

# F Forum adwokackie

*Mariusz Olęzątek*

## **KONIECZNOŚĆ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM CZY NIEPOTRZEBNE DZIAŁANIA USTAWODAWCY? – PRAKTYCZNY KOMENTARZ DO NOWELIZACJI PRAWA O RUCHU DROGOWYM Z 2021 I 2022 R.**

W wyniku wejścia w życie ustawy z 2.12.2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1</sup> od 1.01.2022 r. wprowadzono istotne zmiany dotyczące wykroczeń w ruchu drogowym. Także poprzednia nowelizacja, dokonana ustawą z 25.02.2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym<sup>2</sup>, dokonała m.in. zmiany w zakresie pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych. Celem niniejszego artykułu nie jest ich szczegółowe omówienie, ale zaprezentowanie i omówienie realnych danych z okresu 2012–2021 wraz ze wskazówkami dotyczącymi poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W latach 2012–2021 wskaźnik dynamiki wypadków komunikacyjnych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce miał tendencję spadkową (zob. tabela 1). Jedynym wyjątkiem był rok 2016. Oczywiście jest, że rok 2020 (wskazujący na gwałtowny spadek liczby wypadków drogowych) nie odzwierciedla rzeczywistych danych, jakie byłyby rok do roku – z uwagi na epidemię COVID-19, która nastąpiła w marcu 2020 r. Jednak z uwagi na powyżej

<sup>1</sup> Ustawa z 2.12.2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 2328).

<sup>2</sup> Ustawa z 25.02.2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 463).

zaprezentowane dane nie zmienia to faktu, że od 2011 r. w każdym roku (z wyjątkiem 2016 r.) nastąpiło zmniejszenie liczby wypadków drogowych w Polsce.

Tabela 1. Wskaźnik dynamiki wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021

Rok	Wypadki drogowe na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce	
	n (liczba)	wskaźnik dynamiki
2012	37.046	100,0
2013	35.847	96,8
2014	34.970	94,4
2015	32.967	89,0
2016	33.664	90,9
2017	32.760	88,4
2018	31.674	85,5
2019	30.288	81,8
2020	23.540	63,5
2021	22.816	61,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Tabela 2. Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021 według poszczególnych województw

Województwa	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
dolnośląskie	3.211	2.586	2.466	2.280	2.324	2.183	2.148	1.929	1.578	1.730	22.435
kujawsko-pomorskie	1.319	1.182	1.044	1.008	1.018	949	970	940	827	797	10.054
lubelskie	1.623	1.497	1.408	1.252	1.262	1.242	1.216	1.139	931	892	12.462
lubuskie	803	747	717	639	684	682	663	660	607	540	6.742
łódzkie	3.903	3.830	3.986	3.991	4.222	3.787	3.759	3.351	2.436	2.306	35.571
małopolskie	3.902	3.764	3.936	3.839	3.939	3.612	3.404	3.136	2.265	2.239	34.036
mazowieckie (bez Komendy Stołecznej Policji – KSP)	2.454	2.473	2.354	2.211	2.396	2.271	2.271	2.268	1.774	1.836	22.308
opolskie	798	791	738	710	754	700	705	614	488	537	6.835
podkarpackie	1.801	1.807	1.751	1.703	1.682	1.710	1.481	1.481	1.167	1.222	15.805
podlaskie	767	738	692	690	686	693	672	585	430	433	6.386
pomorskie	2.763	2.641	2.724	2.675	2.725	2.608	2.504	2.297	1.848	1.776	24.561

śląskie	4.675	4.529	4.360	3.792	3.650	3.502	3.222	2.965	2.383	2.203	35.281
świętokrzyskie	1.393	1.399	1.308	1.353	1.365	1.235	1.201	1.056	831	780	11.921
warmińsko- mazurskie	1.607	1.621	1.645	1.535	1.627	1.455	1.281	1.218	1.040	920	13.949
wielkopolskie	2.565	2.633	2.392	2.196	2.316	3.122	3.232	3.894	2.822	2.409	27.581
zachodnio- pomorskie	1.407	1.503	1.418	1.298	1.332	1.232	1.182	1.221	927	946	12.466
Komenda Stołeczna Policji (KSP)	2.055	2.106	2.031	1.795	1.682	1.777	1.763	1.534	1.186	1.250	17.179
POLSKA	37.046	35.847	34.970	32.967	33.664	32.760	31.674	30.288	23.540	22.816	315.572

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

W okresie 2012–2021 najwięcej wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub w strefach ruchu miało miejsce w województwie łódzkim (35.571), śląskim (35.281) i małopolskim (34.036). W żadnym z pozostałych województw liczba ta nie przekroczyła 30.000. Co ciekawe, w województwie mazowieckim (bez Komendy Stołecznej Policji – KSP) wyniosła ona „tylko” 22.308 (zob. tabela 2). Najmniej takich wypadków zdarzyło się w województwie podlaskim (6.386), lubuskim (6.742) oraz opolskim (6.835). Porównując liczbę ww. zdarzeń w przedstawionym przedziale czasowym, można zauważyć, że w każdym województwie nastąpił znaczący ich spadek (wyjątek stanowi województwo wielkopolskie i rok 2021). Jeśli się przeanalizuje te dane w skali kraju, to widać wyraźne zmniejszenie się liczby wypadków drogowych w takich miejscach.

Tabela 3. Wskaźnik liczby wypadków na 100.000 mieszkańców w danym województwie w zależności od liczby mieszkańców w poszczególnych województwach w latach 2012–2021

Województwa	Rok										ŚREDNIO 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
dolnośląskie	110,1	88,7	84,8	78,4	80,0	75,2	74,0	66,5	54,4	60,0	77,2
kujawsko- pomorskie	62,9	56,4	49,9	48,2	48,8	45,6	46,6	45,3	40,0	38,8	48,3
lubelskie	74,7	69,1	65,4	58,3	59,1	58,3	57,3	53,9	44,3	42,8	58,3
lubuskie	78,5	73,0	70,2	62,6	67,2	67,1	65,3	65,2	60,1	53,8	66,3
łódzkie	154,0	151,7	158,9	159,4	169,7	152,7	152,1	136,2	99,5	95,0	142,9
małopolskie	116,6	112,2	117,0	114,0	116,7	106,7	100,2	92,1	66,3	65,7	100,8
mazowieckie (bez KSP)	103,0	104,0	99,4	93,4	101,6	96,5	89,7	96,9	76,0	79,3	94,0
opolskie	78,7	78,3	73,6	70,9	75,8	70,6	71,4	62,4	49,8	55,2	68,7
podkarpackie	84,6	84,8	82,3	80,0	79,1	80,4	69,6	69,6	54,9	57,8	74,3
podlaskie	63,9	61,6	58,0	57,9	57,8	58,5	56,8	49,6	36,5	37,0	53,8
pomorskie	121,0	115,3	118,5	116,2	117,9	112,4	107,6	98,3	78,7	75,7	106,2

