



# Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023

Road transport in Poland in the years 2022 and 2023



# **Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023**

Road transport in Poland in the years 2022 and 2023

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland

Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2024

**Opracowanie merytoryczne**

Content-related works

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Ośrodek Statystyki Transportu i Łączności  
Statistical Office in Szczecin. Centre for Transport and Communications Statistics

**Zespół autorski**

Editorial team

Anna Bawelska, Katarzyna Bącela, Damian Budny, Katarzyna Józwicka, Karolina Kaczmarczyk, Iwona Krejner,  
Justyna Pawłowska, Grzegorz Schodowski, Bożena Stochniałek

**pod kierunkiem**

supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

**Prace redakcyjne**

Editorial work

Beata Rzymek

**Skład i opracowanie graficzne**

Typesetting and graphics

Jerzy Karolak

ISSN 2083-4438

**Publikacja dostępna na stronie**

Publication available on website

<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/>  
<http://stat.gov.pl/en/topics/transport-and-communications/>

**Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła**

When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

## Przedmowa

Sprawny i efektywny system przewozu osób i ładunków stanowi jeden z filarów gospodarki kraju. Dobrze rozwinięta sieć transportowa oddziałuje na rozwój przemysłowy i miejski, warunkuje przemieszczanie towarów oraz ludności zarówno w skali lokalnej, krajowej, jak i międzynarodowej. Przemiany gospodarcze i ich tempo w znaczący sposób wpływają na kształt i charakter transportu. Szczególnie ważną rolę odgrywa transport drogowy. Dużą jego popularność i dynamiczny rozwój zapewnia przede wszystkim szybkość przewozów, szczególnie na małych i średnich odległościach, dyspozycyjność taboru, elastyczność w relacjach z klientem, terminowość.

Poza ogromnym znaczeniem jakie ten rodzaj transportu ma dla rozwoju społeczno-gospodarczego, jest on również bardzo obciążający dla środowiska naturalnego. Niezbędne jest więc uwzględnienie tego aspektu w prowadzeniu polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Publikacja Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023 prezentuje wyniki badań statystycznych oraz dane pozyskiwane przez statystykę publiczną ze źródeł administracyjnych dotyczące m. in. wielkości przewozów ładunków i pasażerów, infrastruktury drogowej, pojazdów samochodowych, ruchu drogowego, jego oddziaływania na środowisko i aspektów bezpieczeństwa. Opracowanie zostało wzbogacone także o dane Eurostatu z zakresu transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej.

Przekazując niniejszą publikację wyrażamy nadzieję, iż spotka się ona z Państwa zainteresowaniem i okaże się przydatna w kształtowaniu polityki transportowej. Będziemy wdzięczni wszystkim osobom i instytucjom za uwagi dotyczące treści i zakresu niniejszego opracowania, które zostaną wykorzystane w kolejnych edycjach.

Dyrektor  
Urzędu Statystycznego w Szczecinie

  
Magdalena Wegner

Prezes  
Głównego Urzędu Statystycznego

  
dr Dominik Rozkrut

Szczecin, październik 2024 r.

## Preface


An efficient and effective system of freight and passenger transport is one of the pillars of the national economy. Well-developed transport network affects industrial and urban development, conditions the movement of goods and population on a local, national and international scale. Economic changes and their rate have a significant impact on the form and character of transport. Especially important role plays road transport. Its high popularity and dynamic development is ensured primarily by the speed of transport, especially at small and medium distances, availability of transport fleet, flexibility in relations with customers, punctuality.

Besides huge importance of this type of transport for social-economic development, it is also very aggravating for the natural environment. Therefore it is necessary to take this aspect into account in the implementation of the sustainable transport development policy.

The publication Road transport in Poland in 2022 and 2023 presents the results of statistical surveys and data obtained by official statistics from administrative sources concerning size of freight and passenger transport, road infrastructure, motor vehicles, road traffic, environmental impact and safety aspects. Eurostat's data on road transport in the EU Member States is also included.

Handing over the following publication, we hope that it will receive your interest and will be useful for shaping transport policy. We will be grateful to every person and institution for remarks concerning contents and scope of the publication which will be used in subsequent editions.

Director  
of the Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner

President  
Statistics Poland



Dominik Rozkrut, Ph.D.

Szczecin, October 2024

# Spis treści

## Contents

	Strona Page
Przedmowa . . . . .	3/4
Spis treści . . . . .	5
Spis tablic . . . . .	6
Spis wykresów . . . . .	8
Spis map . . . . .	11
Objaśnienia znaków umownych . . . . .	12
Ważniejsze skróty . . . . .	12
Synteza . . . . .	14
Przedsiębiorstwa transportu drogowego . . . . .	14
Sieć drogowa . . . . .	14
Środki transportu drogowego . . . . .	14
Ruch drogowy . . . . .	16
Transport towarowy . . . . .	16
Transport pasażerski . . . . .	17
Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . . .	19
Wypadki drogowe . . . . .	19
Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej . . . . .	20
1. Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego . . . . .	21
Przychody . . . . .	21
Koszty . . . . .	22
Aktywa obrotowe i zobowiązania . . . . .	24
Wartość brutto środków trwałych . . . . .	26
Zatrudnienie i wynagrodzenia . . . . .	30
Nakłady inwestycyjne . . . . .	31
2. Sieć dróg publicznych . . . . .	35
Kategorie dróg publicznych . . . . .	35
Nawierzchnia dróg publicznych . . . . .	38
Drogowe obiekty inżynierskie . . . . .	41
3. Środki transportu drogowego . . . . .	43
Zasób środków transportu drogowego . . . . .	43
Pojazdy samochodowe . . . . .	47
Samochody osobowe . . . . .	47
Samochody ciężarowe . . . . .	52
Naczepy i przyczepy ciężarowe . . . . .	54
4. Ruch drogowy . . . . .	56
5. Transport towarowy . . . . .	62
Przewozy ładunków według grup i typów ładunków . . . . .	62
Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości . . . . .	67
Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu . . . . .	74
Preface . . . . .	3/4
Contents . . . . .	5
List of table . . . . .	6
List of graphs . . . . .	8
List of maps . . . . .	11
Symbols . . . . .	12
Major abbreviations . . . . .	12
Executive summary . . . . .	14
Road transport entities . . . . .	14
Road network . . . . .	14
Means of road transport . . . . .	14
Road traffic . . . . .	16
Goods transport . . . . .	16
Passenger transport . . . . .	17
Environmental aspects of road transport . . . . .	19
Road accident . . . . .	19
Road transport in the European Union . . . . .	20
1. Data on road transport entities . . . . .	21
Revenues . . . . .	21
Costs . . . . .	22
Turnover assets and liabilities . . . . .	24
Gross value of fixed assets . . . . .	26
Paid employment, wages and salaries . . . . .	30
Investments outlays . . . . .	31
2. Public road network . . . . .	35
Public roads categories . . . . .	35
Public roads surface . . . . .	38
Road engineering structures . . . . .	41
3. Means of road transport . . . . .	43
Stock of road transport means . . . . .	43
Motor vehicles . . . . .	47
Passenger cars . . . . .	47
Lorries . . . . .	52
Semi-trailers and trailers . . . . .	54
4. Road traffic . . . . .	56
5. Goods transport . . . . .	62
Goods transport by groups of goods and type of cargo . . . . .	62
Goods transport by directions of transport and distance classes . . . . .	67
Goods transport by selected vehicle features . . . . .	74

	Strona Page
6. Transport pasażerski . . . . .	6. Passenger transport . . . . . 78
Komunikacja miejska . . . . .	Urban transport . . . . . 79
Linie komunikacji miejskiej . . . . .	Urban transport lines . . . . . 79
Stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej	Inventory and operation of urban transport stock 80
Przewozy pasażerów komunikacją miejską. . . . .	Urban transport of passengers. . . . . 83
Autobusowa komunikacja krajowa i międzynarodowa . . . . .	National and international bus transport . . . . . 84
Linie regularnej komunikacji autobusowej . . . . .	Scheduled bus transport lines . . . . . 84
Stan i eksploatacja autobusów . . . . .	Inventory and operation of buses. . . . . 87
Przewozy pasażerów . . . . .	Transport of passengers . . . . . 89
7. Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . . .	7. Environmental aspects of road transport . . . . . 91
Emisja zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego . . . . .	Emissions from road transport means. . . . . 94
Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska . . . . .	Economic aspects of environmental protection . . . . . 101
8. Wypadki drogowe. . . . .	8. Road accidents . . . . . 104
Wypadki drogowe. . . . .	Road accidents . . . . . 104
Ofiary wypadków . . . . .	Road accidents casualties . . . . . 109
9. Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej . . . . .	9. Road transport in the European Union countries . . . . . 117
Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego	Data on road transport entities . . . . . 117
Sieć drogowa . . . . .	Road network. . . . . 120
Pojazdy samochodowe . . . . .	Road motor vehicles . . . . . 123
Przewozy ładunków. . . . .	Transport of goods . . . . . 126
Przewozy pasażerów . . . . .	Transport of passengers . . . . . 129
Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . . .	Environmental aspects of road transport . . . . . 131
Wypadki drogowe. . . . .	Road accidents . . . . . 133
Uwagi metodologiczne . . . . .	Methodological notes . . . . . 136

## Spis tablic

### List of table

	Tablica Table	Strona Page
Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych według województw . . . . .	Gross value and degree of consumption of fixed assets by voivodships . . . . .	1 27
Stan i ruch środków trwałych (wartość brutto) według województw. . . . .	State and flow of fixed assets (gross value) by voivodships . . . . .	2 28
Drogi szybkiego ruchu . . . . .	Highways . . . . .	3 35
Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2023 r . . . . .	The evaluation of technical and operating parameters of surface of the national roads network in 2023 . . . . .	4 38
Pojazdy samochodowe według wybranych rodzajów stosowanego paliwa . . . . .	Road motor vehicles by motor energy . . . . .	5 46
Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków . . . . .	Road goods transport by groups of goods . . . . .	6 64
Ładunki nadane do przewozu według województw . . . . .	Goods delivered by voivodships . . . . .	7 68

	Tablica Table	Strona Page
Ładunki przyjęte do przewozu według województw . . . . .	8	70
Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości . . . . .	9	73
Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu . . . . .	10	76
Przewozy pasażerów komunikacją krajową i międzynarodową . . . . .	11	78
Całkowita emisja metali ciężkich przez środki transportu drogowego . . . . .	12	101
Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania . . . . .	13	101
Efekty rzeczowe oddanych do użytku inwestycji ochrony środowiska dotyczące zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach według grup inwestorów	14	102
Wypadki drogowe oraz ich skutki według sprawstwa i przyczyny wypadku . . . . .	15	107
Ofiary wypadków drogowych według grup wieku	16	112
Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2023 r . . . . .	17	115
Zatrudnieni w przedsiębiorstwach transportu drogowego krajów Unii Europejskiej . . . . .	18	117
Obroty przedsiębiorstw transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej . . . . .	19	119
Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2022 r . . . . .	20	121
Samochody osobowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej . . . . .	21	123
Samochody ciężarowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej . . . . .	22	125
Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej	23	126
Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej . . . . .	24	128
Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego . . . . .	25	129
Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej . . . . .	26	131
Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej . . . . .	27	133



# Spis wykresów

## List of charts

		Wykres Chart	Strona Page
Samochody osobowe na 1000 ludności . . . . .	Passenger cars per 1000 inhabitants . . . . .	1	15
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2023 r. (na podstawie liczby ton) . . . . .	Structure of road freight transport by group of goods in 2023 (in tonnes) . . . . .	2	17
Przedsiębiorstwa transportu drogowego na tle sektora transportu . . . . .	Road transport entities on the background of transport sector . . . . .	3	21
Przychody z całokształtu działalności w transporcie drogowym . . . . .	Revenues from total activity in road transport	4	22
Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności . . . . .	Costs of obtaining revenues from total activity	5	23
Koszty w układzie rodzajowym . . . . .	Costs by type . . . . .	6	23
Aktywa obrotowe i zobowiązania . . . . .	Current assets and liabilities . . . . .	7	25
Struktura wartości brutto środków trwałych w transporcie drogowym . . . . .	Structure of the gross value of fixed assets in road transport . . . . .	8	26
Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy . . . . .	Average paid employment on the basis of employment contract . . . . .	9	30
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto zatrudnionych na podstawie stosunku pracy . .	Average monthly gross wages and salaries of persons employed on the basis of employment contract . . . . .	10	30
Struktura nakładów inwestycyjnych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych . . . . .	Structure of investments outlays on road transport by groups of fixed assets . . . . .	11	31
Dynamika nakładów inwestycyjnych poniesionych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych (rok poprzedni = 100) .	Dynamics of investments outlays on road transport by groups of fixed assets (previous year = 100) . . . . .	12	32
Nakłady inwestycyjne według grup rodzajowych środków trwałych (ceny bieżące) według województw . . . . .	Investments outlays by groups of fixed assets (current prices) by voivodships . . . . .	13	33
Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne według województw . . . . .	Investments outlays on public road by voivodships . . . . .	14	34
Struktura dróg publicznych w 2023 r. . . . .	Structure of public roads in 2023 . . . . .	15	37
Drogi publiczne według kategorii dróg w 2023 r.	Public roads by road categories in 2023 . . . . .	16	37
Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2023 r. . . . .	Local self-government roads by types of surface in 2023 . . . . .	17	40
Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2023 r. . . . .	Public hard surface roads by road categories in 2023 . . . . .	18	41
Środki transportu drogowego . . . . .	Means of road transport . . . . .	19	44
Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski . . . . .	Road motor vehicles registered for the first time on the territory of Poland . . . . .	20	45
Struktura samochodów osobowych nowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski według marek . . . . .	Structure of new passenger cars registered for the first time on the territory of Poland by car brands	21	48
Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2023 r. . . . .	Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2023 . . . . .	22	50
Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku w 2023 r. . . . .	Structure of registered passenger cars by age groups in 2023 . . . . .	23	51

	Wykres Chart	Strona Page
Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2022 r.	Structure of imported used passenger cars by age groups in 2022 . . . . .	24 51
Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2023 r. . . . .	Structure of registered lorries by age groups in 2023 . . . . .	25 53
Produkcja samochodów osobowych i pojazdów ciężarowych . . . . .	Production of passenger cars and goods vehicles	26 54
Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2023 r.	Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2023 . . .	27 54
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według rodzajów pojazdów . . . . .	Road traffic on national public road network by type of vehicles . . . . .	28 56
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych (pojazdy zarejestrowane w Polsce, pojazdy zarejestrowane za granicą) . . . . .	Traffic on the national public road network (vehicles registered in Poland, vehicles registered abroad) . . . . .	29 57
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju . . . . .	Road traffic on the national public roads network and roads outside the country . . . . .	30 58
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według kategorii dróg . . . . .	Road traffic on national public road network by road categories . . . . .	31 59
Liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem e-TOLL według rodzaju pojazdu . . . . .	Number of vehicles on the road network covered by the e-TOLL system by type of vehicle . . . . .	32 60
Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju pojazdu . . . . .	Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of vehicle . . . . .	33 60
Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju drogi . . . . .	Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of road . . . . .	34 61
Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2023 r. . . . .	Structure of transport performance by modes of transport in 2023 . . . . .	35 62
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według form organizacyjnych	Structure of goods road transport by organisational form of transport . . . . .	36 63
Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków . . . . .	Road goods transport by types of goods . . . . .	37 67
Przewozy ładunków w transporcie samochodowym według kierunków transportu . . . . .	Road goods transport by direction of transport	38 67
Struktura wywozu ładunków według krajów w 2023 r. . . . .	Structure of goods export by countries in 2023	39 73
Struktura przywozu ładunków według krajów w 2023 r. . . . .	Structure of goods import by countries in 2023	40 74
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów	Structure of goods road transport by type of vehicles . . . . .	41 75
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów	Structure of goods road transport by age groups of vehicles . . . . .	42 76
Przewozy pasażerów . . . . .	Passenger transport . . . . .	43 78
Struktura taboru komunikacji miejskiej . . . . .	Structure of urban transport stock . . . . .	44 80
Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej	Structure of distance travelled of urban transport stock . . . . .	45 81
Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2023 r. . . . .	Urban transport stock by voivodships in 2023	46 82
Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2023 r. . . . .	Number of passengers seats in urban transport stock by voivodships in 2023 . . . . .	47 83

		Wykres Chart	Strona Page
Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw . . . . .	Urban transport of passengers by voivodships	48	84
Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw . . . . .	Lines of scheduled bus transport by voivodships	49	85
Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw . . . . .	Length of lines of scheduled bus transport by voivodships . . . . .	50	86
Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej . . . . .	Buses in national and international transport by voivodships . . . . .	51	88
Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw . . . . .	National transport of passengers by voivodships	52	90
Struktura przewozów pasażerów w komunikacji krajowej . . . . .	Structure of national passenger transport . . . .	53	91
Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw . . . . .	International transport of passengers by voivodships. . . . .	54	92
Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2023 r. . . . .	Structure of passenger transport in international transport by transport directions in 2023. . . . .	55	93
Emisja CO <sub>2</sub> według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2023 r. . . . .	CO <sub>2</sub> emissions by Euro emission class of vehicles in 2023 . . . . .	56	95
Emisja NO <sub>x</sub> według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2023 r. . . . .	NO <sub>x</sub> emissions by Euro emission class of vehicles in 2023 . . . . .	57	96
Emisja CO <sub>2</sub> według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2023 r. . . . .	CO <sub>2</sub> emission by load capacity of vehicles in 2023	58	97
Emisja NO <sub>x</sub> według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2023 r. . . . .	NO <sub>x</sub> emission by load capacity of vehicles in 2023	59	98
Wypadki drogowe według obszaru występowania . . . . .	Road accidents by area of occurrence . . . . .	60	104
Wypadki drogowe według rodzaju drogi . . . . .	Road accidents by road category . . . . .	61	105
Liczba wypadków drogowych według województw . . . . .	Number of road accidents by voivodships . . . .	62	105
Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2023 r. . . . .	Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2023 . . . . .	63	107
Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2023 r. . . . .	Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2023 . . . . .	64	108
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych według obszaru występowania . . . . .	Road accidents fatalities by area of occurrence	65	112
Ofiary wypadków drogowych według rodzaju drogi . . . . .	Casualties of road accidents by road category	66	113
Nietrzeźwi kierujący sprawcy wypadków drogowych według grup wieku . . . . .	Intoxicated drivers culprits of road accidents by age groups . . . . .	67	114
Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących według grup wieku . . . . .	Casualties of road accidents caused by intoxicated drivers by age groups . . . . .	68	114

## Spis map

### List of maps

		Mapa Map	Strona Page
Drogi publiczne w 2023 r. . . . .	Public roads in 2023 . . . . .	1	36
Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2023 r.	Public roads with hard surface in 2023 . . . . .	2	39
Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2023 r.	Bridges and viaducts on public roads in 2023 . .	3	42
Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2023 r. . . . .	New passenger cars registered on the territory of Poland in 2023 . . . . .	4	47
Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2023 r. . . . .	Passenger cars per 1000 inhabitants in 2023 . .	5	49
Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2023 r. . . . .	New lorries registered on the territory of Poland in 2023 . . . . .	6	52
Linie komunikacji miejskiej w 2023 r. . . . .	Urban transport lines in 2023 . . . . .	7	79
Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2023 r. . . . .	Regular national bus transport lines in 2023 . . .	8	87
Emisja zanieczyszczeń CO <sub>2</sub> w 2023 r. . . . .	Emission of CO <sub>2</sub> pollution in 2023 . . . . .	9	99
Emisja zanieczyszczeń NO <sub>x</sub> w 2023 r. . . . .	Emission of NO <sub>x</sub> pollution in 2023 . . . . .	10	100
Wypadki drogowe w 2023 r. . . . .	Road accidents in 2023 . . . . .	11	106
Udział wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2023 r. . . . .	Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2023 . . . .	12	109
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2023 r.	Road accidents fatalities in 2023 . . . . .	13	110
Ranni w wypadkach drogowych w 2023 r. . . .	Injured in road accidents in 2023 . . . . .	14	111
Gęstość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. . . . .	Motorways density in European Union countries in 2022 . . . . .	15	122
Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. . . . .	Motorisation rate in European Union countries in 2022 . . . . .	16	124
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. . . . .	Road accidents fatalities in European Union countries in 2022 . . . . .	17	135

# Objaśnienia znaków umownych

## Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło. magnitude zero.
Zero: (0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,5. magnitude not zero, but less than 0.5 of a unit.
(0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05. magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit.
Kropka (.)	brak informacji, konieczność zachowania tajemnicy statystycznej lub że wypełnienie pozycji jest niemożliwe albo niecelowe data not available, classified data (statistical confidentiality) or providing data impossible or purposeless
„W tym” Of which”	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy. indicates that not all elements of the sum are given.

## Ważniejsze skróty

### Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty złoty
kg	kilogram kilogram
t	tona tonne
km	kilometr kilometre
km <sup>2</sup>	kilometr kwadratowy square kilometre
cm <sup>3</sup>	centymetr sześcienny cubic centimetre
dmc MPLW	dopuszczalna masa całkowita the maximum permissible laden weight
szt. pcs	sztuka pieces
t-km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
wozo-km vkm	wozokilometr vehicle-kilometre
p. proc. pp	punkt procentowy percentage point
r.	rok
cd. cont.	ciąg dalszy continued

<b>Skrót</b> Abbreviation	<b>Znaczenie</b> Meaning
dok. cont.	dokończenie continued
Lp. No.	liczba porządkowa number
EUROSTAT	Urząd Statystyczny Wspólnot Europejskich Statistical Office of the European Communities
UE EU	Unia Europejska European Union

## Synteza

### Przedsiębiorstwa transportu drogowego

**Przychody ze sprzedaży usług** we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2022 r. były większe o 20,0% w porównaniu z 2021 r. i wyniosły 241,7 mld zł (w sektorze prywatnym wzrosły o 20,0%, a w sektorze publicznym – o 19,4%). Przychody przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób wyniosły 89,1 mld zł, co stanowiło ponad jedną trzecią przychodów ogółem w transporcie drogowym.

**Koszt własny sprzedanych usług** we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2022 r. wyniósł 214,0 mld zł i w porównaniu z 2021 r. był większy o 14,9% (w sektorze publicznym wzrósł o 20,8%, a w sektorze prywatnym – o 14,4%). W strukturze rodzajowej kosztów ogółem w tych jednostkach odnotowano wzrost kosztów z grupy usługi obce (o 0,2 p. proc.), kosztów zużycia materiałów i energii (o 1,4 p. proc.), kosztów wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 3,4 p. proc.), natomiast spadek pozostałych kosztów (o 4,2 p. proc.) oraz kosztów amortyzacji (o 0,1 p. proc.).

**Wynik finansowy brutto** osiągnięty przez podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2022 r. wyniósł 4422,6 mln zł (wobec 4551,0 mln zł w 2021 r.).

**Przeciętne zatrudnienie** na podstawie stosunku pracy w jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosło 355,0 tys. osób i było o 2,9% większe niż w 2021 r. (w sektorze publicznym zmniejszyło się o 1,4%, a w sektorze prywatnym wzrosło o 3,8%).

### Sieć drogowa

Według stanu na koniec 2023 r. **sieć dróg publicznych** w Polsce wyniosła 428,4 tys. km. Długość autostrad wzrosła o 49,1 km i w końcu roku wyniosła 1850,9 km. Oznacza to, że na 1000 km<sup>2</sup> powierzchni kraju przypadało 5,9 km autostrad, a na 100 tys. ludności – 4,9 km. W porównaniu z 2022 r. długość dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) wzrosła o 173,6 km i w końcu 2023 r. wyniosła 3243,8 km.

### Środki transportu drogowego

Ogólna liczba **zarejestrowanych środków transportu drogowego** (na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców) według stanu w dniu 31 grudnia 2023 r. wyniosła 38,6 mln (przed rokiem – 37,5 mln).

## Executive summary

### Road transport entities

In 2022, **revenues from the sale of services** in all road transport entities were higher by 20.0% in comparison with 2021 and amounted to PLN 241.7 billion (in the private sector increased by 20.0% and in the public sector by 19.4%). Revenues of enterprises employing more than 49 persons accounted for PLN 89.1 billion representing more than one-third of total road transport revenues.

In 2022, **prime costs of sold services** in all road transport entities amounted to PLN 214.0 billion and grew by 14.9% in comparison with 2021 (in the public sector increased by 20.8%, and in the private sector by 14.4%). Within the structure of total costs by type, there was an increase in the third party services (by 0.2 pp), in the costs of materials and energy consumption (by 1.4 pp), costs of gross remuneration including employee benefits (by 3.4 pp) while other costs decreased (by 4.2 pp) as did depreciation costs (by 0.1 pp).

The **gross financial result** generated by entities employing more than 49 persons in 2022 amounted to PLN 4422.6 million (compared to PLN 4551.0 million in 2021).

In road transport units with more than 9 employees, the **average number of employees** based on employment contracts in 2022 amounted to 355.0 thousand people and was 2.9% higher than in 2021 (a decrease in the public sector by 1.4% and an increase in the private sector by 3.8%).

### Road network

As at the end of 2023, the **public road network** in Poland amounted to 428.4 thousand km. The length of motorways increased by 49.1 km and at the end of the year amounted to 1850.9 km. This equates to 5.9 km of motorways per 1000 km<sup>2</sup> of the country's area, and 4.9 km per 100 thousand population. Compared to 2022, the length of expressways (single and dual carriageway) increased by 173.6 km and at the end of 2023 amounted to 3243.8 km.

### Means of road transport

The total number of **registered means of road transport** (based on the Central Register of Vehicles and Drivers) as of 31 December 2023 amounted to 38.6 million (37.5 million a year ago).

W 2023 r. w strukturze pojazdów zaliczanych do środków transportu drogowego, tak jak w 2022 r. 87,9% stanowiły **pojazdy samochodowe**. Do pozostałych środków transportu drogowego, niezaliczanych do grupy pojazdów samochodowych, należą: motorowery, ciągniki rolnicze oraz pojazdy bezsilnikowe, tj. przyczepy i naczepy; ich liczba według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wyniosła 4652,3 tys. (o 2,5% więcej niż w roku poprzednim).

Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju (pojazdy nowe i używane sprowadzone z zagranicy) była o 8,1% wyższa niż przed rokiem.

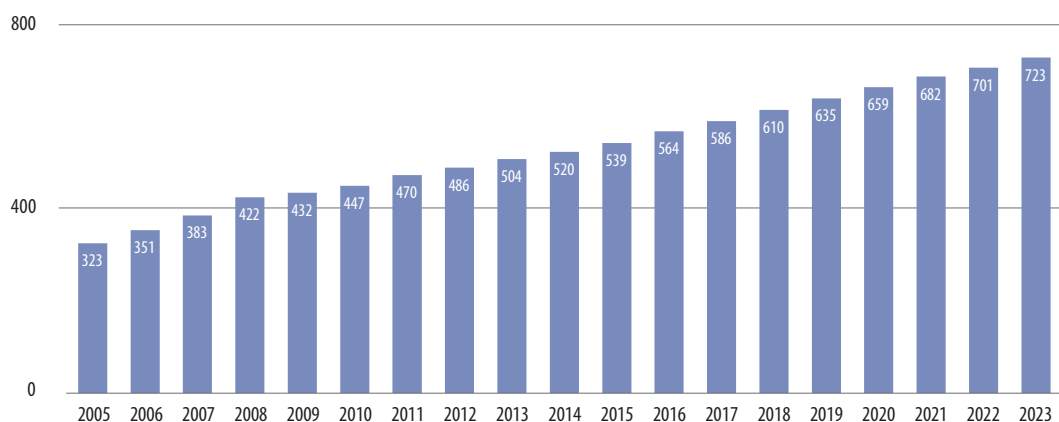
Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** w końcu 2023 r. wyniosła 27,2 mln i była większa o 2,9% niż przed rokiem. Na 1000 mieszkańców przypadały 723 samochody osobowe (w 2022 r. – 701), w tym samochodów w wieku do 30 lat było 579 (w 2022 r. – 568). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat w ogólnej liczbie tych pojazdów wyniósł w 2023 r. 10,1%.

In 2023 in the structure of vehicles included in road transport means (as in the previous year) 87.9% were **motor vehicles**. Other means of road transport not included in the group of motor vehicles are: mopeds, agricultural tractors and non-motorized vehicles, i.e. trailers and semi-trailers; As of December 31, 2023, their total number reached to 4652.3 thousand (2.5% more than in the previous year).

The number of vehicles registered for the first time in the territory of the country (new and used vehicles imported from abroad) was 8.1% higher than last year.

The number of **registered passenger cars** at the end of 2023 amounted to 27.2 million and was higher by 2.9% than last year. There were 723 passenger cars per 1000 inhabitants (701 in 2022), including 579 cars up to 30 years old (568 in 2022). The share of passenger cars aged up to 5 years in the total number of these vehicles in 2023 was 10.1%.

**Wykres 1. Samochody osobowe na 1000 ludności**  
Chart 1. Passenger cars per 1000 inhabitants



Na koniec 2023 r. liczba zarejestrowanych **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) wyniosła 3,8 mln szt., tj. o 2,5% więcej niż przed rokiem. Struktura samochodów ciężarowych pod względem wieku była zbliżona jak w roku poprzednim – 10,7% stanowiły pojazdy do 5 lat, a 38,8% – w przedziale wiekowym 16–30 lat. Udział zarejestrowanych samochodów ciężarowych powyżej 30 lat zwiększył się z 23,5% do 24,3% w 2023 r. Pod względem ładowności w strukturze samochodów ciężarowych odnotowano wzrost udziału samochodów o ładowności poniżej 1,5 tony (o 0,2 p. proc. do 80,3% w 2023 r.) oraz o ładowności 10 ton i więcej – o 4,3 p. proc. W ogólnej liczbie samochodów ciężarowych dominowały pojazdy z silnikami wysokoprężnymi stanowiące 70,9% (w 2022 r. – 70,3%).

At the end of 2023, the number of registered **lorries** (including vans) amounted to 3.8 million units, i.e. 2.5% more than last year. The age distribution of lorries was similar to that of the previous year – 10.7% were vehicles up to 5 years old, and 38.8% in the 16–30 age range. The share of registered lorries over 30 years old increased from 23.5% to 24.3%. In terms of load capacity, there was an increase in the share of vehicles with a load capacity of less than 1.5 tonnes by 0.2 pp to 80.3% in 2023 and – with a load capacity of 10 tonnes and more – by 4.3 pp. Diesel vehicles continued to dominate the total number of lorries accounting for 70.9% of the fleet (up from 70.3% in 2022).



Liczba **ciągników siodłowych** w końcu 2023 r. wyniosła 567,8 tys. szt. i była o 5,7% większa niż przed rokiem. Nieznacznie zmniejszył się udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat (o 1,4 p. proc. do 25,5% w 2023 r.). Udział ciągników siodłowych w wieku 16–30 lat wyniósł w 2023 r. 26,8%, zaś powyżej 30 lat – 7,8%.

W końcu 2023 r. zarejestrowanych było 132,4 tys. **autobusów** (o 2,9% więcej niż w 2022 r.). Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 60,1% ogólnego stanu tych pojazdów. W strukturze wiekowej zmniejszył się udział autobusów w wieku do 5 lat (o 0,6 p. proc. do 7,9% w 2023 r.), w wieku 16–30 lat wyniósł jak przed rokiem 40,2%, zaś udział zarejestrowanych autobusów w wieku powyżej 30 lat wyniósł 31,9% (wobec 31,4% w 2022 r.).

## Ruch drogowy

W 2023 r. **ruch drogowy na sieci dróg publicznych** w kraju wyniósł 258,8 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2022 r. wzrósł o 1,2%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2023 r. wygenerowały 210,9 mld wozokilometrów, tj. o 1,3% więcej w porównaniu z 2022 r.

W 2023 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL odnotowano 5,2 mln pojazdów (ciężarowych i autokarów), tj. o 8,0% mniej niż w 2022 r.

## Transport towarowy

W 2023 r. transportem samochodowym przewieziono 1942,8 mln ton ładunków, tj. o 1,7% mniej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową na poziomie 400,6 mld tonokilometrów (spadek w skali roku o 1,5%). Udział transportu samochodowego w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu wyniósł w 2023 r. 87,3% (o 0,5 p. proc. więcej niż w 2022 r.).

