



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.2.2026 r.
COM(2026) 77 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Sprawozdanie na temat wdrożenia unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu
drogowego w połowie okresu realizacji**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. WPROWADZENIE

Każdego roku na drogach UE ginie niemal 20 000 osób – to druzgocący bilans, który nie jest jedynie statystyką, lecz rzeczywistością niszczącą rodziny, pogrążającą społeczności w żałobie i bezpowrotnie marnującą niezmierny potencjał ludzki. A nawet pięć razy więcej ludzi – do 100 000 osób – odnosi na drogach obrażenia, które fundamentalnie zmieniają ich życie. Te zmieniające życie obrażenia często oznaczają trwałą niepełnosprawność, przewlekły ból oraz utratę źródeł utrzymania – ma to głęboki wpływ na jakość życia, który wykracza daleko poza same ofiary i dotyka także rodziny, opiekunów oraz szersze sieci społeczne.

Najbardziej widocznym i tragicznym wymiarem są koszty społeczne kolizji drogowych. Istnieje jednak również obciążenie ekonomiczne związane z wypadkami drogowymi – w ujęciu pieniężnym koszt wypadków drogowych w UE oszacowano na 2 % PKB rocznie¹. Zamiast tego zasoby te mogłyby zostać przeznaczone na innowacje, edukację, opiekę zdrowotną oraz inne kluczowe inwestycje publiczne. Bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być filarem konkurencyjności gospodarczej UE, ponieważ bezpośrednio wpływa na skuteczny przepływ towarów i pracy oraz koszty operacyjne przedsiębiorstw we wszystkich sektorach.

Przejsie na bezpieczniejszą i bardziej zrównoważoną mobilność ma również zasadnicze znaczenie dla utrzymania wiodącej pozycji UE w przemyśle i konkurencyjności na światowych rynkach². Europejscy producenci samochodów i ich sieci dostawców odgrywają wiodącą rolę w opracowywaniu zaawansowanych technologii bezpieczeństwa, od autonomicznych systemów awaryjnego hamowania po łączność pojazdów, co sprawia, że UE jest światowym liderem w zakresie innowacji w dziedzinie bezpieczeństwa motoryzacyjnego. Zobowiązania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nie tylko ratują życie, lecz również napędzają postęp technologiczny, przyczyniają się do tworzenia miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji i utrzymywania przewagi konkurencyjnej UE na szybko zmieniającym się światowym rynku motoryzacyjnym. Inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego przyczyniają się również do zwiększenia gotowości i odporności UE dzięki zapewnieniu ciągłości i niezawodności krytycznej infrastruktury drogowej oraz powiązanych usług, w szczególności w przypadku gdy korytarze i węzły drogowe wspierają zarówno potrzeby ludności, jak i potrzeby w zakresie obronności.

UE i jej państwa członkowskie są mocno zaangażowane w zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na szczęblu UE znalazło to ostatnio odzwierciedlenie w unijnych ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030³, w których potwierdzono wspólne cele, jakimi są zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych

¹ Podręcznik KE dotyczący zewnętrznych kosztów transportu z 2019 r. (nowa wersja wkrótce).

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego”, COM(2025) 95 final z dnia 5 marca 2025 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europa w ruchu – zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”, załącznik I, COM(2018) 293 z dnia 17 maja 2018 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

wypadków i poważnych obrażeń w ruchu drogowym do 2030 r.⁴ oraz realizacja „wizji zero”, która zakłada niemal całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków na drogach do 2050 r. Dążąc do osiągnięcia tych celów, państwa członkowskie przyjęły i wdrożyły krajowe strategie, plany działania i inne formy zobowiązań, takie jak porozumienia międzyresortowe i struktury współpracy federalnej.

Unijne ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 koncentrowały się na kluczowych obszarach priorytetowych podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”, obejmujących m.in. bezpieczniejsze drogi i pobocza, bezpieczniejsze pojazdy, bezpieczniejsze użytkowanie dróg, lepszą reakcję powypadkową oraz lepsze gromadzenie i analizę danych. Podkreślono w nich kluczowe znaczenie wyeliminowania głównych czynników ryzyka – przekraczania dopuszczalnej prędkości, kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu, rozpraszania uwagi i niekorzystania z wyposażenia ochronnego – przy jednoczesnym zwróceniu szczególnej uwagi na niechronionych użytkowników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści.

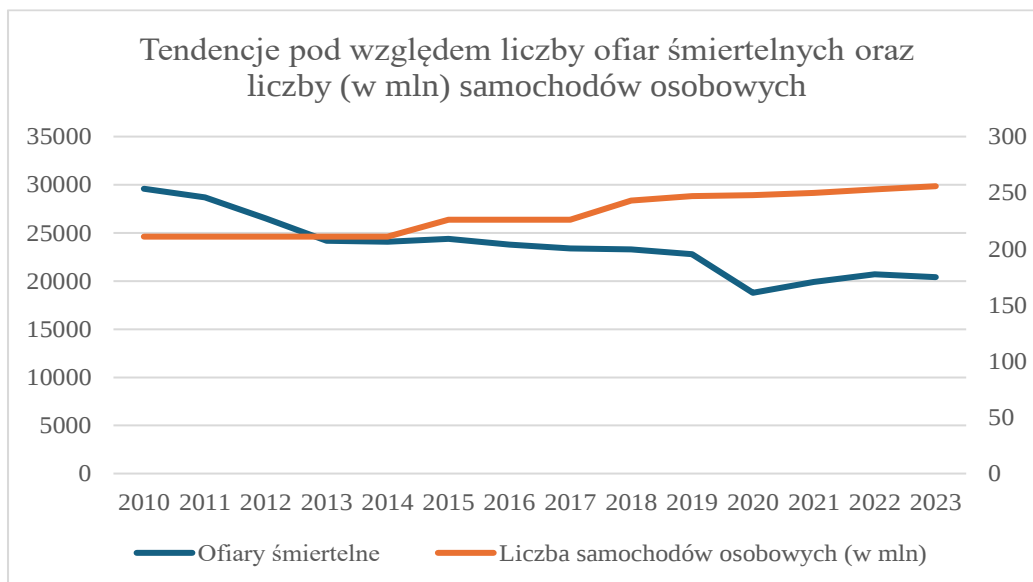
Niniejszy komunikat jest sprawozdaniem śródkresowym z postępów w osiągnięciu celów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym podsumowano rozwój sytuacji od 2019 r., wskazano pojawiające się wyzwania, których nie przewidziano w pełni w pierwotnych ramach, oraz zaproponowano dostosowania mające zapewnić, aby UE pozostała na dobrej drodze do osiągnięcia swoich celów na 2030 r. Przeprowadzona w nim analiza wskazuje na obiecujące postępy w niektórych obszarach, ale wskazuje również na pewne istotne luki, które wymagają natychmiastowej uwagi i wzmożonych działań w celu ratowania życia, zmniejszenia obciążeń ekonomicznych i wzmocnienia konkurencyjności UE.

1.1. POSTĘPY W OSIĄGANIU CELÓW W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Z najnowszych danych wynika, że w 2024 r. w wypadkach drogowych w UE zginęło 19 900 osób. Jest to o 440 mniej ofiar śmiertelnych niż w 2023 r., co oznacza spadek o 2 %⁵. Biorąc pod uwagę wzrost liczby pojazdów na osobę i liczby przejechanych kilometrów, jest to istotne osiągnięcie, które uwidacznia jednak również potrzebę prowadzenia nieustannych działań na wszystkich szczeblach.

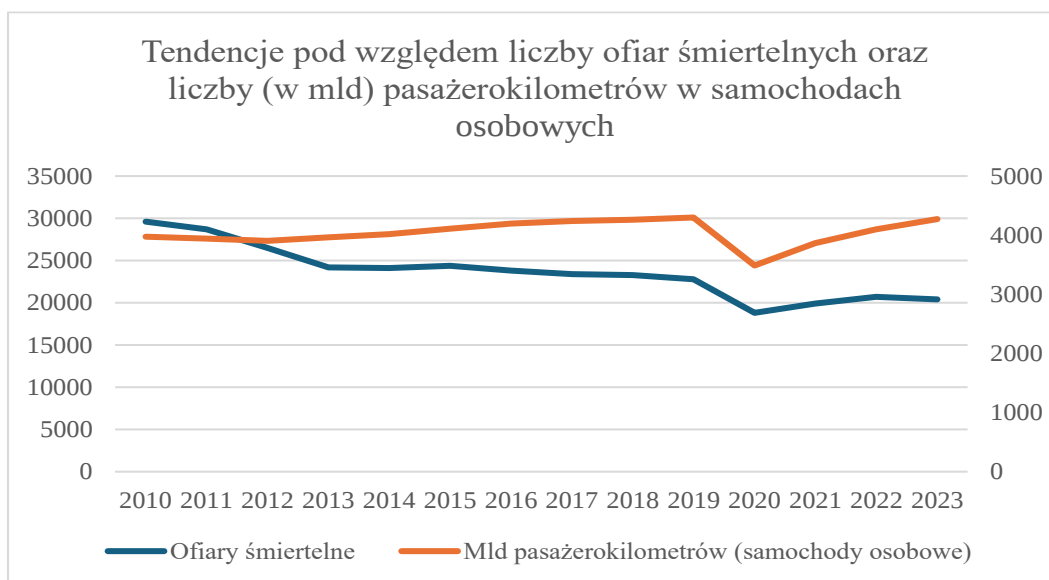
⁴ Ustalono następnie, że rokiem odniesienia, od którego będzie mierzony postęp, będzie rok 2019.

⁵ Chociaż stanowi to pewien postęp, ogólna tendencja pozostaje znacznie poniżej rocznej redukcji o 4,6 %, która jest niezbędna do osiągnięcia celu na 2030 r., jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków na drogach.



Rys. 1

Tendencje pod względem liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby (w mln) samochodów osobowych w UE w latach 2010–2023. Źródła: unijna baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych; dane dotyczące samochodów osobowych, Eurostat (internetowy kod danych [road eqs carage](#))

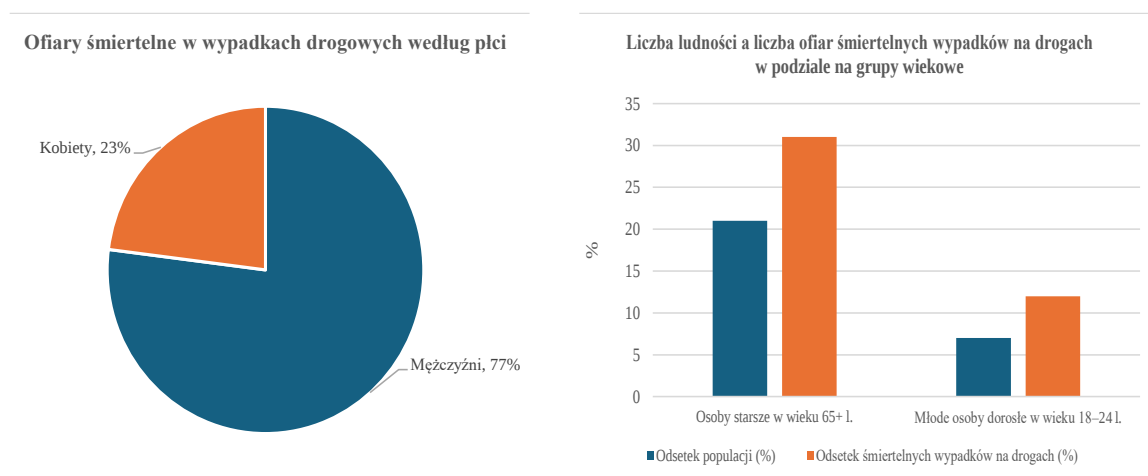


Rys. 2 *Tendencje pod względem liczby ofiar śmiertelnych oraz liczby (w mld) kilometrów przejechanych samochodami osobowymi w UE w latach 2010–2023. Źródła: unijna baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych; dane dotyczące kilometrów przejechanych samochodami osobowymi – Eurostat ([road pa mov](#))*

Od roku odniesienia 2019 liczba ofiar śmiertelnych wypadków na drogach zmniejszyła się w całej UE o 12 %, jednak poprawa ta maskuje znaczne różnice między państwami członkowskimi. Jedynie kilka państw członkowskich – Belgia, Bułgaria, Dania, Litwa, Malta, Polska i Słowenia – jest obecnie na dobrej drodze do osiągnięcia celu w zakresie zmniejszenia o 50 % liczby wypadków śmiertelnych do 2030 r. Niektóre państwa członkowskie, w tym Irlandia i Estonia, odnotowały wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, natomiast inne, takie jak Francja, Włochy i Niderlandy, odnotowały jedynie marginalną poprawę. W 2024 r. wskaźnik śmiertelności wahał się

od 20 zgonów na milion mieszkańców w Szwecji do 78 zgonów na milion mieszkańców w Rumunii.

