

Nietrzeźwi kierowcy to wciąż zagrożenie, ale statystyki napawają optymizmem

W 2024 roku zatrzymano 92 324 nietrzeźwych kierowców, co oznacza średnio 252 osoby dziennie! To jednak mniej niż w poprzednich latach, dzięki zwiększonej liczbie kontroli i skutecznej prewencji.

Nietrzeźwi kierujący

W 2024 roku funkcjonariusze Policji ujawnili 92 324 nietrzeźwych kierujących. To średnio 252 osoby dziennie! Niemniej, to o 3,5% mniej niż w 2023 roku, gdy liczba ta sięgnęła 95 639 osób. Dla porównania, liczba ujawnionych w 2022 roku to 104 467 przypadki. Możemy zatem mówić o trendzie spadkowym. Jednocześnie należy podkreślić, że w tym samym okresie wzrosła liczba przeprowadzonych badań za zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – w ubiegłym roku było to 16 038 095 kontroli (o 2 210 252 więcej niż w 2023 roku, kiedy przeprowadzono ich 13 827 843). Dla porównania, dwa lata wcześniej było to 12 453 495 kontroli – wynika z danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

– *Liczba wypadków drogowych, spowodowanych przez kierującego będącego pod działaniem alkoholu w 2024 roku wyniosła 1 201. W ich następstwie śmierć poniosły 154 osoby. W 2023 roku tych wypadków było 1 331 a ofiar 212. W 2022 roku liczba wypadków spowodowanych przez kierujących znajdujących się pod działaniem alkoholu wyniosła 1 415 a liczba ofiar to 172* – wylicza nadkom. **Robert Opas** z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

W ostatnich latach w Polsce udało się osiągnąć imponującą redukcję liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, częściowo dzięki rygorystycznemu podejściu do egzekwowania przepisów dotyczących prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu.

– *Cieszymy się, że w Polsce wzrasta i tak już wysoki poziom liczby kontroli kierowców na obecność alkoholu, a także zmniejsza się liczba śmiertelnych ofiar wypadków spowodowanych jazdą pod wpływem alkoholu. Polska okazała się także innowatorem, wprowadzając blokady alkoholowe dla niektórych sprawców wypadków. Chcielibyśmy, aby w przyszłości powstał program monitorowania i wsparcia, który zapewniłby najlepsze rezultaty* – powiedział **Antonio Avenoso**, Dyrektor wykonawczy Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC).

Cel – redukcja alkoholu za kierownicą

Każdego roku na drogach Unii Europejskiej ponad 20 000 osób traci życie. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu - odpowiada ono za około jedną czwartą wszystkich wypadków. Statystyki są alarmujące, szczególnie że badania pokazują, iż od 1,5% do 2% wszystkich przejechanych kilometrów w Europie jest pokonywanych przez kierowców, którzy mają poziom alkoholu we krwi przekraczający dopuszczalne normy.

Z tego powodu Unia Europejska od lat prowadzi zintegrowaną politykę mającą na celu ograniczenie nadużywania alkoholu w ruchu drogowym. Już w 2001 roku zalecono wprowadzenie maksymalnego stężenia alkoholu we krwi (BAC) na poziomie 0,5 g/l dla wszystkich kierowców. Obecnie wszystkie kraje członkowskie stosują ten standard lub bardziej rygorystyczne limity. Polska wyróżnia się na tle Europy, ponieważ należy do nielicznych krajów z jeszcze bardziej restrykcyjnym limitem wynoszącym 0,2 g/l.

– Dane pokazują, że alkohol stanowi szczególne zagrożenie dla młodych kierowców. Badania dowodzą, że takie samo stężenie alkoholu we krwi prowadzi do 3–5 razy wyższego ryzyka wypadku u osób poniżej 20. roku życia w porównaniu z kierowcami powyżej 30 lat. Wysoka podatność młodych kierowców na oddziaływanie alkoholu wynika z mniejszego doświadczenia na drodze oraz większej skłonności do podejmowania ryzykownych decyzji – wylicza **Kristian Schmidt**, Dyrektor ds. Transportu Lądowego w DG MOVE Komisji Europejskiej, Europejski Koordynator ds. BRD.