W 2023 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano spadek przewozów krajowych (w tonach – o 1,0%, w tonokilometrach – o 3,7%). Przewozy międzynarodowe były mniejsze odpowiednio o 0,9% w tonach i o 0,8% w tonokilometrach. Udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach w tonach kształtował się na tym samym poziomie co w 2022 r. i wyniósł 21,4%, natomiast w tonokilometrach wzrósł – z 63,6% do 64,3%.

The number of **road tractors** at the end of 2023 amounted to 567.8 thousand units and was 5.7% higher than last year. The share of road tractors aged up to 5 years decreased slightly (by 1.4 pp in 2022 to 25.5% in 2023). The share of road tractors aged 16–30 in 2023 was 26.8% and over 30 years – 7.8%.

At the end of 2023, 132.4 thousand **buses** were registered (by 2.9% more than in 2022). Buses with a capacity of more than 45 seats accounted for 60.1% of the total amount of these vehicles. In the age structure, the share of buses aged up to 5 years decreased (by 0.6 pp to 7.9% in 2023), in the age 16–30 was the same as in 2022, i.e. 40.2% while the share of registered buses over the age of 30 was 31.9% (in 2022 – 31.4%).

## Road traffic

In 2023, **road traffic on the country's public road network** amounted to 258.8 billion vehicle-kilometres and increased by 1.2% compared to 2022. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2023 generated 210.9 billion vehicle-kilometres, i.e. 1.3% more than in 2022.

In 2023, 5.2 million vehicles (trucks and coaches) were recorded on the toll road network covered by the e-TOLL system, i.e. 8.0% less than in 2022.

## Goods transport

In 2023, 1942.8 million tonnes of goods were transported by road transport, i.e. 1.7% less than the year before, and transport performance reached the level of 400.6 billion tonne-kilometres (annual decline of 1.5%). The share of road transport in transport of goods by all modes of transport in 2023 amounted to 87.3% (by 0.5 pp more than in 2022).

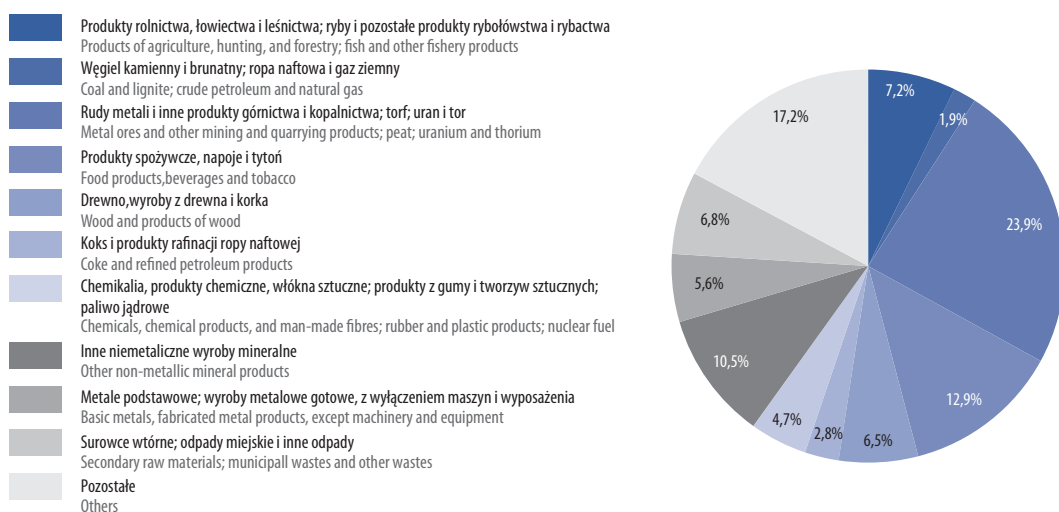
In 2023, compared to the previous year, an decrease in national transport (by 0.1% in tonnes and by 3.7% in tonne-kilometres) was recorded. International transport was lower by 0.9% in tonnes and by 0.8% in tonne-kilometres. In comparison with 2022, the share of international transport in total transport remained at a similar level 21.4% for tonnes and increased from 63.6% up to 64.3% for tonne-kilometres

Pod względem rodzaju ładunków przewożonych transportem samochodowym w porównaniu z 2022 r. odnotowano wzrost w przewozach węgla kamiennego i brunatnego; ropy naftowej i gazu ziemnego (o 40,2%), sprzętu transportowego (o 35,2%), mebli; innych wyrobów, gdzie indziej niesklasyfikowanych (o 25,2%) oraz drewna i wyrobów z drewna oraz korka (o 24,3%). Największy spadek odnotowano w przewozach innych niemetalicznych wyrobów mineralnych (o 18,9%), w tym pozostałych materiałów budowlanych (o 36,8%), a także ładunków z grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 15,1%), inne towary gdzie indziej niesklasyfikowane (o 12,8%) oraz maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane (o 12,1%).

In terms of the type of cargo transported by road transport compared to 2022, an increase was recorded in the transport of products from the groups: coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 40.2%), transport equipment (by 35.2%), furniture; other manufactured foods n.e.c (by 25.2%) and wood and products of wood and cork (by 24.3%). The largest decrease was recorded in the other non-metallic mineral products (by 18.9%) of which: other construction materials (by 36.8%), equipment and materials utilised in the transport of goods (by 15.1%), other goods n.e.c (by 12.8%) and machinery and equipment n.e.c (by 12.1%).

## Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2023 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 2. Structure of road freight transport by group of goods in 2023 (in tonnes)



## Transport pasażerski

Regularna komunikacja autobusowa<sup>1</sup> prowadzona była na 9,7 tys. linii krajowych o ogólnej długości 412,4 tys. km (w 2022 r. – 394,4 tys. km) oraz na 121 liniach międzynarodowych o długości 126,4 tys. km (w 2022 r. – 86,1 tys. km). W 2023 r. w ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 85,2% (w 2022 r. – 86,1%).

Liczba autobusów<sup>1</sup> eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego zwiększyła się wobec 2022 r. o 1066 szt. i wyniosła 12,6 tys. szt., a łączna pojemność (liczba miejsc pasażerskich) była większa o 9,0%.

## Passenger transport

Scheduled bus services<sup>1</sup> operated to 9.7 thousand national lines, with the total length of 412.4 thousand kilometres (394.4 thousand kilometres in 2022) and 121 international lines of the total length 126.4 thousand kilometres (in 2022 – 86.1 thousand kilometres). In 2023, the total number of national lines was dominated by suburban lines, which accounted for 85.2% (in 2022 – 86.1%).

The number of buses<sup>1</sup> used by the road transport entities increased by 1066 units in comparison to 2022 and amounted to 12.6 thousand units, and the total capacity (number of passenger seats) was higher by 9.0%.

<sup>1</sup> Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

<sup>1</sup> Bus service providing regular national and international traffic by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport.

W 2023 r. **transportem autobusowym**<sup>1</sup> przewieziono 256,9 mln **pasażerów**, tj. o 19,8% więcej niż przed rokiem, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 6,6%. Zwiększyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 22,9%), regularnej specjalnej (o 6,0%), a także przewozy pozostałe (o 21,2%).

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były o 8,5% wyższe niż w 2022 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach zmniejszyła się o 4,0%.

W transporcie autobusowym w 2023 r. największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 7,6 tys. autobusów (60,3% ogółu autobusów) o łącznej pojemności 470,7 tys. miejsc (67,0% dostępnej pojemności tego taboru). Przedsiębiorstwa te przewiozły 177,9 mln pasażerów (o 13,8% więcej niż w 2022 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 6,3 mld pasażerokilometrów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2023 r. wyniósł 69,2%, a w wykonanej pracy przewozowej – 50,7%.

W 2023 r. **komunikacja miejska**<sup>2</sup> realizowana była przez **przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej** na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 59,3 tys. km (o 2% więcej). W porównaniu z 2022 r. wzrosła liczba autobusów (o 195 szt.), zmniejszyła się natomiast liczba tramwajów (o 28 szt.) i trolejbusów (o 2 szt.). Z ogólnej liczby autobusów 60,1% stanowiły pojazdy w wieku do 10 lat. Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych zwiększyła się o 1,8%, a ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 94,8% w 2022 r. do 95,0% w 2023 r. Większa niż przed rokiem była też liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 10,2% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów wzrósł z 49,0% do 54,4%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 3246,8 mln pasażerów, tj. o 6,1% więcej niż w 2022 r.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej w 2023 r. posiadały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 93,8% autobusów (11,7 tys. o łącznej pojemności 1239,0 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 508,9 tys.) oraz wszystkie trolejbusy (0,2 tys. szt. o pojemności 23,1 tys. miejsc) i przewiozły 98,4% ogólnej liczby pasażerów (3194,2 mln).

In 2023, **bus transport**<sup>1</sup> carried 256.9 million of **passengers**, which was 19.8% more than in the previous year, while the transport performance in passenger-kilometres was higher by 6.6% in comparison with 2022. Scheduled services increased (by 22.9%), as well as special scheduled services (by 6.0%) and other carriage (by 21.2%).

The carriage of passengers in international transport was 8.5% higher in comparison with 2022 and the transport performance in passenger-kilometres decreased by 4.0%.

Enterprises employing more than 49 persons played the greatest role within bus transport in 2023. They owned 7.6 thousand buses (60.3% of bus fleet) with total capacity of 470.7 thousand seats (67.0% of total capacity). The enterprises carried 177.9 million of passengers (13.8% more than in the previous year) and reached transport performance of 6.3 billion of passenger-kilometres. The share of these enterprises in total transport amounted to 69.2% for the number of carried passengers and 50.7% for the transport performance.

In 2023, **urban transport**<sup>2</sup> was provided by **urban transport enterprises** on the overall length of transportation network and amounting to 59.3 thousand km (by 2% more). In comparison to 2022 the number of buses operated by the urban transport increased (by 195 vehicles), the number of trams decreased (by 28 vehicles) as well as the number of trolleybuses (by 2 vehicles). Vehicles aged 10 and less accounted for over 60.1% of total number of buses. The number of buses adjusted to carrying the disabled increased by 1.8%, and its share in total amount of buses increased from 94.8% in 2022 to 95.0% in 2023. The total number of trams adjusted to carrying disabled persons was 10.2% higher than a year ago (its share in total number of trams increased from 49.0% in 2022 to 54.4% in 2023).

The urban transport fleet transported 3246.8 million passengers, i.e. 6.1% more than in 2022.

Enterprises employing more than 49 persons held the dominating position in urban transport in 2023. These enterprises concentrated 93.8% of total number of buses (11.7 thousand with the total capacity of 1239.0 thousand seats), 99.1% of trams (3.0 thousand units with 508.9 thousand seats) and all trolleybuses (0.2 units with the capacity of 23.1 thousand seats) and carried 98.4% of the total number of passengers (3194.2 million).

1 Komunikacja w ruchu krajowym i międzynarodowym realizowana przez przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. 2 Prowadzona przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

1 Bus service providing regular national and international traffic by entities employing more than 9 persons; excluding urban transport. 2 Providing by entities employing more than 9 persons.

## Aspekty środowiskowe transportu drogowego

Transport drogowy, bazujący na paliwach ropopochodnych, ma wpływ na wzrost emisji gazów cieplarnianych i w sposób istotny oddziałuje na środowisko i ludzi. W 2023 r. szacowana wielkość **emisji dwutlenku węgla** (głównego gazu cieplarnianego) ze środków transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 24467,7 tys. ton (o 17,7% więcej niż w poprzednim roku), przy wzroście liczby zarejestrowanych pojazdów z analizowanych grup pojazdów – o 0,8%.

**Tlenki azotu**, wchodzące w skład spalin emitowanych przez pojazdy samochodowe także należą do zanieczyszczeń mających istotny negatywny wpływ na środowisko. W 2023 r. emisja NO<sub>x</sub> wyniosła 40,6 tys. ton, tj. o 0,7% mniej niż w poprzednim roku.

## Wypadki drogowe

W 2023 r. w Polsce doszło do 20,9 tys. **wypadków drogowych** (o 1,9% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 1,9 tys. osób, a rannych zostało 26,1 tys. osób (odpowiednio o 0,2% i 2,5% mniej niż w 2022 r.). W 2023 r. kierowcy byli sprawcami 91,0% wypadków drogowych, a do głównych przyczyn zaliczyć można: nieprzestrzeganie pierwszeństwa (24,0%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (22,1%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (16,2%). Wskutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2023 r. śmierć poniosło 1,6 tys. osób (co stanowiło 85,7% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków), a rannych zostało 22,3 tys. osób (92,6% ogółu rannych w wypadkach).

Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w 2023 r. wyniósł 9,0, a dla osób rannych – 115,2. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100 tys. ludności dla ofiar śmiertelnych w 2023 r. wyniósł 5,0, a dla rannych – 64,0.

Wśród najbardziej narażonych na wypadki, w 2023 r. przeżywały osoby w wieku od 25 do 39 lat oraz w wieku od 40 do 59 lat. Udział osób z tych grup wiekowych będących ofiarami wypadków (śmiertelnymi i rannymi) w ogólnej liczbie ofiar wypadków drogowych wyniósł odpowiednio 24,9% i 28,6%.

## Environmental aspects of road transport

Road transport, based on petroleum-derived fuels, affects an increase in greenhouse gas emission and exerts a considerable impact on both the environment and people. In 2023, the estimated amount of **emissions of carbon dioxide**, the main greenhouse gas, from road transport means (urban buses, road tractors and lorries) amounted to 24467.7 thousand tonnes, 17.7% more than in the previous year, while compared to 2022 the number of registered vehicles from the analysed vehicle groups increased by 0.8%.

**Nitrogen oxides** included in the exhaust fumes emitted by motor vehicles are also pollutants that have a significant negative impact on the environment. In 2023, NO<sub>x</sub> emissions amounted to 40.6 thousand tonnes, by 0.7% less than in the previous year.

## Road accidents

In 2023, 20.9 thousand **road accidents were registered** in Poland (1.9% less than in the previous year). 1.9 thousand people were killed and 26.1 thousand people were injured (0.2% and 2.5% less than in 2022, respectively). In 2023, drivers were responsible for 91.0% of road accidents, and the main causes included: failure to respect the priority (24.0%), failure to adapt speed to traffic conditions (22.1%) and incorrect behaviour towards pedestrians (16.2%). As a result of accidents caused by vehicle drivers in 2023, 1.6 thousand people were killed (which accounted for 85.7% of all fatalities), and 22.3 thousand people were injured (92.6% of all injured in accidents).

The indicator of number of fatalities per 100 road accidents noted in 2023 reached 9.0, and for the injured – 115.2, while the rate of road accidents per 100,000 population for fatalities in 2023 was 5.0, and for the injured – 64.0.

In 2023, at risk of being involved in accidents dominated people aged 25 to 39 and 40 to 59 exposed. The share of these age groups who are victims of accidents (fatal and injured) in the total number of road accident victims was 24.9% and 28.6%, respectively.

## Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej

W 2021 r. w 27 krajach UE 1014,0 tys. **podmiotów** prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 965,3 tys. w 2020 r.). **Obroty** w tych przedsiębiorstwach w 2021 r. wyniosły 498729 mln euro, z czego 79,7% stanowiły obroty w transporcie towarowym (wobec 76,8% w poprzednim roku). W 2021 r. w przedsiębiorstwach transportu drogowego państw Unii Europejskiej **zatrudnionych** było 5083,3 tys. osób, tj. o 0,2% więcej niż w 2020 r. Z ogólnej liczby pracujących w przedsiębiorstwach transportu drogowego 66,9% stanowili pracujący w podmiotach drogowego transportu ładunków.

W 2022 r. **sieć dróg w krajach Unii Europejskiej** obejmowała 4475,0 tys. km, przy czym autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Długość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. wyniosła łącznie 76100 km (o 0,5% więcej niż przed rokiem), co dawało wynik 18 km autostrad na każde 1000 km<sup>2</sup> łącznej powierzchni krajów UE.

W 2023 r. przedsiębiorstwa transportowe<sup>3</sup> państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,1 mld ton **ładunków** (o 3,4% mniej niż w poprzednim roku). Na czele państw o największym tonażu przetransportowanych w 2023 r. ładunków znalazły się Niemcy, dalej Hiszpania, Polska i Francja (odpowiednio 2856,8 mln ton, 1601,8 mln ton, 1584,2 mln ton, 1545,2 mln ton).

W 2022 r. spadek **przewozów pasażerów** odnotowano jedynie w Finlandii, na Łotwie oraz Słowenii. Wielkość wykonanej pracy przewozowej przy przewozie pasażerów transportem drogowym (samochodami osobowymi, autobusami i autokarami) w 2022 r. zwiększyła się o 13,4% w porównaniu z poprzednim rokiem.

## Road transport in the European Union

In 2021, 1014.0 thousand **enterprises** operated in road transport in 27 EU countries (compared to 965.3 thousand in 2020). **Turnover** in the enterprises in 2021 amounted to EUR 498729 million, of which 79.7% accounted for freight transport (compared to 76.8% in the previous year). In 2021, 5083.3 thousand people were **employed** in road transport companies of the European Union countries, 0.2% more than in 2020. Of the total number of employees in road transport companies 66.9% were employed in road freight transport entities.

In 2022, the **road network in the European Union countries** covered 4475.0 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of road lengths. The length of motorways in the 27 countries of the European Union in 2022 amounted to a total of 76100 km (0.5% more than the year before), which gave the result of 18 km of motorways for every 1000 km<sup>2</sup> of the total area of EU countries.

In 2023, transport companies<sup>3</sup> of the European Union countries transported a total of 13.1 billion tons of **goods**, 3.4% less than in the previous year. The countries with the largest tonnage of goods transported in 2023 were led by Germany, followed by Spain, Poland and France (2856.8 million tons, 1601.8 million tons, 1584.2 million tons, 1545.2 million tons, respectively).

In 2022, a passenger transport decreased only in Finland, Latvia and Slovenia. The volume of transport for the **transport of passengers** by road (cars, buses and coaches) increased in 2022 by 13.4% compared to the previous year.

<sup>3</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

<sup>3</sup> Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

## 1. Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego

Transport drogowy ładunków stanowi istotną część systemu transportowego Polski i jest jedną z największych branż polskiej gospodarki.

Przychody z całokształtu działalności w jednostkach transportu drogowego w 2022 r. stanowiły 50,7% przychodów uzyskanych w sektorze transportu. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności w transporcie drogowym były na poziomie 51,0% w odniesieniu do całego sektora transportu.

## 1. Data on road transport entities

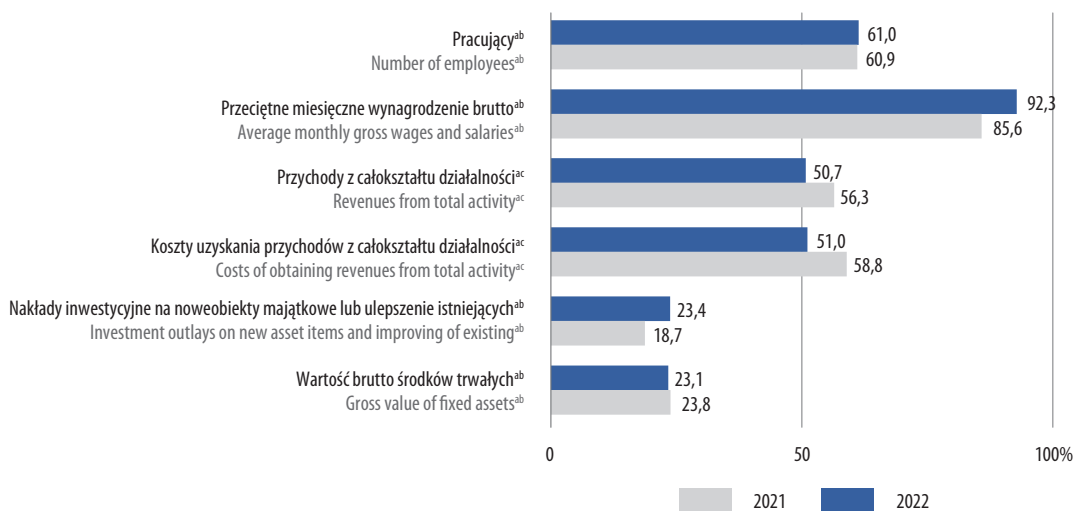
Road transport of goods constitutes a significant part of the Polish transport system and is one of the largest sectors of the Polish economy.

Revenues from total activity in road transport units in 2022 accounted for 50.7% of revenues obtained in the transport sector. Costs of obtaining revenues from total activity in road transport were at the level of 51.0% in relation to the entire transport sector.

**Wykres 3. Przedsiębiorstwa transportu drogowego na tle sektora transportu <sup>a</sup>**

Chart 3.

Road transport entities on the background of transport sector <sup>a</sup>



a Podmioty zaliczane do grupy 49.3 i 49.4 według PKD 2007. b Podmioty o liczbie pracujących powyżej 9 osób. c Pełna zbiorowość.

Uwaga: „Transport ogółem” oznacza: dla przychodów, kosztów, pracujących i przeciętnego wynagrodzenia - sekcję H „Transport i gospodarka magazynowa” (bez działu 53 Działalność pocztowa i kurierska) według PKD 2007; dla nakładów inwestycyjnych i wartości brutto środków trwałych - całą sekcję H „Transport i gospodarka magazynowa” według PKD 2007.

a Enterprises classified into the group 49.3 and 49.4 according to the Polish Classification of Activities 2007. b Enterprises employing more than 9 persons. c Whole population.

Note: “Total transport” means Section H “Transport and Storage” (excluding the division 53 Postal and Courier Activities) classified according to the Polish Classification of Activities 2007 for revenues, costs, number of employees and average monthly gross wages and salaries; the whole Section H “Transport and Storage” classified according to the Polish Classification of Activities 2007 for investment outlays and gross value of fixed assets.

## Przychody

Przychody z całokształtu działalności we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2022 r. wyniosły 241,7 mld zł i były większe o 20,0% w porównaniu z 2021 r. Sektor prywatny wypracował 92,7% przychodów (wzrost o 20,0%), sektor publiczny – 7,3% (wzrost o 19,4% w porównaniu z 2021 r.). W przedsiębiorstwach transportu drogowego 89,3% stanowiły przychody ze sprzedaży wyrobów i usług, z czego przewozy ładunków z wynikiem 176,9 mld zł stanowiły 81,9%.

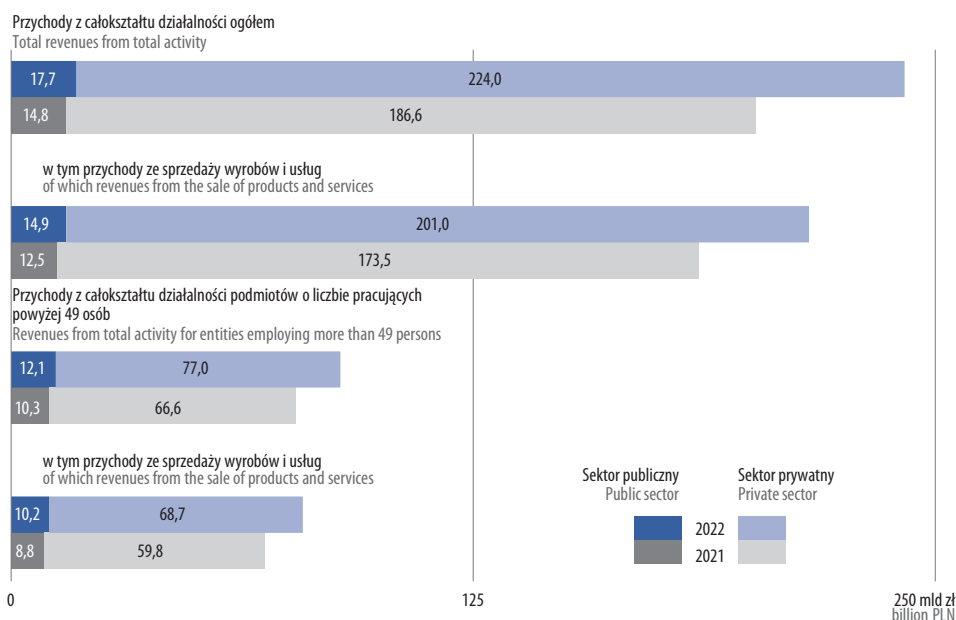
## Revenues

Revenues from total activity in all road transport units in 2022 amounted to PLN 241.7 billion and were higher by 20.0% compared to 2021. The private sector generated 92.7% of revenues (an increase of 20.0%), the public sector – 7.3% (an increase in revenues by 19.4% compared to 2021). In road transport companies, 89.3% were revenues from the sale of goods and services, of which goods transport with the result of PLN 176.9 billion accounted for 81.9%.

Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób wypracowały w 2022 r. przychód w kwocie 89,1 mld zł, co stanowiło ponad jedną trzecią przychodów w transporcie drogowym. W porównaniu z 2021 r. odnotowano wzrost przychodów w tej grupie przedsiębiorstw o 15,8%. Przychody uzyskane ze sprzedaży wyrobów i usług stanowiły 88,6% ogółu przychodów.

Enterprises employing more than 49 employees generated revenue of PLN 89.1 billion in 2022, which accounted for over one third of revenues in road transport. Compared to 2021, revenues in this group of enterprises increased by 15.8%. Revenues from the sale of goods and services accounted for 88.6% of total revenues.

**Wykres 4.** Przychody z całokształtu działalności w transporcie drogowym  
Chart 4. Revenues from total activity in road transport



a Dane dotyczą wszystkich podmiotów transportu drogowego. b Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.  
a Data concern all transport entities. b Data concern entities employing more than 49 persons.

## Koszty

Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2022 r. wyniosły 214,0 mld zł i były większe o 14,9% w porównaniu z 2021 r. Sektor prywatny wypracował 91,5% kosztów (wzrost o 14,4%), sektor publiczny – 8,5% kosztów (wzrost o 20,8% w porównaniu z 2021 r.). Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 90,9% kosztów uzyskania przychodów.

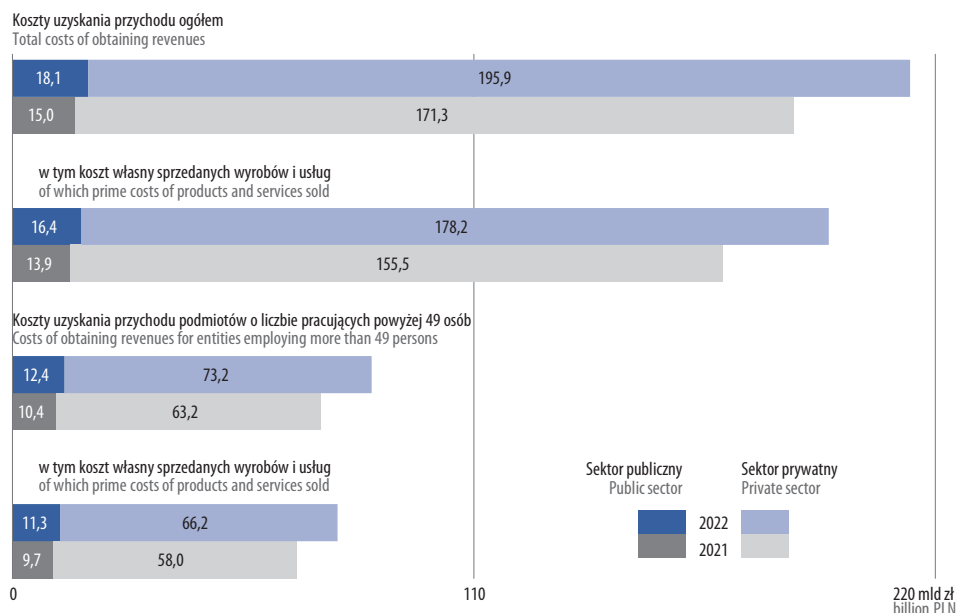
Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2022 r. wygenerowały koszty uzyskania przychodów w kwocie 85,6 mld zł, co stanowiło 40,0% kosztów w transporcie drogowym. W porównaniu z 2021 r. odnotowano wzrost kosztów w tej grupie przedsiębiorstw o 16,2%. Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 90,5% ogółu kosztów w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 49 osób.

## Costs

Costs of obtaining revenues from total activity in all road transport units in 2022 amounted to PLN 214.0 billion and were higher by 14.9% compared to 2021. The private sector generated 91.5% costs (increase by 14.4%), public sector – 8.5% of costs (increase by 20.8% compared to 2021). Own costs of goods and services sold accounted for 90.9% of costs of obtaining revenues.

Enterprises with more than 49 employees in 2022 generated costs of obtaining revenues in the amount of PLN 85.6 billion, which accounted for 40.0% of costs in road transport. Compared to 2021, there was an increase in costs in this group of companies by 16.2%. Own costs of goods and services sold accounted for 90.5% of all costs in enterprises employing more than 49 people.

**Wykres 5.** Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności  
Chart 5. Costs of obtaining revenues from total activity

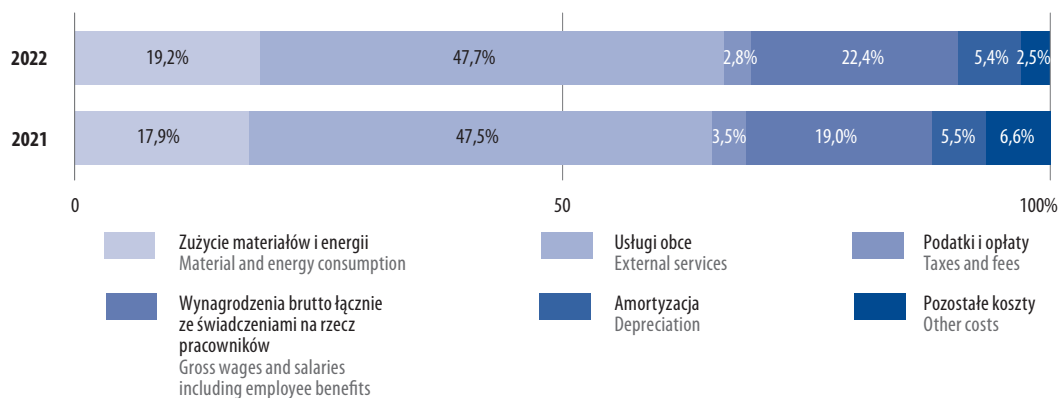


a Dane dotyczą wszystkich podmiotów transportu drogowego. b Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.  
a Data concern all transport entities. b Data concern entities employing more than 49 persons.

W strukturze rodzajowej kosztów dominowały koszty z grupy usługi obce, które osiągnęły w 2022 r. wartość 37,0 mld zł; ich udział zwiększył się w skali roku o 0,2 p. proc. Wzrósł także udział kosztów zużycia materiałów i energii (o 1,4 p. proc.), wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 3,4 p. proc.), przy spadku pozostałych kosztów (o 4,2 p. proc.), podatków i opłat (o 0,7 p. proc.) oraz kosztów amortyzacji (o 0,1 p. proc.).

The cost structure was dominated by costs from the group of external services, which reached PLN 37.0 billion in 2022; their share increased y/y by 0.2 pp. The share of costs of materials and energy consumption also increased (by 1.4 pp), as did gross wages and salaries including employee benefits (by 3.4 pp), while other costs (by 4.2 pp), taxes and fees (by 0.7 pp) and depreciation costs (by 0.1 pp) decreased.

**Wykres 6.** Koszty w układzie rodzajowym<sup>a</sup>  
Chart 6. Costs by type<sup>a</sup>



a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.  
a Data concern entities employing more than 49 persons.



Wynik finansowy brutto osiągnięty przez podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2022 r. wyniósł 4422,6 mln zł (wobec 4551,0 mln zł w 2021 r.). Wynik finansowy netto osiągnął wartość 3998,5 mln zł (wobec 3795,0 mln zł w 2021 r.).

W 2022 r. wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wzrósł z 89,1% przed rokiem do 95,9%, a ze sprzedaży produktów nieznacznie obniżył się – z 99,0% do 98,5%. Zmniejszeniu w skali roku uległy wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto – odpowiednio z 4,9% do 4,1% oraz z 4,1% do 3,7%. Wskaźnik płynności finansowej I stopnia w 2022 r. wyniósł 61,2% (wobec 38,3% w 2021 r.), a wskaźnik płynności finansowej II stopnia – 186,9% (wobec 122,2% w 2021 r.).