Aby lepiej zrozumieć te tendencje, Komisja współpracowała z państwami członkowskimi w celu monitorowania ich wyników w zakresie kluczowych wskaźników skuteczności działania związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Dzięki tym projektom, tj. Baseline⁶ i Trendline⁷, uzyskano informacje na temat czynników związanych z ryzykiem wypadków i obrażeń oraz ujawniono znaczne różnice między poszczególnymi państwami. Zob. sekcja 2, poniżej.

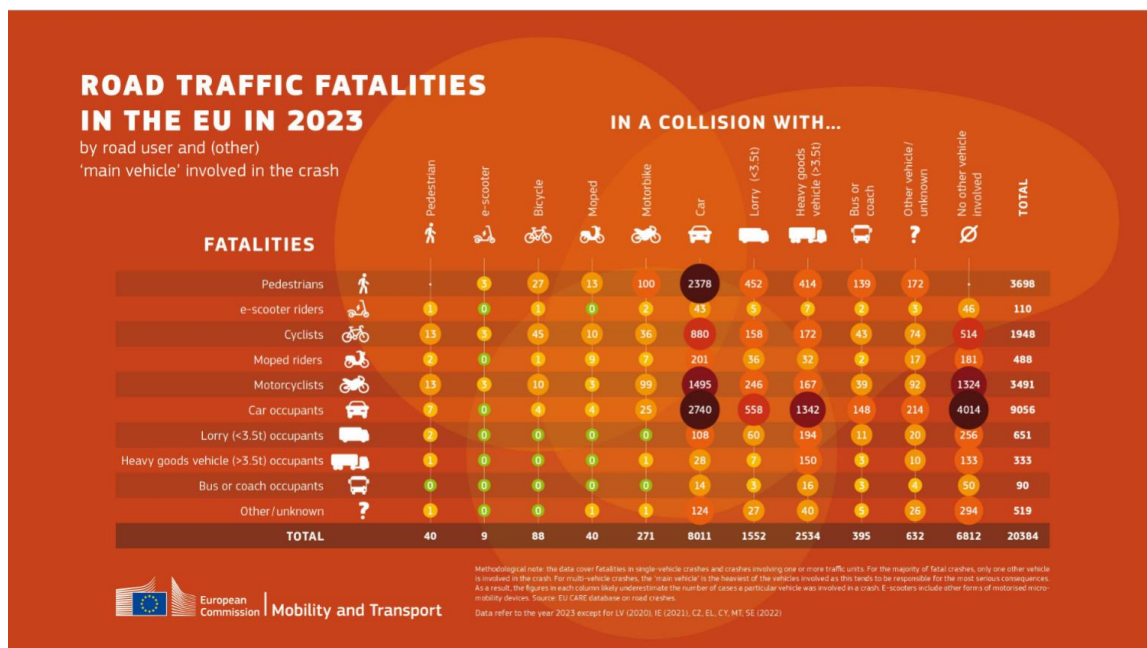


Rys. 3 Podział śmiertelnych wypadków na drogach w UE według płci i grup wiekowych, 2023 r. Źródła: unijna baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych; dane dotyczące ludności, Eurostat (internetowy kod danych [demo_pjan](#))

Jeśli chodzi o rozkład geograficzny i demograficzny ofiar wypadków drogowych, pojawiają się pewne wyraźne tendencje. Drogi wiejskie nadal są najbardziej niebezpiecznym rodzajem dróg. Mężczyźni znacznie przewyższają kobiety pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach. Coraz większym problemem jest również nieproporcjonalnie wysoki odsetek osób młodych i starszych wśród ofiar śmiertelnych wypadków na drogach, zwłaszcza wśród osób poruszających się pieszo i na rowerach.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



Rys. 4 Matryca kolizji ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym w UE w podziale na użytkowników dróg i inne główne pojazdy biorące udział w wypadku, 2023 r. Źródło: unijna baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych

W ujęciu bezwzględnie najbardziej narażone na śmierć w wypadkach drogowych są osoby podróżujące samochodami osobowymi. Stanowią one około 44 % wszystkich ofiar śmiertelnych; za nimi plasują się piesi, motocykliści i rowerzyści. W stosunku do liczby pojazdów na drogach motocykliści są jednak znacznie bardziej narażeni na śmierć w wypadku drogowym. Pracownicy drogowi i personel utrzymania dróg stanowią szczególną grupę ryzyka. Dalszą analizę tych geograficznych i demograficznych podziałów śmiertelnych wypadków drogowych można znaleźć w sprawozdaniach Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁸.

Ze sprawozdań tych wynika, że duża liczba ofiar śmiertelnych wśród osób podróżujących samochodami osobowymi oraz motocyklistów wynika z wypadków z udziałem jednego pojazdu, podczas gdy piesi i rowerzyści są szczególnie narażeni na śmierć, gdy uczestniczą w zderzeniu z samochodem.

Postępy w zakresie ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści i użytkownicy lekkich elektrycznych urządzeń do transportu, są zróżnicowane. W latach 2019–2023 zginęło około 900 pieszych mniej. Spadek liczby ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów i motocyklistów był jednak znacznie mniejszy i wyniósł około 100 osób w każdej z tych kategorii w całej UE. W miastach niemal 70 % osób, które zginęły w wypadkach drogowych, stanowili niechronieni użytkownicy ruchu drogowego. Odsetek ten utrzymuje się na niezmiennie wysokim poziomie, co wskazuje na pilną potrzebę podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach.

Jednocześnie odnotowano znaczny wzrost liczby innego rodzaju urządzeń transportu osobistego, takich jak hulajnogi elektryczne, na drogach UE oraz proporcjonalny wzrost liczby obrażeń i ofiar śmiertelnych w tej kategorii. Gromadzenie danych w bazie danych

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

CARE⁹ w odniesieniu do tej konkretnej kategorii użytkowników dróg rozpoczęło się w 2023 r. Obecnie rozważa się sposoby sprostania wyzwaniom w zakresie bezpieczeństwa, które stwarza ta kategoria. W badaniu przeprowadzonym przez Komisję¹⁰ w 2024 r. przeanalizowano wyzwania i możliwości związane z uregulowaniem kwestii urządzeń transportu osobistego i zalecono harmonizację przepisów, która pozwoliłaby rozwiązać problem ich obecnego rozdrobnienia w całej UE.

Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej¹¹ wydała szereg zaleceń¹² dotyczących ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Zaleca się w nich wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach miejskich jako środka o największym wpływie, a także opracowanie wymogów jakościowych dla infrastruktury drogowej służącej tym grupom, takiej jak bezpieczne przejścia dla pieszych oraz wydzielone ścieżki dla pieszych i drogi dla rowerów.

⁹ Unijna baza danych zawierająca zdezagregowane dane na temat wypadków drogowych prowadzących do śmierci lub obrażeń: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)* [Badanie na temat potrzeby harmonizacji przepisów w celu wsparcia wzrostu mikromobilności i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do urządzeń transportu osobistego – sprawozdanie końcowe (1.0)], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej (E03863) ustanowiona decyzją Komisji C(2022) 5320 final.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

2. KLUCZOWE BEHAWIORALNE CZYNNIKI RYZYKA

Pomimo dziesięcioleci inwestycji w bezpieczeństwo ruchu drogowego, kampanii uświadamiających i środków ustawodawczych behawioralne czynniki ryzyka nadal są przyczyną wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Należą do nich przede wszystkim nadmierna lub nieodpowiednia prędkość, kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, rozproszenie uwagi i niezapięcie pasów bezpieczeństwa. Więcej szczegółowych informacji na temat każdego z tych czynników ryzyka można znaleźć w analizie opublikowanej na stronie Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego¹³. Przykłady takich czynników są następujące:

Kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu: około 25 % wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE ma związek z alkoholem. Wyrwykowe badania wydychanego powietrza na drogach wykazują wysoki ogólny poziom przestrzegania dopuszczalnych limitów alkoholu, wynoszący około 98 %. Jednak nawet ten pozornie niski wskaźnik nieprzestrzegania limitu wynoszący 2 % oznacza około pięć milionów kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu na drogach UE.

Przekraczanie dopuszczalnej prędkości: szacuje się, że nadmierna lub nieodpowiednia prędkość jest bezpośrednią przyczyną około 30 % wszystkich śmiertelnych wypadków drogowych w UE. W wielu państwach odsetek kierowców przestrzegających ograniczeń prędkości na drogach miejskich wynosi mniej niż 50 %.

Rozproszenie uwagi: szczegółowe analizy wypadków w UE wskazują, że rozproszenie uwagi kierowcy jest czynnikiem przyczyniającym się do 10–30 % wypadków śmiertelnych, w zależności od państwa i źródła danych.

Niekorzystanie z pasów bezpieczeństwa: ponad jedna czwarta ofiar śmiertelnych wśród osób podróżujących samochodami osobowymi nie miała zapiętych pasów bezpieczeństwa w momencie zdarzenia. Z badań obserwacyjnych wynika, że w niektórych państwach mniej niż 50 % pasażerów podróżujących na tylnych siedzeniach zapina pasy bezpieczeństwa, co wskazuje na istotną lukę w obszarze bezpieczeństwa.

Środki na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą uwzględniać podejście oparte na „bezpiecznym systemie” w celu uwzględnienia wspomnianych czynników behawioralnych wraz z innymi środkami mającymi na celu poprawę infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa pojazdów oraz zapewnienie skutecznej opieki po wypadku.

3. KLUCZOWE WYZWANIA SYSTEMOWE

Dowody wynikające z wdrażania unijnych i krajowych strategii, planów działania oraz innych dokumentów strategicznych a także informacje zwrotne od przedstawicieli państw członkowskich wskazują, że szereg wyzwań systemowych nadal utrudnia postępy w osiągnięciu celów na 2030 r.

¹³ Szczegółowe sprawozdania na temat kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu i środków odurzających, wyposażenia ochronnego, takiego jak pasy bezpieczeństwa, rozproszenia uwagi i prędkości można znaleźć pod adresem: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en. Natomiast badanie z 2022 r. dotyczące zapobiegania kierowaniu pojazdem pod wpływem alkoholu i środków odurzających można znaleźć pod adresem: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en.