śląskie	101,1	98,1	94,9	82,7	80,0	76,9	71,0	65,5	52,9	49,3	77,2
świętokrzyskie	109,0	109,8	103,4	107,1	108,8	98,8	96,5	85,3	67,6	64,0	95,0
warmińsko- -mazurskie	110,6	111,7	113,8	106,3	113,2	101,4	89,5	85,4	73,2	65,2	97,0
wielkopolskie	74,2	76,0	68,9	63,2	66,6	89,6	92,6	111,4	80,6	69,0	79,2
zachodnio- pomorskie	81,7	87,3	82,5	75,7	77,9	72,2	69,4	71,9	54,7	56,2	73,0
KSP	70,8	72,0	68,7	60,5	56,1	58,9	61,7	50,0	38,3	40,3	57,7
POLSKA	93,8	91,2	88,8	84,4	86,8	83,6	80,7	76,8	60,5	59,1	80,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

W latach 2012–2021 wskaźnik liczby wypadków na 100.000 mieszkańców był największy w województwie łódzkim (142,9), pomorskim (106,2) i małopolskim (100,8), a najmniejszy w kujawsko-pomorskim (48,3), podlaskim (53,8) oraz lubelskim (58,3). Na niskim poziomie była również KSP (57,7). Jedynie w województwie śląskim wskaźnik ten zmniejszał się z każdym rokiem (zob. tabela 3).

Tabela 4. Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021 z podziałem na miesiące

Miesiące	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
styczeń	2.562	2.195	2.215	2.332	2.032	1.801	2.099	1.932	2.005	1.252	20.425
luty	2.236	1.896	2.163	1.984	2.124	1.807	1.784	1.844	1.842	1.050	18.730
marzec	2.579	2.168	2.517	2.484	2.098	2.133	1.989	2.168	1.432	1.393	20.961
kwiecień	2.702	2.318	2.727	2.532	2.514	2.328	2.637	2.386	1.144	1.462	22.750
maj	3.341	3.108	3.023	2.669	3.128	2.845	3.060	2.508	1.686	2.001	27.369
czerwiec	3.264	3.375	3.305	2.924	3.241	3.258	2.979	3.000	2.278	2.610	30.234
lipiec	3.585	3.646	3.353	3.025	3.309	3.244	3.029	2.822	2.517	2.508	31.038
sierpień	3.497	3.645	3.250	3.261	3.368	3.226	2.951	2.846	2.595	2.248	30.887
wrzesień	3.635	3.590	3.344	2.956	3.151	2.995	3.005	2.876	2.557	2.261	30.370
październik	3.733	3.645	3.173	2.970	3.083	3.294	3.150	2.916	2.115	2.351	30.430
listopad	3.071	3.059	2.624	2.755	2.651	2.846	2.292	2.367	1.543	1.978	25.186
grudzień	2.841	3.202	3.276	3.075	2.965	2.983	2.699	2.623	1.826	1.702	27.192
OGÓLEM	37.046	35.847	34.970	32.967	33.664	32.760	31.674	30.288	23.540	22.816	315.572

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Dokonując analizy powyższych danych, należy stwierdzić, że w latach 2012–2021 najwięcej wypadków komunikacyjnych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce wydarzyło się w okresach „ciepłych”, tj. lipiec (31.038), sierpień (30.887), wrzesień (30.370). Również dużo tych zdarzeń miało miejsce w październiku (30.430) i maju (27.369), a także w grudniu (27.192). Najmniej tego typu wypadków było

zimą (z wyjątkiem grudnia) – w lutym (18.730), styczniu (20.425) oraz marcu (20.961) (zob. tabela 4).

Tabela 5. Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021 z podziałem na dzień tygodnia

Dni tygodnia	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
poniedziałek	5.562	5.255	5.231	4.957	4.894	4.872	4.794	4.584	3.490	3.455	47.094
wtorek	5.142	5.206	5.054	4.737	4.815	4.564	4.437	4.334	3.345	3.262	44.896
środa	5.238	5.060	5.054	4.465	4.831	4.744	4.676	4.305	3.411	3.266	45.050
czwartek	5.465	5.109	4.914	4.881	4.945	4.846	4.444	4.370	3.417	3.309	45.700
piątek	6.140	5.965	5.792	5.510	5.675	5.474	5.230	4.790	3.922	3.912	52.410
sobota	5.238	4.961	4.843	4.571	4.625	4.398	4.412	4.398	3.319	3.110	43.875
niedziela	4.261	4.291	4.082	3.846	3.879	3.862	3.681	3.507	2.636	2.502	36.547
OGÓŁEM	37.046	35.847	34.970	32.967	33.664	32.760	31.674	30.288	23.540	22.816	315.572

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

W latach 2012–2021 najwięcej wypadków komunikacyjnych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce nastąpiło w piątki (52.410) i poniedziałki (47.094), a najmniej w niedziele (36.547) (zob. tabela 5).

Największa liczba wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021 miała miejsce w godz. 16.00–16.59 (25.483), 17.00–17.59 (24.377), 15.00–15.59 (23.234) i 14.00–14.59 (22.448). Najmniej takich zdarzeń było w godzinach nocnych, tj. 3.00–3.59 (2.116), 2.00–2.59 (2.229), 4.00–4.59 (2.600) oraz 1.00–1.59 (2.588). Oznacza to, że największa liczba wypadków drogowych nastąpiła pomiędzy godz. 15.00–17.59, czyli w czasie największego natężenia ruchu, ale wyraźna tendencja wzrostowa zaczynała się już od godz. 14.00 (zob. tabela 6).

W latach 2012–2021 wskaźnik dynamiki wypadków drogowych popełnionych z winy kierowców miał wyraźną tendencję spadkową, z wyjątkiem roku 2016, w którym nastąpił wzrost względem dwóch poprzednich lat (zob. tabela 7). Od roku 2017 obniżał się nadal dość znacząco. Wskaźnik dynamiki wypadków komunikacyjnych popełnionych z winy pieszych prezentował się jeszcze lepiej, ponieważ w analizowanym okresie zmniejszył się o ponad połowę.

Zdecydowanie najwięcej wypadków drogowych w latach 2012–2021 wydarzyło się na jezdni (236.609), a z liczby zaistniałych tam zdarzeń wynika, że jest to miejsce wielokrotnie bardziej niebezpieczne niż inne (zob. tabela 8). Dopiero na kolejnym miejscu było przejście dla pieszych (36.642) i pobocze (10.688). Najmniej wypadków komunikacyjnych było na przeziękach na drogach dwujezdniowych (99), strzeżonym przejeździe kolejowym (183) oraz pasie dzielącym jezdnię (314).