## Aktywa obrotowe i zobowiązania

Aktywa obrotowe w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 49 osób na koniec grudnia 2022 r. osiągnęły wartość 21894,6 mln zł (o 12,7% więcej w porównaniu z 2021 r.). Wartość zapasów w tej grupie przedsiębiorstw wynosiła 1011,8 mln zł (o 19,9% więcej niż przed rokiem). Wartość należności krótkoterminowych była większa o 10,5% niż w 2021 r. i wyniosła 13604,9 mln zł.

Wartość zobowiązań krótkoterminowych w badanych przedsiębiorstwach na koniec 2022 r. osiągnęła wartość 10816,8 mln zł i była niższa niż przed rokiem o 26,2%. W 2022 r. odnotowano spadek zobowiązań krótkoterminowych z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń (o 24,3%), kredytów i pożyczek (o 22,1%) oraz zobowiązań z tytułu dostaw i usług (o 27,8%).

The gross financial result generated by entities employing more than 49 persons in 2022 amounted to PLN 4422.6 million (compared to PLN 4551.0 million in 2021). The net financial result reached PLN 3998.5 million (compared to PLN 3795.0 million in 2021).

In 2022 the cost level indicator for overall activities increased from 89.1% a year ago to 95.9% and for the product sales it decreased slightly – from 99.0% to 98.5%. Gross and net turnover profitability indicator decreased year-on-year – from 4.9% to 4.1% and from 4.1% to 3.7%, respectively. The first degree financial liquidity indicator in 2022 amounted to 61.2% (compared to 38.3% in 2021), and the second-degree financial liquidity indicator – 186.9% (compared to 122.2% in 2021).

## Turnover assets and liabilities

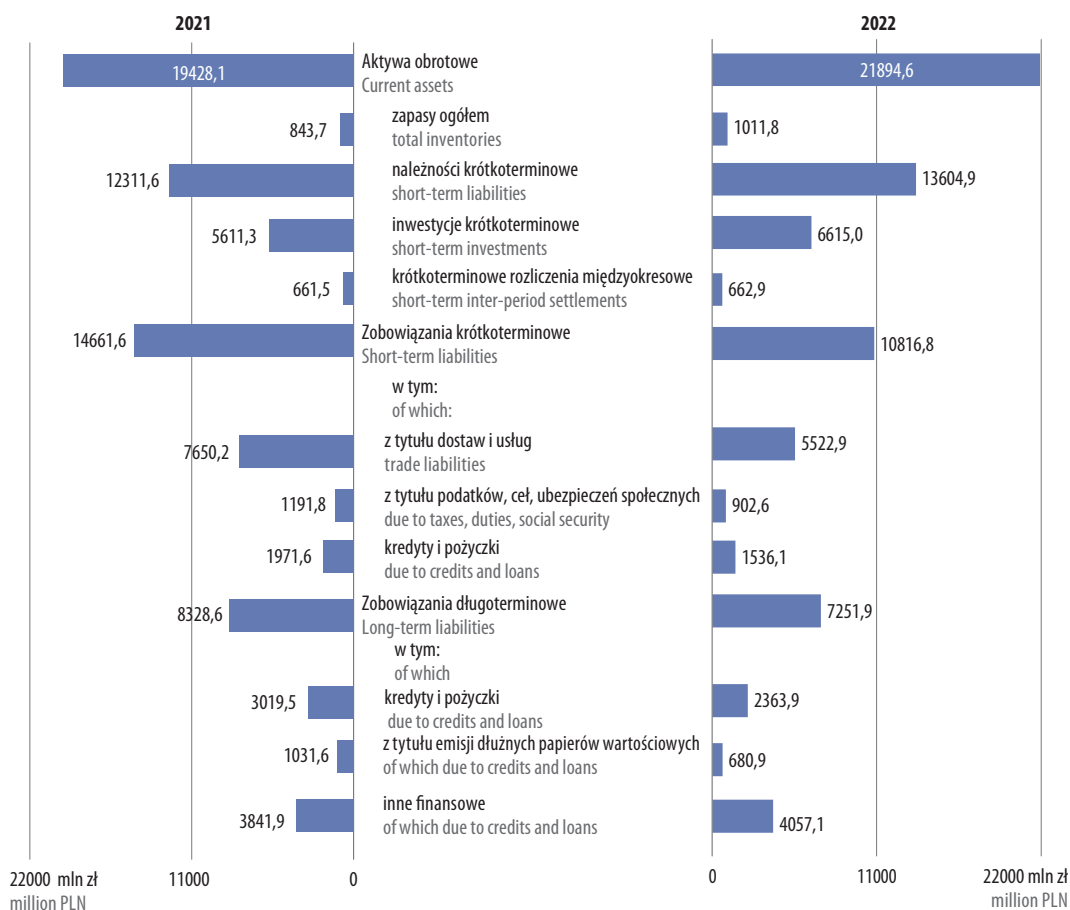
Turnover assets in road transport companies employing more than 49 people at the end of December 2022 reached PLN 21894.6 million (12.7% more than in 2021). The value of inventories in this group of enterprises amounted to PLN 1011.8 million (19.9% more than a year ago). The value of short-term receivables was higher by 10.5% than in 2021 and amounted to PLN 13604.9 million.

The value of short-term liabilities in the surveyed enterprises at the end of 2021 reached PLN 10816.8 million and was lower than the year before by 26.2%. In 2022 there was an decrease in short-term liabilities due to taxes, duties, insurance and other benefits (by 24.3%), credits and loans (by 22.1%) and trade liabilities (by 27.8%).

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2022 r. wyniosły 7251,9 mln zł i były o 12,9% niższe niż w 2021 r. Odnotowano spadek zobowiązań z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych (o 34,0%) oraz z tytułu kredytów i pożyczek (o 21,7%), a wzrost – z tytułu innych zobowiązań finansowych (o 5,6%).

Long-term liabilities at the end of 2022 amounted to PLN 7251.9 million and were 12.9% lower than in 2021. There was a decrease in liabilities from the issue of debt securities (by 34.0%) and from credits and loans (by 21.7%) and an increase from other financial liabilities (by 5.6%).

**Wykres 7. Aktywa obrotowe i zobowiązania<sup>a</sup>**  
Chart 7. Current assets and liabilities<sup>a</sup>



a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.  
a Data concern entities employing more than 49 persons.

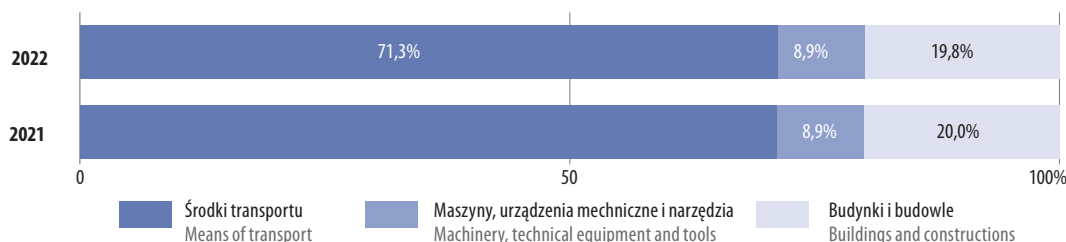
## Wartość brutto środków trwałych

Wartość brutto środków trwałych w podmiotach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób według stanu w dniu 31 grudnia 2022 r. wynosiła 62169,9 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych) i zwiększyła się o 9,7% wobec poprzedniego roku. W porównaniu z 2021 r. wartość brutto środków trwałych była większa w następujących grupach rodzajowych: maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (o 10,2%), budynki i budowle (o 8,6%) oraz w grupie środki transportu (o 9,9%). Udział wartości brutto środków trwałych jednostek transportu drogowego w sektorze transportu wyniósł 23,1%.

## Gross value of fixed assets

The gross value of fixed assets in road transport entities employing more than 9 people as at 31 December 2022 amounted to PLN 62169.9 million (at current book-keeping prices) and increased by 9.7% compared to the previous year. Compared to 2021, the gross value of fixed assets was higher in the following all types of groups: machinery, technical equipment and tools (by 10.2%), buildings and constructions (by 8.6%) and in the group of means of transport (by 9.9%). The share of the gross value of fixed assets of road transport units in the transport sector was 23.1%.

**Wykres 8.** **Struktura wartości brutto środków trwałych w transporcie drogowym<sup>a</sup>**  
Chart 8. **Structure of the gross value of fixed assets in road transport<sup>a</sup>**



<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

W wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego środki transportu stanowiły 71,3%. Uwzględniając podział terytorialny, wartość brutto środków trwałych była najwyższa w województwie mazowieckim – 18,4 mld zł, najniższa natomiast – w województwach warmińsko-mazurskim i świętokrzyskim – po 0,7 mld zł. Największy stopień zużycia środków trwałych wykazały podmioty transportu drogowego w województwie opolskim (59,7%), w tym stopień zużycia środków transportu – w województwie warmińsko-mazurskim (69,9%).

In the gross value of fixed assets in road transport, means of transport accounted for 71.3%. Taking into account the territorial division, the gross value of fixed assets was the highest in the Mazowieckie Voivodship, PLN 18.4 billion, while the lowest in the Warmińsko-Mazurskie and Świętokrzyskie Voivodships – PLN 0.7 billion each. The highest degree of consumption of fixed assets was shown by road transport entities in the Opolskie Voivodship (59.7%), including means of transport – in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (69.9%).

**Tablica 1. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych<sup>a</sup> według województw  
Stan w dniu 31 grudnia**Table 1. Gross value and degree of consumption of fixed assets<sup>a</sup> by voivodships  
As of 31 December

Województwa Voivodships		Wartość brutto (bieżące ceny ewidencyjne) Gross value (current book – keeping prices)						Stopień zużycia Degree of consumption	
		ogółem total	w tym of which			na 1 mieszkańca per capita		ogółem total	w tym środki trans- portu of which transport equipment
			budynki i budowle buildings and struc- tures	maszyny, urządze- nia techn- iczne i narzę- dzia machinery, technical equipment and tools	środki transpor- tu transport equip- ment	ogółem total	w tym środki transpor- tu of which transport equip- ment		
		w mln zł in million PLN					w zł in PLN		w % in %
Polska Poland	2021	56689,8	11339,3	5017,6	40328,4	1495,5	1063,9	51,5	53,4
	2022	62169,9	12316,1	5529,6	44321,4	1651,9	1177,6	49,6	51,7
Dolnośląskie	2021	3364,4	480,9	246,6	2636,9	1161,0	910,0	47,5	47,6
	2022	3688,5	572,9	295,4	2820,1	1281,0	979,5	47,0	46,3
Kujawsko-pomorskie	2021	1988,8	419,3	164,4	1405,1	985,7	696,4	47,6	48,3
	2022	2204,2	516,2	184,4	1503,7	1104,3	753,3	45,5	46,9
Lubelskie	2021	1501,2	235,8	96,9	1168,6	736,5	573,3	55,6	59,1
	2022	1453,7	225,8	96,1	1131,7	722,9	562,8	53,7	58,0
Lubuskie	2021	1937,3	304,2	97,5	1535,6	1965,8	1558,2	44,5	48,5
	2022	2261,7	361,1	116,7	1783,9	2319,6	1829,6	43,2	46,8
Łódzkie	2021	3029,7	702,2	269,1	2058,0	1265,0	859,3	55,4	60,2
	2022	3221,9	719,3	294,4	2208,1	1363,7	934,6	56,4	60,5
Małopolskie	2021	5336,0	1125,6	404,1	3803,7	1555,5	1108,8	48,2	50,9
	2022	5977,0	1250,2	470,0	4254,2	1742,8	1240,4	47,7	50,7
Mazowieckie	2021	16356,7	3447,4	1868,0	11041,2	2967,0	2002,8	56,1	55,8
	2022	18416,9	3739,1	2083,2	12594,6	3342,1	2285,6	51,8	52,7
Opolskie	2021	899,5	172,5	73,8	653,2	948,2	688,6	62,2	68,9
	2022	1066,8	194,8	80,8	791,1	1138,8	844,6	59,7	65,0
Podkarpackie	2021	1540,5	200,8	190,3	1149,3	738,5	551,0	52,9	59,5
	2022	1642,3	215,4	207,7	1218,9	792,7	588,4	49,0	52,5
Podlaskie	2021	1211,4	254,8	69,0	887,6	1054,5	772,7	59,7	66,2
	2022	1355,3	257,0	64,0	1034,3	1190,7	908,7	53,6	56,3
Pomorskie	2021	3553,8	834,5	233,8	2485,5	1506,6	1053,7	47,0	51,0
	2022	3853,2	895,4	306,0	2651,8	1633,0	1123,8	47,5	52,0

a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

**Tablica 1. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych <sup>a</sup> według województw (dok.)  
Stan w dniu 31 grudnia**Table 1. Gross value and degree of consumption of fixed assets <sup>a</sup> by voivodships (cont.)  
As of 31 December

Województwa Voivodships		Wartość brutto (bieżące ceny ewidencyjne) Gross value (current book – keeping prices)						Stopień zużycia Degree of consumption	
		ogółem total	w tym of which			na 1 mieszkańca per capita		ogółem total	w tym środki trans- portu of which transport equipment
			budynki i budowle buildings and struc- tures	maszyny, urządze- nia techni- czne i narzę- dzia machinery, technical equipment and tools	środki transpor- tu transport equip- ment	ogółem total	w tym środki transpor- tu of which transport equip- ment		
		w mln zł in million PLN					w zł in PLN		w % in %
Śląskie	2021	8015,8	1823,3	498,7	5692,4	1831,8	1300,8	46,9	50,1
	2022	8603,4	1999,9	467,4	6136,1	1991,5	1420,3	46,2	49,4
Świętokrzyskie	2021	585,9	113,5	54,3	418,1	493,3	352,0	56,7	60,2
	2022	684,1	87,5	50,2	546,4	585,5	467,6	50,6	50,2
Warmińsko-mazur- skie	2021	651,2	193,8	69,0	388,4	473,7	282,5	58,1	69,7
	2022	663,4	207,1	74,4	382,0	488,6	281,3	56,8	69,9
Wielkopolskie	2021	5219,6	848,6	555,8	3815,2	1491,3	1090,1	47,8	48,8
	2022	5646,7	901,1	621,5	4124,1	1618,9	1182,4	47,4	48,5
Zachodniopomor- skie	2021	1498,3	182,3	126,2	1189,8	908,0	721,1	52,3	51,9
	2022	1430,8	173,2	117,3	1140,3	876,8	698,8	54,1	53,4

a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Największy ruch środków trwałych w 2022 r. widoczny był w województwie mazowieckim, gdzie sprzedaż wyniosła 394,0 mln zł, a wartość zlikwidowanych środków trwałych – 98,5 mln zł oraz województwie śląskim, w którym notowano sprzedaż w wysokości 348,9 mln zł, a zlikwidowane środki trwałe miały wartość 75,4 mln zł.

The largest movement of fixed assets in 2022 was visible in the Mazowieckie Voivodship, where sales amounted to PLN 394.0 million, and the value of liquidated fixed assets – PLN 98.5 million, and the Śląskie Voivodship, where sales of PLN 348.9 million were recorded, and liquidated fixed assets had a value of PLN 75.4 million.

**Tablica 2. Stan i ruch środków trwałych <sup>a</sup> (wartość brutto) według województw**Table 2. State and flow of fixed assets <sup>a</sup> (gross value) by voivodships

Województwa Voivodships		Stan w dniu 1 stycznia As of 1 January	Zlikwidowane Liquidated	Sprzedane Sold	Stan w dniu 31 grudnia As of 31 December
		w mln zł in million PLN			
Polska Poland	2021	52915,8	291,7	2222,7	56689,8
	2022	56254,4	334,2	2153,4	62169,9

**Tablica 2. Stan i ruch środków trwałych <sup>a</sup> (wartość brutto) według województw (dok.)**  
**Table 2. State and flow of fixed assets <sup>a</sup> (gross value) by voivodships (cd.)**

Województwa Voivodships		Stan w dniu 1 stycznia As of 1 January	Zlikwidowane Liquidated	Sprzedane Sold	Stan w dniu 31 grudnia As of 31 December
Dolnośląskie	2021	3164,8	14,3	206,9	3364,4
	2022	3391,5	20,7	142,3	3688,5
Kujawsko-pomorskie	2021	1828,5	8,3	51,1	1988,8
	2022	1977,8	3,7	48,7	2204,2
Lubelskie	2021	1410,2	4,7	79,6	1501,2
	2022	1325,9	4,9	71,7	1453,7
Lubuskie	2021	1684,5	4,6	111,7	1937,3
	2022	1997,7	2,4	179,6	2261,7
Łódzkie	2021	2934,0	32,1	115,1	3029,7
	2022	3059,6	38,4	118,2	3221,9
Małopolskie	2021	4676,1	19,7	146,6	5336,0
	2022	5395,7	19,6	189,7	5977,0
Mazowieckie	2021	15690,6	73,3	493,8	16356,7
	2022	16350,9	98,5	394,0	18416,9
Opolskie	2021	862,8	2,2	44,8	899,5
	2022	964,5	1,7	54,8	1066,8
Podkarpackie	2021	1454,7	16,6	108,8	1540,5
	2022	1487,7	9,4	57,4	1642,3
Podlaskie	2021	1143,3	8,8	55,9	1211,4
	2022	1174,8	4,9	74,7	1355,3
Pomorskie	2021	3360,6	25,0	140,4	3553,8
	2022	3503,2	19,0	97,5	3853,2
Śląskie	2021	7258,6	40,1	378,3	8015,8
	2022	7861,6	75,4	348,9	8603,4
Świętokrzyskie	2021	539,5	5,1	13,6	585,9
	2022	555,5	5,0	32,3	684,1
Warmińsko-mazurskie	2021	627,7	2,2	33,5	651,2
	2022	639,1	3,6	18,8	663,4
Wielkopolskie	2021	4836,1	29,8	197,2	5219,6
	2022	5162,0	17,9	270,3	5646,7
Zachodniopomorskie	2021	1443,7	4,9	45,6	1498,3
	2022	1407,0	9,3	54,5	1430,8

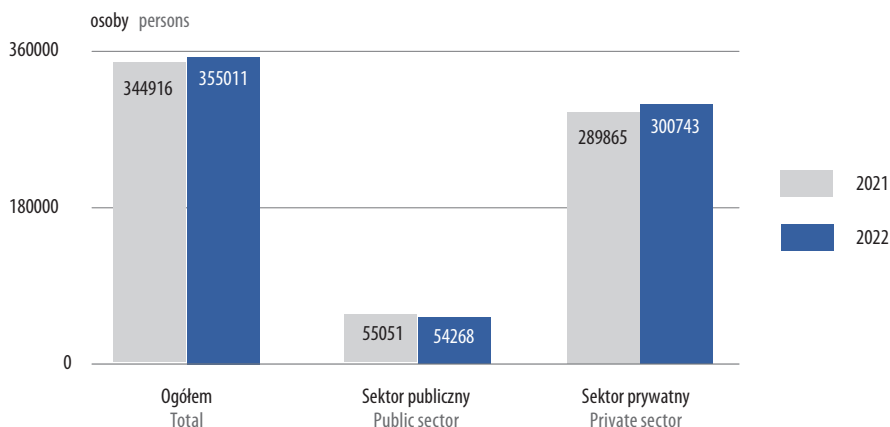
<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

## Zatrudnienie i wynagrodzenia

W jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w 2022 r. wyniosło 355,0 tys. osób i było o 2,9% większe niż w 2021 r. Wzrost przeciętnego zatrudnienia odnotowano w sektorze prywatnym (o 3,8%), przy spadku – w sektorze publicznym (o 1,4%).

**Wykres 9. Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy<sup>a</sup>**  
Chart 9. Average paid employment on the basis of employment contract<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez zatrudnionych poza granicami kraju i bez uczniów.  
<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; excluding persons employed abroad and apprentices.

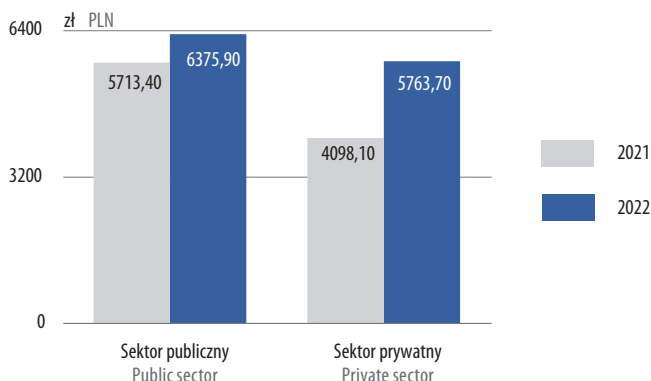
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych w podmiotach transportu drogowego na podstawie stosunku pracy, w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w 2022 r. wyniosło 5857,30 zł i w porównaniu z 2021 r. zwiększyło się o 34,5%. Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wystąpił zarówno w sektorze prywatnym (o 40,6%), jak i publicznym (o 11,6%).

## Paid employment, wages and salaries

In road transport units with more than 9 employees, the average employment based on an employment relationship in 2022 amounted to 355.0 thousand people and was higher by 2.9% than in 2021. An increase in average employment was recorded in the private sector (by 3.8%), with a decrease in the public sector (by 1.4%).

The average monthly gross wages and salaries of workers employed in road transport entities on the basis of an employment contract in units with more than 9 employees in 2022 amounted to PLN 5857.30 and increased by 34.5% compared to 2021. The increase in the average monthly wage occurred both in the private sector (by 40.6%) and the public sector (by 11.6%).

**Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto zatrudnionych na podstawie stosunku pracy<sup>a</sup>**  
Chart 10. Average monthly gross wages and salaries of persons employed on the basis of employment contract<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez zatrudnionych poza granicami kraju i bez uczniów.  
<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; excluding persons employed abroad and apprentices.

## Nakłady inwestycyjne

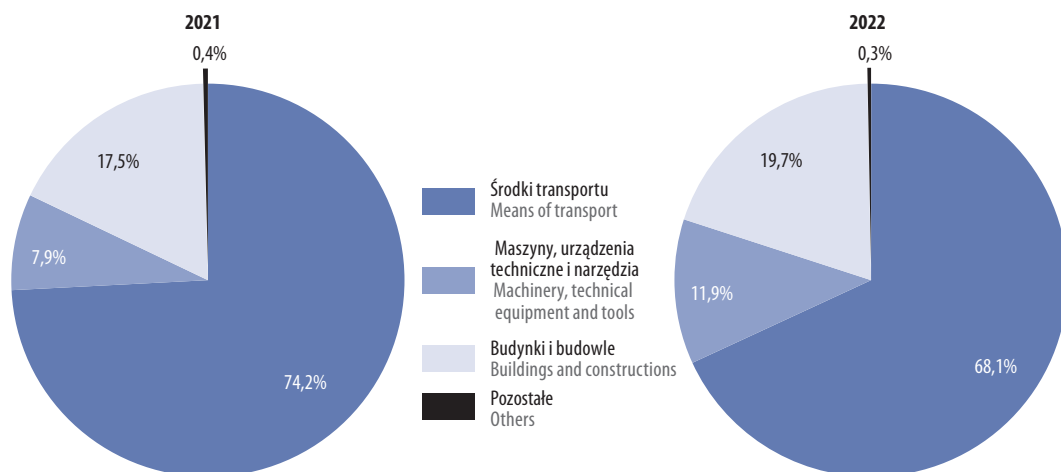
W 2022 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych na zakup środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosła 7608,6 mln zł, w tym na środki transportu – 5178,6 mln zł, budynki i budowle – 1499,3 mln zł, a na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia – 903,6 mln zł.

## Investments outlays

In 2022, the value of investments outlays on purchasing fixed assets in road transport enterprises employing more than 9 persons amounted to PLN 7608.6 million, including PLN 5178.6 million for means of transport, PLN 1499.3 million for buildings and construction, and PLN 903.6 million for machinery, technical equipment and tools.

### Wykres 11. Struktura nakładów inwestycyjnych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych<sup>a</sup>

Chart 11. Structure of investments outlays on road transport by groups of fixed assets<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

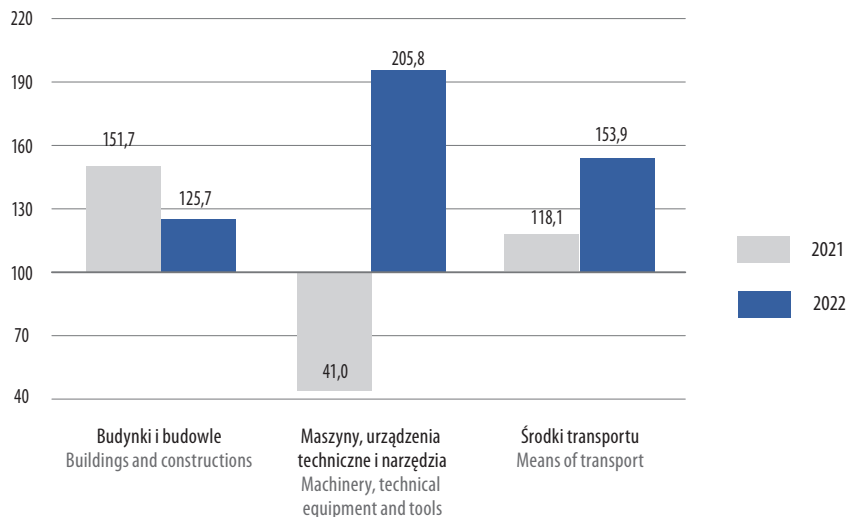
W 2022 r. odnotowano wzrost o 37,0% w skali roku wartości nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących). Najwyższe nakłady inwestycyjne dotyczyły środków transportu i stanowiły one 68,1% ogółu poniesionych nakładów, a ich wysokość w porównaniu z 2021 r. zwiększyła się o 25,7%. Kolejną co do wielkości grupą nakładów inwestycyjnych były nakłady na budynki i budowle (19,7% poniesionych nakładów); ich wysokość zwiększyła się w skali roku o 53,9%. Nakłady na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia stanowiły 11,9% poniesionych nakładów (wzrost wobec 2021 r. o 105,8%). Udział przedsiębiorstw transportowych w poniesionych nakładach inwestycyjnych w sektorze transportu na nowe obiekty majątkowe lub ulepszenie istniejących osiągnął w 2022 r. poziom 23,4%.

In 2022, an annual increase by 37.0% in the value of Investments outlays (in current prices) was recorded. The highest investments outlays concerned means of transport, they accounted for 68.1% of the total incurred expenditures, and their amount increased by 25.7% compared to 2021. The next largest group of Investments outlays were expenditures on buildings and constructions (i.e. 19.7% of incurred expenditures); their amount increased y/y by 53.9%. Expenditures on machinery and technical equipment and tools amounted to 11.9% of incurred expenditures (an increase of 105.8% compared to 2021). The share of transport companies in the investments outlays incurred in the transport sector for new property facilities or improvement of existing ones reached 23.4% in 2022.



**Wykres 12. Dynamika nakładów inwestycyjnych poniesionych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych <sup>a</sup> (rok poprzedni = 100)**

Chart 12. Dynamics of investments outlays on road transport by groups of fixed assets <sup>a</sup> (previous year = 100)



<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

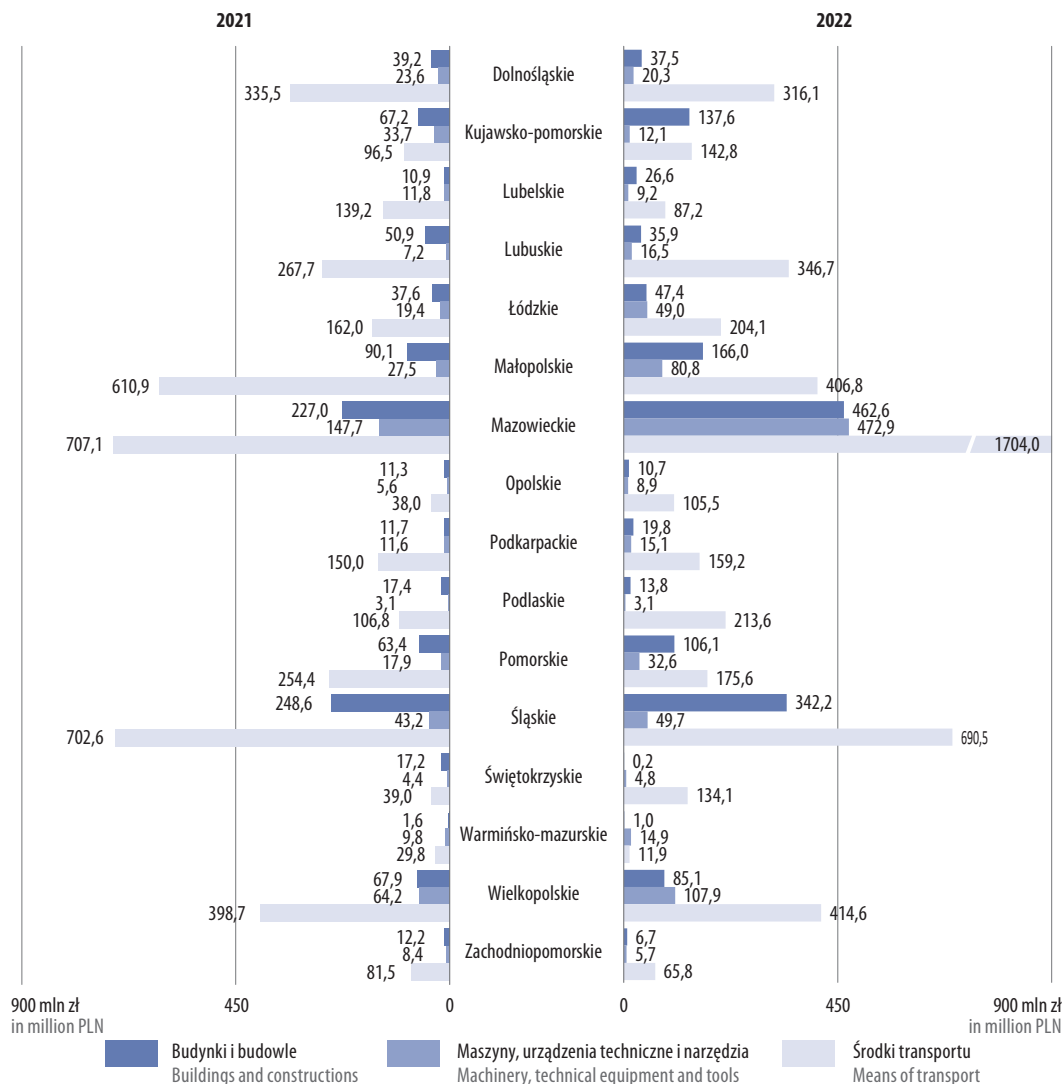
<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Uwzględniając podział terytorialny, największy poziom nakładów inwestycyjnych w 2022 r. osiągnęły badane podmioty z województwa mazowieckiego (34,8% ogółu nakładów), z czego 64,3% przeznaczono na środki transportu oraz z województwa śląskiego (14,3% ogółu nakładów), w którym na środki transportu przeznaczono 63,6%.

Taking into account the territorial division, the highest level of investments outlays in 2022 was achieved by the surveyed entities from the Mazowieckie Voivodship (34.8% of total expenditures) of which 64.3% was allocated to means of transport, and from the Śląskie Voivodship (14.3% of total expenditures), where 63.6% was allocated to means of transport.