- **Egzekwowanie** przepisów ruchu drogowego pozostaje wyzwaniem ze względu na strukturalne niedobory funkcjonariuszy policji drogowej oraz niedobór zautomatyzowanych systemów fotoradarów.
- **Ograniczona akceptacja społeczna**, w szczególności w odniesieniu do środków egzekwowania. Opór społeczeństwa wobec zautomatyzowanego egzekwowania przepisów, zmniejszenia dozwolonych prędkości oraz zaostrzenia kar odzwierciedla szerszą obojętność kulturową wobec potrzeby priorytetowego traktowania bezpieczeństwa w stosunku do wygody w zakresie mobilności. Przykłady obejmują podpalanie fotoradarów oraz usuwanie przez protestujących środków uspokojenia ruchu.
- **Brak zdolności:** organy odpowiedzialne za infrastrukturę bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowanie i egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza na szczeblu gminnym, często nie dysponują wykwalifikowanym personelem. W wielu państwach członkowskich UE utrzymują się niedobory instruktorów i egzaminatorów prawa jazdy oraz osób odpowiedzialnych za kontrolę techniczną pojazdów.
- **Niewystarczające finansowanie:** wiele państw członkowskich nie dysponuje specjalnymi budżetami na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu krajowym i lokalnym – w związku z tym nie może zatrudnić wykwalifikowanego personelu do opracowywania i wdrażania projektów w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej ani do utrzymania odpowiedniej liczby pracowników odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów.
- **Wola polityczna** na wszystkich szczeblach pozostaje niespójna, a bezpieczeństwo ruchu drogowego często traktowane jest jako kwestia techniczna, a nie polityczna. Jednym z powodów niechęci do działania może być niedostateczne zrozumienie gospodarczych, społecznych i środowiskowych skutków wypadków drogowych.
- Utrzymują się **wyzwania związane z zarządzaniem**, a obowiązki są rozproszone między różne szczeble administracji i sektory.
 - Na **szczeblu UE** wzmocnienie mandatu przyznanego grupie wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁴, dzięki któremu może ona uwzględniać doradztwo strategiczne i częściej przekazywać informacje zwrotne, nie zawsze skutkowało zapewnieniem odpowiednich działań następczych UE w odniesieniu do kwestii zgłaszanych przez przedstawicieli państw członkowskich UE w obszarach polityki związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.
 - Unijne ramy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego nie są wystarczająco ustrukturyzowane, aby umożliwić szersze upowszechnienie pojazdów zautomatyzowanych w ruchu drogowym ani wykorzystanie dużych zbiorów danych do celów działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W odniesieniu do innych rodzajów transportu utworzono agencje wykonawcze posiadające mandaty w dziedzinie bezpieczeństwa, jednak nie istnieją wspólne ramy wspierające monitorowanie, koordynację i prace techniczne niezbędne do bezpiecznego wprowadzenia pojazdów zautomatyzowanych na drogach UE. Może to oznaczać utratę szansy zarówno w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i gospodarki UE.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

- Tymczasem na **szczeblu krajowym**, pomimo wielu pozytywnych przykładów, brak koordynacji między organami ds. transportu, gospodarki, zdrowia, wymiaru sprawiedliwości i edukacji często podważa potrzebne całościowe podejście do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁵.

4. DOTYCHCZASOWE DZIAŁANIA

Unijne ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030¹⁶ są strategicznym dokumentem programowym na obecne dziesięciolecie. Określono w nich cztery główne obszary działania („obszary interwencji”) odpowiadające czterem filarom podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”: bezpieczne drogi i pobocza; bezpieczne pojazdy; bezpieczne użytkowanie dróg; skuteczne reakcje służb ratunkowych. Komisja podjęła działania w każdym z tych obszarów w formie przepisów, finansowania, działań informacyjnych oraz budowania zdolności.

4.1. BEZPIECZEŃSTWO INFRASTRUKTURY

Budowa dobrych dróg i poboczy ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg. W październiku 2019 r. UE przyjęła zmienioną dyrektywę w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (dyrektywa RISM)¹⁷ w celu zmniejszenia zarówno liczby, jak i dotkliwości wypadków. Zmienione przepisy rozszerzyły zakres stosowania dyrektywy poza transeuropejską sieć transportową (TEN-T) na autostrady i drogi główne oraz na wszystkie drogi poza obszarami miejskimi zbudowane z wykorzystaniem środków UE. Oznacza to, że drogi wiejskie, na których odnotowuje się ponad połowę wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków na drogach, są obecnie objęte zakresem dyrektywy, co zapewnia uwzględnienie kwestii bezpieczeństwa na wszystkich etapach planowania, projektowania i eksploatacji dróg.

W ramach tych szeroko zakrojonych działań państwa członkowskie muszą regularnie oceniać drogi w całej sieci, stosując metodykę skalowania ryzyka, która ułatwia trafniejsze identyfikowanie zagrożeń związanych z wypadkami na poszczególnych odcinkach dróg. Dzięki temu kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego będą ukierunkowane na najbardziej niebezpieczne odcinki, a tym samym pomogą skierować

¹⁵ WHO zaleca wyznaczenie „agencji wiodącej”, opracowanie krajowych strategii oraz ustalenie krajowych celów ilościowych. Zob. Belin, M.-Å., Khayesi, M., Tran, N., „»Road safety is no accident«: Building efficient road safety leading agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023” [„Bezpieczeństwo ruchu drogowego to nie przypadek”: budowanie efektywnych wiodących agencji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, strategii i celów na świecie, 2009–2023], *Injury Prevention*, 15 lipca 2025 r., <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

¹⁶ COM(2018) 293, załącznik I.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

inwestycje tam, gdzie są one najbardziej potrzebne. Komisja udostępniła wytyczne¹⁸, aby pomóc organom krajowym w wykonywaniu ich zadań, a także mapę Europy¹⁹ przedstawiającą całą sieć drogową objętą dyrektywą.

Komisja opracowuje obecnie wytyczne dotyczące projektowania bezpiecznych dróg oraz infrastruktury przyjaznej niechronionym użytkownikom ruchu drogowego. Działania te stanowią realizację postanowień Europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego²⁰ oraz wymogu wynikającego z dyrektywy RISM, zgodnie z którym niechronionych użytkowników należy systemowo uwzględniać we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W dyrektywie w sprawie inteligentnych systemów transportowych²¹ przewidziano statyczne i dynamiczne przepisy drogowe, takie jak ograniczenia prędkości w sieci kompleksowej TEN-T oraz na autostradach, drogach głównych i w węzłach miejskich. Dyrektywa poprawi przestrzeganie przepisów przez kierowców i przyczyni się do bezpieczniejszego oraz inteligentniejszego ruchu drogowego, zapewniając wsparcie dla inteligentnego asystenta kontroli prędkości oraz dla opartej na sieci, współpracującej i zautomatyzowanej mobilności.

4.2. BEZPIECZEŃSTWO POJAZDÓW

Bezpieczne pojazdy stanowią drugi filar podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”. Pojazdy mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a szybkie zmiany technologiczne sprawiają, że wymagają one stałej uwagi regulacyjnej.

Rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów²², w którym określono minimalne normy bezpieczeństwa dla wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych na rynku UE, weszło w pełni w życie w lipcu 2024 r. Wprowadzono w nim wymogi mające znaczny potencjał w zakresie poprawy bezpieczeństwa, takie jak inteligentny asystent kontroli prędkości, asystent utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, system informujący o martwym polu i systemy wykrywania obiektów przy cofaniu, a także powiększone strefy zabezpieczenia przed uderzeniem głową, które mogą złagodzić obrażenia w przypadku zderzenia z niechronionymi użytkownikami ruchu drogowego, takimi jak piesi i rowerzyści. Komisja stale współpracuje z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami przy wdrażaniu rozporządzenia i ram regulacyjnych dotyczących pojazdów zautomatyzowanych.

¹⁸ *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook* [Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. Podręcznik na temat metodyki i wdrażania], 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [Przeglądarka map TENtec – Poznaj sieć TEN-T | Europejska Infrastruktura Transportowa.](#)

²⁰ [Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego, Dz.U. C, C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

²¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego.](#)

W kwietniu 2025 r. Komisja zaproponowała przegląd unijnych przepisów dotyczących zdadności do ruchu drogowego²³. Celem tego działania jest zapewnienie bezpieczeństwa pojazdów przez cały okres ich eksploatacji oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, w szczególności w związku z rozwojem technologicznym i starzeniem się floty pojazdów w UE. Proponowane nowe przepisy mają na celu dostosowanie okresowych badań technicznych pojazdów elektrycznych i zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy, wprowadzenie obowiązkowych okresowych badań technicznych motocykli oraz corocznych kontroli starszych samochodów osobowych i dostawczych, wprowadzenie zaawansowanych metod badania emisji w celu wykrywania pojazdów wysokoemisyjnych oraz wprowadzenie obowiązku kontroli zabezpieczenia ładunku podczas kontroli drogowych. Szacuje się, że gdyby wszystkie te cele zostały osiągnięte, w latach 2026–2050 mogłoby to uratować około 7 000 osób i zapobiec około 65 000 poważnym obrażeniom.

4.3. BEZPIECZNE UŻYTKOWANIE DRÓG

Bezpieczne użytkowanie dróg – obejmujące odpowiednie poziomy prędkości, jazdę w stanie trzeźwości i bez rozproszonej uwagi oraz stosowanie wyposażenia bezpieczeństwa – jest trzecim obszarem działania w obecnych unijnych ramach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 oraz trzecim filarem podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”. Uzyskiwanie prawa jazdy, ukierunkowana edukacja i uświadamianie oraz rygorystyczne systemy egzekwowania przepisów stanowią istotne elementy struktury zachęt propagującej bezpieczne użytkowanie dróg i pojazdów.

W październiku 2025 r. UE przyjęła zmianę **dyrektywy w sprawie praw jazdy**²⁴. Oprócz wprowadzenia elektronicznych praw jazdy w nowych przepisach przewidziano możliwość jazdy z osobą towarzyszącą dla młodych osób uczących się, bardziej rygorystyczne przepisy lub kary dla początkujących kierowców przyłapanych na kierowaniu pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, zwiększenie świadomości ryzyka, lepszą ochronę niechronionych użytkowników ruchu drogowego oraz nowe ramy umożliwiające państwom członkowskim sprawdzanie psychicznej i fizycznej zdolności kierowcy do kierowania pojazdami przez całe życie.

Chociaż wcześniejsze przepisy UE poprawiły przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego przez kierowców niebędących rezydentami, nadal istnieje znaczna luka prawna: około 40 % przestępstw lub wykroczeń transgranicznych pozostało bezkarnych ze względu na wyzwania związane z identyfikacją sprawców oraz egzekwowaniem grzywien i zakazów prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uchybienia te uwzględniono w nowej dyrektywie w sprawie praw jazdy. W przypadku

²³ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywę 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdadności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii, COM(2025) 180, oraz wnioski dotyczące dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE, COM(2025) 179.