Badania

W trzeciej edycji międzynarodowego projektu ESRA (Badanie opinii społecznej w różnych krajach świata), w której uczestniczył Instytut Transportu Samochodowego, badaniu przy pomocy jednolitego kwestionariusza poddanych zostało 37 000 osób z 39 krajów. Wśród pytań znajdowały się również te dotyczące alkoholu. W Europie odsetek kierowców samochodów, którzy zgłaszają prowadzenie pojazdu po spożyciu alkoholu, znacznie się różni i waha się on od 5% na Węgrzech do 34% w Portugalii. Na pytanie: Czy prowadziłeś pojazd pod wpływem alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni, 6,8% Polaków odpowiedziało twierdząco, gdy średnia unijna wyniosła 20,6%. Największy odsetek osób deklarujących jazdę pod wpływem alkoholu zanotowano w Portugalii (34%), Szwajcarii (34%) i Belgii (33%).

– Jeśli chodzi o płeć to mężczyźni dwa razy częściej przyznawali się do prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu. W kwestii wieku, to młodzi kierowcy (18-24 lata) najczęściej deklarowali prowadzenie pojazdu po wypiciu alkoholu. Na pytanie: Czy akceptujesz prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu 1,9% Polaków odpowiedziało twierdząco i jest to wynik poniżej średniej europejskiej – mówi prof. **Marcin Ślęzak**, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

Jak piją Polacy na tle innych krajów Europejskich?

Na tle Europy, Polacy piją stosunkowo rzadko. Ogólnie konsumenci piją alkohol średnio 73 dni w roku, jednak widać tu różnice między kobietami a mężczyznami. Dla panów ta średnia to 106 dni, a dla pań 37 dni w roku. Mężczyźni piją napoje spirytusowe średnio 20 dni, a kobiety 9 dni. Rzadziej niż w Polsce alkohol jest spożywany w Skandynawii (np. w Finlandii i Norwegii), a także na Litwie, w Estonii oraz Islandii (do 65 dni w roku). Natomiast zdecydowanie częściej alkohol piją mieszkańcy Europy Południowej, np. Bułgarii, Chorwacji, Włoch, Hiszpanii i Portugalii (ponad 100 dni w roku).

– Polacy, choć piją rzadziej, to w dużych ilościach. Polska znajduje się na pierwszym miejscu wśród krajów europejskich, jeśli chodzi o średnią ilość czystego alkoholu wypijanego w jednym dniu picia w postaci napojów spirytusowych oraz wina. Nasz wzór picia został zakwalifikowany w tych badaniach jako wzór północny - pijemy rzadziej niż na południu Europy, ale za to więcej przy jednej okazji, co biorąc pod uwagę szkody zdrowotne, jest dużo bardziej niebezpieczne – tłumaczy **Katarzyna Łukowska**, Zastępca Dyrektora z Krajowego Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom.

Kierowcy pod wpływem alkoholu w 2023 roku – struktura wiekowa sprawców

Według raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania podejmowane w tym obszarze w 2023 roku”, wśród sprawców wypadków pod wpływem alkoholu dominowali kierowcy w wieku 25–39 lat. Łącznie zarejestrowano 1 331 wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców wszystkich pojazdów, co pozwala na dokładną analizę struktury wiekowej tych sprawców.

Struktura wiekowa sprawców wypadków pod wpływem alkoholu w 2023 roku:

- **Kierowcy w wieku 25–39 lat** stanowili największą grupę sprawców. Spowodowali 573 wypadki, co stanowiło 43,1% wszystkich zdarzeń tego typu. W tej grupie wiekowej zginęło 78 osób (36,8% ofiar śmiertelnych), a 673 zostały ranne (44,7% rannych).
- Na drugim miejscu znaleźli się **kierowcy w wieku 40–59 lat**, którzy byli odpowiedzialni za 422 wypadki (31,7%). W wyniku tych zdarzeń zginęło 60 osób (28,3%), a 458 zostało rannych (30,4%).
- **Młodzi kierowcy w wieku 18–24 lat** spowodowali 198 wypadków (14,9%). Zginęły w nich 47 osób (22,2%), a 239 zostało rannych (15,9%).
- **Osoby w wieku 60 lat i więcej** odpowiadały za 122 wypadki, co stanowiło 9,2% wszystkich zdarzeń. W tej grupie wiekowej zginęły 24 osoby (11,3%), a 117 zostało rannych (7,8%).
- Najmniej wypadków spowodowali najmłodszy **kierowcy w wieku 15–17 lat**. Zarejestrowano 16 takich zdarzeń (1,2%), w których zginęły 3 osoby (1,4%), a 19 zostało rannych (1,3%).