### Wykres 13. Nakłady inwestycyjne <sup>a</sup> według grup rodzajowych środków trwałych (ceny bieżące) według województw

Chart 13. Investments outlays <sup>a</sup> by groups of fixed assets (current prices) by voivodships

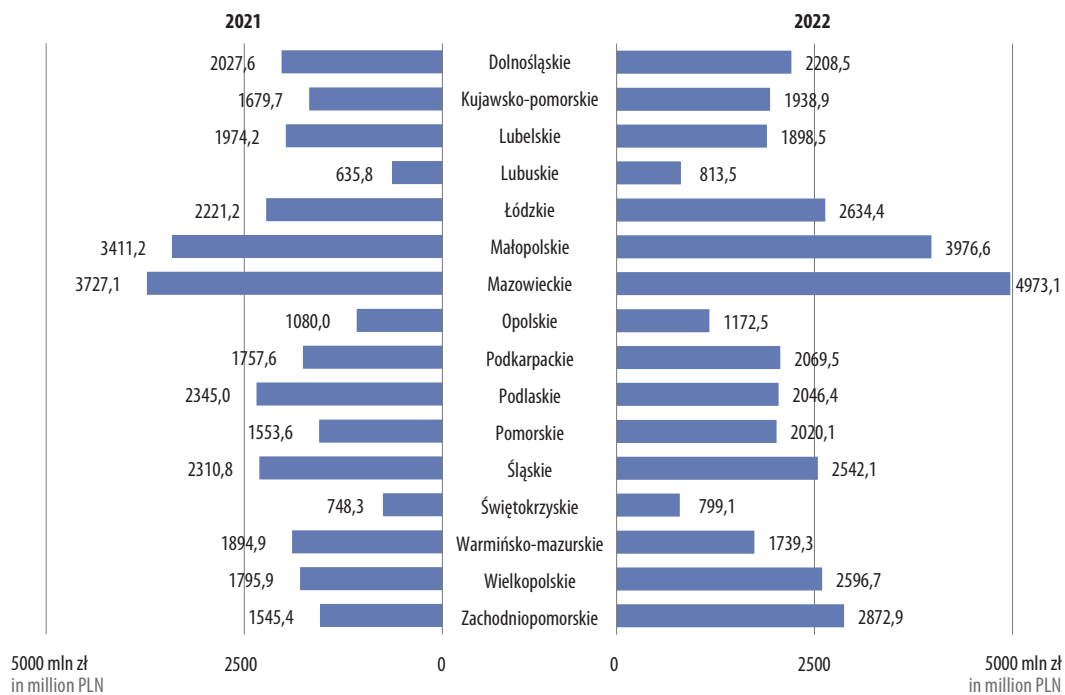


<sup>a</sup> Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.  
<sup>a</sup> Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w 2022 r. wyniosły 36302,1 mln zł i w porównaniu z 2021 r. były wyższe o 18,2%. Największy wzrost nakładów w skali roku wystąpił w województwach zachodniopomorskim (o 85,9%) i wielkopolskim (o 44,6%). Spadek nakładów odnotowano w 3 województwach, a największy – w województwie podlaskim (o 12,7%).

Investments outlays on public roads in 2022 amounted to PLN 36302.1 million and were higher by 18.2% compared to 2021. The largest increase in expenditures y/y occurred in Zachodniopomorskie Voivodship (by 85.9%) and Wielkopolskie Voivodship (by 44.6%). A decrease in expenditures was recorded in 3 voivodships, the largest in the Podlaskie Voivodship – 12.7%.

**Wykres 14. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne<sup>a</sup> według województw**  
 Chart 14. Investments outlays on public road<sup>a</sup> by voivodships



a Na wszystkie kategorie dróg.  
 a To all categories of roads.

## 2. Sieć dróg publicznych

W Polsce podejmowane są liczne działania na rzecz rozbudowy sieci dróg oraz poprawy stanu technicznego i bezpieczeństwa dróg publicznych. Płynność ruchu i przepustowość dróg mają znaczenie dla przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe i wpływają na ich rachunek ekonomiczny.

Areał terenów komunikacyjnych pod drogami ulega systematycznemu zwiększeniu. W 2023 r. największy wzrost w skali roku odnotowano w województwie pomorskim (2,0%).

W 2023 r. średni udział gruntów pod drogami w powierzchni ogółem wyniósł 2,7%. Na tle kraju najczęściej terenów pod drogami znajdowało się w województwie śląskim (3,4%), a najmniej – w warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim (po 2,3%).

## Kategorie dróg publicznych

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło możliwość skorzystania z funduszy strukturalnych w celu modernizacji systemu transportowego, w tym autostrad i dróg szybkiego ruchu. Pomimo, iż długość dróg szybkiego ruchu systematycznie rośnie, Polska wciąż należy do krajów o najsłabiej rozwiniętej sieci dróg ekspresowych i autostrad w Europie. W 2023 r. przybyło 173,6 km dróg ekspresowych oraz 49,1 km autostrad; ich udział w ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej w kraju wyniósł odpowiednio 1,0% i 0,6%.

**Tablica 3. Drogi szybkiego ruchu**  
**Stan w dniu 31 grudnia**  
Table 3. Highways  
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2022	2023
	w kilometrach in kilometres	
Autostrady Motorways	1801,8	1850,9
Drogi ekspresowe Expressways	3070,2	3243,8

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

## 2. Public road network

In Poland many actions have been undertaken to increase the density of the road network and improve the technical condition and safety of public roads. Traffic flow and road capacity are significant for enterprises providing transport services and affect their economic balance.

The amount of communication areas under the roads is systematically increasing. The largest year-on-year increase was recorded in the Pomorskie Voivodship (by 2.0%).

In 2023, the average share of areas under roads in the total area was 2.7%. Against the background of the country, the largest number of areas under roads was located in the Śląskie Voivodship (3.4%), and the least in Warmińsko-Mazurskie and Zachodniopomorskie (2.3%).

## Public roads categories

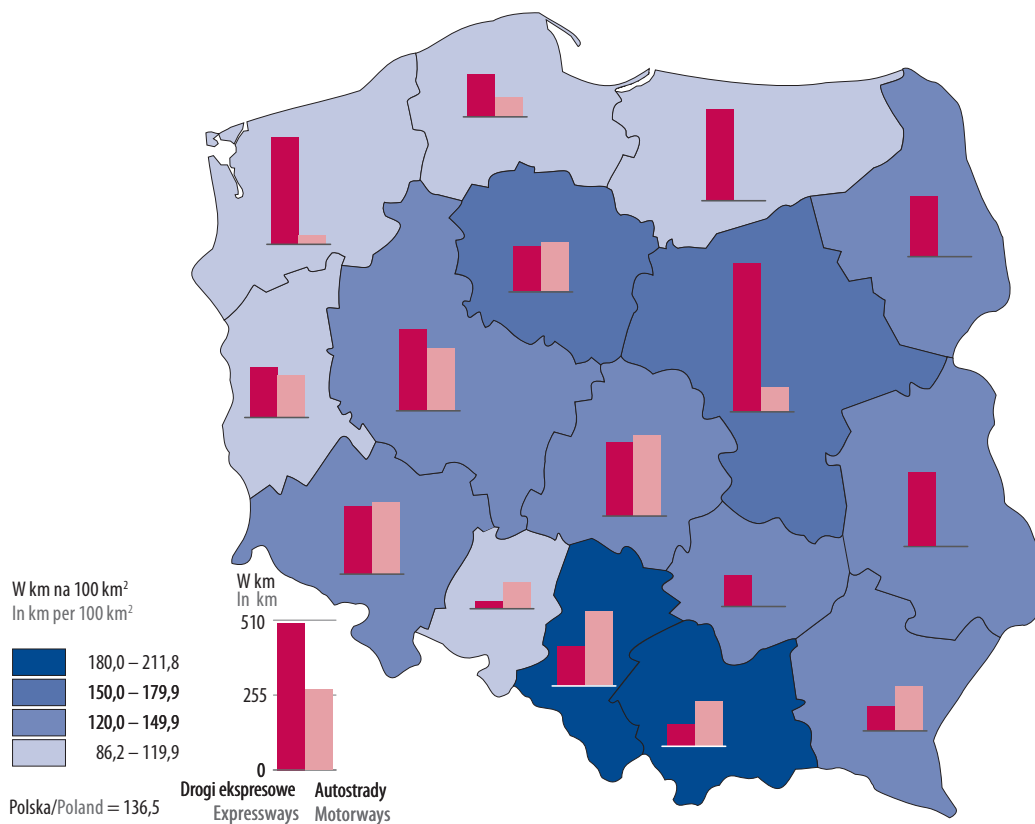
Joining the EU enabled Poland to use structural funds to modernise transport system, including motorways and expressways. Despite the fact that the length of highways is growing systematically, Poland still belongs to countries with the least developed network of expressways and motorways in Europe. In 2023, 173.6 km of expressways and 49.1 km motorways were built; their share in the total length of hard surface roads in the country amounted to 1.0%, motorways 0.6%.

**Mapa 1.**

**Drogi publiczne w 2023 r.  
Stan w dniu 31 grudnia**

Map 1.

Public roads in 2023  
As of 31 December



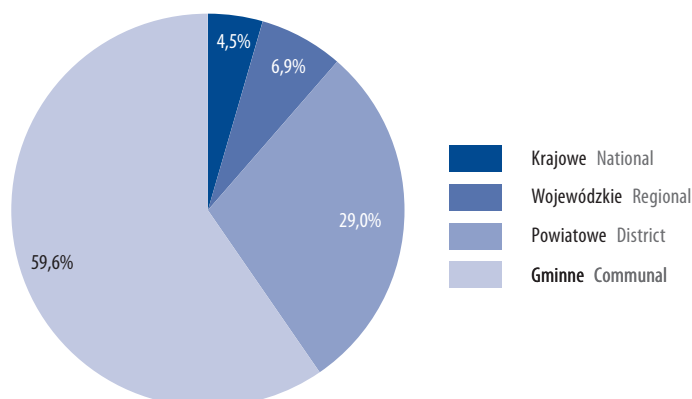
Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Według stanu na koniec 2023 r. sieć dróg publicznych w Polsce wyniosła 428,4 tys. km. Największy udział, podobnie jak w poprzednich latach, stanowiły drogi gminne (59,5% długości dróg publicznych).

As at the end of 2023, the public road network in Poland amounted to 428.4 thousand km. As in previous years, communal roads (accounted for 59.5% of the total length of public roads).

**Wykres 15. Struktura dróg publicznych w 2023 r.  
Stan w dniu 31 grudnia**

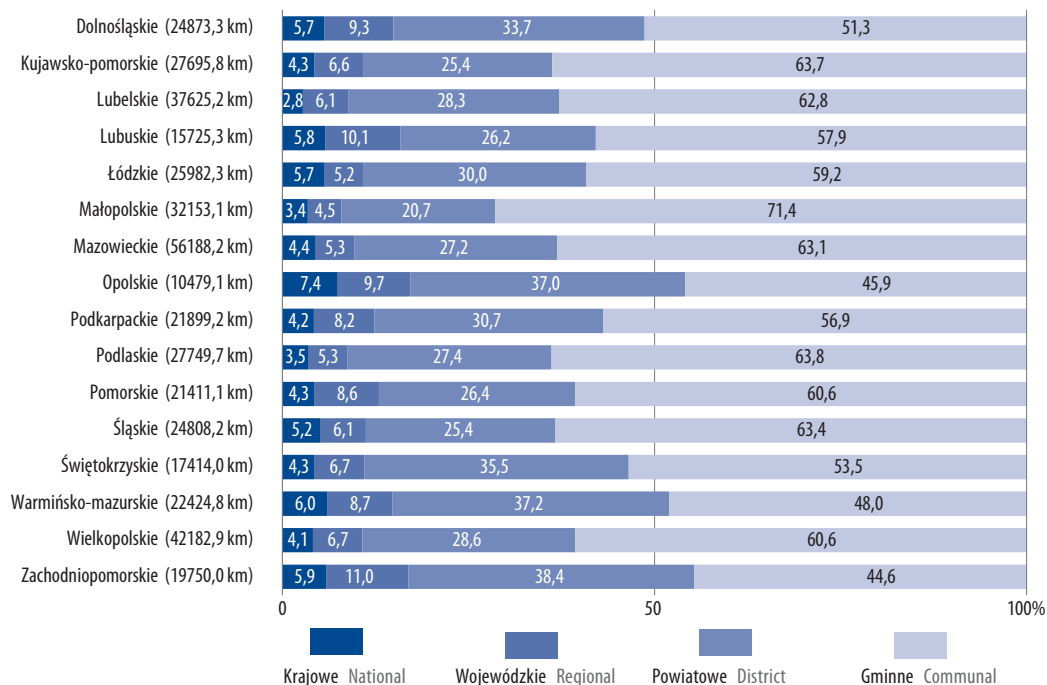
Chart 15. Structure of public roads in 2023  
As of 31 December



Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

**Wykres 16. Drogi publiczne według kategorii dróg w 2023 r.  
Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 16. Public roads by road categories in 2023  
As of 31 December



Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

## Nawierzchnia dróg publicznych

W 2023 r. długość dróg krajowych wyniosła 19,5 tys. km, co stanowiło 4,5% sieci dróg w Polsce. Zgodnie z zapisami w raporcie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na koniec 2023 r. 58,8% dróg krajowych będących w ich zarządzie miało stan techniczny dobry, 25,1% – niezadowolający, a 15,0% charakteryzowało się złym stanem technicznym nawierzchni.

W odniesieniu do 2022 r. zmniejszeniu uległa zarówno długość dróg będących w stanie dobrym (o 0,6%), jak również dróg w stanie niezadowolającym i złym.

## Public roads surface

In 2023, the length of national roads amounted to 19.5 thousand km which constituted 4.5% of the road network in Poland. According to the annual report of the General Directorate for National Roads and Motorways as of the end of 2023 only 58.8% of the national roads were in a good technical condition, 25.1% were in an unsatisfactory condition, and 15.0% of road surface was in a poor technical condition.

For 2022, the length of roads in good condition decreased (by 0.6%), as well as the length of roads in unsatisfactory and bad condition.

**Tablica 4. Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2023 r.**  
Table 4. The evaluation of technical and operating parameters of surface of the national roads network in 2023

Klasa/ocena Class	Ocena ze względu na The evaluation according to				
	stan spękań the condition of cracks	równość po- dłużną longitudinal profile	koleiny rutting	stan nawierzchni the condition of the surface	właściwości przeciwpoślizgowe skid resistance
	w % dróg krajowych ogółem in % of total national roads				
A – stan dobry A – good condition	31,2	80,3	73,6	83,4	36,1
B – zadowolający B – satisfactory	52,9	18,5	19,4	14,7	37,9
C – niezadowolający C – unsatisfactory	13,5	1,0	5,2	1,6	20,3
D – zły D – poor	2,3	0,1	1,9	0,2	5,8

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Drogi o nawierzchni twardej mierzyły łącznie 319,9 tys. km, co stanowiło 74,7% długości dróg publicznych.

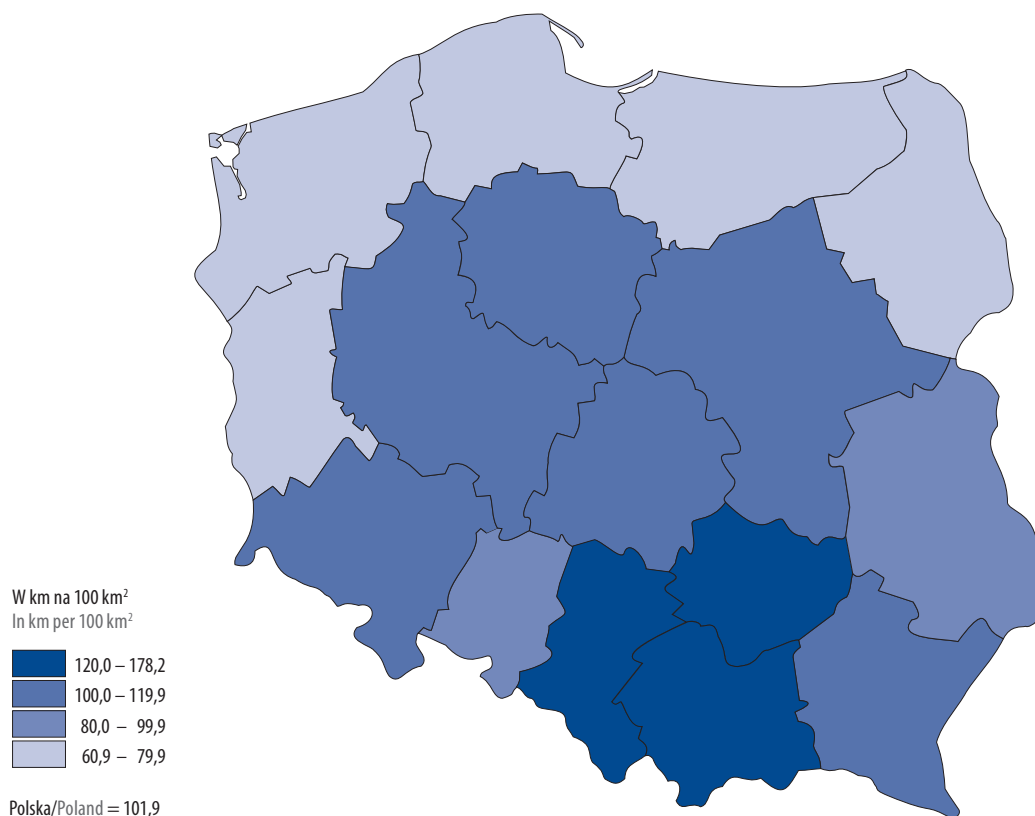
Wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej w 2023 r. wyniósł 101,9 km na 100 km<sup>2</sup> i wykazywał duże zróżnicowanie terytorialne. Najwyższą jego wartość odnotowano w województwach śląskim (178,2) i małopolskim (177,3), a najniższą – w warmińsko-mazurskim (60,9) i zachodniopomorskim (63,3).

Hard-surface roads 319.9 thousand km (accounted for 74.7% of the total length of public roads).

The density indicator of hard-surface roads in 2023 amounted to 101.9 km per 100 km<sup>2</sup> and displayed a considerable regional differentiation. The highest values were recorded in voivodships: Śląskie (178.2) and Małopolskie (177.3) and the lowest – in Warmińsko-Mazurskie (60.9) and Zachodniopomorskie Voivodship (63.3).

**Mapa 2. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2023 r.  
Stan w dniu 31 grudnia**

Map 2. Public roads with hard surface in 2023  
As of 31 December



Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Drogi o nawierzchni twardej ulepszonej w 2023 r. miały łączną długość 299,4 tys. km, co stanowiło 93,6% dróg o nawierzchni twardej.

Wskaźnik udziału długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej we wszystkich województwach wyniósł co najmniej 90%. Najwyższą wartość osiągnął w województwach dolnośląskim i lubelskim (po 95,4%), a najniższą – w pomorskim (90,7%).

Drogi o nawierzchni twardej nieulepszonej stanowiły 6,4% dróg o nawierzchni twardej. Najwyższą wartość tego wskaźnika zanotowano w województwach pomorskim (9,3%) i kujawsko-pomorskim (9,2%), a najniższą – w mazowieckim (4,2%) oraz śląskim (4,5%).

Roads with an improved hard surface in 2023 had a total length of 299.4 thousand km, which accounted for 93.6% of roads with hard surfaces.

The ratio of the length of roads with improved hard surface in the total length of roads with hard surface in all voivodships was at least 90%. It reached the highest value in Dolnośląskie and Lubelskie Voivodship (95.4%) and the lowest – in Pomorskie (90.7%).

Unimproved hard roads accounted for 6.4% of hard surfaces. The highest value of this indicator was recorded in the Pomorskie (9.3%) and Kujawsko-Pomorskie (9.2%) voivodships, and the lowest – in Mazowieckie (4.2%) and Śląskie (4.5%).

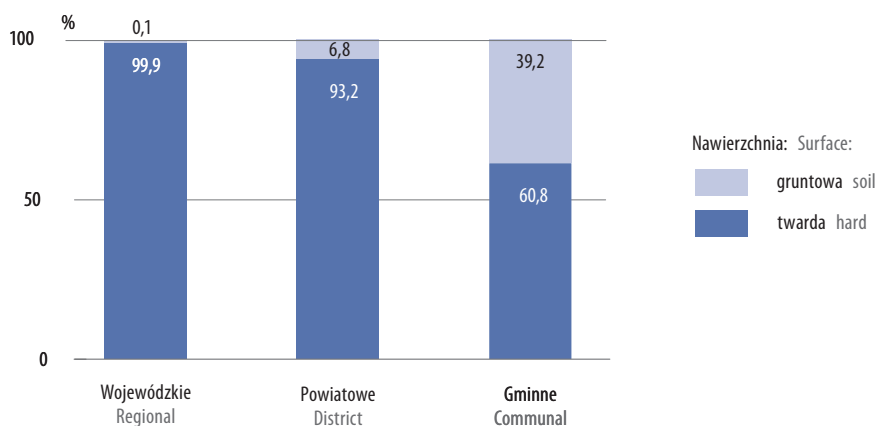


W 2023 r. długość dróg wojewódzkich wyniosła 29,5 tys. km, z czego 99,9% stanowiły drogi o nawierzchni twardej. Wśród dróg powiatowych, których łączna długość wyniosła 124,3 tys. km, nawierzchnię twardą posiadało 93,2%. Największy udział dróg o twardej powierzchni odnotowano w województwach małopolskim (98,8%) i podkarpackim (97,5%), natomiast najmniejszy – w warmińsko-mazurskim (83,7%) oraz lubuskim (84,4%). W ogólnej długości dróg gminnych (255,1 tys. km) drogi utwardzone stanowiły 60,8%. Wskaźnik ten osiągnął najwyższe wartości w województwach śląskim (83,6%) i świętokrzyskim (77,6%), a najniższe – w podlaskim (33,1%) i lubuskim (33,6%).

In 2023, the length of regional roads was 29.5 thousand km of which 99.9% were roads with hard surfaces. Among the district roads, whose total length amounted to 124.3 thousand km, 93.2% had a hard surface. The largest share of roads with a hard surface was recorded in the Małopolskie (98.8%) and Podkarpackie (97.5%) Voivodships, while the smallest – in Warmińsko-Mazurskie (83.7%) and Lubuskie (84.4%). In the total length of communal roads (255.1 thousand km.), hard roads accounted for 60.8%. The index reached the highest values in the following voivodships: Śląskie (83.6%) and Świętokrzyskie (77.6%), and the lowest – in Podlaskie (33.1%) and Lubuskie (33.6%).

### Wykres 17. Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 17. Local self-government roads by types of surface in 2023 As of 31 December



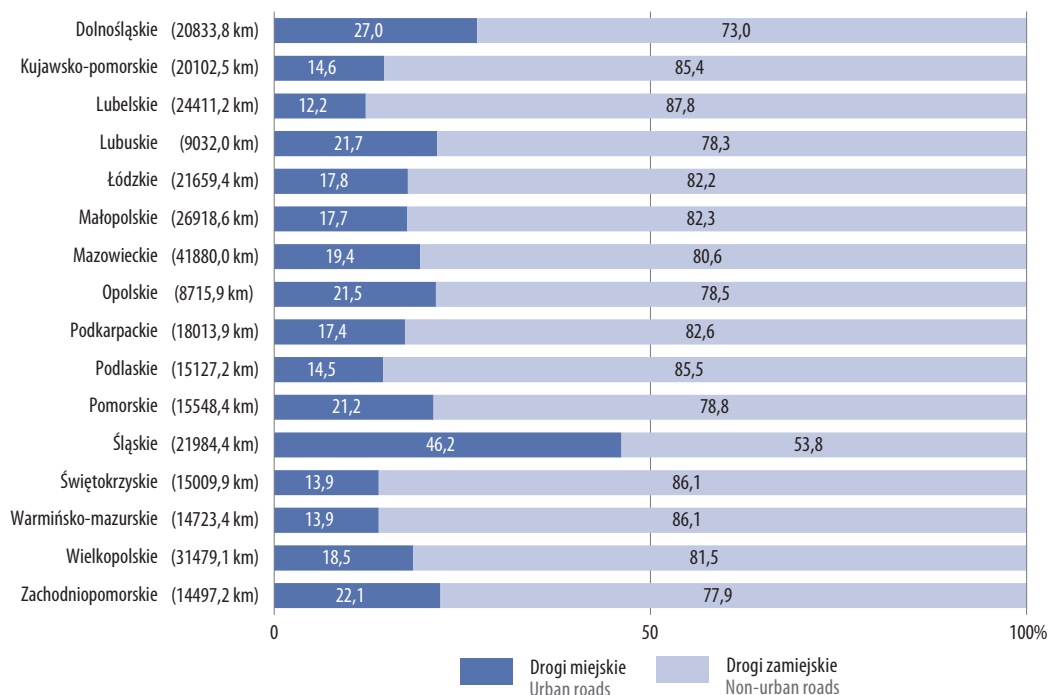
Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Drogi publiczne miejskie o nawierzchni twardej w 2023 r. miały łączną długość 64,1 tys. km, co stanowiło 20,0% dróg publicznych o nawierzchni twardej. W przypadku dróg zamiejskich było to 255,9 tys. km (80,0%).

Urban public roads with hard surfaces in 2023 had a total length of 64.1 thousand km, which accounted for 20.0% of public roads with hard surfaces. In the case of non-urban roads, it was 255.9 thousand km (80.0%).

### Wykres 18. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 18. Public hard surface roads by road categories in 2023 As of 31 December



Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

### Drogowe obiekty inżynierskie

Liczba mostów i wiaduktów w 2023 r. wyniosła 39,3 tys. szt. (wzrost w skali roku o 1,2%). Najwięcej ww. obiektów znajdowało się w województwach: dolnośląskim (5,3 tys. szt.), małopolskim (4,6 tys. szt.) i śląskim (4,4 tys. szt.). Większość z nich (99,7%) stanowiły obiekty trwałe, a tylko 0,3% obiekty tymczasowe.

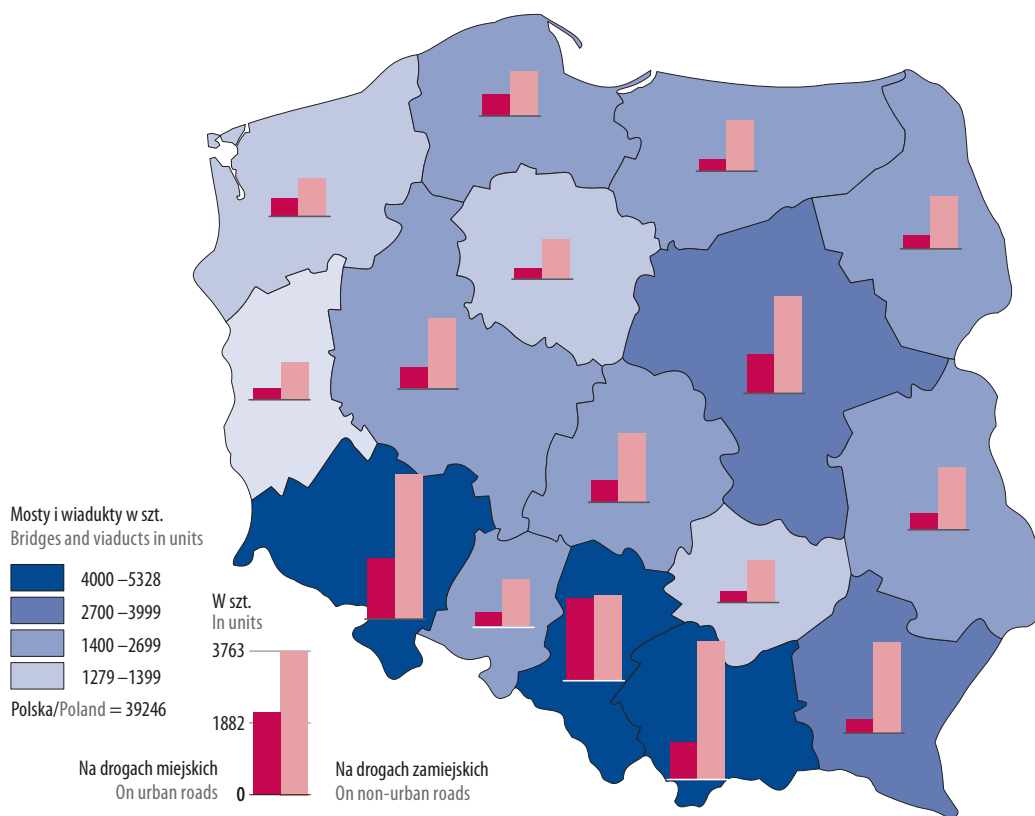
### Road engineering structures

The number of bridges and viaducts in 2023 amounted to 39.3 thousand units (increase by 1.2% y/y). Most of the above-mentioned facilities were located in the following voivodeships: Dolnośląskie (5.3 thousand units), Małopolskie (4.6 thousand units) and Śląskie (4.4 thousand units). Most of them (99.7%) were permanent objects, and only 0.3% temporary objects.

**Mapa 3. Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2023 r.**

**Stan w dniu 31 grudnia**

Map 3. Bridges and viaducts on public roads in 2023  
As of 31 December



Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

### 3. Środki transportu drogowego

#### Zasób środków transportu drogowego

Liczba zarejestrowanych środków transportu drogowego (na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców) według stanu w dniu 31 grudnia 2023 r. wyniosła 38574,9 tys. i zwiększyła się w porównaniu z 2022 r. o 3,0%. Średnioroczny wzrost liczby zarejestrowanych środków transportu drogowego od 2010 r. wynosił 3,7%.

W 2023 r., tak jak w roku poprzednim, w strukturze pojazdów zaliczanych do środków transportu drogowego 87,9% stanowiły pojazdy samochodowe. Liczba pozostałych środków transportu drogowego (niezaliczanych do grupy pojazdów samochodowych: motorowerów, ciągników rolniczych oraz pojazdów bezsilnikowych, tj. przyczep i naczep) zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów na dzień 31 grudnia 2023 r. wyniosła 4652,3 tys. (o 2,5% więcej niż w roku poprzednim). W porównaniu z 2022 r. najistotniejszy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych odnotowano w grupie ciągników siodłowych (o 5,7%), motocykli (o 5,1%) oraz samochodów specjalnych (o 4,9%). Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2023 r. wzrosła o 2,9%, samochodów ciężarowych – o 2,5%, a autobusów – o 2,9%. Wśród pozostałych środków transportu drogowego, nieujmowanych w ogólnej liczbie pojazdów samochodowych, największy wzrost dotyczył liczby zarejestrowanych naczep ciężarowych – o 5,1%. Liczba zarejestrowanych przyczep ciężarowych zwiększyła się w tym okresie o 2,6%, ciągników rolniczych – o 2,5%, a motorowerów – o 1,4%.

### 3. Means of road transport

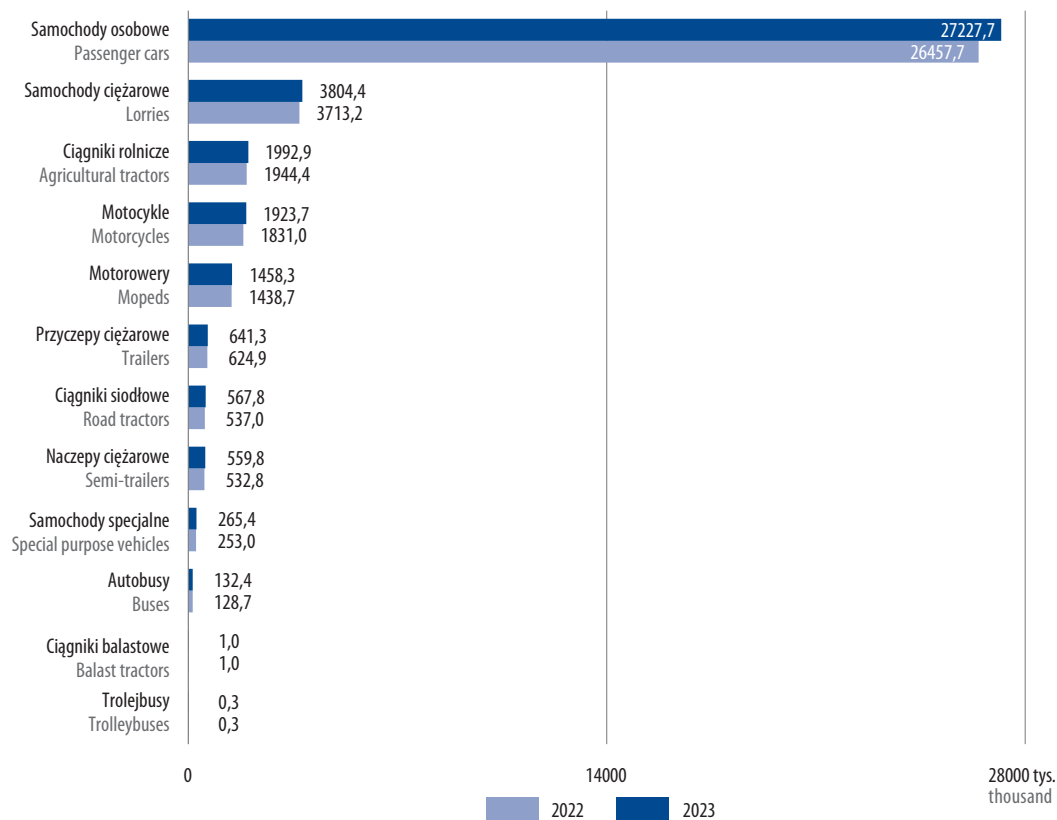
#### Stock of road transport means

The number of registered means of road transport (based on the Central Register of Vehicles and Drivers) as of 31 December 2023 amounted to 38574.9 thousand and increased by 3.0% compared to 2022. The average annual increase in the number of registered road transport modes since 2010 was 3.7%.