²⁴ [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy](#), zmieniająca rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylająca dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012.

poważnych przestępstw lub wykroczeń, takich jak kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, przekroczenie dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km lub naruszenie przepisów ruchu drogowego i spowodowanie śmierci lub poważnego obrażenia u innych osób, państwo członkowskie wydające prawo jazdy będzie zobowiązane do nałożenia **zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych** podobnego do kary nałożonej przez państwo członkowskie, w którym miało miejsce dane przestępstwo lub wykroczenie. Zapewni to skuteczność kary w całej UE. Ponadto nowo przyjęta **dyrektywa w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów**²⁵ przyczynia się do zacieśnienia współpracy między państwami członkowskimi przez ustanowienie wzajemnej pomocy w skutecznym egzekwowaniu kar pieniężnych za szerszy zakres przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Prędkość pozostaje głównym czynnikiem przyczyniającym się do wypadków drogowych. Nadmierna lub nieodpowiednia prędkość jest przyczyną 10–15 % wszystkich wypadków i około 30 % wypadków śmiertelnych oraz potęguje skutki wszystkich wypadków. Jeżeli pieszy zostanie potrącony przez samochód jadący z prędkością 30 km/h, ma 90 % szans na przeżycie; przy prędkości 50 km/h jego szanse spadają do 20 %²⁶. Chociaż prędkość pozostaje kwestią politycznie i kulturowo wrażliwą, inicjatywy na rzecz jej ograniczenia przynoszą znaczne korzyści nie tylko w postaci zmniejszenia liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i rannych, ale również korzyści dla środowiska, ponieważ zmniejszają się emisje, poziomy zanieczyszczenia hałasem i zużycie paliwa.

Wiele inicjatyw propagowanych na szczeblu UE już teraz odnosi się do kwestii prędkości. Obejmują one rozporządzenie UE w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz wspomnianą powyżej dyrektywę w sprawie transgranicznego egzekwowania przepisów. Wiele organów krajowych, regionalnych i lokalnych wprowadziło już lub planuje wprowadzić nowe inicjatywy w zakresie zarządzania prędkością, takie jak strefy 30 km/h w miastach, zwłaszcza na obszarach, na których aktywni i niechronieni użytkownicy ruchu drogowego oraz pojazdy często uczestniczą w ruchu mieszanym w zaplanowany sposób²⁷.

Inne organy zdecydowały się na inne środki: koncentrowały się na przykład na lepszym projektowaniu infrastruktury w celu ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego, skuteczniejszej identyfikacji ryzyka i zarządzania nim lub oddzielenia potoków ruchu, na egzekwowaniu ograniczeń prędkości oraz na lepszej edukacji i komunikacji.

²⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3237 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Zob. Yannis, G. i Michelaraki, E., „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review” [Skuteczność ograniczenia prędkości do 30 km/h – przegląd literatury], *Journal of Safety Research* t. 92 (2025), s. 490–503, w którym stwierdzono, co następuje: „[o]becne dowody naukowe wskazują, że wprowadzenie ograniczeń prędkości do 30 km/h w miastach może uratować ponad 40 % osób, a także mieć znaczący pozytywny wpływ na środowisko, zużycie energii i zdrowie publiczne, w tym zmniejszenie zużycia paliwa oraz zwiększenie liczby pieszych i rowerzystów”.

4.4. SKUTECZNE REAKCJE SŁUŻB RATUNKOWYCH

Szybkie reakcje służb ratunkowych mają kluczowe znaczenie dla ratowania życia i zmniejszenia dotkliwości obrażeń. Działania UE w zakresie opieki po wypadku – stanowiące czwarty filar podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” – mają na celu skrócenie czasu między wypadkiem a przybyciem zespołów medycznych na miejsce wypadku. Szybsza reakcja służb ratunkowych znacznie zwiększa szanse na przeżycie: jedno z badań przeprowadzonych w Hiszpanii²⁸ wykazało, że skrócenie czasu reakcji służb medycznych o 10 minut wiąże się ze zmniejszeniem prawdopodobieństwa śmierci o jedną trzecią.

Wyniki badania przeprowadzonego przez Trendline wskazują, że w większości państw europejskich czas reakcji służb ratunkowych w przypadku połowy incydentów wynosi maksymalnie 10 minut. W 95 % przypadków czas reakcji służb ratunkowych wynosi maksymalnie 25 minut. Na obszarach wiejskich reakcje są średnio o 10 minut dłuższe niż na obszarach miejskich.

W przepisach UE dotyczących systemu eCall wprowadzono obowiązek wyposażania wszystkich nowych samochodów sprzedawanych w UE od 1 kwietnia 2018 r. w zautomatyzowane systemy powiadamiania o wypadku oparte na numerze 112. Analiza przeprowadzona w Finlandii²⁹ wskazuje, że korzystanie z systemu eCall skraca czas między pierwszym wezwaniem służb ratunkowych a przybyciem zespołów medycznych na miejsce wypadku z 25 do 22 minut. Zastosowanie tego systemu jeszcze bardziej skraca czas reakcji na autostradach: z 20 do 14 minut.

W 2024 r. Komisja zaktualizowała przepisy dotyczące systemu eCall, aby umożliwić korzystanie z tego systemu z wykorzystaniem najnowszych technologii komunikacyjnych³⁰ – od 1 stycznia 2026 r. w przypadku nowych typów pojazdów i od 1 stycznia 2027 r. w przypadku wszystkich nowych pojazdów. Natomiast stopniowe wycofywanie sieci łączności ruchomej 2G i 3G w całej UE w nadchodzących latach stworzy ryzyko, że istniejące pojazdy wyposażone w urządzenia eCall 2G–3G nie będą już mogły korzystać z usługi eCall.

4.5. KOORDYNACJA I DZIAŁANIA INFORMACYJNE NA SZCZEBLU UE

UE i jej państwa członkowskie ponoszą wspólną odpowiedzialność za politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego i dzielą się kompetencjami w tym zakresie. Poprawa bezpieczeństwa wymaga skoordynowanych działań wszystkich stron i na wszystkich poziomach zarządzania: organów publicznych, przemysłu, stowarzyszeń użytkowników, organizacji pozarządowych, szkół i badaczy.

Na szczeblu UE **grupa wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego**, składająca się z wysokich rangą przedstawicieli krajowych, stanowi forum wymiany informacji i konsultacji z państwami członkowskimi. Członkowie grupy wysokiego

²⁸ Sánchez-Mangas, R., García-Ferrrer, A., de Juan, A., Martín Arroyo, A., „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?” [Prawdopodobieństwo śmierci w wypadkach drogowych. Jak ważna jest szybka reakcja służb medycznych?], *Accident Analysis & Prevention*, 2010, t. 42, wyd. 4, lipiec 2010, s. 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ Sieci z komutacją pakietów IMS, takie jak 4G i 5G.

szczebla omawiają postępy na szczeblu krajowym i często poruszają kwestie będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, w odniesieniu do których chcieliby podjąć działania na poziomie UE, takie jak regulacja kwestii urządzeń transportu osobistego lub stosowanie przepisów ruchu drogowego do pojazdów zautomatyzowanych.

Co dwa lata Komisja organizuje **konferencje na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego** w celu omówienia postępów, wymiany najlepszych praktyk i zaangażowania zainteresowanych stron. **Europejski koordynator ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego** koordynuje działania z państwami członkowskimi.

Komisja zachęca do podejmowania dobrowolnych zobowiązań w ramach **Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego**³¹ – największej na świecie platformy społeczeństwa obywatelskiego na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego liczącej ponad 4 300 członków. Doroczne nagrody są wyrazem uznania dla innowacyjnych inicjatyw, w tym dla bezpiecznych miast europejskich.

Dzięki finansowaniu unijnemu **unijny program wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego**³² zapewnia państwom członkowskim, które mają największy potencjał w zakresie poprawy swoich wyników, możliwość podjęcia działań dotyczących budowania zdolności i tworzenia partnerstw. Urzędnicy budują partnerstwa ze swoimi odpowiednikami w innych państwach w drodze wymiany najlepszych praktyk i prezentowania udanych inicjatyw. Kilka wymian informacji opartych na współpracy przyniosło wymierne postępy w zakresie krajowych strategii i planowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po nawiązaniu współpracy ze Szwecją Litwa rozpoczęła prace nad rozszerzeniem zastosowania infrastruktury drogowej 2+1³³. Rumunia rozpoczęła przygotowania do instalacji krajowej sieci stacjonarnych fotoradarów, inspirowanej systemem hiszpańskim, a jej wdrożenie zaplanowano obecnie na 2026 r. Łotwa rozpoczęła badanie możliwości przeprowadzenia szczegółowych badań wypadków, wzorując się na metodyce stosowanej przez Finlandię. Tymczasem w ramach nowej ustawy o ruchu drogowym Grecja zmniejszyła ograniczenia prędkości na obszarach miejskich do 30 km/h i ma wprowadzić dodatkowe środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa motocyklistów w następstwie działań związanych z wymianą wiedzy z Hiszpanią i Danią.

Dzięki tym działaniom wspierającym udało się zgromadzić zainteresowane strony ze społeczności zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz propagować pewien poziom wzajemnej oceny i uczenia się wśród państw członkowskich. Ustalanie priorytetów politycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględnianie kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w innych sektorach, takich jak polityka gospodarcza, zdrowie i bezpieczeństwo w miejscu pracy, pozostaje jednak w głównej mierze w gestii państw członkowskich.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Droga 2+1 to rodzaj drogi z dwoma pasami ruchu w jednym kierunku i jednym pasem ruchu w przeciwnym kierunku, oddzielonymi pasem zieleni lub barierą, z dodatkowym pasem ruchu występującym naprzemiennie co kilka kilometrów. Projekt umożliwia bezpieczne wyprzedzanie przy jednoczesnym utrzymaniu kosztów budowy na niższym poziomie niż budowa pełnej drogi dwujezdniowej.

4.6. FINANSOWANIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Finansowanie ma kluczowe znaczenie dla wdrożenia rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyspieszenia postępów w tym zakresie w całej Europie, zwłaszcza w państwach, które pozostają w tyle pod względem skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

UE wykorzystwała trzy główne instrumenty do finansowania krajowych i regionalnych projektów w zakresie infrastruktury transportowej przyczyniających się do bezpieczeństwa ruchu drogowego: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Fundusz Spójności, w przypadku których zarządzanie jest dzielone między Komisję i państwa członkowskie, oraz instrument „Łącząc Europę” (CEF), którym zarządza bezpośrednio Komisja. Ponadto w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wspierano projekty przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach CEF UE sfinansowała również transgraniczne projekty budowania zdolności, takie jak oceny infrastruktury drogowej obejmujące całą sieć, kluczowe wskaźniki skuteczności działania, kampanie na rzecz egzekwowania przepisów oraz wdrażanie usług ITS w wymiarze transgranicznym.

W niedawnym sprawozdaniu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO)³⁴ oszacowano, że w ciągu ostatniego dziesięciolecia na projekty związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego przeznaczono 6 663 mln EUR³⁵ ze środków EFRR, Funduszu Spójności i CEF, co stanowi nieco ponad 2 % wartości tych środków. Szacunki te obejmują jednak również projekty infrastrukturalne i inne projekty, w przypadku których bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jedynie celem pomocniczym, a nie głównym celem działania. Trybunał zalecił priorytetowe traktowanie współfinansowania przez UE inicjatyw, które miałyby największy wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przeznaczono również środki finansowe na dalsze badania w ramach programu „Horyzont Europa”, w tym na bezpieczną infrastrukturę, bezpieczne pojazdy, bezpieczne użytkowanie dróg oraz opiekę po wypadku. Na lata 2021–2027 kwota przeznaczona na projekty badawcze dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego wynosi około 123 mln EUR, co stanowi około 0,13 % całkowitej wartości obecnego programu „Horyzont Europa”.