Tabela 6. Liczba wypadków drogowych na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu w Polsce w latach 2012–2021 z podziałem na godziny

Godziny	Rok										RAZEM 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
0.00–0.59	416	384	367	348	300	324	302	323	247	221	3.232
1.00–1.59	349	318	317	252	265	266	244	225	173	179	2.588
2.00–2.59	303	269	255	234	221	198	205	201	176	167	2.229
3.00–3.59	299	277	245	209	242	194	180	191	147	132	2.116
4.00–4.59	303	299	307	272	279	264	253	260	169	194	2.600
5.00–5.59	686	698	690	684	702	768	660	648	589	522	6.647
6.00–6.59	1.322	1.308	1.234	1.206	1.332	1.254	1.111	1.118	963	930	11.778
7.00–7.59	1.734	1.694	1.654	1.642	1.569	1.672	1.512	1.571	1.030	1.137	15.215
8.00–8.59	1.725	1.616	1.649	1.505	1.552	1.437	1.495	1.394	968	1.040	14.381
9.00–9.59	1.723	1.696	1.583	1.540	1.505	1.487	1.457	1.389	1.048	1.071	14.499
10.00–10.59	1.888	1.843	1.730	1.747	1.716	1.719	1.667	1.586	1.124	1.270	16.290
11.00–11.59	1.977	1.944	1.828	1.762	1.884	1.814	1.790	1.740	1.353	1.302	17.394
12.00–12.59	2.137	2.005	2.058	1.842	1.910	1.896	1.855	1.770	1.379	1.343	18.195
13.00–13.59	2.260	2.167	2.209	2.019	2.094	2.110	2.005	1.938	1.505	1.502	19.809
14.00–14.59	2.522	2.572	2.577	2.360	2.413	2.320	2.233	2.187	1.658	1.606	22.448
15.00–15.59	2.706	2.641	2.527	2.316	2.460	2.398	2.428	2.304	1.750	1.704	23.234
16.00–16.59	2.893	2.896	2.963	2.655	2.606	2.758	2.550	2.388	1.919	1.855	25.483
17.00–17.59	2.761	2.707	2.719	2.702	2.738	2.471	2.546	2.234	1.856	1.643	24.377
18.00–18.59	2.477	2.477	2.461	2.220	2.348	2.128	2.173	2.053	1.676	1.495	21.508
19.00–19.59	2.106	1.902	1.936	1.778	1.854	1.771	1.752	1.577	1.308	1.158	17.142
20.00–20.59	1.620	1.464	1.314	1.309	1.319	1.288	1.196	1.201	935	895	12.541
21.00–21.59	1.225	1.166	975	1.031	1.017	987	912	899	672	659	9.543
22.00–22.59	956	889	830	772	821	769	717	678	540	474	7.446
23.00–23.59	658	615	542	562	517	467	431	413	355	317	4.877
OGÓŁEM	37.046	35.847	34.970	32.967	33.664	32.760	31.674	30.288	23.540	22.816	315.572

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Tabela 7. Wskaźnik dynamiki wypadków drogowych popełnionych z winy kierowców i pieszych w Polsce w latach 2012–2021

Rok	Wypadki drogowe popełnione z winy kierowców		Wypadki drogowe popełnione z winy pieszych	
	n (liczba)	wskaźnik dynamiki	n (liczba)	wskaźnik dynamiki
2012	30.186	100,0	3.735	100,0
2013	29.354	97,2	3.182	85,2
2014	28.716	95,1	3.050	81,7
2015	27.307	90,5	2.619	70,1
2016	29.081	96,3	2.449	65,6
2017	28.359	93,9	2.378	63,7
2018	27.556	91,3	2.119	56,7

2019	26.534	87,9	1.879	50,3
2020	20.999	69,6	1.385	37,1
2021	20.623	68,3	1.218	32,6
OGÓŁEM	268.715	–	24.014	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Tabela 8. Liczba wypadków drogowych według miejsca ich powstania w Polsce w latach 2012–2021

Miejsce wypadku	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
jezdnia	29.119	27.812	26.944	24.743	24.774	24.198	23.218	22.343	16.904	16.554	236.609
przejście dla pieszych*	3.581	3.647	3.855	3.787	4.319	4.322	3.978	3.696	2.871	2.586	36.642
pobocze	1.245	1.185	1.057	1.209	1.111	967	1.044	1.026	982	862	10.688
droga dla rowerów (przejazd, śluza)	417	418	486	555	863	803	994	983	924	458	6.901
chodnik, droga dla pieszych	583	643	630	681	650	589	653	619	505	560	6.113
skarpa, rów	867	834	804	779	772	695	635	583	491	363	6.823
wyjazd z posesji, pola	303	331	325	289	306	283	266	245	212	129	2.689
parking, plac (MOP)	259	278	232	212	207	257	208	201	161	158	2.173
przejazd tramwajowy, torowisko	161	182	149	185	189	170	193	175	119	118	1.641
Przystanek komunikacji publicznej	179	164	176	165	170	170	176	135	89	93	1.517
mość, wiadukt, estakada, tunel	107	131	127	118	120	100	116	99	112	103	1.133
roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	99	76	74	54	64	95	86	87	84	60	779
przejazd kolejowy – niestrzeżony	57	71	49	53	55	43	53	49	41	45	516
pas dzielący jezdnię	38	43	31	32	35	34	30	26	23	22	314
przejazd kolejowy – strzeżony	21	18	25	29	18	14	14	13	17	14	183
przewiązka na drogach dwujezdniowych	10	14	6	11	11	20	10	8	5	4	99

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

\* Dotyczy wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych.

Tabela 9. Wskaźnik dynamiki wypadków drogowych i zabitych w wypadkach komunikacyjnych z udziałem uczestników ruchu (kierujący, piesi, pasażerowie) będących pod działaniem alkoholu w latach 2012–2021

Rok	Wypadki drogowe		Zabici w wypadkach komunikacyjnych	
	n (liczba)	wskaźnik dynamiki	n (liczba)	wskaźnik dynamiki
2012	4.467	100,0	584	100,0
2013	4.028	90,2	523	89,6
2014	3.522	78,8	470	80,5
2015	3.128	70,0	407	69,7
2016	2.967	66,4	383	65,6
2017	2.788	62,4	341	58,4
2018	2.779	62,2	370	63,4
2019	2.717	60,8	326	55,8
2020	2.540	56,9	327	56,0
2021	2.488	55,7	331	56,7
OGÓŁEM	31.424	–	4.062	–

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Tabela 10. Liczba wypadków drogowych z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu w latach 2012–2021 według poszczególnych województw

Województwa	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
dolnośląskie	312	227	225	209	178	197	181	175	148	169	2.021
kujawsko-pomorskie	144	121	98	95	92	83	84	83	80	96	976
lubelskie	306	248	210	173	132	149	172	155	167	145	1.857
lubuskie	88	72	56	50	68	55	55	73	66	65	648
łódzkie	446	448	360	369	382	310	318	310	229	243	3.415
małopolskie	443	409	405	332	307	294	304	271	247	254	3.266
mazowieckie (bez KSP)	359	362	311	270	238	234	227	275	281	272	2.829
opolskie	101	72	67	61	55	67	77	64	57	61	682
podkarpackie	230	222	168	165	138	138	112	107	115	116	1.511
podlaskie	126	136	105	93	75	89	89	70	53	56	892
pomorskie	271	264	226	235	245	226	176	166	184	168	2.161
śląskie	604	553	452	365	330	296	318	286	281	219	3.704
świętokrzyskie	218	184	187	168	162	167	159	131	107	100	1.583
warmińsko-mazurskie	245	227	215	178	215	166	178	134	135	138	1.831
wielkopolskie	261	195	173	155	148	126	155	219	217	202	1.851
zachodnio-pomorskie	189	168	140	117	116	121	95	134	95	102	1.277
KSP	124	120	124	93	86	70	79	64	78	82	920
POLSKA	4.467	4.028	3.522	3.128	2.967	2.788	2.779	2.717	2.540	2488	31.424

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.