In the structure of vehicles included in road transport means in 2023, 87.9% were motor vehicles (as in the previous year). The number of other means of road transport, not included in the group of motor vehicles: mopeds, agricultural tractors and non-motor vehicles, i.e. trailers and semi-trailers, registered in the Central Register of Vehicles as of 31 December 2023, amounted to 4652.3 thousand (2.5% more than in the previous year). Compared to 2022, the most significant increase in the number of registered motor vehicles was recorded in the group of road tractors (by 5.7%), motorcycles (by 5.1%), and special purpose vehicles (by 4.9%). The number of registered passenger cars increased by 2.9% in 2022, lorries by 2.5% and buses by 2.9%. Among other modes of road transport not included in the total number of motor vehicles, the largest increase compared to 2022 concerned the number of registered semi-trailers – by 5.1%. The number of registered trailers increased by 2.6%, agricultural tractors by 2.5% and mopeds by 1.4% during this period.

### Wykres 19. Środki transportu drogowego Stan w dniu 31 grudnia

Chart 19. Means of road transport  
As of 31 December

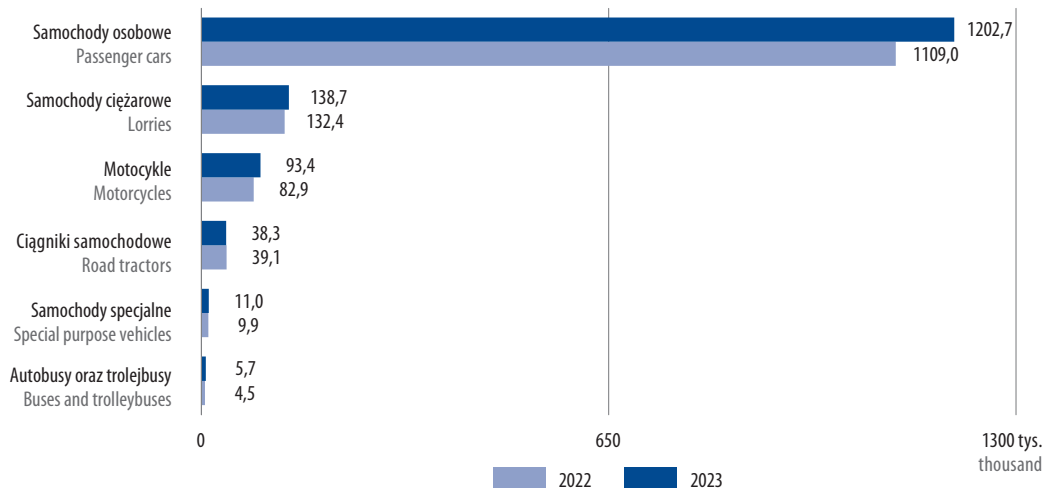


Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.  
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles

W 2023 r., najliczniejszą grupą pojazdów samochodowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie kraju były samochody osobowe – 1202,7 tys., co stanowiło 80,7% ogółu pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce pojazdów samochodowych (wobec 80,5% w 2022 r.).

In 2023, passenger cars were the largest group of motor vehicles registered for the first time in the country – 1202.7 thousand, which accounted for 80.7% of all motor vehicles registered for the first time in Poland (compared to 80.5% in 2022).

**Wykres 20. Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski<sup>a</sup>**  
 Chart 20. Road motor vehicles registered for the first time on the territory of Poland<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dane obejmują zarówno pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku, jak i pojazdy używane sprowadzone z zagranicy oraz tzw. "SAM-y".

Źródło: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.

<sup>a</sup> Data include both brand new vehicles and used vehicles imported from abroad as well as so-called "SAMs", registered during a year.

Source: data according to the Central Register of Vehicles.

W strukturze zarejestrowanych pojazdów samochodowych według rodzaju stosowanego paliwa pojazdy na olej napędowy dominują w grupie ciągników siodłowych – 90,9%, autobusów – 79,0%, samochodów specjalnych – 83,1% oraz samochodów ciężarowych – 70,9%.

Olej napędowy jako dominujący rodzaj stosowanego paliwa występuje również w tej grupie pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie kraju. Pojazdy z silnikami benzynowymi przeważają w grupie samochodów osobowych; w 2023 r. stanowiły one 37,9% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy pojazdów samochodowych. Natomiast udział samochodów osobowych na olej napędowy w 2023 r. wyniósł 23,6%.

In the structure of registered motor vehicles by type of fuel used, diesel vehicles dominate the group of road tractors – 90.9%, buses – 79.0%, special cars – 83.1%, lorries – 70.9%.

Diesel oil as the dominant type of fuel used is also present in this group of vehicles registered for the first time in the country. Vehicles with petrol engines predominate in the group of passenger cars; In 2023, they accounted for 37.9% of all road motor vehicles registered for the first time. The share of diesel passenger cars in 2023 was 23.6%.

**Tablica 5. Pojazdy samochodowe według wybranych rodzajów stosowanego paliwa  
Stan w dniu 31 grudnia**Table 5. Road motor vehicles by motor energy  
As of 31 December

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Samochody osobowe Passenger cars			Samochody ciężarowe Lorries		Ciągniki siodłowe Road tractors	Autobusy Buses	Samo- chody specjalne Special purpose vehicles
		razem total	w tym o pojemności silnika of which engine the cylinder capacity		razem total	tym o ła- downości 1500 kg i więcej of which load capacity 1500 kg and more			
			do 1399 cm <sup>3</sup> up to 1399 cm <sup>3</sup>	1400- -1999 cm <sup>3</sup> 1400- -1999 cm <sup>3</sup>					
<b>Ogółem</b> Total	2022	26457659	9490427	14549755	3713217	738585	537003	128677	252971
	2023	27227691	9657806	15042995	3804413	751294	567765	132353	265426
w tym: of which:									
Benzyna Pertol	2022	13703699	7822236	5260695	606996	28779	1656	4102	24647
	2023	13989341	7921326	5419107	605023	28781	1663	4103	24711
Olej napędowy Diesel oil	2022	8276408	357225	6671930	2610542	539927	485356	101792	208829
	2023	8475893	359806	6840762	2695962	552027	516134	104620	220539
Gaz ciekły (LPG) Liquefied petroleum gas (LPG)	2022	3451882	948630	2092571	169112	8152	1865	770	3517
	2023	3508041	970311	2110832	168905	8132	1799	764	3560
Gaz ziemny sprężony (CNG) Compressed natural gas (CNG)	2022	5319	1516	3375	3905	1625	3622	1142	217
	2023	5200	1534	3252	3604	1411	2097	1149	216
Energia elektryczna <sup>a</sup> Electric energy <sup>a</sup>	2022	30841	.	.	3993	654	62	926	124
	2023	51364	.	.	6659	686	87	1288	140
Benzyna i energia elektryczna (hybry- da) Petrol and electric energy (hybrid)	2022	41893	3284	30505	40	-	-	-	25
	2023	55653	4022	38170	47	-	-	-	25
Olej napędowy i energia elektryczna (hybryda) Diesel oil and electric energy (hybrid)	2022	5639	2	2900	12	8	-	210	3
	2023	7522	3	4264	15	7	-	208	4

a Łącznie z pojazdami hybrydowymi.

Źródło: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.

a Including hybrid vehicles.

Source: data according to the Central Register of Vehicles.

## Pojazdy samochodowe

### Samochody osobowe

W ogólnej liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych największy udział miały samochody osobowe. W 2023 r. utrzymał się on na zbliżonym poziomie jak w roku poprzednim i wyniósł 80,3%.

W 2023 r. na 1202,7 tys. samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, 477,3 tys. (39,7%) stanowiły pojazdy fabrycznie nowe (wzrost o 13,2% w porównaniu z rokiem poprzednim).

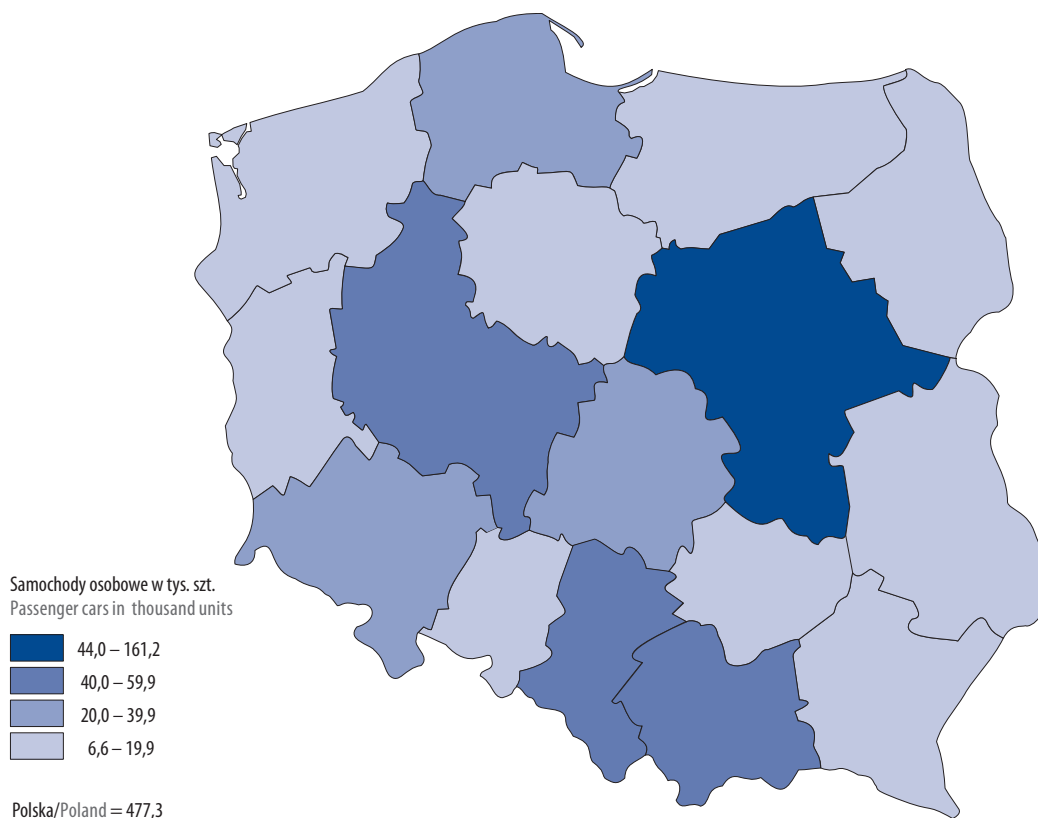
## Motor vehicles

### Passenger cars

Passenger cars had the largest share in the total number of road motor vehicles. In 2023, this proportion maintained a similar level as in the previous year and amounted to 80.3%.

In 2023, out of 1202.7 thousand passenger cars registered for the first time in Poland, 477.3 thousand (39.7%), were brand new vehicles (13.2% more in comparison to the previous year).

**Mapa 4. Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski<sup>a</sup> w 2023 r.**  
Map 4. New passenger cars registered on the territory of Poland<sup>a</sup> in 2023



<sup>a</sup> Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

<sup>a</sup> Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.

Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

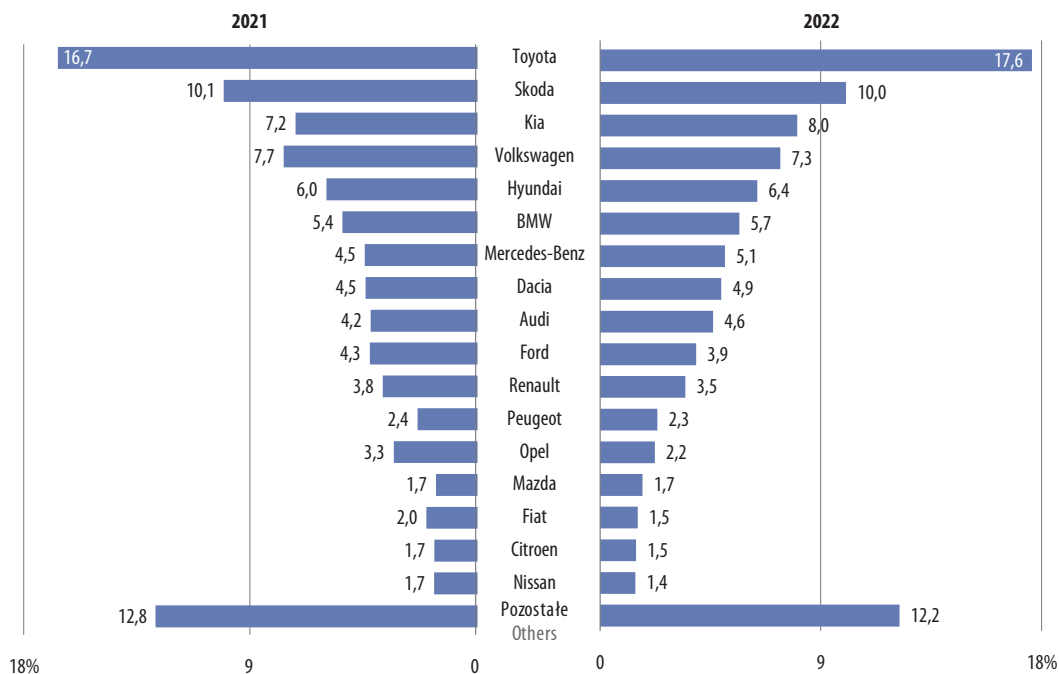
Według danych opracowanych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), na czele listy najpopularniejszych marek nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2022 r. znalazła się Toyota. Samochody tej marki stanowiły 17,6% ogółu rejestracji nowych samochodów osobowych. Istotny udział miały również samochody marki Skoda – 10,0%.

According to data compiled by the Polish Association of the Automotive Industry (PZPM), Toyota topped the list of the most popular brands of new passenger cars registered in 2023. Cars of this brand accounted for 17.6% of all registrations of new passenger cars. Škoda cars also had a significant share – 10.0%.



### Wykres 21. Struktura samochodów osobowych nowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski<sup>a</sup> według marek

Chart 21. Structure of new passenger cars registered for the first time on the territory of Poland<sup>a</sup> by car brands



a Łącznie z samochodami z „kratką”.

Źródło: dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

a Including cars registered as commercial vehicles.

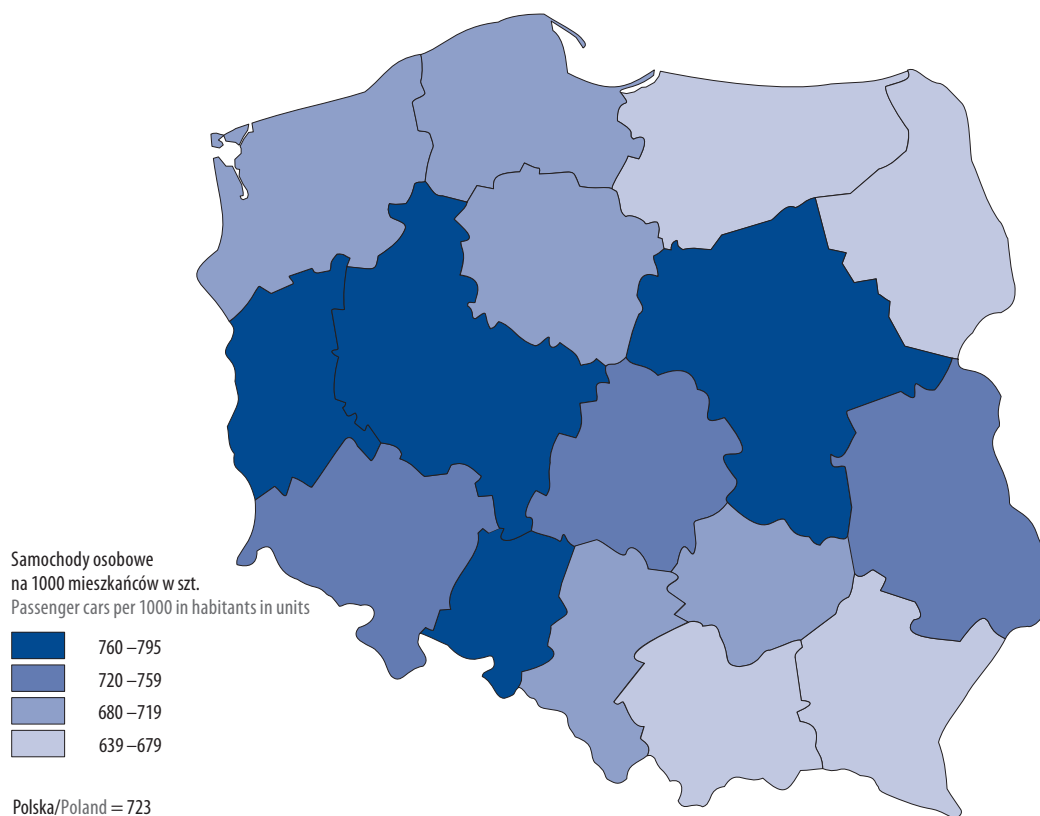
Source: data of Polish Automotive Industry Association.

Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 ludności) w 2023 r. wyniósł 723 (wobec 701 w 2022 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika w 2023 r. zanotowano w województwach: mazowieckim (795), lubuskim (791), opolskim (777) i wielkopolskim (776), a najniższą – w podlaskim (639), podkarpackim (655), warmińsko-mazurskim (668) i małopolskim (671).

The motorisation rate (the number of registered passenger cars per 1000 inhabitants) in 2023 amounted to 723 (compared to 701 in 2022). The highest value of this indicator in 2023 was recorded in voivodships: Mazowieckie (795), Lubuskie (791), Opolskie (777) and Wielkopolskie (776), while the lowest in: Podlaskie (639), Podkarpackie (655), Warmińsko-Mazurskie (668) and Małopolskie (671) Voivodship.

**Mapa 5. Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia**

Map 5. Passenger cars per 1000 inhabitants in 2023 As of 31 December



Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.  
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Wśród ogółu samochodów osobowych zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów dominują pojazdy z silnikami benzynowymi; ich udział w ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych w 2023 r. wyniósł 51,4% (przed rokiem 51,8%). Samochody na olej napędowy stanowiły 31,1%, a udział samochodów na gaz (LPG) wyniósł 12,9% (w 2022 r. – 13,1%). W 2023 r. zarejestrowanych było 51,4 tys. pojazdów osobowych o napędzie elektrycznym oraz 63,1 tys. samochodów osobowych z napędem hybrydowym, które stanowiły odpowiednio 0,19% i 0,23% ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych.

Among all passenger cars registered in the Central Vehicle Register, vehicles with petrol engines dominate; Their share in the total number of registered passenger cars in 2023 was 51.4% (51.8% a year ago). Diesel cars accounted for 31.1% and the share of gas-powered cars (LPG) was 12.9% (in 2022 – 13.1%). In 2023, 51.4 thousand electric passenger cars and 63.1 thousand hybrid passenger cars were registered (which accounted for 0.19% and 0.23% of all registered passenger cars respectively).

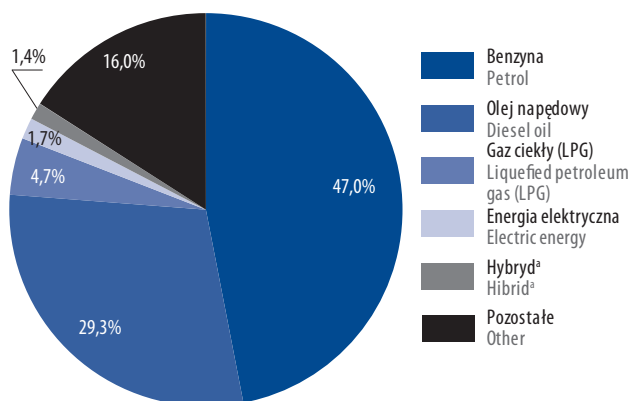
W grupie samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce (zarówno nowych, jak i używanych) również przeważały pojazdy z silnikiem benzynowym. W 2023 r. pojazdy te stanowiły 46,9% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy samochodów osobowych (wobec 50,3% w 2022 r.). Samochody na olej napędowy stanowiły 29,3% ogółu pierwszych rejestracji (wobec 29,2% w roku poprzednim), a pojazdy na gaz (LPG), tak jak w roku poprzednim – 4,7%.

In the group of passenger cars registered for the first time in Poland, both new and used, vehicles with a petrol engine also prevailed. In 2023, these vehicles accounted for 46.9% of all passenger cars registered for the first time (compared to 50.3% in 2022). Diesel cars accounted for 29.3% of all first registrations in 2022 (compared to 29.2% in the previous year) and gas-powered vehicles (LPG) accounted for 4.7% (as in the previous year).

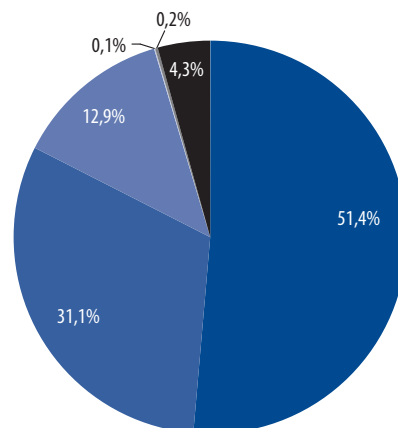
**Wykres 22. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2023 r.**

Chart 22. Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2023

Zarejestrowane po raz pierwszy First time registered



Stan w dniu 31 grudnia As of 31 December



a Dane obejmują samochody osobowe o silnikach hybrydowych zasilanych benzyną i energią elektryczną oraz olejem napędowym i energią elektryczną.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

a The data includes passenger cars with hybrid engines running on petrol and electricity and diesel and electricity.

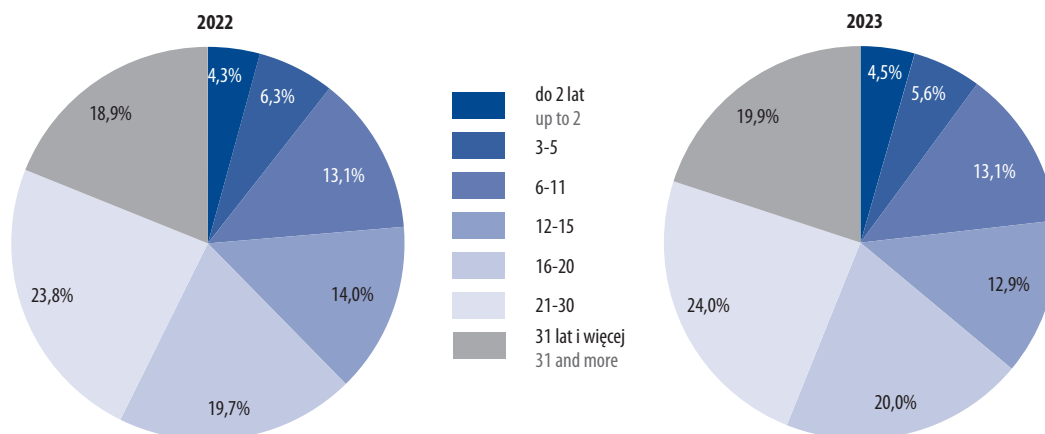
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Blisko 90% zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych jest w wieku 6 lat i więcej. W strukturze samochodów osobowych według wieku dominują pojazdy z grupy od 21 do 30 lat, które w 2023 r. stanowiły 24,0% ogółu samochodów osobowych zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Nearly 90% of passenger cars registered in Poland are aged 6 and over. The structure of passenger cars by age is dominated by vehicles from the group from 21 to 30 years, which in 2023 accounted for 24.0% of all passenger cars registered in the Central Vehicle Register.

**Wykres 23. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 23. Structure of registered passenger cars by age groups in 2023  
As of 31 December



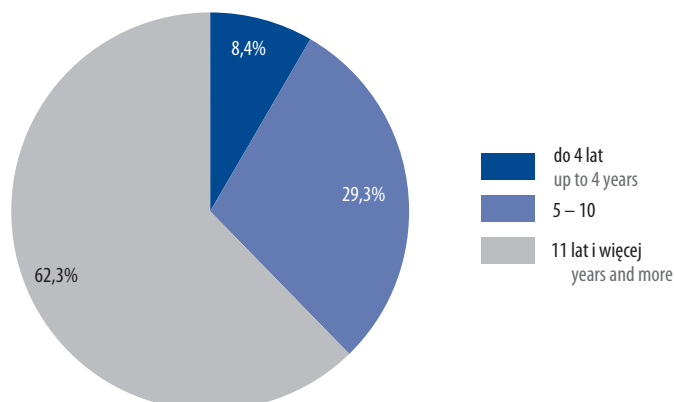
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.  
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Z danych Ministerstwa Finansów i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że w 2022 r. do Polski z krajów UE sprowadzono 706,8 tys. samochodów używanych, tj. o 17,7% mniej niż w 2021 r. Wśród nich samochody w wieku do 4 lat stanowiły 8,4%, od 5 do 10 lat – 29,3%, powyżej 11 lat – 62,3% (w 2021 r. odpowiednio 9,9%, 32,3% i 57,8%).

According to data from the Ministry of Finance and the Polish Association of the Automotive Industry, in 2022 706.8 thousand used cars were imported to Polish from EU countries, i.e. 17.7% less than in 2021. Cars aged up to 4 years accounted for 8.4% of used passenger car imports, 29.3% for those aged 5 to 10 and 62.3% for those over 11 years old (in 2021: 9.9%, 32.3% and 57.8% respectively).

**Wykres 24. Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2022 r.**

Chart 24. Structure of imported used passenger cars by age groups in 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.  
Source: own compile on the basis of data of Ministry of Finance and Polish Automotive Industry Association.

## Samochody ciężarowe

Samochody ciężarowe stanowią drugą pod względem liczebności kategorię pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Polsce. Ich udział w ogólnej liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych wyniósł w 2023 r. 11,2%. Dominują samochody ciężarowe o ładowności nieprzekraczającej 1,5 tony, których udział w 2023 r. wyniósł 80,3% (w roku poprzednim 80,1%), a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 2,6%. Największy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych odnotowano w grupie pojazdów o ładowności 20 ton i więcej (o 8,4%), 1–1,5 ton (o 3,8%) oraz 15,0–19,9 ton (o 3,7%).

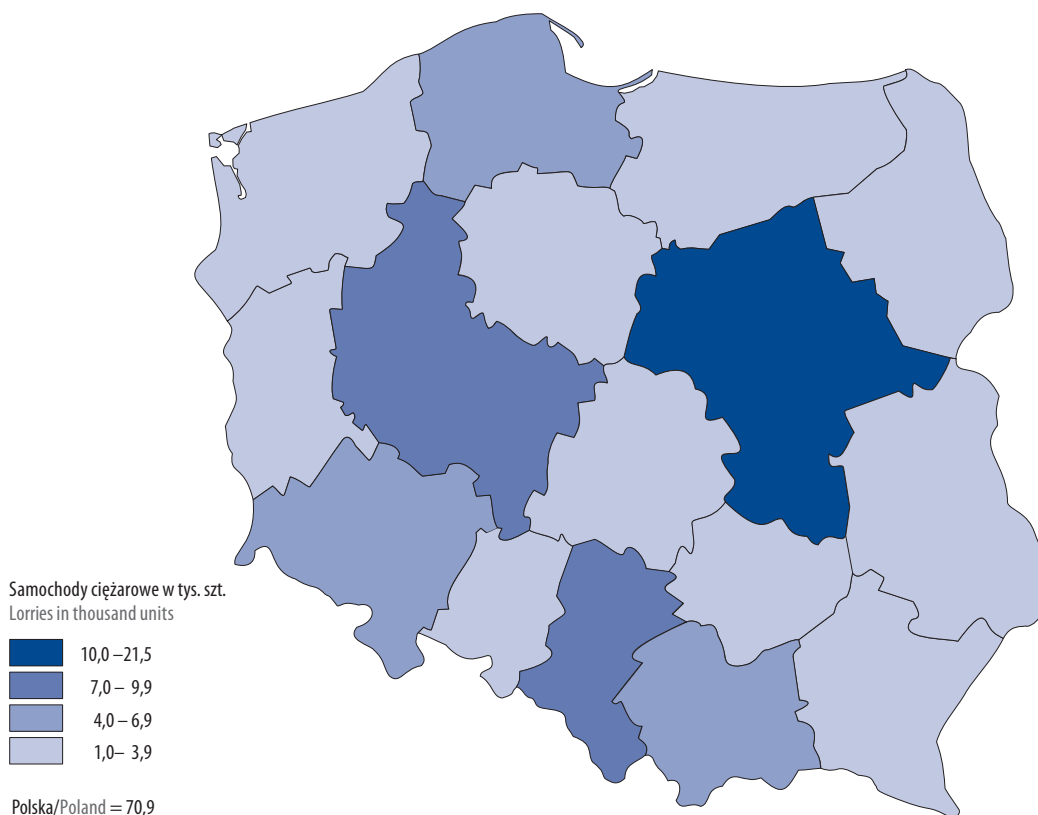
Na 138,7 tys. samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju w ciągu 2023 r., 70,9 tys. (43,9%) rejestracji dotyczyło pojazdów fabrycznie nowych (wzrost o 4,4% w porównaniu z 2022 r.).

## Lorries

Lorries are the second largest category of registered motor vehicles in Poland. Their share in the total number of registered motor vehicles in 2023 was 11.2%. Light goods vehicles with a load capacity up to 1.5 tonnes are the most numerous, their share in 2023 amounted to 80.3% (80.1% last year). The number of these vehicles increased annually by 2.6%. The biggest increase in the number of registered lorries was observed among vehicles with a load capacity 200 tonnes and more (by 8.4%), then in the group of 1–1.5 tonnes (by 3.8%) and 15.0–19.9 tonnes (by 3.7%).

Out of 138.7 thousand lorries registered for the first time in the country during 2023, 70.9 (43.9%) thousand registrations concerned brand new vehicles (4.4% more in comparison to 2022).

**Mapa 6. Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski <sup>a</sup> w 2023 r.**  
Map 6. New lorries registered on the territory of Poland <sup>a</sup> in 2023



<sup>a</sup> Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

<sup>a</sup> Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.

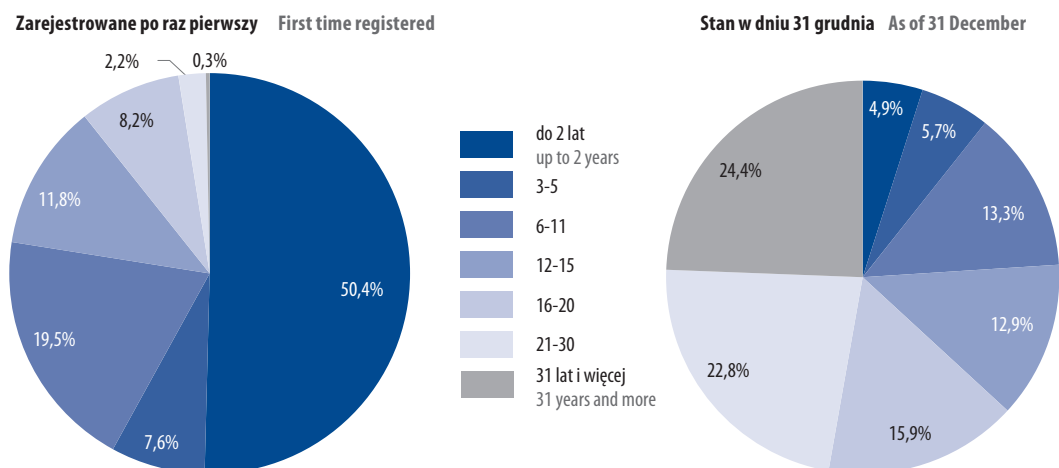
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

W strukturze wiekowej samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy w kraju w ciągu 2023 r. najliczniejszą grupą (56,5 tys.) były pojazdy najmłodsze, których wiek nie przekraczał jednego roku – stanowiły one 40,8% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy w 2023 r. samochodów ciężarowych (wobec 41,2% w 2022 r.). Drugą pod względem liczebności grupą nowo zarejestrowanych w 2023 r. samochodów ciężarowych (27,1 tys.) były pojazdy w wieku od 6 do 11 lat, które stanowiły 19,5%.

