenia przyszłych kierowców na uwrażliwienie ich na zagrożenia związane z jazdą po spożyciu alkoholu.**



POSTAWY I ZACHOWANIA WOBEC ALKOHOLU KSZTAŁTOWANE SĄ ZANIM MŁODY CZŁOWIEK ZACZNIE STARANIA O PRAWO JAZDY

0.4 Podstawy polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych kierowców w Polsce

Politykę państwa wobec problemu alkoholu w ruchu drogowym określają trzy programy rządowe:

- Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Narodowy Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych
- Narodowy Program Zdrowia

PRZEGLĄD ZAWARTOŚCI RZĄDOWYCH PROGRAMÓW POZWALA NA SFORMUŁOWANIE KILKU OGÓLNYCH WNIOŚKÓW:

- *Problematyka alkoholu w ruchu drogowym występuje w każdym z programów – stanowi jeden z kilkunastu priorytetów (brak korelacji pomiędzy programami);*
- *Głównym punktem odniesienia przy tworzeniu programów są statystyki wypadków drogowych, rzadziej wyniki badań opinii społecznej, czy doświadczenia innych krajów w analogicznych obszarach;*

- *Przez ostatnie lata nie dokonano w Polsce żadnej analizy zjawiska udziału w ruchu drogowym osób po spożyciu alkoholu, której wyniki mogłyby wpłynąć na kształt realizowanej polityki prewencyjnej;*
- *Cele zapisane w programach są najczęściej sformułowane w sposób opisowy, co na etapie oceny ich efektów daje możliwości szerokich interpretacji, zgodnych z poczynionymi założeniami;*
- *Nie wszystkie zapisane w programach zadania są wdrażane oraz realizowane w przewidzianych dla nich terminach;*
- *Programom nie są przypisane żadne procedury kontroli jakości dotyczące realizowanych w ich ramach zadań;*
- *Efektywność programów w znacznym stopniu zależy od możliwości sfinansowania określonych w nich zadań w ramach budżetów celowych.*

Programy narodowe są podstawą efektywnej, długofalowej polityki prewencyjnej w danym obszarze, ważnym dla interesu publicznego. Jednakże samo opracowanie programów nie wystarczy, aby skutecznie walczyć z problemem nietrzeźwych kierowców, jeśli nie istnieją mechanizmy monitorowania i oceny wdrażanych w ramach nich działań.



PROGRAMY NARODOWE SĄ PODSTAWĄ EFEKTYWNEJ, DŁUGOFALOWEJ POLITYKI PREWENCYJNEJ

0.5 Podsumowanie

Wyniki osiągnięte przez **Polskę w ostatnich 20 latach** stanowią dobry punkt wyjścia do podjęcia **wysiłku na rzecz dorównania najlepszym krajom w Europie** i dalszego redukcji liczby ofiar wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg. Analiza podstaw polityki prewencyjnej wobec nietrzeźwych użytkowników dróg, a także przegląd obecnie realizowanych przedsięwzięć prewencyjnych wskazuje, że spadek liczby wypadków drogowych i ich konsekwencji jest raczej efektem działania pojedynczych instytucji niż wynikiem wdrożenia skoordynowanej polityki prewencyjnej w tym obszarze.

Szczególną rolę odgrywa policja oraz wszystkie instytucje i organizacje, które zaangażowały się w szeroko rozumianą komunikację społeczną. **To dzięki ich uporowi i konsekwencji udało się ukształtować w świadomości Polaków negatywny obraz związku „alkohol – ruch drogowy”.**

Kontynuacja tego sposobu działania jest nadal potrzebna, bo do ruchu wchodzi nowe pokolenie. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że o ile po latach udało się ograniczyć uczestnictwo w ruchu drogowym osób pijących alkohol okazjonalnie, o tyle **nie ma skutecznych rozwiązań przewidzianych dla osób mających problem z alkoholem lub od niego uzależnionych**. Próba zmiany ich postaw i zachowań przy wykorzystaniu dotychczas stosowanych rozwiązań może zakończyć się porażką.

Usprawnienia wymaga istniejący system działań prewencyjnych:

- *Stworzenie procedur zarządzania tym obszarem działalności prewencyjnej. Istnieje duże rozdrobnienie podejmowanych działań i niewystarczający przepływ informacji między instytucjami realizującymi różne przedsięwzięcia.*
- *Modyfikacja procedur dokumentowania realizacji wdrożonych rozwiązań oraz oceny ich jakości (zwłaszcza w obszarze edukacji i reedukacji), a także powtarzanej okresowo oceny skuteczności poszczególnych rozwiązań.*
- *Opracowanie programu monitorowania zmian zachodzących w populacji, w tym uwarunkowań rejestrowanych społecznych postaw i zachowań.*



SZCZEGÓLNĄ ROLĘ ODGRYWA POLICJA ORAZ WSZYSTKIE INSTYTUCJE I ORGANIZACJE, KTÓRE ZAANGAŻOWAŁY SIĘ W SZEROKO ROZUMIANĄ KOMUNIKACJĘ SPOŁECZNĄ

Wyzwanie, przed którym stoi obecnie Polska, polega nie tylko na usunięciu rozbieżności między deklarowanymi a rzeczywistymi zachowaniami użytkowników dróg oraz zachęceniu ich do większego angażowania się w podejmowanie interwencji w obliczu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przez pijanych użytkowników dróg.

Potrzebne jest również zmniejszenie liberalizmu w traktowaniu sprawców wykroczeń i przestępstw przez instytucje państwowe, zwłaszcza przez sądy. Bez uporządkowania tych kwestii, wdrażanie kolejnych rozwiązań zaostrzających sankcje za prowadzenie pojazdu po alkoholu, niewiele zmieni, pogłębiając jedynie zróżnicowanie kar orzekanych w Polsce.



**POTRZEBNE JEST RÓWNIEŻ
ZMNIEJSZENIE LIBERALIZMU
W TRAKTOWANIU
SPRAWCÓW WYKROCZEŃ
I PRZESTĘPSTW PRZEZ
INSTYTUCJE PAŃSTWOWE,
ZWŁASZCZA PRZEZ SĄDY**