Wskaźnik dynamiki wypadków drogowych z udziałem wszystkich uczestników ruchu (tj. kierujący, piesi, pasażerowie), będących pod działaniem alkoholu, w okresie 2012–2021 miał zdecydowaną tendencję spadkową (w analizowanym okresie blisko o połowę mniej tego typu zdarzeń) (zob. tabela 9). W ten sam sposób należy ocenić wskaźnik dynamiki zabitych w wypadkach komunikacyjnych, z wyjątkiem lat 2018 i 2020–2021, w których nastąpił niewielki wzrost.

Najwięcej wypadków komunikacyjnych, w których uczestnicy ruchu byli pod działaniem alkoholu, w latach 2012–2021 zostało spowodowanych w województwie śląskim (3.704), łódzkim (3.415) i małopolskim (3.266). Najmniej miało miejsce w województwie lubuskim (648), opolskim (682), podlaskim (892) oraz w KSP (920). Warto zwrócić uwagę na fakt, że w skali całego kraju liczba ta malała z każdym rokiem (zob. tabela 10).

W okresie 2012–2021 najwięcej wypadków komunikacyjnych z udziałem kierujących, którzy byli pod działaniem alkoholu (sprawców wypadków), miało miejsce w miesiącach letnich – sierpniu (1.966), lipcu (1.959) i czerwcu (1.835). Z kolei najmniej takich zdarzeń odnotowano w miesiącach zimowych – lutym (963) oraz styczniu (972). Porównując dane zamieszczone w tabeli w pozycji „ogółem”, można zauważyć, że liczba tego rodzaju wypadków od 2015 roku była na porównywalnym poziomie, z niewielkimi wahaniami w górę lub w dół (zob. tabela 11).

Tabela 11. Liczba wypadków drogowych z udziałem kierujących będących pod działaniem alkoholu (sprawców wypadków) w latach 2012–2021 z podziałem na miesiące

Miesiące	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
styczeń	121	128	108	101	64	84	80	90	107	89	972
luty	122	99	99	103	94	91	81	106	96	72	963
marzec	200	121	141	122	106	98	100	130	122	101	1.241
kwiecień	178	156	144	126	137	137	180	127	128	133	1.446
maj	215	218	148	145	165	136	174	115	137	127	1.580
czerwiec	221	204	189	147	175	175	144	188	180	212	1.835
lipiec	284	235	209	166	184	154	164	188	169	206	1.959
sierpień	240	239	201	165	208	197	180	190	195	151	1.966
wrzesień	250	225	180	144	170	139	162	156	149	139	1.714
październik	175	200	142	135	138	152	132	136	137	169	1.516
listopad	185	180	137	108	131	122	122	102	112	102	1.301
grudzień	145	160	140	113	114	118	95	127	124	101	1.237
OGÓŁEM	2.336	2.165	1.838	1.575	1.686	1.603	1.614	1.655	1.656	1.602	17.730

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Najwięcej wypadków drogowych z udziałem uczestników ruchu, którzy byli pod działaniem alkoholu, w latach 2012–2021 wydarzyło się w soboty (6.312), niedziele (6.173) i piątki (4.621), a najmniej we wtorki (3.354) i środy (3.420). Z po-

wyższych danych wynika, że najbardziej niebezpieczne na polskich drogach były weekendy i piątki, jako dzień je poprzedzający (zob. tabela 12).

Tabela 12. Liczba wypadków drogowych z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu w latach 2012–2021 z podziałem na dzień tygodnia

Dni tygodnia	Rok										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	RAZEM 2012–2021
poniedziałek	554	491	411	397	373	353	367	327	303	296	3.872
wtorek	451	429	427	347	314	287	312	292	246	249	3.354
środa	477	423	404	322	313	296	297	291	315	282	3.420
czwartek	557	506	329	363	343	314	316	312	288	344	3.672
piątek	681	605	529	450	478	394	384	366	377	357	4.621
sobota	869	762	717	649	615	551	545	582	516	506	6.312
niedziela	878	812	705	600	531	593	558	547	495	454	6.173
OGÓŁEM	4.467	4.028	3.522	3.128	2.967	2.788	2.779	2.717	2.540	2.488	31.424

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Największa liczba wypadków drogowych z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu w latach 2012–2021 miała miejsce w godzinach 18.00–18.59 (2.796), 19.00–19.59 (2.658), 17.00–17.59 (2.566), 20.00–20.59 (2.487), 16.00–16.59 (2.235) i 21.00–21.59 (2.181). Najmniej takich zdarzeń odnotowano w godz. 8.00–8.59 (482), 9.00–9.59 (544) 7.00–7.59 (556), oraz 4.00–4.59 (567). Oznacza to, że najniebezpieczniej było w godzinach popołudniowych i wieczornych, natomiast w godzinach porannych powyższych wypadków było o wiele mniej. Ogółem z każdym rokiem liczba takich wypadków drogowych zmniejsza się i choć spadek ten w analizowanym okresie był znaczny, to od 2016 roku następował zbyt powoli (zob. tabela 13).

W okresie 2012–2021 ujawniono łącznie kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości z art. 178a § 1 k.k. w liczbie 633.459, z kolei w stanie po użyciu alkoholu najczęściej z art. 87 § 1a k.w. (lub art. 178a § 2 k.k.<sup>3</sup>) – 349.314, następnie z art. 87 § 1 k.w. – 190.262 i art. 87 § 2 k.w. – 72.806. W analizowanym okresie łączna liczba kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (wykrytych przypadków) znacznie spadła, jednak wyjątkiem był rok 2019, w którym odnotowano niewielki wzrost względem dwóch poprzednich lat. Rok 2021 również przyniósł wzrost względem roku poprzedniego (zob. tabela 14).

<sup>3</sup> Zmiana w tej kwestii nastąpiła w dniu 9.11.2013 r., tj. w wyniku uchylecia § 2 dokonanej ustawą z 27.09.2013 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2013 r. poz. 1247). Odnośnie do liczby osób, które tylko w okresie ostatnich pięciu lat obowiązywania przepisu art. 178a § 2 k.k. odbywały karę pozbawienia wolności lub zastępczą karę pozbawienia wolności – zob. M. Oleżałek, „Kolarze w więzieniu” – zasadność wykonywania kary pozbawienia wolności wobec pijanych rowerzystów (w:) *Między stabilnością a zmiennością prawa karnego. Dylematy ustawodawcy*, red. W. Cieślak, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2017, s. 432.