In the age structure of lorries registered for the first time in the country during 2023, the largest group (56.5 thousand) were the youngest vehicles, whose age did not exceed one year – they accounted for 40.8% of all lorries registered for the first time in 2023 (compared to 41.2% in 2022). The second largest group of newly registered lorries in 2023 (27.1 thousand) were vehicles aged 6 to 11 years, which accounted for 19.5%.

### Wykres 25. Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 25. Structure of registered lorries by age groups in 2023 As of 31 December



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Cyfryzacji.  
Source: own compile on the basis of data of the Ministry of Digital Affairs.

Produkcja samochodów ciężarowych i ciągników samochodowych wyniosła 223,7 tys. pojazdów i w porównaniu z 2021 r. była wyższa o 29,0%, a produkcja pojazdów transportu publicznego (do przewozu 10 osób i więcej) wyniosła 5,1 tys. sztuk (przed rokiem – 5,2 tys.).

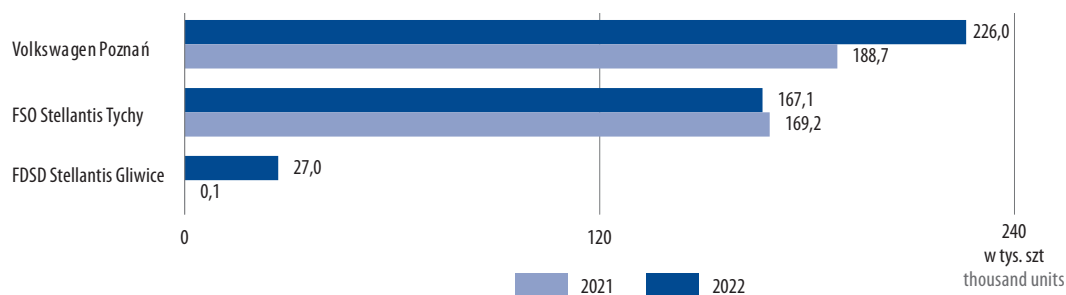
The production of goods vehicles and road tractors amounted to 223.7 thousand and was by 29.0% higher than in 2021; the production of public transport vehicles (designed for transporting 10 or more persons) amounted to 5.1 thousand (5.2 thousand in the previous year).

Według Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego produkcja samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w 2022 r. wyniosła 420,1 tys. szt. i była wyższa o 9,6% w stosunku do 2021 r. Liderem wśród koncernów produkujących samochody w Polsce po raz czwarty został Volkswagen Poznań, którego udział w rynku motoryzacyjnym wyniósł 53,8%.

According to the Polish Automotive Industry Association, the production of passenger cars and light commercial vehicles in 2022 amounted to 420.1 thousand and was by 9.6% higher than in 2021. Volkswagen Poznań was the leader among car-producing companies in Poland, and its share in the automotive industry amounted to 53.8%.

**Wykres 26. Produkcja samochodów osobowych i pojazdów ciężarowych**

Chart 26. Production of passenger cars and goods vehicles



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.  
Source: own compile on the basis of data of the Polish Automotive Industry Association.

**Naczepy i przyczepy ciężarowe**

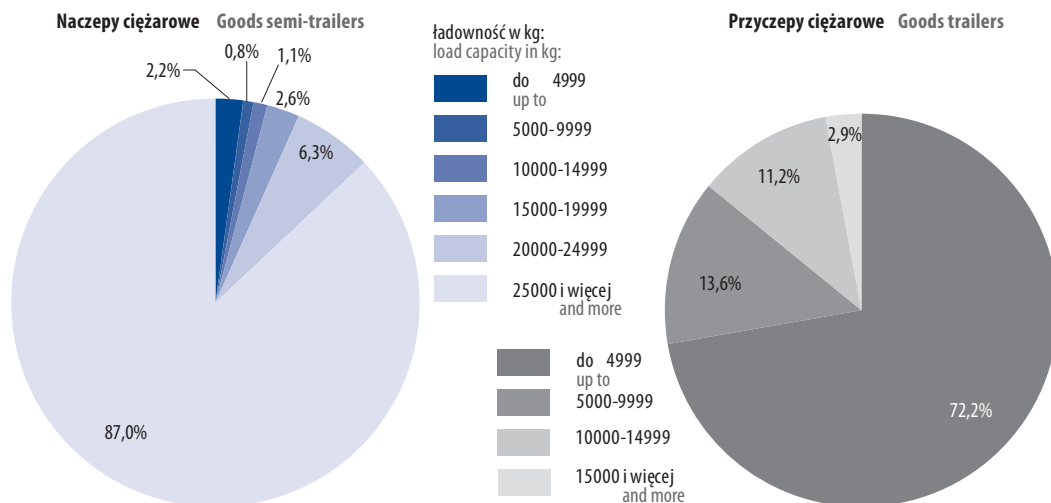
W 2023 r. w Polsce zarejestrowanych było 559,8 tys. naczep ciężarowych (o 5,1% więcej niż w 2022 r.) oraz 641,3 tys. przyczep ciężarowych (o 2,6% więcej niż w 2022 r.). W strukturze zarejestrowanych naczep ciężarowych według grup ładowności największy udział miały naczepy o ładowności 2,5 tys. kg i większej; w 2023 r. stanowiły one 87,0% ogółu zarejestrowanych pojazdów z tej grupy. W grupie zarejestrowanych przyczep ciężarowych dominują natomiast pojazdy o ładowności do 4999 kg, których udział w 2023 r. wśród wszystkich zarejestrowanych przyczep ciężarowych wyniósł 72,2% (wobec 71,9% w 2022 r.).

**Semi-trailers and trailers**

In 2023, 559.8 thousand goods semi-trailers were registered in Poland (5.1% more than in 2022) and 641.3 thousand goods trailers (2.6% more than in 2022). In the structure of registered semi-trailers by load groups, the largest share was held by semi-trailers with a load capacity of 2.5 thousand kg and more; In 2023, they accounted for 87.0% of all registered vehicles from this group. In the group of registered goods trailers, vehicles with a load capacity of up to 4999 kg dominate, their share in 2023 among all registered goods trailers was 72.2% (compared to 71.9% in 2022).

**Wykres 27. Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2023 r. Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 27. Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2023 As of 31 December



Źródło: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.  
Source: data according to the Central Vehicle Register.

Uwzględniając rodzaj nadwozia, największy wzrost liczby naczep ciężarowych w porównaniu z 2022 r. odnotowano w grupie naczep do przewozu kontenerów (o 8,6%). W przypadku przyczep ciężarowych największy wzrost dotyczył grupy cystern (o 3,2%), zmniejszyła się natomiast liczba wywrotek (o 0,3%).

Taking into account the type of truck body, the largest increase in the number of goods semi-trailers compared to 2022 was recorded in the group of semi-trailers for transporting containers (by 8.6%). In the case of goods trailers, the largest increase was recorded in the group of tankers (by 3.2%), while the number of tippers decreased (by 0.3%).



## 4. Ruch drogowy

Dane o ruchu drogowym pochodzą z systemów informacyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad skąd corocznie są pozyskiwane i publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Analiza i przygotowanie danych na potrzeby oszacowania ruchu drogowego przez GDDKiA odbywa się z wykorzystaniem danych z takich źródeł jak: Generalny Pomiar Ruchu, Krajowy model ruchu dla sieci drogowej oraz badanie Głównego Urzędu Statystycznego w zakresie działalności transportowej pojazdów ciężarowych.

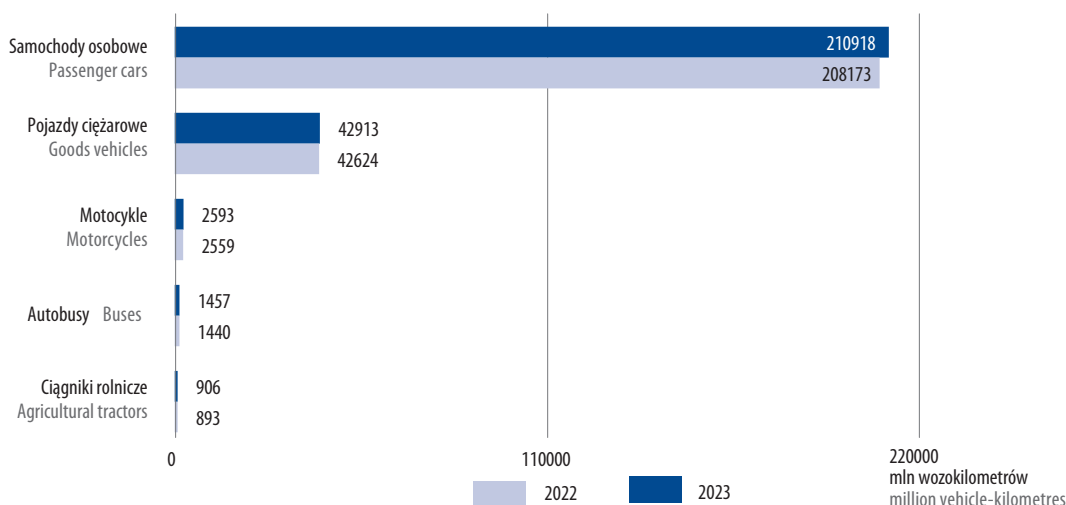
W 2023 r. ruch drogowy na sieci dróg publicznych w kraju wyniósł 258,8 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2022 r. wzrósł o 1,2%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2023 r. wygenerowały 210,9 mld wozokilometrów (o 1,3% więcej w porównaniu z 2022 r.). Odnotowano również wzrost ruchu drogowego na drogach publicznych dla pozostałych rodzajów pojazdów: dla samochodów ciężarowych – o 0,7% (w tym dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony – o 0,1%), autobusów – o 1,2%, motocykli – o 1,3%.

## 4. Road traffic

Road traffic data come from the information systems of the General Directorate for National Roads and Motorways, from where they are annually obtained and published by the Central Statistical Office. The analysis and preparation of data for the purpose of estimating road traffic by GDDKiA is carried out using data from such sources as: General Traffic Measurement, National traffic model for the road network and the survey of the Central Statistical Office in the field of transport activity of goods vehicles.

In 2023, road traffic on the country's public road network amounted to 258.8 billion vehicle-kilometers and increased by 1.2% compared to 2022. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2023 generated 210.9 billion vehicle-kilometers (1.3% more than in 2022). There was also an increase in road traffic on public roads for other types of vehicles: goods vehicles – by 0.7% (including for vehicles with an MPLW over 3.5 tons – by 0.1%), buses – by 1.2%, motorcycles – by 1.3%.

**Wykres 28. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według rodzajów pojazdów**  
Chart 28. Road traffic on national public road network by type of vehicles



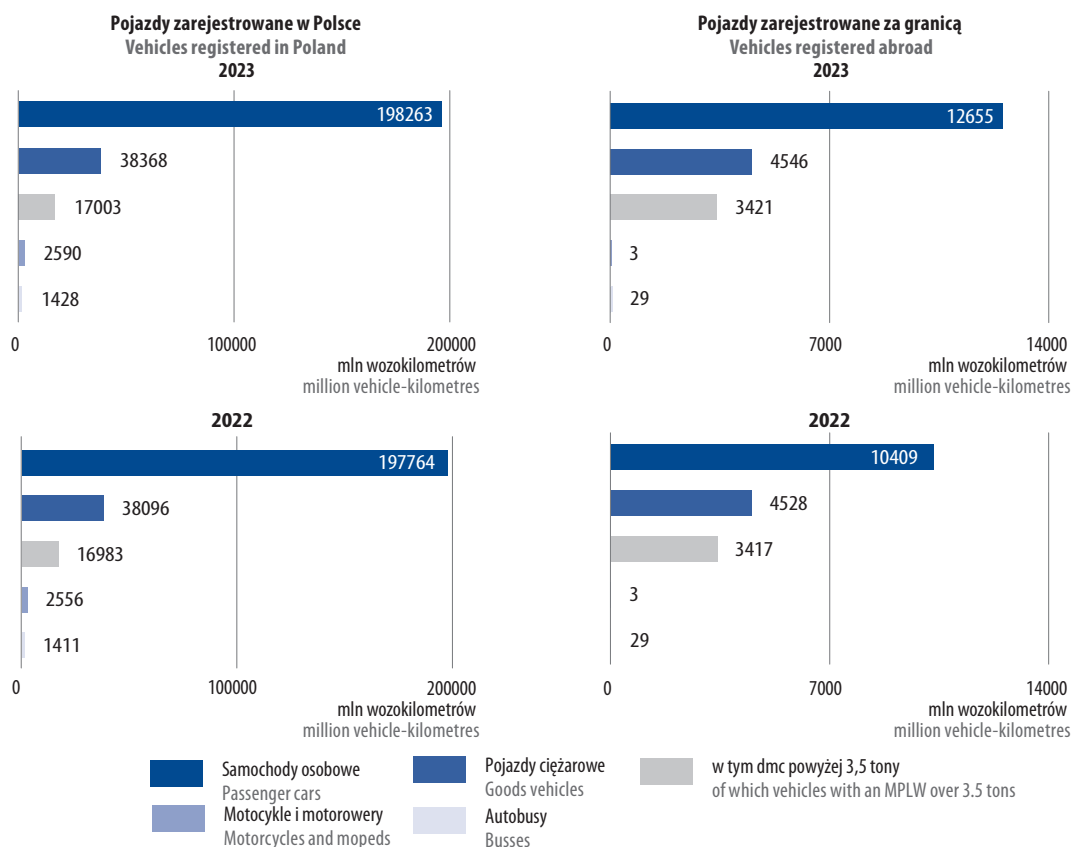
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Udział pojazdów zarejestrowanych w Polsce, poruszających się po krajowej sieci dróg publicznych, w ogólnej liczbie pojazdów wyniósł 93,3% (241,6 mld wozokilometrów), natomiast pojazdów obcych – 6,7% (17,2 mld wozokilometrów). W obu grupach dominowały samochody osobowe, które stanowiły 82,1% ogółu pojazdów zarejestrowanych w Polsce oraz 73,4% ogółu pojazdów obcych. Kolejną dużą grupą pojazdów były pojazdy ciężarowe, których udział wyniósł odpowiednio 15,9% i 26,4%.

The share of vehicles registered in Poland driving on the national public road network in the total number of vehicles was 93.3% (241.6 billion vehicle-kilometres), while the share of foreign vehicles accounted for 6.7% (17.2 billion vehicle-kilometres). Both groups were dominated by passenger cars, which in the case of vehicles registered in Poland accounted for 82.1% of all Polish vehicles for foreign vehicles – 73.4% of all foreign vehicles. Another large group of vehicles were goods vehicles, whose shares were 15.9% and 26.4%, respectively.

### Wykres 29. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych (pojazdy zarejestrowane w Polsce, pojazdy zarejestrowane za granicą)

Chart 29. Traffic on the national public road network (vehicles registered in Poland, vehicles registered abroad)

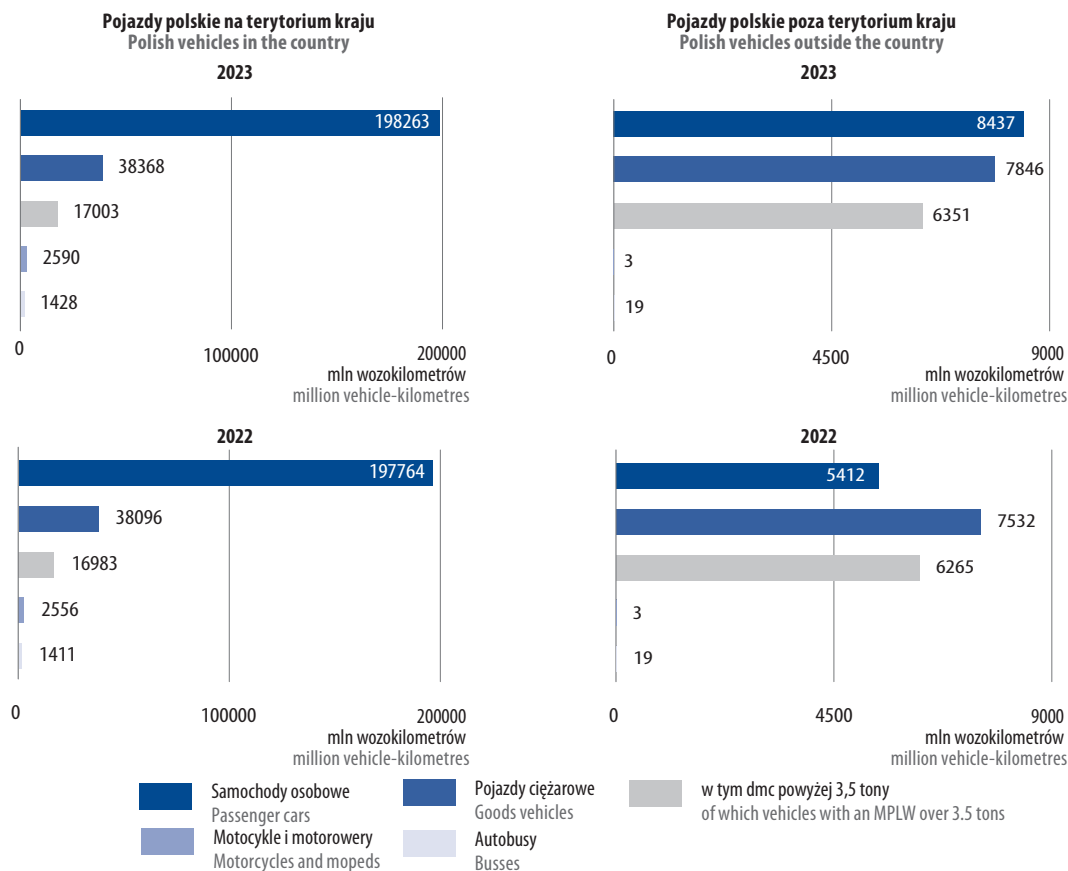


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W porównaniu z 2022 r. ruch pojazdów polskich na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju wzrósł o 1,6%. Ich udział w ruchu drogowym na krajowej sieci dróg publicznych stanowił 93,7% (o 0,3% więcej niż w 2022 r.), a na drogach poza terytorium kraju – 6,3% (o 25,8% więcej niż w 2022 r.).

Compared to 2022, the traffic of Polish vehicles increased by 1.6%. Their share in road traffic on the national public road network accounted for 93.7% (0.3% more than in 2022), and on roads outside the country – 6.3% (25.8% more than in 2022).

**Wykres 30. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju**  
Chart 30. Road traffic on the national public roads network and roads outside the country

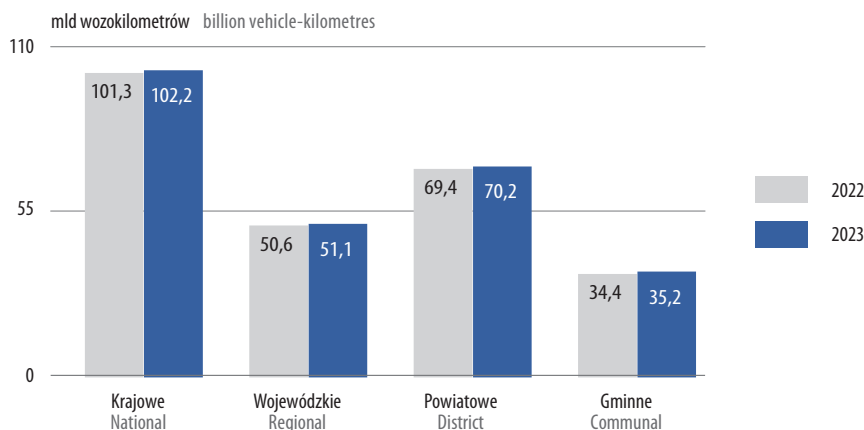


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W 2023 r. wzrost ruchu drogowego dotyczył wszystkich kategorii dróg, przy czym najwyższy odnotowano na drogach gminnych (o 2,3%). Największe natężenie ruchu drogowego odnotowano na drogach krajowych (102,2 mld wozokilometrów), które w porównaniu z 2022 r. było wyższe o 0,9%.

In 2023, there was an increase in traffic on all road categories, however, the largest year-on-year increase in road traffic was recorded on communal roads (by 2.3%). The highest road traffic occurred on national roads (102.2 billion vehicle-kilometres in 2023), which was 0.9% higher than in 2022.

**Wykres 31. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według kategorii dróg**  
 Chart 31. Road traffic on national public road network by road categories



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  
 Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

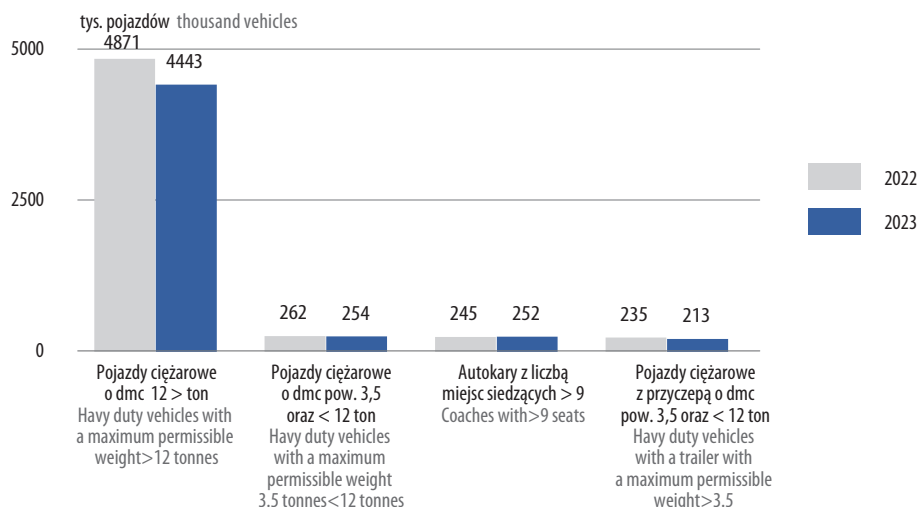
Dane o natężeniu ruchu drogowego obejmują informacje o liczbie pojazdów i liczbie transakcji zarejestrowanych w Systemie Poboru Opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce (e-TOLL). Opłaty za przejazd pobierane są w Polsce na całej sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL, w tym również na państwowych odcinkach autostrad A2 i A4. Długość płatnych odcinków wynosi obecnie około 3620 km. Przychody z systemu zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, z przeznaczeniem na dalsze inwestycje w rozbudowę sieci drogowej w Polsce oraz na modernizację istniejącej infrastruktury drogowej. System e-TOLL to system obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów, niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

W 2023 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL odnotowano 5,2 mln pojazdów (pojazdów ciężarowych i autotokarów) – o 8,0% mniej niż w 2022 r. W strukturze pojazdów ciężarowych pod względem ładowności największą grupę stanowiły pojazdy o dmc powyżej 12 ton (4,4 mln, co stanowiło 86,1% ogółu pojazdów ciężarowych).

Data on traffic intensity includes information on the number of vehicles and the number of transactions registered in the Toll Collection System for toll road sections in Poland (e-TOLL). Tolls are collected on the entire toll road network in Poland covered by the e-TOLL system, including the state sections of the A2 and A4 motorways. The length of the toll sections is currently about 3620 km. Revenues from the system are allocated to the National Road Fund for further investments in the expansion of the road network in Poland and for the modernization of the existing road infrastructure. The e-TOLL system is a mandatory system for all motor vehicles and vehicle combinations with a maximum permissible laden weight of over 3.5 tons, as well as for buses regardless of their permissible total weight.

In 2023, 5.2 million vehicles (heavy goods vehicles and coaches) were recorded on the toll road network covered by the e-TOLL system, 8.0% less than in 2022. In the structure of goods vehicles, in terms of capacity, the largest group were vehicles with MPLW over 12 tons (4.4 million, which is 86.1% of all heavy goods vehicles).

**Wykres 32. Liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem e-TOLL według rodzaju pojazdu**  
Chart 32. Number of vehicles on the road network covered by the e-TOLL system by type of vehicle

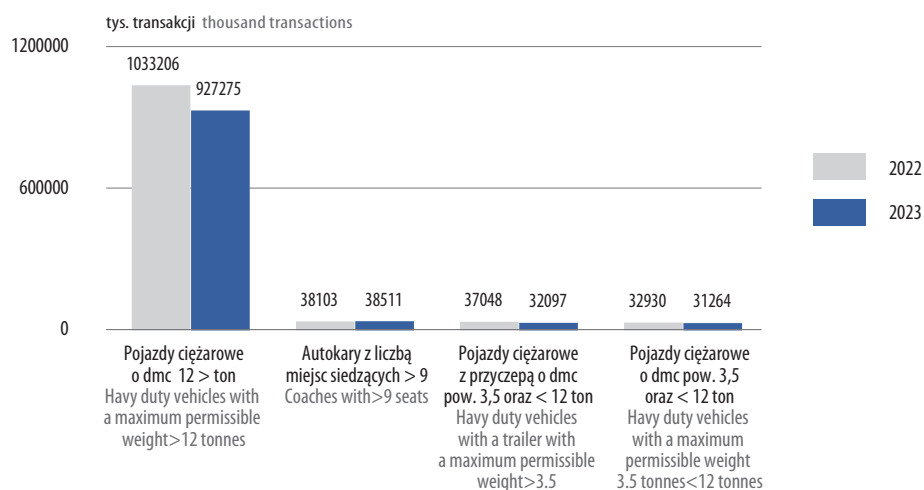


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej e-TOLL.  
Source: own compile on the basis of data from e-TOLL toll collection system.

Według danych z systemu poboru opłat e-TOLL największa liczba transakcji w 2023 r. została zrealizowana przez pojazdy ciężarowe o dmc powyżej 12t – 927,3 mln transakcji, tj. o 10,3% mniej w porównaniu z 2022 r. Dla pozostałych rodzajów pojazdów ciężarowych liczba transakcji również zmniejszyła się w skali roku. Wzrost liczby transakcji odnotowano natomiast w przypadku autokarów (o 1,1%); stanowiły one 3,7% ogółu transakcji w systemie e-TOLL.

According to data from the e-TOLL toll collection system, the largest number of transactions in 2023 was carried out by heavy goods vehicles with a MPLW above 12t – 927.3 million transactions, i.e. 10.3% less compared to 2022. For other types of goods vehicles, the number of transactions also decreased year-on-year. An increase in the number of transactions was recorded for coaches (by 1.1%); they accounted for 3.7% of all transactions in the e-TOLL system.

**Wykres 33. Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju pojazdu**  
Chart 33. Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of vehicle



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej e-TOLL.  
Source: own compile on the basis of data from e-TOLL toll collection system.

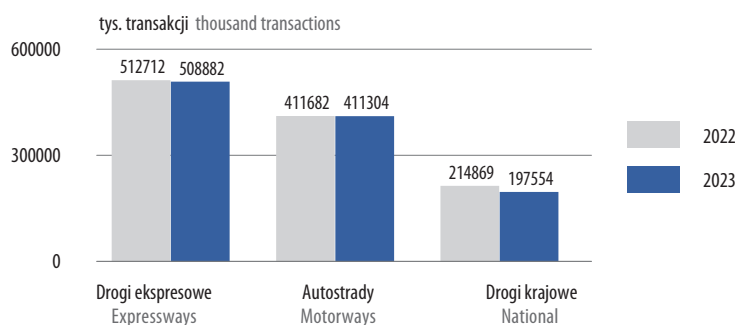
Największą liczbę transakcji opłat w latach 2022 i 2023 odnotowano na drogach ekspresowych – odpowiednio 45,0% i 45,5% ogółu transakcji.

Na drogach ekspresowych w 2023 r. zarejestrowano 508,9 mln transakcji (0,8% mniej niż w 2022 r.), z czego najwięcej transakcji odnotowano na drodze ekspresowej S8 (215,4 mln). Kolejną grupę dróg pod względem liczby zarejestrowanych transakcji stanowiły autostrady – 411,3 mln (o 0,1% mniej niż przed rokiem). Najmniejszą liczbę transakcji odnotowano na drogach krajowych – 197,6 mln (o 8,1% mniej niż w 2022 r.).

The highest number of toll transactions in 2022 and 2023 was recorded on expressways – respectively 45.0% and 45.5% of all transactions.

In 2023 – 508.9 million transactions were registered on expressways (0.8% less than in 2022), of which the most transactions were on the S8 expressway (215.4 million). The next road group in terms of the number of registered transactions were motorways – 411.3 million (0.1% less than a year ago). The lowest number of transactions was recorded on national roads – 197.6 million (8.1% less than in 2022).

**Wykres 34.** Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju drogi  
Chart 34. Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of road



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej e-TOLL.  
Source: own compile on the basis of data from e-TOLL toll collection system.

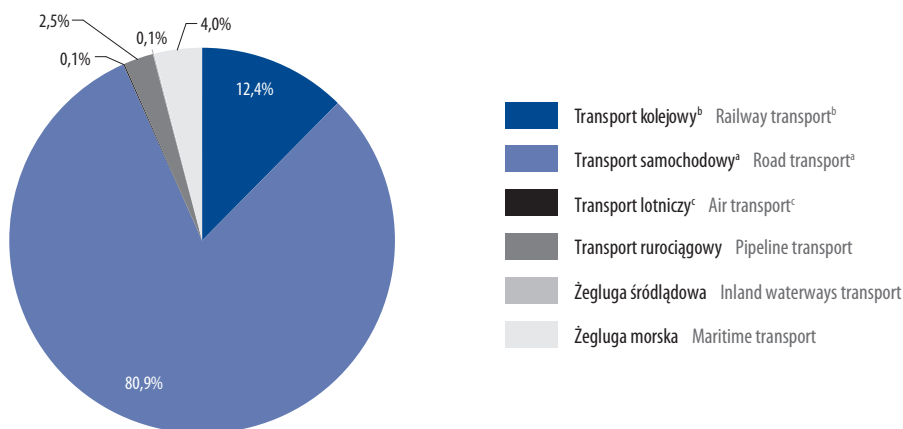
## 5. Transport towarowy

### Przewozy ładunków według grup i typów ładunków

W 2023 r. w Polsce wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 2226,3 mln ton ładunków, tj. o 2,2% mniej niż w roku poprzednim oraz wykonano pracę przewozową na poziomie 494,6 mld tonokilometrów, tj. mniejszą o 0,7%. Dominującym rodzajem transportu był transport samochodowy, a jego udział w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu zwiększył się w skali roku o 0,5 p. proc. do 87,3%.

**Wykres 35.**  
Chart 35.

**Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2023 r.**  
Structure of transport performance by modes of transport in 2023



a Dane częściowo szacunkowe. b Bez przewozów manewrowych. c Dane dotyczą polskich przewoźników transportu lotniczego.  
a Data partly estimated. b Without shunting. c Data refer to Polish carriers of air transport.

W 2023 r. transportem samochodowym przewieziono 1942,8 mln ton ładunków, tj. o 1,7% mniej niż przed rokiem (w 2022 r. wystąpił wzrost o 1,2%). Wykonana praca przewozowa transportu samochodowego wyniosła 400,6 mld tonokilometrów i była o 1,5% mniejsza niż w 2022 r. (wobec spadku o 0,8% przed rokiem).

Udział transportu zarobkowego w przewozach ładunków transportem samochodowym ukształtował się na poziomie 61,4%, a gospodarczego – 38,6%, natomiast w pracy przewozowej – odpowiednio 87,1% i 12,9%.