Jeśli chodzi o finansowanie, Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) uznał włączenie kwestii bezpieczeństwa do wszystkich inwestycji drogowych za priorytet w swojej polityce udzielania pożyczek w sektorze transportu z 2022 r., która ma zostać poddana przeglądowi śródkresowemu w 2026 r. Zabezpieczenia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zawarto również w normach środowiskowych i społecznych, które mają zastosowanie do wszystkich operacji EBI. Za pośrednictwem Platformy na rzecz bezpiecznego transportu EBI wspierał ukierunkowane inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego, wsparcie doradcze i pomoc techniczną, generując projekty w kilku państwach członkowskich UE. W UE EBI zobowiązuje do przestrzegania dyrektywy

³⁴ Europejski Trybunał Obrachunkowy, sprawozdanie specjalne 2024/04 pt. „Bezpieczny ruch drogowy w UE – aby osiągnąć cel, Unia musi przyspieszyć”, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_PL.pdf.

³⁵ CEF: 1 477 mln EUR; EFRR i Fundusz Spójności: 5 186 mln EUR.

w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa w tunelach³⁶, w tym ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4.6.1. PRZEGLĄD FINANSOWANYCH PRZEZ UE BADAŃ NAD BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

W latach 2021–2025 w ramach programu „Horyzont Europa” objęto wsparciem ponad 20 projektów w zakresie badań naukowych i innowacji koncentrujących się na bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Finansowane przez UE działania badawcze w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmowały cztery główne obszary odpowiadające czterem filarom podejścia opartego na „bezpiecznym systemie”: bezpieczna infrastruktura, bezpieczne pojazdy, bezpieczne użytkowanie dróg oraz szybka i skuteczna opieka po wypadku.

Projekty związane z infrastrukturą, trwające do 2026 r. lub 2027 r., mają na celu stworzenie ram oceny bezpieczeństwa opartej na danych (Evoroads³⁷), rozwój infrastruktury na potrzeby optymalnego monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego (iDriving³⁸) oraz opracowanie rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego w kontekście miejskim (Soteria³⁹).

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo pojazdów, obecne projekty obejmują takie tematy jak opracowanie systemów bezpieczeństwa czynnego i biernego dla przyszłych pojazdów autonomicznych (SAFE-UP⁴⁰) oraz pośredniczenie między kierowaniem pojazdem przez człowieka a jazdą zautomatyzowaną (Mediator⁴¹).

Ostatnie projekty dotyczące bezpiecznego użytkowania dróg obejmują ocenę bezpieczeństwa dla użytkowników dróg na obszarach miejskich (PHOEBE⁴²) oraz zarządzanie przestrzenią miejską na potrzeby modeli aktywnej mobilności (REALLOCATE⁴³), a także sposoby wykrywania alkoholu, środków odurzających i zmęczenia wśród kierowców pojazdów użytkowych (PANACEA⁴⁴).

Jeśli chodzi o szybką i skuteczną opiekę po wypadku, nacisk kładzie się na opracowanie skutecznych środków zaradczych i środków stosowanych po wypadku w odniesieniu do wszystkich metod transportu drogowego, połączenie narzędzi medycznych

³⁶ Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

i inżynieryjnych (ProAct_Us⁴⁵) oraz ocenę długoterminowych skutków wypadków drogowych (IMPROVA⁴⁶).

4.7. WDRAŻANIE DZIAŁAŃ NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA SZCZEBLU KRAJOWYM

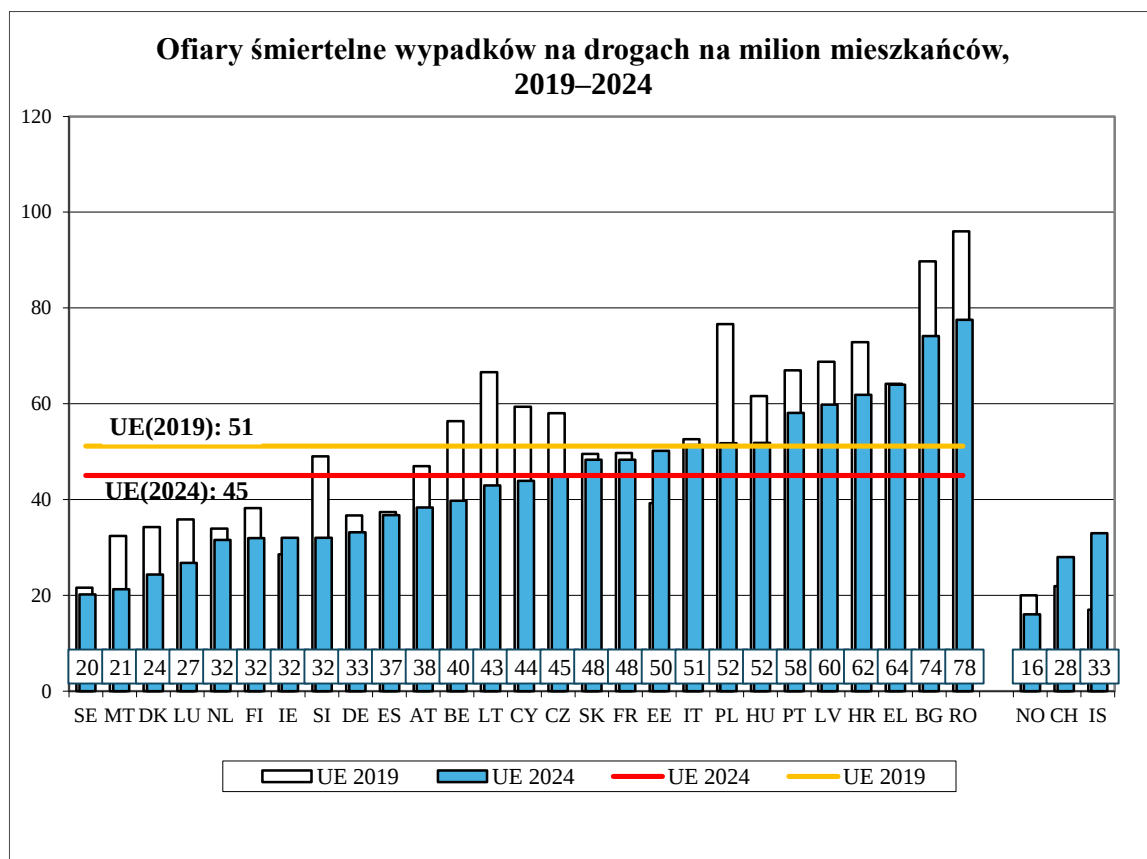
Chociaż na poziomie UE realizowane są ważne inicjatywy w zakresie przepisów, finansowania, badań naukowych i działań informacyjnych, główna odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego spoczywa na szczeblach krajowym, regionalnym i gminnym.

W sprawozdaniach krajowych opublikowanych wraz z niniejszym sprawozdaniem przedstawiono wiele środków podejmowanych na szczeblu krajowym. W większości przypadków środki te są objęte wieloletnimi strategiami, planami działania lub rządowymi programami działania, w których określono odrębne priorytety krajowe, przydzielono finansowanie i wyznaczono konkretne cele.

Ze sprawozdań krajowych jasno wynika, że w wielu przypadkach opłaciły się stałe działania, inwestycje i priorytetowe traktowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na przykład Polska, Litwa i Słowenia, mimo że nadal borykają się z wyzwaniami, zdołały zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w roku 2024 o 33–35 % w porównaniu z rokiem 2019, dzięki czemu są na dobrej drodze do osiągnięcia celu, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50 % do 2030 r. Tymczasem w niektórych państwach, w tym w Bułgarii, Rumunii i Grecji, liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych nadal jest znacznie wyższa niż średnia UE, co wskazuje na potrzebę podjęcia dalszych działań w tych państwach członkowskich. Chociaż w niektórych państwach wprowadzono w 2025 r. nowe środki w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ich wpływ nie został jeszcze odzwierciedlony w danych dotyczących tej dziedziny.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.



Rys. 5 Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w UE na milion mieszkańców w latach 2019–2024. Źródła: unijna baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych; dane dotyczące ludności, Eurostat (internetowy kod danych [demo pjn](#))

Skuteczne środki mogą się różnić w zależności od kontekstu krajowego. Znaczące sukcesy obejmują dostosowane do potrzeb inwestycje w infrastrukturę drogową oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach w Polsce; wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h w ośrodkach miejskich w całej Hiszpanii; wprowadzenie we Francji kompleksowej sieci zautomatyzowanych kamer drogowych; nową krajową polityczną platformę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich szczebli rządu federalnego i regionalnego w Belgii; oraz dobrze zbadane i dobrze przeprowadzone kampanie uświadamiające na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Danii.

Szczegółowe informacje na temat profili bezpieczeństwa ruchu drogowego poszczególnych państw członkowskich można znaleźć w sprawozdaniach krajowych opublikowanych wraz z niniejszym komunikatem⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

5. TENDENCJE SPOŁECZNE I TECHNOLOGICZNE MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Kilka kwestii, które nie przyciągały większej uwagi podczas przyjmowania unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030, stało się od tego czasu sprawami wymagającymi podjęcia ukierunkowanych działań w celu zmniejszenia ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

5.1. PRZEMIANY DEMOGRAFICZNE

Struktura demograficzna UE przechodzi istotne zmiany, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Społeczeństwo starzeje się, a odsetek obywateli w wieku 65 lat i starszych ma wzrosnąć z 22 % w 2024 r. do 30 % do 2050 r.⁴⁸ Ta zmiana demograficzna wiąże się z wyjątkowymi wyzwaniami, ponieważ starsi użytkownicy dróg stają się bardziej podatni na zagrożenia ze względu na słabość fizyczną, wolniejszy czas reakcji i wyższe wskaźniki ciężkości obrażeń⁴⁹.

Utrzymuje się tendencja do większej urbanizacji – ponad 75 % ludności UE mieszka obecnie na obszarach miejskich⁵⁰. Taka koncentracja osób w środowisku zabudowanym tworzy nową dynamikę mobilności, w tym większą różnorodność rodzajów mobilności, zwiększoną liczbę pieszych i rowerzystów oraz wyższe natężenie ruchu.

5.2. POSTĘP TECHNOLOGICZNY

Sektor motoryzacyjny przechodzi bezprecedensową transformację technologiczną, która ma poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa. Zaawansowane systemy wspomagania kierowcy (ADAS) stają się standardowymi funkcjami, a technologie takie jak samoczynne hamowanie awaryjne, asystent utrzymywania pasa ruchu i inteligentny asystent kontroli prędkości przynoszą wymierne korzyści w zakresie bezpieczeństwa. Zapewnienie akceptacji tych funkcji przez kierowców ma kluczowe znaczenie dla ich powodzenia.

Technologie pojazdów podłączonych do internetu umożliwiają ostrzeganie o zagrożeniach w czasie rzeczywistym oraz optymalizację zarządzania ruchem. Komunikacja pojazd–pojazd (V2V) i komunikacja pojazd–infrastruktura mogą ostrzegać kierowców o niebezpiecznych warunkach, miejscach wypadków i optymalnych trasach. Ich wdrożenie w państwach członkowskich wykazało ich wartość dodaną. Udowodniono, że służby ratunkowe docierają do miejsc docelowych szybciej i bezpieczniej, a zarządcy dróg dysponują dokładnymi informacjami w czasie rzeczywistym na temat średniej

⁴⁸ Źródło: Eurostat (internetowe kody danych [proj_23np](#) i [demo_pjanbroad](#)), odpowiedni artykuł Statistics Explained: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Zob. sprawozdanie tematyczne na temat osób starszych na stronach internetowych: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en i <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Źródło: Eurostat (internetowy kod danych [cens_21urb01](#)), zob. również: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

prędkości i natężenia ruchu. System ten staje się skuteczniejszy wraz z dodaniem każdego nowego pojazdu, jednak nadal nie osiągnięto kompleksowego zasięgu w całej UE, w szczególności w odniesieniu do usług V2V.