– Z analizy wynika, że największe zagrożenie na drogach stwarzają kierowcy w wieku 25–39 lat, którzy odpowiadają za niemal połowę wypadków spowodowanych przez osoby pod wpływem alkoholu. Wysoka liczba wypadków w tej grupie wiekowej może być związana z większą aktywnością za kierownicą oraz wyższą skłonnością do ryzykownych zachowań. Raport podkreśla również istotny udział młodych kierowców (18–24 lata) w statystykach wypadków, gdzie udział ofiar śmiertelnych wynosi ponad 22%. Wskazuje to na potrzebę zwiększenia działań prewencyjnych, edukacyjnych i kontrolnych, aby zmniejszyć liczbę takich zdarzeń w przyszłości – mówi **Konrad Romik**, Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Rosnąca liczba kursów reedukacyjnych

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Warszawie opublikował dane dotyczące kursów reedukacyjnych z zakresu problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. W latach 2015–2024 liczba tych kursów rosła z roku na rok, co odzwierciedla rosnące zapotrzebowanie na działania edukacyjne.

W 2015 roku, czyli pierwszym roku objętym statystykami, odbyły się zaledwie 4 kursy, w których uczestniczyło 58 osób. Już rok później liczba kursów wzrosła niemal dziesięciokrotnie, osiągając 38 kursów i 541 uczestników. Największy wzrost obserwowano w kolejnych latach. W 2017 roku przeprowadzono 52 kursy, a wzięło w nich udział 755 osób. W 2022 roku liczba kursów wzrosła do 99, a liczba uczestników wyniosła aż 1400. W 2024 roku odnotowano rekordową liczbę 107 kursów, w których uczestniczyło 1478 osób.

– Kursy reedukacyjne z zakresu problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii są ważnym elementem działań prewencyjnych, szczególnie w kontekście poprawy bezpieczeństwa na drogach. Ich celem jest zwiększenie świadomości uczestników na temat zagrożeń związanych z prowadzeniem pojazdów pod wpływem alkoholu i narkotyków, a także zapobieganie powtarzaniu tych zachowań – tłumaczy **Tomasz Matuszewski**, Zastępca Dyrektora WORD Warszawa.

Co dalej?

Statystyki dotyczące nietrzeźwych kierowców pokazują, że działania prewencyjne i edukacyjne przynoszą widoczne efekty, jednak problem wciąż pozostaje istotnym wyzwaniem. Choć liczba ujawnionych przypadków jazdy pod wpływem alkoholu i wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców systematycznie maleje, to każde takie zdarzenie niesie za sobą tragiczne konsekwencje dla ofiar i ich rodzin, a także sprawców.

Kluczowym elementem walki z tym problemem jest konsekwentne zwiększanie liczby kontroli policyjnych, które skutecznie odstraszą kierowców przed podejmowaniem ryzykownych decyzji. Równie istotne

są programy edukacyjne, takie jak ogólnopolskie kampanie, kursy reedukacyjne w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, które nie tylko uświadamiają uczestnikom skutki jazdy pod wpływem alkoholu, ale także pomagają w kształtowaniu odpowiedzialnych postaw na drodze. Nie bez znaczenia jest także penalizacja, która powinna iść w parze z egzekwowalnością.

Wydaje się, że dzięki zintensyfikowaniu tych działań, możliwe będzie stworzenie kultury drogowej, w której prowadzenie pojazdu po alkoholu nie będzie społecznie akceptowane, a bezpieczeństwo na polskich drogach stanie się priorytetem dla wszystkich uczestników ruchu.

23 stycznia 2025 roku w Warszawie Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) oraz Instytut Transportu Samochodowego (ITS) zorganizowały międzynarodowe seminarium „Safe & Sober” poświęcone problematyce alkoholu w ruchu drogowym. Wydarzenie odbyło się w ramach polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej i było trzecim seminarium z tego cyklu organizowanym w Polsce (poprzednie miały miejsce w 2008 i 2014 roku). Celem projektu „Safe & Sober” jest podniesienie świadomości na temat konieczności podejmowania konsekwentnych działań w celu ograniczenia szkód związanych z obecnością alkoholu w transporcie drogowym.