## 5. Goods transport

### Goods transport by groups of goods and type of cargo

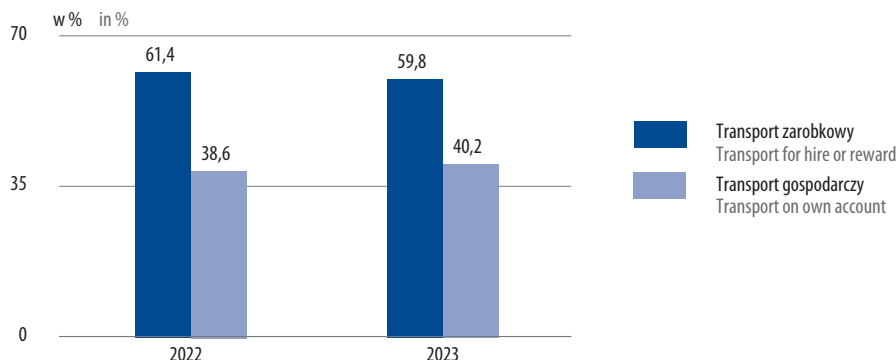
In 2023, 2226.3 million tonnes of goods were transported in Poland using all modes of transport, i.e. 2.2% less than in the previous year, whereas transport performance amounted to 494.6 billion tonne-kilometres which is 0.7% decrease. Road transport was the prevailing transport mode. Its share of goods transport using all transport modes increased annually by 0.5 pp to reach 87.3%.

In 2023, 1942.8 million tonnes of goods were carried by road transport, i.e. 1.7% less than in the previous year (there was an increase of 1.2% in 2022). Transport performance in road transport amounted to 400.6 billion tonne-kilometres and was lower than in 2022 by 1.5% (compared with 0.8% decrease in the previous year).

The share of transport for hire or reward in goods road transport reached 61.4%, and of own account transport 38.6%, whereas transport performance amounted to 87.1% and 12.9%, respectively.

### Wykres 36. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym<sup>a</sup> według form organizacyjnych transportu

Chart 36. Structure of goods road transport<sup>a</sup> by organisational form of transport



a Dane częściowo szacunkowe.

a Data partly estimated.

Wyniki badania reprezentacyjnego wskazują na nieznaczny spadek przewozów w 2023 r. w stosunku do roku poprzedniego zarówno w krajowym transporcie samochodowym, jak i międzynarodowym.

W transporcie krajowym najbardziej zmniejszyły się przewozy ładunków z grup: wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych (o 20,0%), wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 19,7%) oraz chemikalia i produkty chemiczne (o 7,8%). Największy wzrost natomiast wystąpił w przewozach ładunków z grup: węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny (o 44,6%), sprzęt transportowy (o 40,6%) oraz drewno, wyroby z drewna i korka, papier i wyroby z papieru (o 37,6%).

W strukturze przewozów transportem krajowym według grup ładunków znaczący udział w 2023 r. miały przewozy ładunków z grup: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (29,7%), produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe (12,6%) oraz wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych (11,8%).

W transporcie międzynarodowym w 2023 r. w stosunku do poprzedniego roku najistotniejszy spadek masy ładunków przewiezionych odnotowano w grupach: węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny (o 28,5%), maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny (o 20,3%) oraz wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych (o 9,7%). Zmiany te powiązane były również ze spadkiem wykonanej pracy przewozowej dla tych grup ładunków (odpowiednio o 27,1%, 23,9% i 12,8%). Największy wzrost w skali roku liczby ton ładunków wystąpił w grupie meble, pozostałe wyroby gotowe (o 39,3%); w przypadku tej grupy ładunków odnotowano również znaczne zwiększenie pracy przewozowej (o 31,5%).

In 2023, based on sample survey, a slight decrease in transport, both in national road transport and international road transport, was recorded compared to the previous year.

The largest decrease in the volume of transport was recorded in relation to goods from the following groups: other non-metallic mineral products (by 20.0%), equipment and materials utilised in the transport of goods (by 19.7%) and chemicals, chemical products (by 7.8%). The highest growth was recorded in the transport of goods from the following groups: hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 44.6%), transport equipment (by 40.6%) and wood and products of wood and cork, paper and paper products (by 37.6%).

In the structure of national transport by groups of goods, a significant share in 2023 was held by the transport of goods from the following groups: metal ores and other mining and quarrying products (29.7%), food products, beverages and tobacco products (12.6%) and other non-metallic mineral products (11.8%).

In international transport, compared to the previous year, the most significant decrease in the weight of goods transported in international transport was in the following groups: hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 28.5%), machinery and equipment, electrical and electronic equipment (by 20.3%), and other non-metallic mineral products (by 9.7%). These changes were also related to a decrease in transport performance for these groups of goods (by 27.1%, 23.9% and 12.8%, respectively). The largest increase in the number of tonnes of goods transported in 2023 compared to the previous year was recorded in the group furniture; other manufactured foods n.e.c. (by 39.3%). For this group of cargoes, there was also a significant increase in transport performance (by 31.5%).



Wzrost ten spowodowany był większą masą ładunków z tej grupy (o 124,8% w porównaniu z 2022 r.) przetransportowaną w transporcie międzynarodowym w strefie odległości 500 km i powyżej. Istotne zwiększenie tonażu przewiezionych ładunków dotyczyło również grup: sprzęt transportowy (o 31,4%), surowce wtórne, odpady komunalne (10,8%), koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej (o 8,2%); w przypadku ostatniej z tych grup odnotowano również znaczny wzrost wykonanej pracy przewozowej (o 44,0%).

W strukturze przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym w 2023 r. dominowały ładunki z grup: produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe – ich udział w strukturze ogółu przewiezionych ładunków wyniósł 13,9%, metale i wyroby metalowe – 10,5% oraz drewno, wyroby z drewna i korka, papier i wyroby z papieru – 10,3%. Na zbliżonym poziomie ukształtowały się przewozy ładunków z grupy chemikalia i produkty chemiczne, które stanowiły 9,6% ogółu ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym.

This increase was due to the higher weight of loads from this group (by 124.8% compared to 2022) transported in the international transport in the distance zone of 500 km and above. In 2023, a significant increase in the tonnage of transported goods also concerned goods from the groups: transport equipment (by 31.4%), secondary raw materials; municipal wastes and other wastes (by 10.8%), coke and refined petroleum products (by 8.2%); in the case of the last mentioned group there was also a significant increase in transport performance (by 44.0%).

In 2023, the structure of goods transport by international road transport was dominated by goods from the groups: food products, beverages and tobacco – their share in the structure of the total transported goods amounted to 13.9%, basic metals, fabricated metal products – 10.5% and wood and products of wood, paper and paper products – 10.3%. Goods transport from the group of chemicals and chemical products was at a similar level, accounting for 9.6% of all cargo transported in international transport.

**Tablica 6. Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków<sup>a</sup>**  
Table 6. Road goods transport by groups of goods<sup>a</sup>

Lata Years	Ogółem Total		Krajowy National		Międzynarodowy International	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
<b>Ogółem Total</b>						
2022	1599513	385089	1257522	140032	341991	245057
2023	1584171	377873	1245393	134808	338778	243065
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; rybactwa i rybołówstwa Products of agriculture, hunting, forestry; fish and fishing products						
2022	118509	26897	100333	13588	18176	13309
2023	114750	28097	95256	12738	19494	15359
Węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas						
2022	21964	4291	20625	3450	1338	841
2023	30786	3538	29829	2925	957	613
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa Metal ores and other mining and quarrying products						
2022	377992	21223	368931	17813	9061	3410
2023	378145	20877	369767	17541	8378	3336

<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.  
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

**Tablica 6. Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków<sup>a</sup> (cd.)**  
**Table 6. Road goods transport by groups of goods<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Ogółem Total		Krajowy National		Międzynarodowy International	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
<b>Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe</b> Food products, beverages and tobacco						
2022	186849	59464	141818	25237	45032	34227
2023	204472	62721	157299	26945	47173	35777
<b>Wyroby włókiennicze i odzież; skóry i produkty skórzane</b> Textiles and textile products; leather and leather products						
2022	5386	3012	2375	517	3011	2495
2023	5870	2915	2733	489	3137	2426
<b>Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe</b> Wood and products of wood and cork (except furniture), articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media						
2022	82744	32287	49432	7825	33312	24462
2023	102860	34949	68018	9894	34842	25055
<b>Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej</b> Coke, briquettes and refined petroleum products						
2022	46631	6796	43345	4936	3285	1860
2023	43972	7723	40416	5045	3556	2678
<b>Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i z tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe</b> Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel						
2022	79650	35371	45575	8667	34075	26705
2023	74495	31688	42005	7286	32490	24403
<b>Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych</b> Other non metallic mineral products						
2022	205144	33695	183528	19063	21617	14631
2023	166333	28454	146808	15699	19525	12755
<b>Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)</b> Basic metals, fabricated metal products (except machinery and equipment)						
2022	85349	34418	49360	8197	35989	26221
2023	88273	34244	52542	8661	35731	25584
<b>Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny</b> Machinery and equipment, electrical and electronic equipment						
2022	27535	14631	13176	2413	14359	12217
2023	24195	11265	12749	1963	11446	9302
<b>Sprzęt transportowy</b> Transport equipment						
2022	27774	15260	11523	1614	16251	13646
2023	37561	18286	16200	1917	21360	16369

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

**Tablica 6. Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków<sup>a</sup> (dok.)**  
**Table 6. Road goods transport by groups of goods<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Ogółem Total		Krajowy National		Międzynarodowy International	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
Meble, pozostałe wyroby gotowe Furniture, other manufactured goods						
2022	32525	14673	17011	3130	15514	11543
2023	40726	18069	19107	2882	21619	15188
Surowce wtórne, odpady komunalne Secondary raw materials, municipal wastes						
2022	112394	9628	106554	6631	5840	2997
2023	107774	8783	101305	5580	6469	3203
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and materials utilized in the transport of goods						
2022	37056	11933	24713	3477	12342	8456
2023	31444	10721	19843	2929	11601	7792
Pozostałe Other goods						
2022	152012	61510	79222	13473	72790	48036
2023	132514	55543	71516	12315	61000	43228

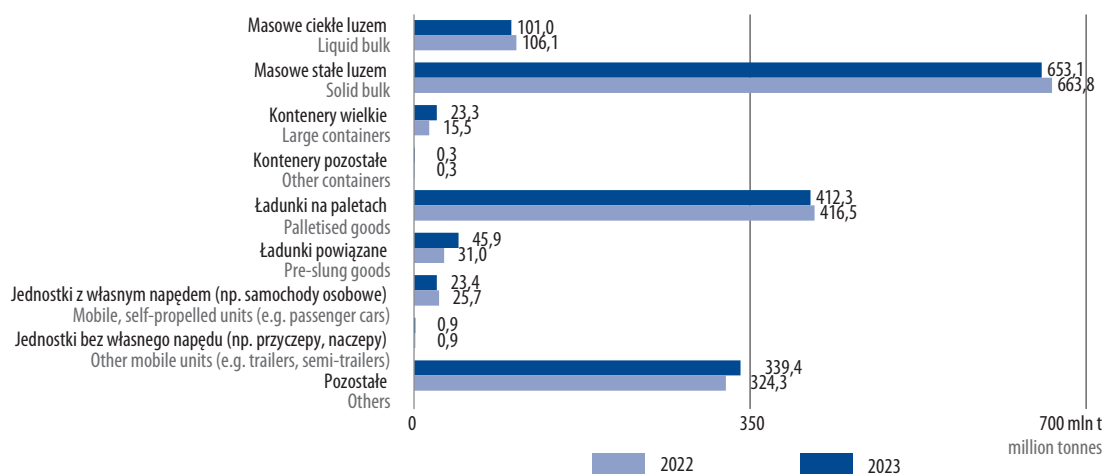
a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

W strukturze przewiezionych ładunków według typów dominujące pod względem przewiezionej masy były ładunki masowe stałe luzem (ładunki jednorodne przewożone w dużych partiach bez opakowania), które w 2023 r. stanowiły 41,9% ogółu przetransportowanych ton (wobec 40,8% w roku poprzednim). W strukturze wykonanej pracy przewozowej największy udział miały ładunki na paletach – 45,4% w 2023 r. (wobec 44,3% w roku poprzednim). Jest to stały trend występujący w przewozach ładunków transportem samochodowym.

In the structure of transported goods by type the dominant in terms of transported weight were solid bulk cargo (homogeneous loads transported in large batches without packaging), which amounted for 41.9% of the total tonnes transported in 2023 (compared to 40.8% in the previous year). In the structure of transport performance, the largest share was held by palletised loads – 45.4% in 2023 (compared to 44.3% in the previous year). This is a constant trend occurring in road transport of goods.

**Wykres 37. Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków<sup>a</sup>**  
Chart 37. Road goods transport by types of goods<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.  
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

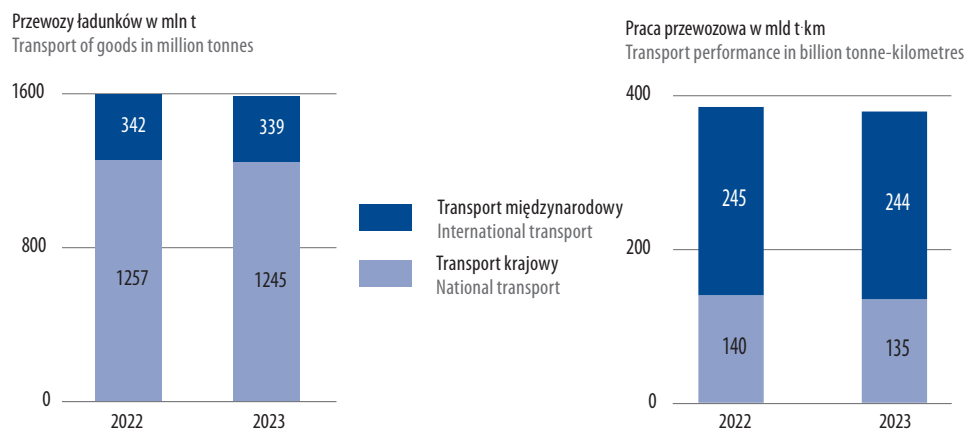
## Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości

W 2023 r. większość ładunków przewieziono transportem krajowym; jego udział w przewozach ładunków (na podstawie liczby ton) kształtował się na takim samym poziomie jak w roku poprzednim – 78,6%. Ładunki przewiezione transportem międzynarodowym stanowiły 21,4%. Udział transportu krajowego w przewozach ładunków na podstawie wielkości wykonanej pracy przewozowej zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego o 0,7 p. proc. do poziomu 35,7%.

## Goods transport by directions of transport and distance classes

In 2023, most cargo was transported by domestic transport; its share in cargo transport based on the number of tons was at the same level as in the previous year – 78.6%. The share of cargo weight transported internationally also remained at a similar level – 21.4%. The share of national transport in goods transport based on the volume of transport performance decreased by 0.7 pp compared to the previous year, to 35.7%.

**Wykres 38. Przewozy ładunków w transporcie samochodowym według kierunków transportu**  
Chart 38. Road goods transport by direction of transport



W 2023 r. największy udział w krajowych przewozach ładunków miały przewozy wewnątrz województw i stanowiły one 59,5% wszystkich ładunków przyjętych do przewozu (przed rokiem 58,7%) oraz 58,9% – ładunków nadanych (wobec 58,1% w 2022 r.). Wśród wszystkich ładunków przyjętych, udział przewozów w relacjach międzywojewódzkich wyniósł 34,5%, natomiast wśród ładunków nadanych – 34,2% (w 2022 r. odpowiednio 35,3% i 34,9%). Najmniejszy udział miały przewozy ładunków w relacji z zagranicą (6,0% wszystkich przewozów z przyjęcia i 7,0% – z nadania).

W 2023 r. najwięcej ładunków do innych województw nadano z województw: śląskiego (11,0%), mazowieckiego (10,5%) i świętokrzyskiego (9,8%), a najmniej – z lubuskiego (2,2%), podlaskiego (3,3%) i warmińsko-mazurskiego (3,2%).

In 2023, transport inside voivodships, which had the biggest share in national goods transport, carried 59.5% of all goods imported (58.7% the year before) and 58.9% of delivered goods (compared to 58.1% in 2022). Among received goods the share of intervoivodship transport amounted to 34.5%, while among delivered goods – 34.2% (in 2022, 35.3% and 34.9%, respectively). Goods transport to and from foreign countries constituted the smallest share, i.e. 6.0% of all goods received and 7.0% of delivered goods.

In 2023, the largest amount of goods was despatched from the following voivodships: Śląskie (11.0%), Mazowieckie (10.5%) and Świętokrzyskie (9.8%), and the smallest amount – from Lubuskie (2.2%), Podlaskie (3.3%) and Warmińsko-Mazurskie (3.2%).

**Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw<sup>a</sup>**  
Table 7. Goods delivered by voivodships<sup>a</sup>

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		do innych województw to other voivodships		za zagranicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
<b>Polska</b> Poland								
2022	1352860	217350	785619	31090	471903	108942	95337	77319
2023	1338601	210135	788150	30662	457243	104145	93207	75328
Dolnośląskie								
2022	110221	17899	69225	3162	29631	6826	11366	7911
2023	118354	16301	79376	2441	28357	6369	10621	7491
Kujawsko-pomorskie								
2022	75854	12429	41146	1890	30634	6716	4074	3824
2023	66449	10881	35018	1362	27828	5978	3602	3541
Lubelskie								
2022	59371	11172	31046	1456	24953	6258	3371	3458
2023	63355	10688	40185	1799	19126	5488	4044	3400
Lubuskie								
2022	32651	7311	15151	519	11298	2463	6202	4329
2023	37049	6942	20742	570	10092	2469	6215	3903

<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str.145.

<sup>a</sup> Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

**Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw<sup>a</sup> (cd.)**  
**Table 7. Goods delivered by voivodships<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		do innych województw to other voivodships		za granicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
<b>Łódzkie</b>								
2022	95112	17534	44516	2013	45108	10337	5489	5185
2023	89693	17079	42806	1875	41137	9503	5750	5701
<b>Małopolskie</b>								
2022	98979	12390	65695	2268	28226	6006	5059	4116
2023	103134	12732	63210	2315	33283	6111	6641	4306
<b>Mazowieckie</b>								
2022	191404	27750	129132	4868	52775	12869	9497	10012
2023	162508	23125	106796	4415	47823	10690	7889	8020
<b>Opolskie</b>								
2022	43073	6866	18757	602	20371	3518	3945	2746
2023	48881	6993	26648	795	18766	3863	3467	2335
<b>Podkarpackie</b>								
2022	54727	8523	30623	1098	20522	4268	3582	3157
2023	54850	8822	33063	1138	18459	4415	3329	3269
<b>Podlaskie</b>								
2022	43188	6335	26558	959	14374	3629	2257	1747
2023	54877	7839	36789	1625	14987	4039	3101	2176
<b>Pomorskie</b>								
2022	81656	14928	49081	2315	29029	9134	3546	3479
2023	80478	14117	47567	1718	29723	9263	3188	3135
<b>Śląskie</b>								
2022	136605	22839	78578	2791	44706	10582	13321	9467
2023	142524	24737	78895	3175	50264	11128	13365	10434
<b>Świętokrzyskie</b>								
2022	83375	9701	36736	769	44543	7333	2095	1600
2023	73024	10014	26481	711	44871	7656	1673	1646
<b>Warmińsko-mazurskie</b>								
2022	47874	7687	27674	1165	18089	4333	2110	2189
2023	51085	6436	34665	1268	14766	3217	1654	1950

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str.145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

**Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw<sup>a</sup> (dok.)**  
**Table 7. Goods delivered by voivodships<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		do innych województw to other voivodships		za zagranicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
Wielkopolskie								
2022	142114	23906	87098	3699	43567	10277	11449	9930
2023	136175	23162	84022	3888	40519	9359	11633	9915
Zachodniopomorskie								
2022	56657	10081	34605	1517	14077	4393	7975	4170
2023	56164	10270	31888	1567	17241	4597	7036	4106

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

Z innych województw najczęściej przyjmowano ładunki do województw: mazowieckiego (12,8%), śląskiego (10,9%), łódzkiego i wielkopolskiego (po 10,3%) a najrzadziej – do podlaskiego (3,0%), świętokrzyskiego (3,3%) oraz warmińsko-mazurskiego i opolskiego (po 3,5%).

Goods were most frequently received from other voivodships to Mazowieckie (12.8%), Śląskie (10.9%), and Łódzkie and Wielkopolskie (10.3%) whereas the least frequently to Podlaskie (3.0%), Świętokrzyskie (3.3%), Warmińsko-Mazurskie and Opolskie (3.5%).

**Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw<sup>a</sup>**  
**Table 8. Goods recieved by voivodships<sup>a</sup>**

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		z innych województw from other voivodships		z zagranicy from abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
Polska Poland								
2022	1337403	208302	785619	31090	471903	108942	79880	68270
2023	1325398	202806	788150	30662	457243	104145	80005	67998
Dolnośląskie								
2022	103304	16307	69225	3162	25690	6263	8390	6882
2023	111127	15240	79376	2441	23203	6147	8548	6652
Kujawsko-pomorskie								
2022	74324	11945	41146	1890	29546	6755	3632	3300
2023	64587	10679	35018	1362	26249	6090	3319	3227

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

**Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw<sup>a</sup> (cd.)**  
**Table 8. Goods received by voivodships<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		z innych województw from other voivodships		z zagranicy from abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
Lubelskie								
2022	57209	9829	31046	1456	23845	5941	2319	2432
2023	69503	9832	40185	1799	26988	5674	2330	2358
Lubuskie								
2022	36148	6607	15151	519	16170	3596	4827	2493
2023	41813	6522	20742	570	16325	3335	4746	2616
Łódzkie								
2022	94625	17137	44516	2013	44214	9074	5895	6050
2023	95034	16120	42806	1875	47093	9332	5135	4913
Małopolskie								
2022	105187	14152	65695	2268	34275	7343	5217	4541
2023	101300	13914	63210	2315	31875	6639	6215	4960
Mazowieckie								
2022	207300	31183	129132	4868	68195	14793	9973	11521
2023	175269	28695	106796	4415	58579	12893	9895	11387
Opolskie								
2022	33596	4944	18757	602	12469	2503	2370	1838
2023	44978	5230	26648	795	16091	3045	2240	1390
Podkarpackie								
2022	58685	8562	30623	1098	25369	5180	2692	2284
2023	57183	8258	33063	1138	21866	4912	2254	2208
Podlaskie								
2022	40479	5556	26558	959	12408	3417	1513	1181
2023	52191	6986	36789	1625	13726	3870	1676	1491
Pomorskie								
2022	79710	13645	49081	2315	28019	8762	2611	2568
2023	80217	13672	47567	1718	30428	9747	2222	2207
Śląskie								
2022	137905	23711	78578	2791	46799	10974	12528	9947
2023	141811	24137	78895	3175	49914	10342	13002	10620

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.



**Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw<sup>a</sup> (dok.)**  
**Table 8. Goods received by voivodships<sup>a</sup> (cont.)**

Lata Years	Pojazdy krajowe National vehicles							
	ogółem total		do przewozu wewnątrz województwa transported within the voivodship		z innych województw from other voivodships		z zagranicy from abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t-km in million tkm
<b>Świętokrzyskie</b>								
2022	57492	5426	36736	769	19479	3285	1276	1372
2023	42819	4626	26481	711	14995	2549	1344	1366
<b>Warmińsko-mazurskie</b>								
2022	46306	6691	27674	1165	17419	4325	1212	1201
2023	51576	5706	34665	1268	16008	3668	903	771
<b>Wielkopolskie</b>								
2022	148034	23493	87098	3699	50968	11817	9968	7977
2023	142654	24611	84022	3888	47050	11286	11582	9437
<b>Zachodniopomorskie</b>								
2022	57100	9115	34605	1517	17037	4915	5458	2683
2023	53338	8577	31888	1567	16855	4615	4595	2395

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

W transporcie krajowym w 2023 r. największy tonaż ładunków przewieziony został w strefie odległości do 49 km – 47,8% ogółu przewiezionych ładunków (wobec 46,3% w 2022 r.). Najmniej przewozów realizowanych było na najdłuższe odległości, tj. 500 km i więcej (2,6% ogółu ładunków przewiezionych transportem samochodowym).

W transporcie międzynarodowym w 2023 r. spadek przewozów w skali roku odnotowano we wszystkich strefach odległości: do 49 km i 50–149 km (po 1,4%), 500 km i więcej (o 1,3%), 150–499 km (o 0,1%). W strukturze przewozów ładunków transportem międzynarodowym według stref odległości największy udział miały przewozy na najdłuższe odległości – 500 km i więcej. W 2023 r. stanowiły one 61,5% masy ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym (wobec 61,7% w 2022 r.).

In national transport in 2023, the largest tonnage of goods was transported in the distance zone up to 49 km – 47.8% of all transported goods (compared to 46.3% in 2022). The least transport was carried out over the longest distances, i.e. 500 km and more (2.6% of all cargo transported by road).

In international transport, there was a decrease in transport in 2023 compared to the previous year in all distance zones. In the ranges: 0–49 km and 50–149 km (by 1.4% each), 500 km and more (by 1.3%), 150–499 km (by 0.1%). In the structure of international goods transport by distance classes, the largest share is held by transport over the longest distances – 500 km and more. In 2023, it accounted for 61.5% of the weight of cargo transported by international transport (compared to 61.7% in 2022).

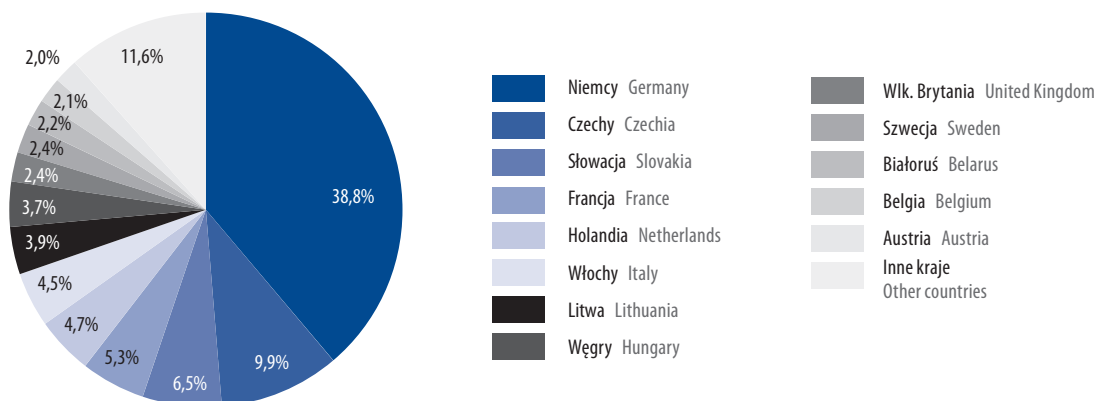
**Tablica 9. Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości**  
Table 9. Road goods transport by direction of transport and transport distance classes

Strefy odległości Distance classes		Ogółem Total		Przewozy krajowe National transport		Przewozy międzynarodowe International transport	
		w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
Ogółem Total	2022	1599513	385089	1257522	140032	341991	245057
	2023	1584171	377873	1245393	134808	338778	243065
0–49 km	2022	590006	10924	582251	10710	7755	214
	2023	603319	11203	595673	11004	7646	199
50–149	2022	355380	30998	332505	28712	22875	2286
	2023	337758	29731	315207	27447	22551	2284
150–499	2022	411468	115164	311197	82443	100271	32721
	2023	402754	111005	302553	77982	100201	33023
500 km i więcej 500 km and more	2022	242657	228004	31568	18168	211089	209836
	2023	240340	225935	31960	18375	208380	207560

W 2023 r. odnotowano spadek przewozów ładunków transportem samochodowym z Polski (eksport). Z kraju za granicę wywiezionych zostało 93,2 mln ton ładunków (o 2,2% mniej niż przed rokiem). Najczęściej realizowanym kierunkiem wywozów były kraje Unii Europejskiej (ich udział wzrósł do 93,0% w 2023 r.), z czego najwięcej ładunków – 36,2 mln ton (38,8% ogółu ładunków) przewieziono do Niemiec. Znaczny udział miał również eksport ładunków do Czech (9,2 mln ton przetransportowanych ładunków), Słowacji (6,1 mln ton), Francji (5,0 mln ton), Holandii (4,4 mln ton) i Włoch (4,2 mln ton).

In 2023, a decrease was recorded in the volume of road goods transport from Poland (export). The transport of goods abroad amounted to 93.2 million tonnes and was by 2.2% lower than the year before. The most frequently implemented direction of transport were the European Union countries (their share increased to 93.0% in 2023), of which the most cargo 36.2 million tonnes was transported to Germany (38.8% of all transported goods). Transport of exported goods to the Czechia (9.2 million tonnes transported), Slovakia (6.1 million tonnes), France (5.0 million tonnes), Netherlands (4.4 million tonnes) and the Italy (4.2 million tonnes) also had a significant share.

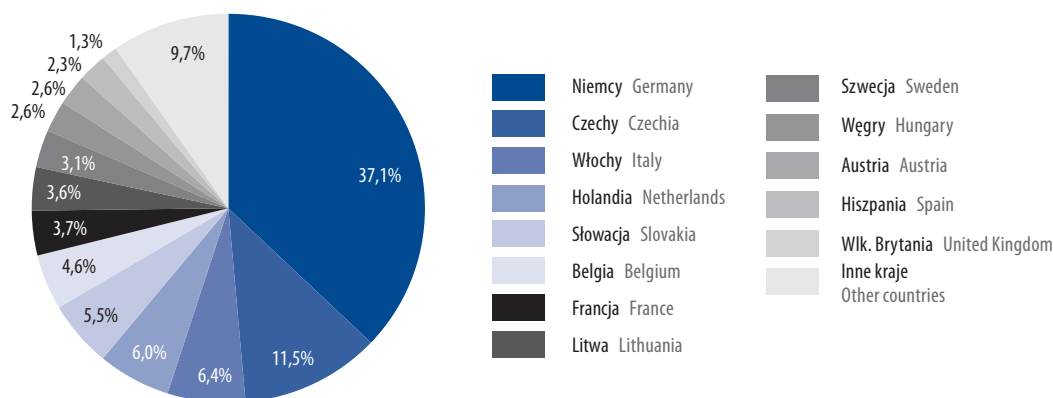
**Wykres 39. Struktura wywozu ładunków według krajów w 2023 r.**  
Chart 39. Structure of goods export by countries in 2023



W 2023 r. przewozy ładunków importowanych osiągnęły poziom 80,0 mln ton i były o 0,2% wyższe niż przed rokiem (wobec wzrostu w 2022 r. o 3,2%). Najwięcej ładunków przywieziono z krajów Unii Europejskiej (w 2022 r. – 96,0%, a w 2023 r. – 95,8%). Również w imporcie dominowały przewozy w relacji z Niemcami, które w 2023 r. stanowiły 37,1% ogółu importowanych ładunków (wobec 38,7% w roku poprzednim). Znaczącymi kierunkami importu ładunków transportem samochodowym były również Czechy (8,3 mln ton przewiezionych ładunków), Włochy (5,1 mln ton), Słowacja i Holandia (po 4,5 mln ton) i Belgia (3,9 mln ton).

In 2023 transport of imported goods reached the level of 80.0 million tonnes and was by 0.2% higher than the year before, compared to an increase in 2022 (by 3.2%). The majority share of goods was transported from EU countries (in 2022 – 96.0% and in 2023 – 95.8%). Imports were also dominated by transport in relation to Germany, which in 2023 accounted for 37.1% of all imported goods (compared to 38.7% in the previous year). In 2023, a significant direction of cargo imports by road transport was also Czechia (8.3 million tonnes transported), Italy (5.1 million tonnes), Slovakia and Netherlands (4.5 million tonnes each) and Belgium (3.9 million tonnes).

**Wykres 40.** Struktura przywozu ładunków według krajów w 2023 r.  
Chart 40. Structure of goods import by countries in 2023



## Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu

Największy udział w przewozach ładunków transportem samochodowym miały ciągniki siodłowe z naczepami, które w 2023 r. przewiozły łącznie 1199,5 mln ton ładunków (o 0,3% więcej niż przed rokiem). Pojazdy te wykonały w 2023 r. 348,7 mld tonokilometrów pracy przewozowej (o 1,8% mniejszą niż w 2022 r.), co stanowiło 92,3% ogółu pracy przewozowej zrealizowanej przez polskich przewoźników transportu samochodowego.