Tabela 13. Liczba wypadków drogowych z udziałem uczestników ruchu będących pod działaniem alkoholu w latach 2012–2021 z podziałem na godziny

Godziny	Rok										RAZEM 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
0.00–0.59	142	134	108	105	84	89	93	94	77	92	1.018
1.00–1.59	135	142	107	94	74	79	78	68	77	69	923
2.00–2.59	124	91	87	67	50	57	60	50	58	60	704
3.00–3.59	103	98	75	55	55	49	41	54	52	42	624
4.00–4.59	88	71	73	51	62	49	43	44	34	52	567
5.00–5.59	87	91	64	64	71	55	61	67	61	65	686
6.00–6.59	82	86	68	62	68	75	60	64	64	63	692
7.00–7.59	81	71	57	59	48	52	49	47	41	51	556
8.00–8.59	53	58	46	39	54	43	37	57	44	51	482
9.00–9.59	71	64	64	49	47	51	41	55	45	57	544
10.00–10.59	90	90	72	75	66	52	53	75	77	63	713
11.00–11.59	114	91	97	81	91	52	63	69	69	71	798
12.00–12.59	112	117	114	95	97	78	91	83	91	92	970
13.00–13.59	151	131	114	120	121	106	104	115	97	104	1.163
14.00–14.59	168	177	175	133	128	140	133	116	90	100	1.360
15.00–15.59	225	201	151	148	140	141	151	134	136	142	1.569
16.00–16.59	303	273	268	206	197	211	186	216	188	187	2.235
17.00–17.59	316	311	289	262	233	251	258	200	238	208	2.566
18.00–18.59	394	351	305	276	292	250	243	249	235	201	2.796
19.00–19.59	419	309	300	280	253	235	274	212	195	181	2.658
20.00–20.59	382	311	271	259	235	230	210	224	186	179	2.487
21.00–21.59	327	307	240	213	220	190	180	183	163	158	2.181
22.00–22.59	290	253	225	191	164	145	174	139	132	118	1.831
23.00–23.59	210	200	152	144	117	108	96	102	90	82	1.301
OGÓŁEM	4.467	4.028	3.522	3.128	2.967	2.788	2.779	2.717	2.540	2.488	31.424

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Tabela 14. Liczba ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu) w okresie 2012–2021

Naruszony przepis	Rok										RAZEM 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
art. 178a § 1 k.k.	78.005	75.363	75.598	67.946	59.861	55.161	52.281	58.077	52.988	58.179	633.459
art. 87 § 1 k.w.	25.546	24.188	27.648	23.297	18.419	15.074	16.857	16.243	11.561	11.429	190.262
art. 87 § 2 k.w.	9.680	9.681	6.982	6.780	6.816	7.194	7.483	6.815	5.859	5.516	72.806
art. 87 § 1a k.w. / art. 178a § 2 k.k.	57.789	53.945	30.975	30.973	30.539	31.976	27.980	29.836	28.533	26.768	349.314
OGÓŁEM	171.020	163.177	141.203	128.996	115.635	109.405	104.601	110.971	98.941	101.892	1.245.841

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Najwięcej kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości w Polsce w latach 2012–2021 ujawniono w województwie śląskim (99.217), wielkopolskim (95.726) i dolnośląskim (77.010), najmniej podlaskim (30.180), lubuskim (33.001) opolskim (33.961), świętokrzyskim (36.135) oraz warmińsko-mazurskim (36.315). Łącznie takich kierowców ujawniono w tym okresie prawie milion (982.773), jednak ich liczba zmniejszyła się znacznie w porównaniu z 2012 rokiem, mimo utrzymywania się w miarę stałego poziomu w ostatnich czterech latach (wyjątkowo wzrost w 2019 i 2021 roku) (zob. tabela 15).

Tabela 15. Liczba ujawnionych kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości w Polsce w latach 2012–2021 z podziałem na województwa

Województwa	Rok										RAZEM 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
dolnośląskie	10.545	8.898	7.009	6.791	6.323	7.306	6.901	7.389	7.579	8.269	77.010
kujawsko-pomorskie	7.998	7.236	5.883	5.196	4.843	4.436	3.906	4.749	4.302	5.145	53.694
lubelskie	9.271	8.488	7.009	6.611	5.806	5.568	5.212	5.667	6.224	6.532	66.388
lubuskie	5.487	5.447	4.068	3.258	2.894	2.385	2.126	2.415	2.492	2.429	33.001
łódzkie	8.965	9.182	7.261	7.046	6.801	6.723	5.982	6.889	6.409	5.837	71.095
małopolskie	8.797	8.476	8.496	8.196	7.221	7.309	6.350	6.639	4.713	4.709	70.906
mazowieckie (bez KSP)	10.871	11.115	7.897	6.879	6.397	5.775	5.701	5.935	5.653	5.655	71.878
opolskie	4.702	4.644	3.834	3.376	3.125	3.043	2.638	2.743	2.796	3.060	33.961
podkarpackie	7.471	6.899	5.557	5.319	4.209	3.883	3.397	4.062	3.918	3.808	48.523
podlaskie	4.906	4.122	3.279	2.652	2.402	2.368	2.319	2.559	2.817	2.756	30.180
pomorskie	6.569	5.498	4.714	5.007	4.981	4.283	3.829	4.385	3.928	4.077	47.271
śląskie	11.231	11.318	11.072	10.152	9.712	9.662	9.279	10.211	7.692	8.888	99.217
świętokrzyskie	5.545	4.367	3.318	3.035	2.917	3.424	3.194	3.420	3.424	3.491	36.135
warmińsko-mazurskie	4.789	4.350	4.293	3.355	3.153	3.257	3.244	3.151	3.338	3.385	36.315
wielkopolskie	16.623	15.733	11.521	9.782	9.083	7.375	6.665	6.759	6.007	6.178	95.726
zachodnio-pomorskie	7.863	6.994	5.426	5.144	4.579	5.158	4.554	5.104	4.388	4.786	53.996
KSP	4.161	6.541	5.936	7.120	5.954	5.182	4.964	5.836	5.841	5.942	57.477
POLSKA	135.794	129.308	106.573	98.919	90.400	87.137	80.261	87.913	81.521	84.947	982.773

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Zdecydowanie najwięcej ujawnionych kierujących w stanie po użyciu alkoholu w latach 2012–2021 było w województwie śląskim (36.141). Na kolejnych miejscach znalazło się odpowiednio województwo małopolskie (25.877), wielkopolskie (23.863) i dolnośląskie (19.603). Najmniej było w województwie opolskim (8.057), podlaskim (8.126) oraz lubuskim (8.644). W okresie tym liczba ujawnionych kierujących w stanie po użyciu alkoholu zmniejszyła się o połowę (zob. tabela 16).