Stopniowe wprowadzanie pojazdów zautomatyzowanych stwarza zarówno możliwości, jak i wyzwania. Chociaż wykazano, że wyższy poziom automatyzacji zmniejsza wpływ błędu ludzkiego, okres przejściowy przyniesie nowe wyzwania, takie jak zarządzanie bezpieczną interakcją między pojazdami autonomicznymi a pojazdami kierowanymi przez człowieka w ruchu mieszanym, zapewnienie bezpieczeństwa niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego oraz ustanowienie odpowiedzialności za kolizje drogowe z udziałem pojazdów zautomatyzowanych.

5.3. ZMIENIAJĄCE SIĘ WZORCE MOBILNOŚCI

Sektor transportu i mobilności ulega przemianom w związku z nowymi usługami i zmieniającymi się zachowaniami użytkowników dróg. Rozpowszechnienie rozwiązań w zakresie mikromobilności, takich jak hulajnogi elektryczne, rowery elektryczne i inne urządzenia transportu osobistego, stworzyło nowe kategorie niechronionych użytkowników ruchu drogowego; użytkownicy ci często muszą dzielić ograniczoną przestrzeń miejską z pieszymi i rowerzystami.

Usługi zamawiania przejazdów i wspólnego użytkowania samochodów osobowych zmieniły schematy przejazdów, potencjalnie zwiększając liczbę kilometrów pokonywanych przez pojazdy miejskie, a jednocześnie koncentrując ruch w okresach największego natężenia.

Gospodarka zleceńowa rozwinęła usługi dostawcze z wykorzystaniem motocykli i rowerów, realizowane przez pracowników mierzących się z presją czasu i ograniczeniami ekonomicznymi, co często sprzyja podejmowaniu ryzykownych zachowań⁵¹; jednocześnie rodzaje pojazdów wykorzystywanych przez kierowców realizujących dostawy – w tym nielegalnie importowane hulajnogi elektryczne lub niehomologowane motorowery przekraczające obowiązujące ograniczenia prędkości – zwiększyły ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5.4. SKUTKI ZMIANY KLIMATU

Zmiana klimatu stała się istotnym, lecz niedocenianym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ekstremalne zdarzenia pogodowe stają się coraz częstsze i dotkliwsze, co stwarza niebezpieczne warunki jazdy. Fale upałów mogą powodować pogorszenie się stanu nawierzchni dróg i wpływać na zachowanie kierowców, natomiast zwiększona częstotliwość burz, powodzi i przymrozków stwarza niebezpieczne warunki wymagające infrastruktury adaptacyjnej i zdolności reagowania służb ratunkowych.

⁵¹ Zob.: „The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers” [Koszty społeczne szybkich dostaw: systematyczny przegląd literatury na temat ryzyka zawodowego i wyników w zakresie bezpieczeństwa pracowników realizujących dostawy na „ostatniej mili”] – <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

Wzrost temperatury wpływa również na osiągi pojazdów, w szczególności pojazdów elektrycznych, i może zwiększać ryzyko uszkodzenia opon. Efekt miejskiej wyspy ciepła potęguje te zagrożenia w miastach, gdzie temperatury powierzchni mogą znacznie przekraczać temperatury otoczenia.

5.5. CYBERBEZPIECZEŃSTWO I WYKORZYSTANIE DANYCH

Poprawa łączności między pojazdami doprowadziła do powstania nowych podatności, które były ledwie dostrzegalne podczas początkowego opracowywania unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030. Zagrożenia cyberbezpieczeństwa pojazdów podłączonych do internetu i pojazdów zautomatyzowanych mogą powodować wypadki, dezaktywować systemy bezpieczeństwa oraz zagrażać prywatności; akt dotyczący cyberodporności⁵² uwzględniać będzie również te aspekty.

W ciągu ostatnich pięciu lat gromadzenie danych stało się znacznie bardziej powszechne, ale potencjał dużych zbiorów danych nie został jeszcze przekształcony w użyteczne spostrzeżenia na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rzadko zdarza się, aby dane pokładowe będące w posiadaniu producentów pojazdów, dane dotyczące roszczeń z tytułu incydentów będące w posiadaniu ubezpieczycieli oraz dane dotyczące incydentów zdrowotnych będące w posiadaniu szpitali i służb pogotowia ratunkowego były udostępniane do celów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na przykład dane z elektronicznych rejestratorów danych pojazdów są dostępne wyłącznie do konkretnych celów badawczych, np. analiz tego, co działo się w sekundach poprzedzających konkretny wypadek, ale nie są udostępniane w formie zdezagregowanej, aby pomóc w kształtowaniu polityki.

6. KONSEKWENCJE GOSPODARCZE NIEPODJĘCIA DZIAŁAŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Wypadki drogowe stanowią ogromne obciążenie społeczne, gospodarcze i zdrowotne dla gospodarki UE. Zewnętrzne koszty społeczno-gospodarcze śmiertelnych, poważnych i lekkich obrażeń szacuje się na około 2 % PKB państw członkowskich UE⁵³. Koszty te utrzymują się na wysokim poziomie pomimo postępów poczynionych w zmniejszaniu częstotliwości i dotkliwości wypadków. Zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków na drogach do 2030 r. (w porównaniu z 2019 r.) zapobiegłoby śmierci około 11 000 osób i pomogłoby zmniejszyć liczbę poważnych obrażeń odnoszonych na naszych drogach o około 100 000 rocznie.

Koszty opieki zdrowotnej i rehabilitacji stanowią najbardziej bezpośrednie i widoczne skutki gospodarcze. Koszty usług ratownictwa medycznego, hospitalizacji, rehabilitacji i opieki długoterminowej dla ofiar wypadków obciążają budżety opieki zdrowotnej we wszystkich państwach członkowskich⁵⁴. Ponadto wskaźnik poważnych obrażeń spada

⁵² [Rozporządzenie – 2024/2847 – PL – EUR-Lex.](#)

⁵³ Komisja Europejska, Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu z 2019 r. (nowa wersja wkrótce).

⁵⁴ Zob. badanie uzupełniające ocenę unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 w połowie okresu realizacji, opublikowane wraz z niniejszym sprawozdaniem <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/pl/>.

w wolniejszym tempie niż wskaźnik ofiar śmiertelnych. Koszty radzenia sobie z wpływem **na zdrowie psychiczne** osób, które przeżyły wypadek, rodzin i świadków stanowią dodatkowe obciążenie ekonomiczne⁵⁵.

Utrata produktywności i spadek wyników gospodarczych stanowią drugi istotny element skutków wypadków. Każda śmiertelny wypadek w ruchu drogowym oznacza dziesięciolecie utraconego życia, zarówno w domu, jak i w pracy, podczas gdy poważne obrażenia często skutkują trwałą niepełnosprawnością lub ograniczoną zdolnością do pracy. Spadek produktywności wynika ze skrócenia czasu pracy i kosztów zastąpienia kapitału ludzkiego, ale również z faktu, że osoby poszkodowane nie są w stanie wykonywać pracy nieodpłatnej, takiej jak prace domowe lub wolontariat.

Koszty infrastruktury i reakcji służb ratunkowych obejmują rozmieszczenie służb ratunkowych, zarządzanie ruchem podczas usuwania skutków incydentów, szkody materialne oraz naprawę lub wymianę pojazdów. Te koszty bezpośrednio rosną, ponieważ pojazdy i infrastruktura drogowa stają się coraz bardziej zaawansowane technologicznie, a ich naprawa lub wymiana staje się jeszcze bardziej kosztowna.

Koszty administracyjne wynikają z kosztów angażowania policji, straży pożarnej i innych (niemedycznych) służb ratunkowych na miejscu wypadku. Istnieją również inne koszty związane ze sprawowaniem wymiaru sprawiedliwości, takie jak koszty sądowe, koszty ścigania przestępców oraz koszty postępowań sądowych i ubezpieczenia.

Oprócz kosztów bezpośrednich wypadki drogowe powodują znaczne pośrednie skutki gospodarcze. Przykłady obejmują stracony czas i zwiększone zużycie paliwa wynikające z **zatorów komunikacyjnych** spowodowanych wypadkami.

7. POTRZEBY INWESTYCYJNE

Czerpanie potencjalnych korzyści gospodarczych z zapobiegania wypadkom drogowym wymaga znacznych, lecz opłacalnych inwestycji. Potrzebne jest skoordynowane finansowanie na wszystkich poziomach administracji, które pozwoli usprawnić infrastrukturę, zapewnić skuteczniejsze egzekwowanie przepisów, wdrożyć technologie bezpieczeństwa pojazdów oraz zrealizować programy edukacyjne.

Badania pokazują jednak, że zysk ekonomiczny z tych inwestycji znacznie przekracza koszty, co sprawia, że poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest jednym z najbardziej opłacalnych dostępnych środków z zakresu polityki publicznej⁵⁶. Argumenty ekonomiczne przemawiające za przyspieszeniem działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego są przekonujące, a koszty

⁵⁵ Na przykład za pośrednictwem finansowanego w ramach programu „Horyzont Europa” projektu IMPROVA przeprowadzono systemowy przegląd ponad 1 400 badań dotyczących psychologicznych skutków wypadków drogowych i stwierdzono szereg długoterminowych konsekwencji, w tym zaburzenia związane ze stresem (takie jak zespół stresu pourazowego i zaburzenia adaptacyjne), zaburzenia lękowe i fobie, zaburzenia afektywne (takie jak depresja) oraz inne zaburzenia funkcjonowania.

⁵⁶ W niedawnym niderlandzkim badaniu (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) oszacowano, że stosunek kosztów do korzyści w inwestycjach w krajową infrastrukturę drogową wynosił od 1:7 do 1:2,5. W poprzednim sprawozdaniu Konferencji Europejskich Dyrektorów Dróg podsumowano stosunek kosztów do korzyści w odniesieniu do szeregu środków bezpieczeństwa ruchu drogowego: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

niepodejmowania działań znacznie przekraczają inwestycje niezbędne do podjęcia skutecznych działań.

W sprawozdaniu specjalnym z 2024 r. ETO zauważył, że bezpieczeństwo ruchu drogowego często nie było kluczowym kryterium wyboru projektów infrastrukturalnych współfinansowanych przez UE; kryteria kwalifikacji często nie uwzględniały odcinków dróg, na których występowała największa liczba wypadków. ETO zalecił wprowadzenie bardziej zrozumiałych zasad wyboru projektów priorytetowych, tak aby przyszłe działania w zakresie finansowania koncentrowały się na tych środkach, które w największym stopniu mogą przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia.

Oprócz inwestycji w nową i przeprojektowaną infrastrukturę drogową należy również przeznaczyć środki finansowe na utrzymanie tej infrastruktury drogowej. Nie tylko więcej nowych pojazdów porusza się po drogach UE – od 2019 r. liczba samochodów osobowych wzrosła o niemal 5 mln, a liczba samochodów ciężarowych o ponad 270 000⁵⁷ – ale skutki zmiany klimatu przejawiają się również w zwiększonej częstotliwości i intensywności pożarów, burz i powodzi, które mają wpływ na integralność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kolejną kwestią jest rosnąca potrzeba ułatwienia wprowadzania wymogów w zakresie mobilności wojskowej i podwójnego zastosowania w całej UE, co wymaga modernizacji wybranych odcinków infrastruktury drogowej (w tym dróg, mostów i tuneli) w celu zapewnienia odporności strukturalnej i operacyjnej. Tego rodzaju modernizacje powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby uniknąć tworzenia nowych wąskich gardeł oraz aby utrzymać funkcjonalność w warunkach zwiększonego obciążenia i warunków skrajnych (np. zwiększone przepływy pojazdów ciężkich, zmiana trasy związana z incydentami).

Czynniki ryzyka i wyzwania związane z drogami uwypuklają również ciągłą potrzebę inwestowania w zdolności wykrywania naruszeń oraz egzekwowania przepisów dotyczących przekraczania dopuszczalnej prędkości, kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu i środków odurzających, rozpraszania uwagi, niezatrzymywania się na czerwonym świetle i niezapięcia pasów bezpieczeństwa. Inwestycje te muszą zapewnić służbom policyjnym wystarczające zasoby do przeprowadzania kontroli drogowych i zarządzania nimi oraz muszą wspierać zautomatyzowane systemy wykrywania i egzekwowania oparte na fotoradarach.

Egzekwowaniu przepisów powinno towarzyszyć finansowanie skutecznych kampanii uświadamiających i edukacyjnych na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie kampanie muszą być dostosowane do różnych grup docelowych (dzieci, nastolatków, uczestników kursów nauki jazdy i początkujących kierowców, bardziej doświadczonych kierowców oraz innych użytkowników dróg, takich jak osoby jeżdżące na rowerze i korzystające z urządzeń transportu osobistego) oraz do różnych grup ryzyka, takich jak młodzi mężczyźni, osoby starsze i motocykliści. Najlepiej przeprowadzać je na szczeblu krajowym lub regionalnym, ale organy państw członkowskich zwróciły się do UE

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

o wsparcie w przygotowaniu i realizacji takich kampanii⁵⁸ oraz o ułatwienie wymiany najlepszych praktyk⁵⁹.

8. DALSZE DZIAŁANIA

Niniejsze sprawozdanie śródkresowe wskazuje na potrzebę przyspieszonych i ukierunkowanych działań na wielu frontach. Komisja określiła szereg priorytetów dla wszystkich odpowiednich poziomów zarządzania (unijnego i krajowego), realizując istniejące lub nowe działania, które wymagają natychmiastowej uwagi, trwałego zaangażowania i specjalnego finansowania ze strony wszystkich zainteresowanych stron.

8.1. PRZYSPIESZENIE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY I WDROŻENIE INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

Utrzymujące się wyzwanie, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków i poważnych obrażeń w ruchu drogowym, wymaga priorytetowych inwestycji w modernizację infrastruktury drogowej.

Komisja opracowuje obecnie wytyczne dla organów odpowiedzialnych za infrastrukturę drogową dotyczące projektowania „poboczy wybaczących błędy”, „dróg niewymagających wyjaśnień i samoistnie wymuszających przestrzeganie przepisów” oraz wymogów jakościowych dotyczących infrastruktury drogowej dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Wytyczne te zostaną opublikowane w 2026 r.

W 2024 r. zaktualizowano również rozporządzenie w sprawie TEN-T⁶⁰, aby uwzględnić nowe wymagania bezpieczeństwa sieci europejskiej. Obecnie plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) muszą również uwzględniać kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a państwa członkowskie są zobowiązane do gromadzenia danych dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do każdego węzła miejskiego. Planowanie infrastruktury musi odpowiadać na potrzeby operacyjne, w tym w zakresie bezpieczeństwa.

Komisja zobowiązuje się do:

- dalszego wspierania państw członkowskich w rozwiązywaniu problemów wskazanych w sprawozdaniach krajowych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego (towarzyszących niniejszemu sprawozdaniu), w tym w przypadkach, gdy takie wsparcie zostałoby określone przez państwa członkowskie w ich planach partnerstwa krajowego i regionalnego na rzecz inwestycji i reform na okres finansowania 2028–2034;

⁵⁸ Na przykład UE współfinansowała, za pośrednictwem programu Erasmus+, program „Knights for Road Safety” w zakresie edukacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dzieci w wieku szkolnym.

⁵⁹ Kampanie edukacyjne na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego są często prezentowane podczas corocznej ceremonii wręczenia nagród w konkursie „Doskonałość UE w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

⁶⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

- uzależnienia inwestycji w infrastrukturę drogową w UE od uwzględnienia elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych odcinkach dróg, które mają największy potencjał w zakresie poprawy bezpieczeństwa⁶¹ i na których ukierunkowane działania mogą przynieść największą poprawę⁶², w tym dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego;
- wspierania państw członkowskich we wdrażaniu, w ramach ich inwestycji drogowych, przyszłych wytycznych na 2026 r. dotyczących projektowania poboczy wybaczących błędy, dróg niewymagających wyjaśnień i samoistnie wymuszających przestrzeganie przepisów dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego;
- wspierania państw członkowskich w uwzględnianiu wymogów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, odporności i operacyjności w projektach w zakresie utrzymania i modernizacji dróg realizowanych w celu ułatwienia mobilności wojskowej lub podwójnego zastosowania, w szczególności w projektach dotyczących wąskich gardeł, takich jak mosty i tunele, w tym przez wytyczne dotyczące projektowania; w tym celu należy rozważyć procedury bezpieczeństwa ruchu drogowego określone w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do odcinków dróg, które nie wchodzą w jej zakres, ale są istotne dla mobilności wojskowej;
- wspierania dostarczania bezpłatnie użytkownikom szerszego zakresu minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym ewentualnie informacji o zdarzeniach takich jak „zakończenie kolejki” lub „zbliżanie się pojazdów ratunkowych” w całej rozszerzonej sieci geograficznej; w tym celu planuje się przegląd obecnych specyfikacji technicznych⁶³ w ramach dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS)⁶⁴;
- dalszego wspierania państw członkowskich we wdrażaniu ulepszonych rozwiązań w zakresie zarządzania ruchem i inteligentnego egzekwowania przepisów⁶⁵;
- rozważenia, w jaki sposób najlepiej wspierać dalsze upowszechnianie współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS), w tym przez specyfikacje techniczne;

⁶¹ Na podstawie art. 5, art. 6a i 6d dyrektywy RISM, ustanawiającej unijną mapę oceny ryzyka dróg obejmującą sieć drogową TEN-T, wszystkie autostrady, wszystkie drogi główne łączące główne miasta lub regiony oraz wszystkie drogi międzymiastowe finansowane przez UE.

⁶² Priorytetowo należy potraktować najbardziej problematyczne odcinki dróg wskazane w dokumencie pt. „Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej sieci. Podręcznik na temat [metodyki](#) i wdrażania” (Komisja Europejska, 2023) lub zidentyfikowane zgodnie z krajowymi metodami spełniającymi wymogi art. 5 dyrektywy 2008/96/WE (dyrektywa w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej).

⁶³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym.

⁶⁴ [Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

- wydania wytycznych dla państw członkowskich w sprawie ciągłości usługi eCall dla pojazdów wyposażonych w system eCall 2G/3G, w tym w sprawie możliwych narzędzi regulacyjnych na szczeblu krajowym w celu utrzymania co najmniej jednej sieci z komutacją łączą do 2030 r.

8.2. WZMACNIANIE EGZEKWOWANIA PRZEPISÓW I DZIAŁAŃ ODSTRASZAJĄCYCH

Skuteczność środków w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy w decydującym stopniu od spójnego i widocznego egzekwowania przepisów.

Komisja:

- nadal będzie wspierała państwa członkowskie w opracowywaniu solidnych strategii egzekwowania przepisów, aby sprostać utrzymującym się wyzwaniom związanym z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości, kierowaniem pojazdem pod wpływem alkoholu i rozpraszaniem uwagi, przez wymianę najlepszych praktyk za pośrednictwem inicjatyw i grup, takich jak grupa wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, program wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, Europejska karta bezpieczeństwa ruchu drogowego i grupa ekspertów ds. CARE. Obejmuje to wykorzystanie zautomatyzowanych technologii egzekwowania przepisów oraz prowadzenie opartych na dowodach badań nad udanymi podejściami;
- nadal będzie umożliwiać skuteczną współpracę między organami wydającymi prawa jazdy a organami rejestrującymi, w tym przez wykorzystanie narzędzi informatycznych, takich jak MOVEHUB;
- zwiększy skuteczność wzajemnej pomocy w ściganiu przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego dzięki lepiej zdefiniowanym procedurom i zapewni w tym celu wsparcie finansowe;
- wyda wytyczne dla państw członkowskich dotyczące zarządzania prędkością.

8.3. ROZWÓJ TECHNOLOGII BEZPIECZEŃSTWA POJAZDÓW

Opierając się na dekadach obowiązywania rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa pojazdów, w tym na niedawnym rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów⁶⁶, Komisja:

- będzie pracować nad przyspieszeniem wdrażania zaawansowanych systemów bezpieczeństwa oraz wspierać przejście na pojazdy podłączone do internetu i pojazdy zautomatyzowane;
- przeprowadzi w 2027 r. ocenę środków bezpieczeństwa przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów.

Ponadto Komisja ułatwia tworzenie transgranicznych stanowisk badawczych, umożliwiając wstępne wdrożenie na dużą skalę pojazdów autonomicznych zarówno w przewozie osób, jak i w transporcie towarowym w ramach jednego transgranicznego systemu wydawania pozwoleń. Te stanowiska badawcze powinny pomóc w osiągnięciu gotowości rynkowej i komercjalizacji pojazdów autonomicznych oraz w określeniu cech,

⁶⁶ Rozporządzenie (UE) 2019/2144.

które mogą wymagać dostosowania ze względów bezpieczeństwa. Inicjatywa ta umożliwi państwom członkowskim dalsze rozwijanie połączonej infrastruktury (w tym współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS)) w celu szybszej wymiany danych między pojazdami i infrastrukturą, co przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

8.4. NOWE FORMY MOBILNOŚCI

Korzystając z badania⁶⁷ analizującego wyzwania i możliwości związane z regulacją urządzeń transportu osobistego, Komisja zobowiązuje się do:

- wyciągania wniosków na temat potencjalnych korzyści z harmonizacji specyfikacji technicznych urządzeń transportu osobistego⁶⁸.
- przygotowania wytycznych dla państw członkowskich oraz administracji regionalnych i lokalnych dotyczących kwestii, które należy wziąć pod uwagę w celu zapewnienia bezpieczeństwa kierowców i innych użytkowników dróg podczas korzystania z urządzeń transportu osobistego; będzie to stanowić rozszerzenie wytycznych zawartych w przewodniku tematycznym dotyczącym bezpiecznego korzystania z mikromobilności w ramach SUMP z 2021 r.⁶⁹

8.5. INICJATYWY W DZIEDZINIE BADAŃ NAUKOWYCH I INNOWACJI

W obecnym programie „Horyzont Europa” na lata 2021–2027 nadal priorytetowo traktowane będą badania naukowe i innowacje w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym naciskiem na zrozumienie pojawiających się wyzwań i sprostanie tym wyzwaniom. Priorytetowe obszary badań obejmują bezpieczeństwo ruchu drogowego i odporność dróg na obszarach wiejskich, bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, takich jak piesi, rowerzyści i użytkownicy urządzeń do mikromobilności, oraz wykorzystanie sztucznej inteligencji i dużych zbiorów danych do przewidywania wypadków drogowych oraz unikania ich.