Tabela 16. Liczba ujawnionych kierujących pojazdami w stanie po użyciu alkoholu w Polsce w latach 2012–2021 z podziałem na województwa

Województwa	Rok										RAZEM 2012–2021
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
dolnośląskie	2.783	2.386	2.227	2.066	1.543	1.792	1.943	1.710	1.570	1.583	19.603
kujawsko- pomorskie	1.719	1.528	1.865	1.617	1.199	981	1.184	1.244	958	1.276	13.571
lubelskie	1.890	1.896	1.833	1.595	1.254	1.034	1.233	955	1.047	1.115	13.852
lubuskie	1.577	1.372	1.519	991	706	586	595	494	515	289	8.644
łódzkie	2.089	1.559	1.657	1.555	1.417	1.187	1.687	1.394	1.088	873	14.506
małopolskie	3.113	3.185	3.630	3.423	2.662	2.593	2.669	2.516	1.098	988	25.877
mazowieckie (bez KSP)	2.014	2.334	1.858	1.430	1.179	1.010	1.357	1.138	889	829	14.038
opolskie	948	943	1.241	950	768	607	683	625	607	685	8.057
podkarpackie	1.578	1.608	1.711	1.567	1.200	1.022	1.151	976	796	809	12.418
podlaskie	1.390	1.414	923	704	572	442	678	726	668	609	8.126
pomorskie	2.085	1.600	1.596	1.741	1.704	1.465	1.550	1.470	1.009	783	15.003
śląskie	3.964	4.466	5.173	4.516	4.049	3.286	3.269	3.250	1.978	2.190	36.141
świętokrzyskie	1.588	1.324	999	835	688	725	877	702	651	700	9.089
warmińsko- mazurskie	1.362	1.295	1.209	891	711	831	855	756	698	702	9.310
wielkopolskie	3.687	3.707	3.455	2.835	2.350	1.837	1.947	1.717	1.172	1.156	23.863
zachodnio- pomorskie	2.095	1.953	1.716	1.488	1.382	1.498	1.337	1.426	1.294	920	15.109
KSP	1.344	1.299	2.018	1.873	1.851	1.372	1.325	1.959	1.382	1.438	15.861
POLSKA	35.226	33.869	34.630	30.077	25.235	22.268	24.340	23.058	17.420	16.945	263.068

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

Dokonując analizy powyższych danych, należy stwierdzić, że w latach 2012–2021 wskaźnik dynamiki wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących nieprawidłowym zachowaniem wobec pieszego miał niewielką tendencję spadkową. Z kolei dotyczący nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych w porównaniu do 2014 r. (wcześniej b.d.) wzrósł zdecydowanie w 2016 oraz 2017 roku, a od tego czasu miał nieznaczną tendencję spadkową. Jednakże był on nadal zdecydowanie wyższy odnośnie do 2014 r. Co istotne, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego mieściło się w przedziale 12,9–15,2% ogółu wszystkich wypadków komunikacyjnych, a nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych – tylko 7,8–12,0%. Te niskie dane procentowe wskazują, że powyższe sytuacje nie były główną przyczyną dużej liczby wypadków drogowych w naszym kraju (zob. tabela 17).

Tabela 17. Wskaźnik dynamiki wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących nieprawidłowym zachowaniem wobec pieszego (w tym nieustąpieniem pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych) w Polsce w latach 2012–2021

Rok	Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego*				Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych			
	n (liczba)	wskaźnik dynamiki	% ogółu wypadków drogowych	wskaźnik dynamiki	n (liczba)	wskaźnik dynamiki	% ogółu wypadków drogowych	wskaźnik dynamiki
2012	4.380	100,0	14,5	100,0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2013	4.049	92,4	13,8	95,2	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2014	4.164	95,1	14,5	100,0	2 228	100,0	7,8	100,0
2015	4.146	94,7	15,2	104,8	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
2016	4.413	100,8	15,1	104,1	3 487	156,5	12,0	153,8
2017	4.172	95,3	14,6	100,7	3 408	153,0	12,0	153,8
2018	3.831	87,5	13,8	95,2	3 072	137,9	11,1	142,3
2019	3.592	82,0	13,5	93,1	2 924	131,2	11,0	141,0
2020	2.822	64,4	13,4	92,4	2 318	104,0	11,0	141,0
2021	2.648	60,5	12,9	89,0	2 099	94,2	10,2	130,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021*.

\* Obejmuje swoim zakresem: nieustąpienie pierwszeństwa pieszem na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszem przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszem w innych okolicznościach, omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych oraz wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych.

## PODSUMOWANIE

Mając powyższe na uwadze, należy stwierdzić, że cyklicznie od 2012 r. (z wyjątkiem 2016 r.) następuje zmniejszenie liczby wypadków drogowych. Najwięcej ich odnotowano w województwie śląskim, łódzkim i małopolskim. W tych dwóch ostatnich województwach dominował także wysoki wskaźnik liczby wypadków na 100.000 mieszkańców, a dodać należy tutaj również województwo pomorskie. Najliczniej zdarzały się one od maja do października oraz w grudniu, a także w piątki i poniedziałki (a najmniej w soboty oraz niedziele), a ponadto w czasie największego natężenia ruchu, tj. w godz. 14.00–18.59. Zachodzi więc konieczność wprowadzenia bardziej wzmożonych kontroli w okresie wakacji (oraz miesiąc przed i po), ponieważ w tym okresie kierowcy powodowali najwięcej zdarzeń drogowych.

Funkcjonariusze Policji powinni być bardziej widoczni nie tylko w radiowozach, lecz także przy nich (szczególnie na obszarach zabudowanych), ponieważ już sama ich obecność wpływa dyscyplinująco nie tylko na kierujących pojazdami, ale na wszystkich uczestników ruchu. Poprawa bezpieczeństwa na drogach to nie tylko nakładanie mandatów karnych (w przypadku rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego są one konieczne), ale przede wszystkim pouczenia, edukacja i szereg innych działań, jak np. wzmożenie kontroli. Pomimo że nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych czy nieustąpienie

pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych stanowiły w analizowanym okresie niewielki procent ogółu wypadków drogowych, to także te statystyki warto byłoby poprawić i podjęte działania ustawodawcy w tej kwestii należy ocenić pozytywnie.

Również zdecydowaną tendencję spadkową (niemal dwukrotnie od 2012 r.) wykazują statystyki wypadków komunikacyjnych z udziałem wszystkich uczestników ruchu (tj. kierujący, piesi, pasażerowie), którzy byli pod działaniem alkoholu. Tutaj – identycznie jak w przypadku wypadków drogowych – najczęściej takich sytuacji ujawniono w województwie śląskim, łódzkim i małopolskim oraz w okresie od czerwca do września (już bez grudnia), natomiast zdarzały się one najliczniej od piątku do niedzieli, a ponadto w godz. 16.00–21.59.

Z kolei najczęściej osób kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwości od 2012 r. ujawniono w województwie śląskim, wielkopolskim i dolnośląskim. Te same województwa dominowały odnośnie do stanu po użyciu alkoholu. Oznacza to, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa na drogach istnieje potrzeba nasilenia kontroli dotyczących zawartości alkoholu w organizmie prowadzących pojazdy przede wszystkim w tych województwach, ale nie można zapominać, iż działania te powinny być systematyczne i dotyczyć całego kraju.

Świadczy to o tym, że dotychczasowe działania prowadzone pod kątem zwiększenia świadomości kierowców odnośnie do bezpieczeństwa w ruchu drogowym odnoszą ograniczony skutek. Konieczne są dalsze kampanie informacyjne prowadzone nie tylko przez Policję, ale także inne instytucje oraz organizacje społeczne, ponieważ tylko ciągłe, zmasowane i konsekwentne działania mogą przyczynić się do poprawy tej sytuacji. Mimo że pod tym względem nastąpiła od 2012 roku znacząca poprawa, to liczba prowadzących pojazdy po spożyciu alkoholu jest w dalszym ciągu bardzo wysoka i nie do zaakceptowania. Wypadki drogowe powodowane przez takie osoby zagrażają bezpieczeństwu dla zdrowia oraz życia nas wszystkich.