Komisja będzie również wspierać innowacje w zakresie technologii bezpieczeństwa pojazdów, w tym interfejsów człowiek-technologia w systemach pojazdów. Będzie również zachęcać do współpracy między producentami samochodów, przedsiębiorstwami technologicznymi i instytucjami badawczymi w ramach partnerstwa na rzecz opartej na sieci, współpracującej i zautomatyzowanej mobilności (partnerstwo CCAM).

⁶⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0) [Badanie na temat potrzeby harmonizacji przepisów w celu wsparcia wzrostu mikromobilności i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do urządzeń transportu osobistego – sprawozdanie końcowe (1.0)], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Zgodnie z wnioskiem ministrów transportu zgłoszonym na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w grudniu 2025 r.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_pl.

8.6. EDUKACJA I PODNOSZENIE ŚWIADOMOŚCI

Komisja nadal będzie wspierać wymianę najlepszych praktyk w zakresie edukacji i uświadamiania na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności za pośrednictwem Europejskiej karty bezpieczeństwa ruchu drogowego⁷⁰, unijnego programu wymiany informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz organizowanych co dwa lata konferencji.

Komisja będzie również dążyć do włączenia edukacji i uświadamiania na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego do innych unijnych instrumentów finansowania i działań informacyjnych, w tym do programu Erasmus+ i w przypadkach wskazanych przez państwa członkowskie w ich planach partnerstwa krajowego i regionalnego na okres finansowania 2028–2034, w szczególności w odniesieniu do mobilności w miastach i na obszarach wiejskich.

8.7. ROLA SEKTORA PRYWATNEGO I PRACODAWCÓW W ZAPEWNIANIU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Komisja wezwie pracodawców zarówno z sektora prywatnego, jak i publicznego do przyjęcia polityk korporacyjnych, w których priorytetowo traktuje się kwestię bezpieczeństwa w działalności gospodarczej. Można je wzorować na zaleceniach grupy ekspertów akademickich przedstawionych na 4. światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego⁷¹, która odbyła się w Marrakeszu (Maroko) w kwietniu 2025 r.

Zalecenia te obejmują zapewnienie uwzględnienia kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w przepisach i praktykach dotyczących bezpieczeństwa w miejscu pracy, przy czym wiodącą rolę odgrywają organy rządowe i organizacje. Można to osiągnąć przez wdrożenie międzyorganizacyjnej kultury bezpieczeństwa i stosowanie systemów zarządzania bezpieczeństwem, takich jak ISO 45001 lub ISO 39001.

Organizacje społeczeństwa obywatelskiego, w tym grupy działające na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizacje wspierające ofiary i samorządy zawodowe, odgrywają kluczową rolę w zwiększaniu świadomości społecznej, wspieraniu rozwoju polityki i świadczeniu usług na rzecz ofiar wypadków i ich rodzin.

Komisja nadal będzie dążyć do takiego zaangażowania sektora prywatnego i trzeciego sektora w bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym przez: organizowane co dwa lata konferencje, Europejską kartę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz coroczną ceremonię wręczenia nagród w konkursie „Doskonałość UE w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego”⁷².

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ „Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety” [Ratowanie życia po 2025 r.: podejmowanie dalszych kroków: zalecenia grupy ekspertów akademickich przedstawione na 4. światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego], Szwedzka Administracja Transportu, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

8.8. MONITOROWANIE I ROZLICZALNOŚĆ

Komisja nadal będzie oferować specjalistom ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego mechanizmy monitorowania i rozliczalności, aby przyspieszyć postępy w osiąganiu celów na 2030 r., a ostatecznie zrealizować wizję zero do 2050 r. Cel ten zostanie osiągnięty za pomocą:

- bazy danych CARE i grupy ekspertów mających na celu gromadzenie danych o ofiarach śmiertelnych i obrażeniach w ruchu drogowym przy użyciu znormalizowanych narzędzi sprawozdawczych oraz poprzez współpracę z państwami członkowskimi w zakresie poprawy jakości gromadzonych danych o poważnych obrażeniach oraz dezagregacji danych dotyczących niektórych typów pojazdów;
- Europejskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁷³ oraz publikacji wiarygodnych i porównywalnych danych na temat wypadków drogowych, a także dogłębnej analizy i informacji na temat tendencji, praktyk i polityk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE.

8.9. ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW ZWIĄZANYCH Z ZARZĄDZANIEM

Oczekuje się, że dalsza wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi oraz odpowiednie działania następcze w kwestiach poruszonych za pośrednictwem grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy wsparciu Komisji, doprowadzą do dalszej poprawy.

Nowym wyzwaniom można sprostać za pomocą homologacji typu, środków krajowych lub przepisów UE. Budowa lepszej infrastruktury w dużej mierze zależy od finansowania krajowego, a bezpieczeństwo ruchu drogowego musi konkurować z innymi krajowymi priorytetami politycznymi. Edukacja i egzekwowanie przepisów pozostaną w gestii państw członkowskich, w zależności od alokacji zasobów i woli politycznej. Wraz z wejściem w życie niedawnego pakietu legislacyjnego UE dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego⁷⁴ i w zależności od wyników prac nad wnioskami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego zaktualizowano środki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego wchodzące w zakres kompetencji UE. Ogólnie rzecz biorąc, postępy będą prawdopodobnie stałe, ale stopniowe i w dużej mierze zależne od woli politycznej.

Jednocześnie nie utworzono unijnego ekosystemu zainteresowanych stron w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego umożliwiającego czerpanie potencjalnie znacznych korzyści w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie obiecują postępy w technologiach automatyzacji pojazdów. Chociaż w Planie działania dla przemysłu

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Składał się on z trzech dyrektyw: [dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy](#); [dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2025/2206 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie zmiany dyrektywy \(UE\) 2025/2205 w odniesieniu do niektórych zakazów prowadzenia pojazdów](#); [dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2024/3237 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy \(UE\) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego](#).

motoryzacyjnego⁷⁵ określono ten obszar jako kluczowy element przyszłego programu UE na rzecz konkurencyjności, nie ustanowiono jeszcze ram instytucjonalnych wykraczających poza próby. Istnieje jednak znaczny potencjał w zakresie finansowania takich struktur w dużej mierze z opłat pobieranych od użytkowników.

Rozważając kwestie związane z zarządzaniem, należy wziąć pod uwagę potrzeby strategicznych korytarzy i węzłów transgranicznych, w tym korytarzy i węzłów pełniących funkcje podwójnego zastosowania. Obejmuje to zapewnienie spójności między bezpieczeństwem ruchu drogowego, wdrażaniem TEN-T, kwestiami cyberbezpieczeństwa i odporności.

Komisja zobowiązuje się do:

- rozszerzenia projektów budowania zdolności i wymiany dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego między organami na wszystkich poziomach administracji;
- przekazywania państwom członkowskim bardziej ustrukturyzowanych informacji zwrotnych na temat wspólnych obaw zgłoszonych przez nie w ramach grupy wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zastanowienia się nad potrzebą zmian w unijnych strukturach zarządzania dotyczących bezpiecznego wprowadzenia pojazdów podłączonych do internetu i pojazdów zautomatyzowanych.

Komisja wzywa państwa członkowskie do:

- zapewnienia, aby dysponowały one dobrze funkcjonującymi strukturami i podmiotami w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego i koordynacji;
- przeznaczenia odpowiednich środków finansowych na programy bezpieczeństwa;
- zobowiązania się do regularnego monitorowania postępów i składania sprawozdań na ten temat.

Komisja wzywa władze lokalne i regionalne do:

- przyjęcia kompleksowego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego, które uwzględnia bezpieczeństwo w planowaniu przestrzennym i planowaniu transportu;
- wdrożenia strategii zarządzania prędkością;
- zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dla niechronionych użytkowników ruchu drogowego;
- rozwoju zdolności reagowania służb ratunkowych.

⁷⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego”, COM(2025) 95 final z dnia 5 marca 2025 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

9. WNIOSKI

Niniejszy przegląd wdrażania unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 ukazuje gorzką rzeczywistość: chociaż poczyniono postępy, w wielu państwach członkowskich tempo poprawy jest niewystarczające do osiągnięcia celu UE na 2030 r. Przegląd ma jednak również pewne pozytywne aspekty: zwrócono w nim uwagę na niektóre skuteczne środki, które można by powielić lub rozszerzyć, oraz przedstawiono obiecujące wprowadzenie nowych technologii i metod, które mogą poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Co więcej, wpływ niektórych działań i inwestycji wymaga czasu i nie znajduje natychmiastowego odzwierciedlenia w danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ważne jest, aby Komisja i państwa członkowskie kontynuowały działania służące osiągnięciu zarówno krótkoterminowych, jak i długoterminowych pozytywnych efektów.

Wyniki podsumowane w niniejszym sprawozdaniu pokazują, jak wiele można osiągnąć, jeżeli podmioty na wszystkich poziomach – od osób fizycznych po struktury zarządzania na szczeblu UE – wniosą wkład w podejście oparte na „bezpiecznym systemie” w ramach swoich obszarów odpowiedzialności. Spowolnienie postępu w realizacji wizji zero – w kontekście zwiększonego wzrostu ruchu drogowego oraz nowych tendencji społecznych i technologicznych – podaje jednak w wątpliwość, czy obecny „zestaw narzędzi” na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego jest dostosowany do wymogów przyszłości.

Z analizy wynika, że wyzwania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego stają się coraz bardziej złożone pod wpływem zmian demograficznych, transformacji technologicznej, zmiany klimatu i zmieniających się wzorców mobilności, których nie przewidziano w pełni w momencie opracowywania unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030.

W sprawozdaniu wskazano jednak również na znaczne możliwości poczynienia postępów. Rozwój technologiczny w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, rosnąca świadomość korzyści gospodarczych płynących z inwestycji w bezpieczeństwo oraz coraz większy nacisk polityczny na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju stwarzają korzystne warunki dla przyspieszonych działań.

Kluczowe znaczenie ma wykorzystanie tych możliwości przez skoordynowane, trwałe i odpowiednio finansowane działania w całej UE i w państwach członkowskich na wszystkich poziomach zarządzania i w społeczeństwie. Inwestycje w bezpieczeństwo ruchu drogowego przynoszą znaczne zyski, nie tylko w postaci nieponiesionych kosztów, lecz również w postaci poprawy jakości życia i wydajności gospodarczej. Argumenty przemawiające za podjęciem działań są przekonujące zarówno z perspektywy społecznej, jak i gospodarczej.

Powodzenie będzie zależało od odnowionego zaangażowania politycznego, odpowiedniego finansowania, ściślejszej współpracy między zainteresowanymi stronami oraz gotowości do przyjęcia innowacyjnego podejścia do utrzymujących się wyzwań. Komisja jest gotowa wspierać państwa członkowskie i zainteresowane strony w tym krytycznym przedsięwzięciu, mając na uwadze, że realizacja wizji zero będzie wymagała wspólnych działań i wspólnej odpowiedzialności.

Życia ludzkie, które można uratować, obrażenia, którym można zapobiec, oraz korzyści gospodarcze, które można uzyskać, uzasadniają nieustające wysiłki niezbędne do osiągnięcia celów UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Komisja wzywa państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony do pilnego podjęcia wyzwania, jakim jest stworzenie przyszłości, w której UE zbliży się w jak

największym stopniu do osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym, a mobilność będzie zrównoważona i bezpieczna. Bez odnowionego zaangażowania, inwestycji i działań we wszystkich państwach członkowskich oraz na szczeblu UE dążenie do ratowania żyć ludzkich na naszych drogach pozostanie jedynie aspiracją.