Na podstawie przedstawionych i omówionych szczegółowo powyżej danych dotyczących nietrzeźwych uczestników dróg należy stwierdzić, że w celu ograniczenia zdarzeń drogowych z ich udziałem trzeba w dalszym ciągu utrzymywać wysoką liczbę przeprowadzanych wśród prowadzących pojazdy badań na zawartość alkoholu we krwi. Powinno się coraz częściej przeprowadzać działania typu „Trzeźwość” czy „Alkohol i narkotyki”. Potrzeba częstszych patroli oraz kontroli stanu trzeźwości odnośnie do pijanych kierowców powinna następować w piątki, soboty i niedziele, a także każdego dnia w godzinach 16.00–21.59, ponieważ w tych godzinach powodują oni najczęściej wypadków komunikacyjnych. Oznacza to przede wszystkim, że nie są wystarczające działania Policji w ramach akcji tzw. trzeźwy poranek, ponieważ o wiele więcej tego typu zdarzeń następuje w godzinach popołudniowych i wieczornych. Oczywiście należy tutaj także uwzględnić poziom oraz natężenie ruchu, ale rano jest ono również niemałe i następuje zdecydowanie mniej tego typu zdarzeń.

Takie działania powinny zostać rozszerzone także na inne miesiące (nie

tylko od czerwca do września, w których najczęściej dochodzi do różnych zdarzeń z udziałem nietrzeźwych kierowców), gdyż powszechnie wiadomo, że liczba nietrzeźwych kierujących poruszających się po naszych drogach jest znacznie większa, niż ujawniają to statystyki. Ogólna skłonność podnoszenia znaczenia prewencyjności kary jest widoczna przede wszystkim w praktyce karnoprawnej w zakresie prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości oraz spowodowania przez kierujących wypadków drogowych. Widocznym przejawem tej tendencji jest dążenie do gruntownego zaostrzenia kar wobec osób popełniających te przestępstwa. Na szczególną uwagę zasługują tutaj *per exemplum* wytyczne Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego z 20.06.2006 r.<sup>4</sup>, nakazujące prokuratorom wprowadzenie jednolitych metod postępowania w sprawach przestępstw związanych z przestępstwami w komunikacji, dokonywanych przez nietrzeźwych sprawców. Powodem wydania tego dokumentu była stwierdzona nagminność popełniania tego rodzaju czynów, połączona z negatywną oceną wydawanych w tych sprawach orzeczeń. Duża liczba nietrzeźwych sprawców przestępstw komunikacyjnych wskazywała, że dotychczasowe wyroki działań ogólnoprewencyjnych nie przyniosły oczekiwanych rezultatów<sup>5</sup>.

Ustawodawca nie może zapominać, że zaostrzenie odpowiedzialności karnej za przestępstwa drogowe nie powinno ograniczać zakresu swobody sędziowskiej w kształtowaniu środków reakcji karnej poprzez podwyższanie dolnych granic ustawowego zagrożenia czy też obligatoryjność orzekania danego rodzaju sankcji<sup>6</sup>. Także doświadczenia innych krajów wskazują na pewne rozwiązania, które mogłyby pomóc Policji w eliminowaniu z ruchu „piratów drogowych”, zwłaszcza prowadzących pojazd w stanie nietrzeźwości. Polegają one przede wszystkim na organizowaniu programów edukacyjnych, mających na celu szkolenie kierowców w dziedzinie bezpiecznych zachowań na drodze. Oczywiście surowe karanie osób prowadzących pojazd po spożyciu alkoholu ma na celu zmianę ich zachowania oraz przekazanie informacji innym uczestnikom ruchu drogowego, że takie postępowanie nie jest i nie będzie tolerowane. Chodzi więc o prewencję indywidualną oraz generalną w stosunku do takich sprawców przestępstw<sup>7</sup>. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że równie istotna jest sama nieuchronność kary, jak i szybkość jej wprowadzenia do wykonania. Co z tego, że na sprawcy będzie ciążył kilka wyroków do wykonania, jeżeli żadnego z nich nie odczuł jeszcze na sobie (dokładnie celów, które mają wywołać

<sup>4</sup> Zob. wytyczne Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego z 20.06.2006 r., [http://www.zielona-gora.po.gov.pl/pdf/wytyczne\\_ministra\\_sprawiedliwosci.pdf](http://www.zielona-gora.po.gov.pl/pdf/wytyczne_ministra_sprawiedliwosci.pdf) (dostęp: 15.05.2022 r.).

<sup>5</sup> M. Trafny, *Przestępstwa drogowe nietrzeźwych sprawców przykładem tendencji do zaostrzenia wymiaru kary, zdeterminowanej względami ogólnej prewencji i nagminnością*, „Paragraf na Drodze” 2007/1, s. 19–20.

<sup>6</sup> Szerzej na temat – zob. M. Olęząłek, *Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych*, Warszawa 2020, s. 39–40.

<sup>7</sup> Por. A. Dragan, D.M. Korzeniowska, A. Krasnowolski, R. Stawicki, *Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach. Opracowanie tematyczne OT-628. Biuro analiz i dokumentacji, Kancelaria Senatu*, Warszawa 2004, s. 29.



u sprawy). Podobnie w sytuacji, gdy postępowanie – zanim zostanie osądzony – trwa kilka miesięcy lub niestety często nawet kilka lat.

Warto także wskazać, że w wielu przypadkach samo zatrzymanie prawa jazdy jest mało skuteczne. Konieczne są więc także działania o charakterze psychoedukacyjnym, a niekiedy i terapeutycznym. Potwierdzają to wieloletnie doświadczenia krajów Unii Europejskiej, z których jednoznacznie wynika, że najskuteczniejszym sposobem oddziaływania na kierowców prowadzących pojazd po spożyciu alkoholu – jeszcze nieuzależnionych – są działania psychoedukacyjne. Pomimo że programy takie Polska już dawno przygotowała, nie ma nadal podstaw prawnych do stosowania tej specyficznej, zróżnicowanej diagnozy dla celów szeroko rozumianej profilaktyki oraz kierowania na takie terapie<sup>8</sup>.

Nowelizacja Prawa o ruchu drogowym z 2.12.2021 r. m.in. drastycznie podniosła wysokość mandatów karnych za niektóre wykroczenia drogowe. Co prawda nie były one w większości podnoszone przez 20 lat i co do zasady należy zgodzić się ze stwierdzeniem, że w celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach należało to uczynić, jak np. za wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych czy omijanie opuszczonych zapór na przejazdach kolejowych (jak również podjąć inne działania, które wskazano powyżej). Zaskakująca jest jednak ich wysokość, ponieważ nowy taryfikator powinien uwzględniać realne dochody naszego społeczeństwa, a niestety tak nie uczyniono. Wskazać bowiem przykładowo warto, że w Niemczech od 28.04.2021 r. obowiązuje także nowe prawo o ruchu drogowym. Jednakże przy zdecydowanie większych zarobkach za naszą zachodnią granicą, przy przekroczeniu prędkości o ponad 30 km/h w terenie zabudowanym mandat wynosi 160 euro i 2 punkty karne, a w terenie niezabudowanym o połowę mniejszy mandat<sup>9</sup>. W Polsce od 1.01.2022 r. mandat za przekroczenie prędkości pomiędzy 30–40 km/h wynosi 800 zł, 41–50 km/h 1.000 zł, 51–60 km/h 1.500 zł, 61–70 km/h 2.000 zł i powyżej 71 km/h 2.500 zł (niezależnie od terenu zabudowanego czy niezabudowanego)<sup>10</sup>. Ustawodawca zapomniał jednak o tym – o czym była mowa powyżej także w innym kontekście – że równie ważna jak wysokość kary jest jej nieuchronność. Ściągalność mandatów, o czym wyraźnie podkreśla raport NIK<sup>11</sup>, nie jest najwyższa, a przy tak „drakońskich” podwyżkach może być z tym jeszcze większy problem. Te-

<sup>8</sup> Zob. E. Tokarczyk, *Psychologiczne i kryminologiczne aspekty kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości*, Warszawa 2011, s. 6–7.

<sup>9</sup> Więcej na temat i odnośnie do przedmiotowej nowelizacji – M. Olęzałek, *Poprawa bezpieczeństwa czy mydlenie oczu?*, „Dziennik Gazeta Prawna” (dodatek „Przedsiębiorczy i prawniczy wtorek”) z 3.08.2021 r., nr 148 (5556), s. B8 oraz M. Olęzałek, *Wykroczenia przeciwko logice*, „Dziennik Gazeta Prawna” (dodatek „Prawnik”) z 7.09.2021 r., nr 173 (5581), s. D4.

<sup>10</sup> W przypadku recydywy przy prędkości od 31 km/h wzwyż trzeba pomnożyć te kwoty dwukrotnie.

<sup>11</sup> *Megainformacja NIK o bezpieczeństwie uczestników ruchu drogowego*, Raport Najwyższej Izby Kontroli, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/megainformacja-bezpieczenstwo-uczestnikow-ruchu-drogowego.html> (dostęp: 15.05.2022 r.).

raz każdy kierujący pojazdem musi liczyć się z tym, że popełniając – zupełnie nieświadomie – jakieś nawet drobne przewinienie (np. przekroczy dozwoloną prędkość o kilka czy kilkanaście km/h), zostanie ukarany surowym mandatem. To tylko częściowy krok w dobrym kierunku, powinna bowiem nastąpić weryfikacja oznakowania wszystkich dróg w Polsce, a następnie urealnienie przykładowo ograniczeń prędkości tam, gdzie rzeczywiście istnieje realne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a nie tylko łatwy sposób na zarobienie gotówki. Oprócz „nabicia” pieniędzy do Skarbu Państwa powinna także nastąpić edukacja społeczeństwa w tej kwestii – w szczególności już od najmłodszych lat.

## ABSTRACT

**dr Mariusz Oleżałek**

The author is the Dean of the Faculty of Law and Administration at the Academy of Humanities and Economics in Lodz, an advocate (District Bar Association in Lodz), Deputy Disciplinary Spokesman of the Bar Association in Lodz.

### **The need to improve road safety or unnecessary actions of the legislator? – practical comment on the amendment to the road traffic law of 2021 and 2022**

*On 1 January 2022, as a result of the entry into force of the Act of 2 December 2021 amending the Act – Road Traffic Law and certain other acts, significant changes were introduced regarding offenses in road traffic. Also the previous amendment, made by the Act of February 25, 2021, amending the Act – Road Traffic Law, made, inter alia, changes in the right of way of pedestrians at pedestrian crossings. The purpose of this article is not to discuss them in detail, but to present and discuss real data from the period 2012–2021 along with tips for improving road safety.*

**Keywords:** *safety, road traffic, road accidents, traffic violations, pedestrians, intoxicated, drunk, amendment 2021 and 2022*

**dr Mariusz Oleżałek**

ORCID: 0000-0003-2279-4502; e-mail: mariusz.olezalek@adwokatura.pl

Autor jest dziekanem Wydziału Prawa i Administracji na Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi, adwokatem (ORA w Łodzi) i zastępcą rzecznika dyscyplinarnego Izby Adwokackiej w Łodzi.

## BIBLIOGRAFIA ZAŁĄCZNIKOWA

**Dragan Artur, Korzeniowska Danuta M., Krasnowolski Andrzej, Stawicki Robert,** *Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach. Opracowanie tematyczne OT-628. Biuro analiz i dokumentacji, Kancelaria Senatu, Warszawa 2004*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2012, Warszawa 2013*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2013, Warszawa 2014*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2014, Warszawa 2015*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2015, Warszawa 2016*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2016, Warszawa 2017*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2017, Warszawa 2018*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2018, Warszawa 2019*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2019, Warszawa 2020*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2020, Warszawa 2021*

**Komenda Główna Policji. Biuro Ruchu Drogowego,** *Wypadki drogowe w Polsce w 2021, Warszawa 2022*

*Megainformacja NIK o bezpieczeństwie uczestników ruchu drogowego, Raport Najwyższej Izby Kontroli, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/megainformacja-bezpieczenstwo-uczestnikow-ruchu-drogowego.html> (dostęp: 15.05.2022 r.)*

**Olęzałek Mariusz,** *„Kolarze w więzieniu” – zasadność wykonywania kary pozbawienia wolności wobec pijanych rowerzystów (w:) Między stabilnością a zmiennością prawa karnego. Dylematy ustawodawcy, red. W. Cieślak, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2017*

**Olęzałek Mariusz,** *Metodyka pracy adwokata i radcy prawnego w sprawach przestępstw oraz wykroczeń drogowych, Warszawa 2020*

**Olęzałek Mariusz,** *Poprawa bezpieczeństwa czy mydlenie oczu?, „Dziennik Gazeta Prawna” (dodatek „Przedsiębiorczy i prawniczy wtorek”) z 3.08.2021 r., nr 148*

**Ołężalek Mariusz**, *Wykroczenia przeciwko logice*, „Dziennik Gazeta Prawna” (dodatek „Prawnik”) z 7.09.2021 r., nr 173

**Tokarczyk Ewa**, *Psychologiczne i kryminologiczne aspekty kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości*, Warszawa 2011

**Trafny Michał**, *Przestępstwa drogowe nietrzeźwych sprawców przykładem tendencji do zaostrzania wymiaru kary, zdeterminowanej względami ogólnej prewencji i nagminnością*, „Paragraf na Drodze” 2007/1

Wytyczne Ministra Sprawiedliwości – Prokuratora Generalnego z 20.06.2006 r., [http://www.zielona-gora.po.gov.pl/pdf/wytyczne\\_ministra\\_sprawiedliwosci.pdf](http://www.zielona-gora.po.gov.pl/pdf/wytyczne_ministra_sprawiedliwosci.pdf) (dostęp: 15.05.2022 r.)