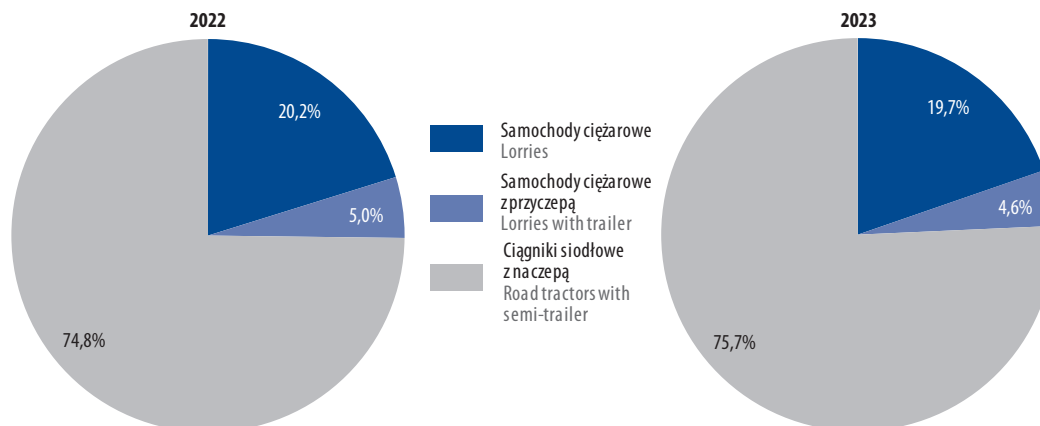
Spośród wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych uczestniczących w transporcie ładunków, w 2023 r. jedynie w przewozach samochodami ciężarowymi z przyczepą udział transportu gospodarczego w ogólnej masie przewiezionych ładunków był większy (o 3,3 p. proc.) niż transportu zarobkowego i wyniósł 50,8%. Transport zarobkowy przeważał w przewozach ciągnikami siodłowymi z naczepą – 81,1%. W przewozach samochodami ciężarowymi udział transportu zarobkowego i gospodarczego wyniósł po 50,0%.

## Goods transport by selected vehicle features

The largest share in road goods transport had road tractors with semi-trailers, which in 2023 transported a total of 1199.5 million tonnes of goods (0.3% more than last year). In 2023, these vehicles carried out 348.7 billion tonne-kilometres of transport performance (1.8% less than in 2022), which accounted for 92.3% of the total transport performance carried out by Polish road transport carriers.

Of all the types of motor vehicles involved in cargo transport in 2023, only in transport by lorries with trailer the share of own account transport in total goods transport was higher than hire or reward transport (by 3.3 pp) and amounted to 50.8%. The hire or reward transport dominated in transport by semi-trailer tractors – 81.1%. In truck transport, the share of hire or reward transport and own account transport was 50.0%.

**Wykres 41. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów<sup>a</sup>**  
 Chart 41. Structure of goods road transport by type of vehicles<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.  
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 145.

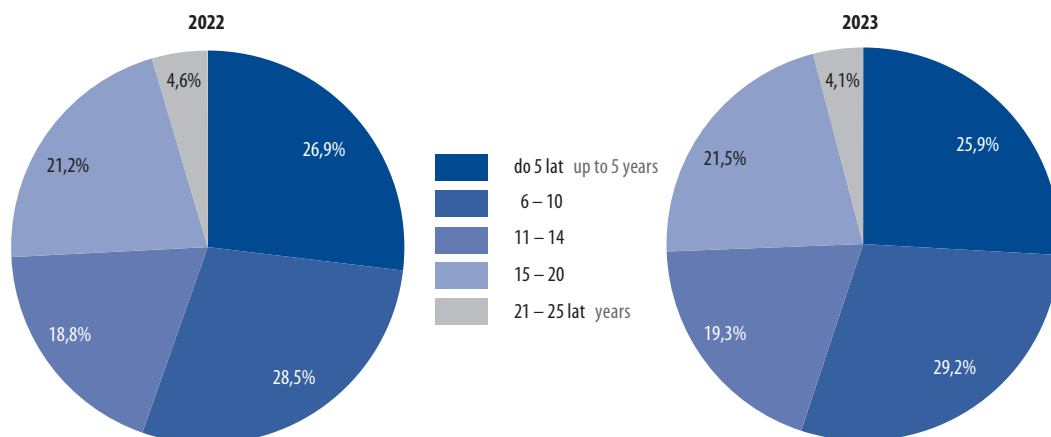
W 2023 r. największą liczbę ton ładunków przetransportowano przy wykorzystaniu pojazdów o nadwoziu uniwersalnym (34,7% ogółu ładunków) i samowyładowczym (33,3%). Mniejsze znaczenie miały cysterny, chłodnie czy pojazdy do przewozu kontenerów (odpowiednio 8,1%, 7,7%, 2,5%). Największą pracę przewozową zrealizowały w 2023 r. pojazdy o nadwoziu uniwersalnym (55,2%), chłodnie (12,4%) oraz pojazdy o nadwoziu samowyładowczym (10,4%).

W 2023 r. największy tonaż ładunków w transporcie samochodowym przewieziony został przez polskich przewoźników pojazdami w wieku od 6 do 10 lat – 462,8 mln ton (o 1,5% więcej niż przed rokiem) oraz pojazdami w wieku do 5 lat – 409,7 mln ton (o 4,7% mniej niż przed rokiem). Pojazdy z tych grup wiekowych przewiozły łącznie 55,1% ogółu ładunków i zrealizowały 77,9% ogółu pracy przewozowej. Wraz ze zwiększającym się wiekiem pojazdów maleje ich znaczenie pod względem udziału w tonażu przewożonych ładunków i wykonanej pracy przewozowej. Najmniejszy udział (4,1%) w masie przewiezionych ładunków miały pojazdy z grupy wiekowej od 21 do 25 lat, które łącznie w 2023 r. przewiozły 65,4 mln ton ładunków (o 12,4% mniej niż w 2022 r.) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 3,1 mld tonokilometrów.

In 2023, the largest number of tonnes of goods was transported using ordinary open box vehicles (34.7% of all goods) and tipper vehicles (33.3%). Tankers, temperature controlled box vehicles and container and swap-body transporters were less important (8.1%, 7.7%, 2.5%, respectively). The largest transport performance in 2023 was carried out by ordinary open box vehicles (55.2%), temperature controlled box vehicles (12.4 %) and tipper vehicles (10.4%).

In 2023, the largest tonnage of goods in road transport was transported by Polish carriers with vehicles aged 6 to 10 years – 462.8 million tonnes (1.5% more than last year) and vehicles aged up to 5 years – 409.7 million tonnes (4.7% less than last year). Vehicles from these age groups transported a total of 55.1% of all goods and carried out 77.9% of the total transport performance. With the increasing age of vehicles, their importance in terms of the share in the tonnage of transported goods and transport performance decreases. The smallest share in the weight of transported goods (4.1%) had vehicles from the age group from 21 to 25 years, which in total transported 65.4 million tonnes of cargo in 2023 (12.4% less than in 2022) and carried out transport performance at the level of 3.1 billion tonne-kilometres.

**Wykres 42. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów <sup>a</sup>**  
**Chart 42. Structure of goods road transport by age groups of vehicles <sup>a</sup>**



<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.  
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

W 2023 r. pod względem zrealizowanych wozokilometrów z ładunkiem dominował transport międzynarodowy, który stanowił 62,0% całości przebiegów pojazdów ciężarowych z ładunkiem (o 0,5% więcej niż przed rokiem). Największe przebiegi pojazdów ciężarowych z ładunkiem w transporcie międzynarodowym zrealizowano w eksporcie – 33,1% ogółu przebiegów w transporcie międzynarodowym. W przebiegach pojazdów bez ładunku większa liczba wozokilometrów wykonana została w transporcie krajowym – 67,9% całości przebiegów.

In 2023, international transport dominated in terms of vehicle-kilometres completed, accounting for 62.0% of all vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo (0.5% more than last year). The highest number of vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo in international transport was carried out in exports – 33.1% of all vehicle-kilometres in international transport. In the vehicle-kilometres of unladen vehicles, a greater number of vehicle-kilometres was made in national transport – 67.9% of all vehicle-kilometres.

**Tablica 10. Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu <sup>a</sup>**  
**Table 10. Distance travelled by goods vehicles by direction of transport <sup>a</sup>**

Kierunki transportu Direction of transport	Ogółem Total				W tym transport zarobkowy Of which hire or reward transport				
	razem total		w tym na terytorium Polski of which on the territory of Poland		razem total		w tym na terytorium Polski of which on the territory of Poland		
	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	
	w mln wozokilometrów in million vehicle-kilometres								
Ogółem Total	2022	25037	7273	12751	5407	21792	5281	9923	3677
	2023	24945	7043	12637	5196	21835	5168	9916	3469
Transport krajowy National transport	2022	9643	5003	9643	5003	6980	3254	6980	3254
	2023	9468	4783	9468	4783	6916	3131	6916	3131

<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.  
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

**Tablica 10. Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu <sup>a</sup> (dok.)**  
**Table 10. Distance travelled by goods vehicles by direction of transport <sup>a</sup> (cont.)**

Kierunki transportu Direction of transport		Ogółem Total				W tym transport zarobkowy Of which hire or reward transport			
		razem total		w tym na terytorium Polski of which on the territory of Poland		razem total		w tym na terytorium Polski of which on the territory of Poland	
		ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty
		w mln wozokilometrów in million vehicle-kilometres							
Transport między- narodowy International transport	2022	15393	2270	3108	404	14813	2027	2944	323
	2023	15477	2260	3168	414	14919	2037	3000	338
w tym: of which:									
eksport export	2022	5148	219	1620	97	4811	168	1519	76
	2023	5119	216	1655	98	4789	178	1551	80
import import	2022	4075	798	1336	299	3890	632	1273	240
	2023	4101	801	1351	310	3929	642	1290	253
przewozy pomiędzy obcymi krajami cross-trade	2022	4700	503	152	7	4663	492	152	7
	2023	4744	456	162	6	4709	445	159	6

<sup>a</sup> Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 145.

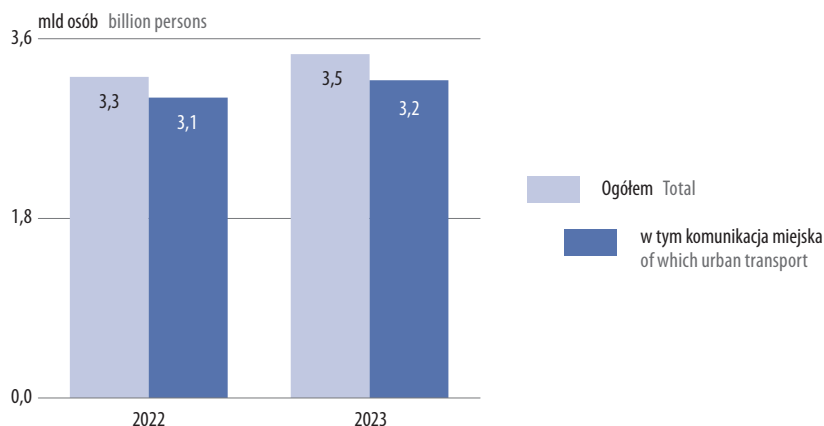
<sup>a</sup> Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

## 6. Transport pasażerski <sup>1</sup>

W 2023 r. środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>2</sup> przewieziono 649,5 mln pasażerów, tj. o 13,5% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano prawie we wszystkich rodzajach transportu, najwyższy dotyczył transportu lotniczego (o 26,1%). Największy udział w przewozach pasażerów miał jednak transport kolejowy (57,5%), którym w 2023 r. przewieziono 373,7 mln osób, tj. o 9,2% więcej niż w 2022 r.

W 2023 r. transportem drogowym (komunikacją miejską, krajową i międzynarodową) przewieziono łącznie 3507,0 mln pasażerów, tj. o 7,0% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w komunikacji międzymiastowej (o 19,8%), komunikacji miejskiej (o 6,1%) oraz w komunikacji międzynarodowej (o 8,5%).

**Wykres 43. Przewozy pasażerów <sup>a</sup>**  
Chart 43. Passenger transport <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej.

<sup>a</sup> Refer to enterprises employing more than 9 persons, providing regular national and international traffic including enterprises providing urban transport services.

**Tablica 11. Przewozy pasażerów komunikacją krajową i międzynarodową <sup>a</sup>**  
Table 11. Transport of passengers by urban and interurban transport <sup>a</sup>

Wyszczególnienie	2022	2023	Specification
	w tys. pasażerów in thousand passengers		
Komunikacja krajowa	214443	256935	Intercity transport
Komunikacja międzynarodowa	3027	3285	International transport

<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym.

<sup>a</sup> Refer to enterprises employing more than 9 persons, providing regular national and international traffic.

## 6. Passenger transport <sup>1</sup>

In 2023, the public transport fleet<sup>2</sup> carried 649.5 million passengers, which is 13.5% more than in the previous year. The increase in the carriage of passengers by almost all modes of transport was noted and the largest increase – in air transport (by 26.1%). Railway transport had the biggest share in passenger transport (57.5%). In 2023, 373.7 million persons were transported by passenger transport, i.e. by 9.2% more than in 2022.

In 2023, road transport (urban and interurban) transported a total of 3507.0 million passengers, i.e. by 7.0% more than the year before. The increase was recorded in interurban transport (by 19.8%), urban transport (by 6.1%) and international transport (by 8.5%).

<sup>1</sup> Dotyczy podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. <sup>2</sup> Bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

<sup>1</sup> Regards entities employing more than 9 persons. <sup>2</sup> Excluding urban transport companies.

## Komunikacja miejska

### Linie komunikacji miejskiej

W 2023 r. przewozy pasażerów komunikacją miejską realizowane były na liniach komunikacyjnych o łącznej długości 59,3 tys. km (o 2,1% dłuższej niż w roku poprzednim). Długość linii autobusowych w 2023 r. miała łączną długość 56,5 tys. km (o 1,8% więcej niż w 2022 r.).

Największy wzrost długości linii komunikacji miejskiej autobusowej odnotowano w województwach: wielkopolskim (o 374,0 km – 6,2%), śląskim (o 345,4 km – 2,3%), zachodniopomorskim (o 275,2 km – 15,7%) oraz małopolskim (o 255,2 km – 5,2%). Pomimo ogólnej tendencji wzrostowej odnotowano też województwa ze znaczącym spadkiem długości linii komunikacji autobusowej, tj. mazowieckie (o 245,8 km – 4,3%), łódzkie (o 151,5 km – 4,6%) oraz świętokrzyskie (o 91,8 km – 5,5%). W porównaniu z 2022 r. nastąpił wzrost długości linii tramwajowych do 2,3 tys. km (o 9,2%), a spadek – trolejbusowych do 0,5 tys. km (o 8,6%). Największy wzrost długości linii tramwajowych odnotowano w województwach wielkopolskim (o 75,2 km, tj. o 48,2%) i kujawsko-pomorskim (o 56,9 km, tj. o 33,8%); natomiast o 45,0 km (o 21,3%) zmniejszyła się długość linii trolejbusowych w województwie pomorskim.

## Urban transport

### Urban transport lines

In 2023, passenger transport by public transport was carried out on transport lines with a total length of 59.3 thousand km, i.e. by 2.1% more than in the previous year. The length of bus lines in 2023 had a total length of 56.5 thousand km (by 1.8% more than in 2022).

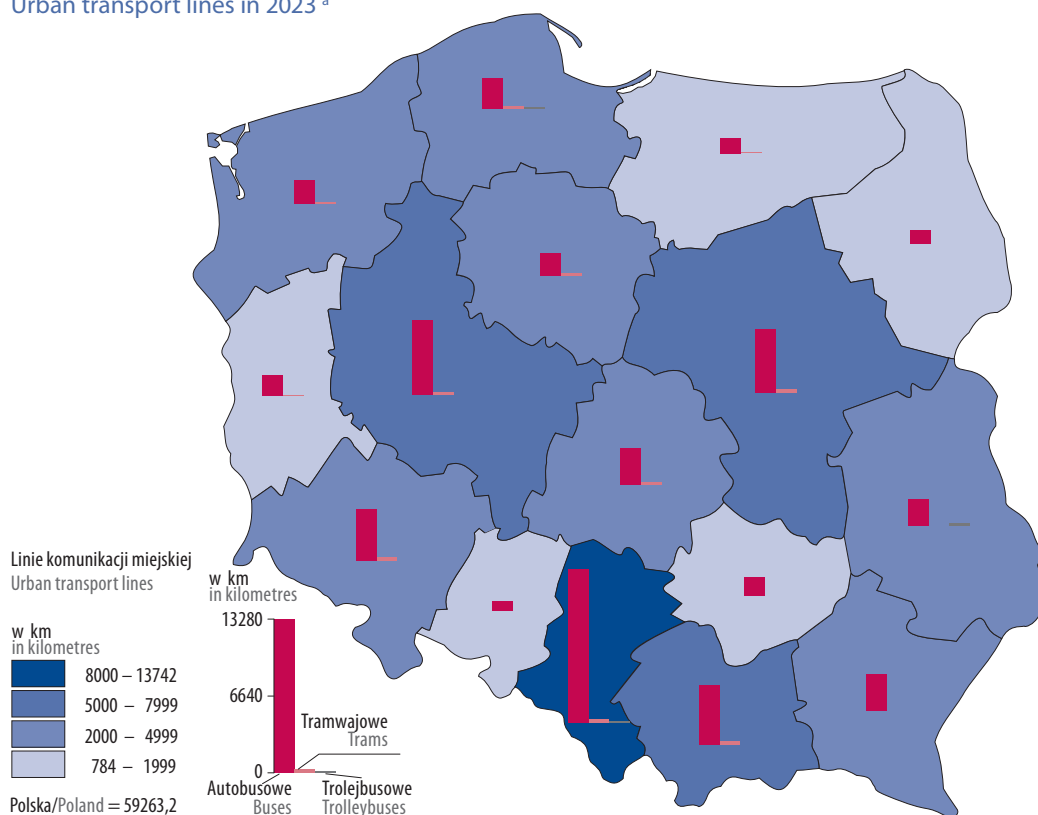
The largest increase in the length of urban transport lines was recorded in the following voivodships: Wielkopolskie (by 374.0 km – 6.2%), Śląskie (by 354.4 km – 2.3%), Zachodniopomorskie (by 275.2 km – 15.7%) and Małopolskie (by 255.2 km – 5.2%). Despite the general upward trend, voivodships with a significant decrease in the length of urban bus lines were also recorded, i.e. Mazowieckie (by 245.8 km – 4.3%), Łódzkie (by 151.5 km – 4.6%) and Świętokrzyskie (by 91.8 km – 5.5%). Compared to 2022, there was an increase in the length of tram lines to 2.3 thousand km (by 9.2%) and decrease of trolleybuses to 0.5 thousand km (by 8.6%). The largest increase in the length of tram lines was recorded in the Voivodships Wielkopolskie (by 75.2 km, i.e. by 48.2%) and Kujawsko-Pomorskie (by 56.9 km, i.e. by 33.8%); The length of trolleybus lines in the Pomorskie Voivodship decreased by 45.0 km (by 21.3%).

Mapa 7.

Linie komunikacji miejskiej w 2023 r. <sup>a</sup>

Map 7.

Urban transport lines in 2023 <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons providing urban transport services. As of 31 December.



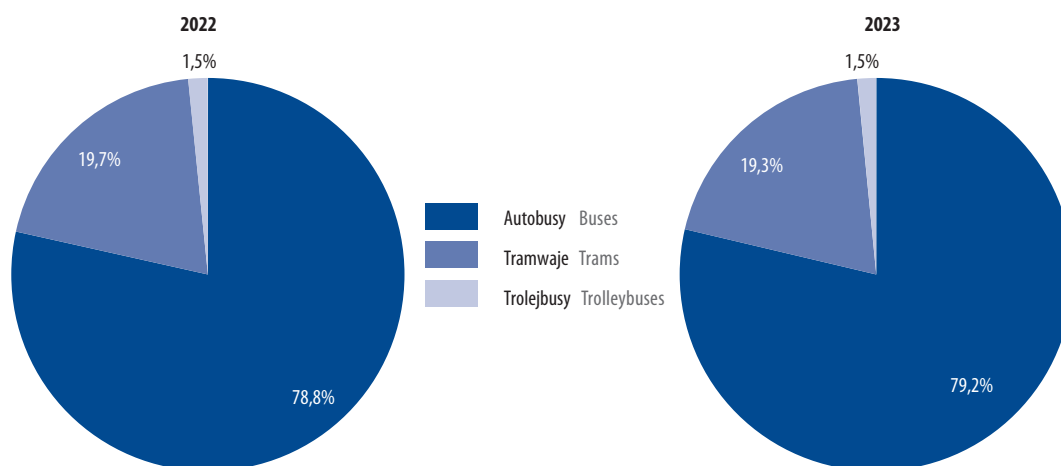
## Stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej

Autobusy są najliczniejszym (79,2%) elementem miejskiej floty transportowej. W 2023 r. liczba autobusów wykorzystywanych w komunikacji miejskiej wyniosła 12,5 tys. (o 195 szt. więcej niż w 2022 r.). Liczba tramwajów uległa nieznacznemu zmniejszeniu (o 28 szt.) i wyniosła 3,0 tys., podobnie jak trolejbusów, których w 2023 r. było 233 szt. (o 2 szt. mniej niż w roku poprzednim).

## Inventory and operation of urban transport stock

Buses are the most numerous (79.2%) element of the urban transport fleet. In 2023, the number of buses used in public transport amounted to 12.5 thousand (195 more than in 2022). The number of trams decreased slightly (by 28 units) and amounted to 3.0 thousand, similarly to trolleybuses, of which in 2023 there were 233 units, 2 less than in the previous year.

**Wykres 44.** Struktura taboru komunikacji miejskiej<sup>a</sup>  
Chart 44. Structure of urban transport stock<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób.  
<sup>a</sup> Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons.

W większości województw podstawowy element komunikacji miejskiej stanowią autobusy. Ich flota jest najliczniejsza w województwach mazowieckim (20,3%) oraz śląskim (17,1%). Najmniej liczną flotą autobusów dysponują województwa opolskie (1,5% liczby ogółem) i lubuskie (1,9%). Największy wzrost liczby autobusów komunikacji miejskiej w 2023 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwach śląskim (o 6,6%) i lubuskim (o 5,0%).

Istotnym elementem komunikacji miejskiej są tramwaje. Tu również w czołówce pod względem liczebności taboru jest województwo mazowieckie, które dysponuje 25,0% wszystkich tramwajów oraz łódzkie – 13,3%. Największy wzrost liczby tramwajów w skali roku odnotowano w województwie mazowieckim – o 7,0%.

W 2023 r. przebieg taboru komunikacji miejskiej pozostał na zbliżonym poziomie jak w roku poprzednim i dla autobusów przyjął wartość 698,9 mln wozokilometrów, dla tramwajów – 139,0 mln wozokilometrów, a dla trolejbusów – 10,9 mln wozokilometrów.

In most voivodships, buses are the basic element of urban transport. Their fleet is the largest in the following Voivodships: Mazowieckie (20.3%) and Śląskie (17.1%). The least numerous fleet of buses has Opolskie (1.5% of the total) and Lubuskie Voivodship (1.9%). The largest increase in the number of urban transport buses in 2023 compared to the previous year was recorded in Śląskie (by 6.6%) and Lubuskie (by 5.0%) Voivodships.

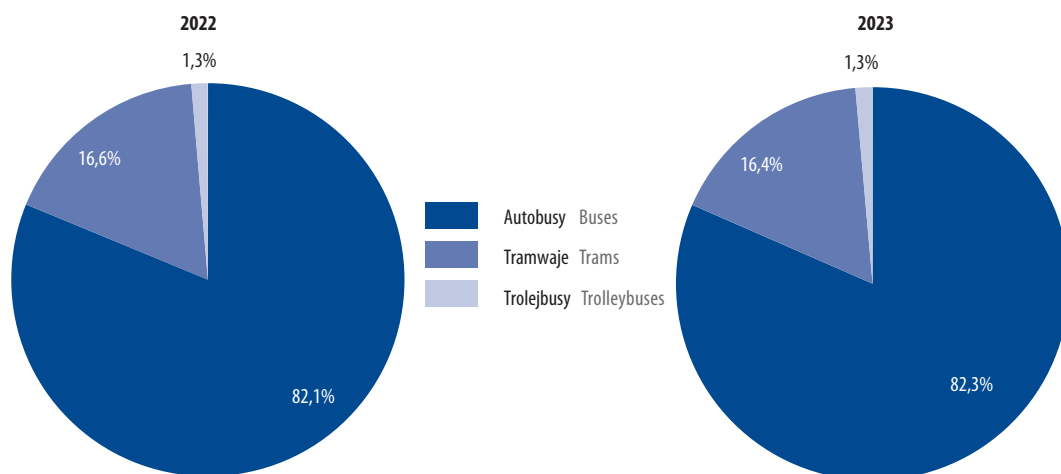
Trams are also an important element of public transport. In the forefront in terms of rolling stock in 2023 was also the Mazowieckie Voivodship, which had 25.0% of all trams, and Łódzkie – 13.3%. The largest increase in the number of trams y/y was recorded in the Mazowieckie Voivodship – by 7.0%.

In 2023, the mileage of the urban transport stock remained at a similar level to the previous year and for buses it amounted to 698.9 million vehicle-kilometres, for trams – 139.0 million vehicle-kilometres, and for trolleybuses – 10.9 million vehicle-kilometres.

Przeciętny przebieg 1 autobusu w kilometrach w ciągu doby był najwyższy w województwach: świętokrzyskim – 214 km, mazowieckim – 210 km, śląskim – 208 km i małopolskim – 206 km, najniższy natomiast odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim – 136 km. W odniesieniu do tramwajów, przeciętny przebieg w kilometrach w ciągu doby był najwyższy w województwach: pomorskim – 358 km, śląskim – 276 km oraz małopolskim – 201 km. Najmniejszy przebieg tramwaju w ciągu doby wykazano w województwie kujawsko-pomorskim – 148 km.

The average mileage of 1 bus in kilometres per day was the highest in the following voivodships: Świętokrzyskie – 214 km, Mazowieckie – 210 km, Śląskie – 208 km and Małopolskie – 206 km, the lowest was recorded in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship – 136 km. In relation to trams, the average mileage in kilometers per day was the highest in the following voivodships: Pomorskie – 358 km, Śląskie – 276 km and Małopolskie – 201 km. The smallest mileage of the tram per day was shown in Kujawsko-Pomorskie – 148 km.

**Wykres 45. Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej<sup>a</sup>**  
Chart 45. Structure of distance travelled of urban transport stock<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób.  
<sup>a</sup> Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons.

W celu ograniczenia barier komunikacyjnych oraz dostosowania komunikacji miejskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, corocznie ulega zwiększeniu liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

In order to reduce communication barriers and adapt public transport to the needs of people with disabilities, the number of vehicles adapted to transport disabled people is increased every year.

W 2023 r. podmioty komunikacji miejskiej posiadały łącznie 11,8 tys. autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (wzrost o 1,7% w porównaniu do 2022 r.). Ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 94,8% w 2022 r. do 95,0% w 2023 r.

In 2023, urban transport entities had a total of 11.8 thousand buses adapted to transport people with disabilities (an increase of 1.7% compared to 2022). Their share in the total number of buses increased from 94.8% in 2022 to 95.0% in 2023.

W 2023 r. w większości województw odnotowano wzrost liczby autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Najwięcej takich autobusów przybyło w województwach: śląskim, mazowieckim i wielkopolskim – odpowiednio o 117, 32 i 23 szt.

In 2023, in most of the voivodships, an increase in the number of buses adapted to transport disabled people was recorded. The largest occurred in the following voivodships: Śląskie – by 117 units, Mazowieckie and Wielkopolskie – 32 and 23 units, respectively.

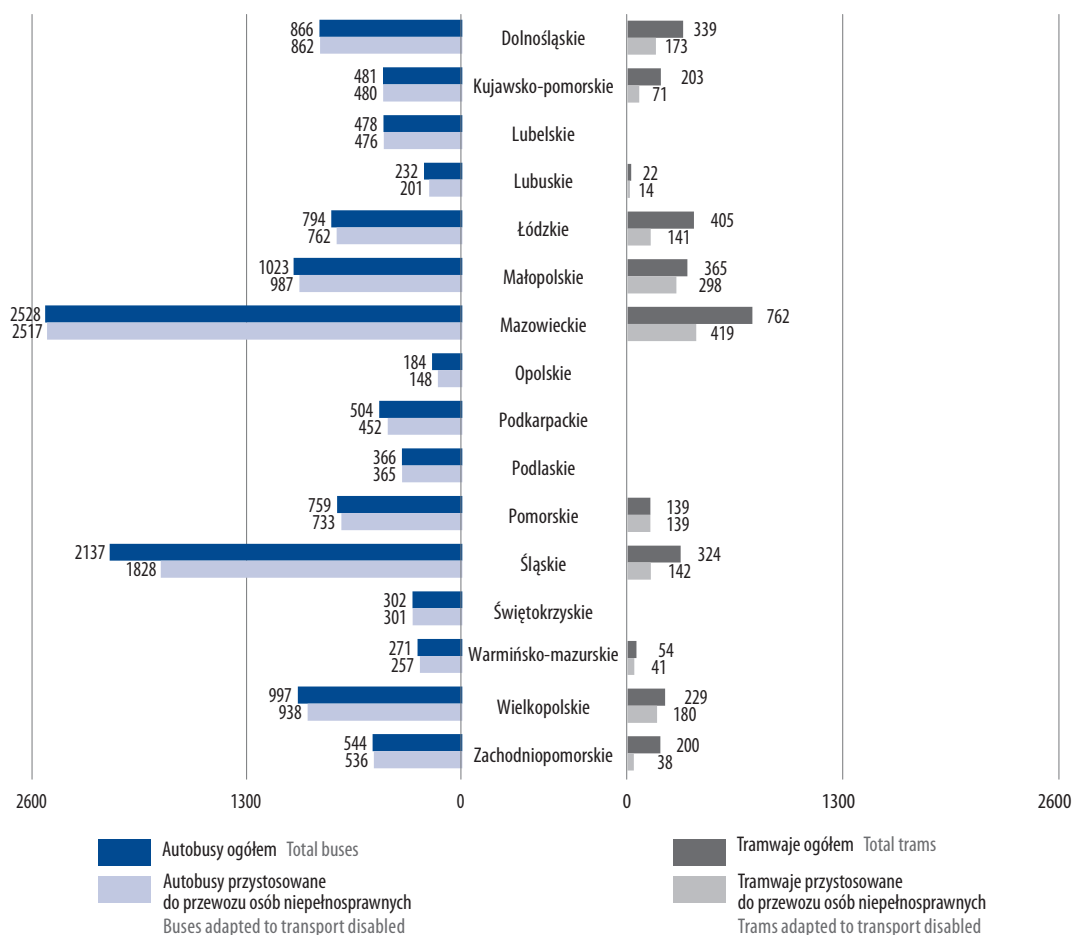
W porównaniu z 2022 r. zwiększyła się również liczba tramwajów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (o 10,2%), a ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 49,0% do 54,4% w 2023 r. Liczba tramwajów znacznie wzrosła w województwach: mazowieckim, małopolskim i łódzkim – odpowiednio o 70, 44 i 24 szt.

Compared to 2022, the number of trams adapted to transport disabled people also increased (by 10.2%), and their share in the total number of trams increased from 49.0% to 54.4%. The largest increase occurred in the following voivodships: Mazowieckie – by 70 units, Małopolskie – by 44 and Łódzkie – by 24.

Największy odsetek autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych odnotowano w województwach: kujawsko-pomorskim (99,8%), podlaskim i świętokrzyskim (po 99,7%), lubelskim i mazowieckim (po 99,6%), najniższy natomiast był w województwach: opolskim (80,4%), śląskim (85,5%) oraz lubuskim (86,6%). W odniesieniu do tramwajów, najwięcej pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych odnotowano w województwach: pomorskim (100%), małopolskim (81,6%) oraz wielkopolskim (78,6%), najmniej natomiast – w województwach zachodniopomorskim (19,0%) oraz łódzkim (34,8%).

The highest percentage of buses adapted to transport disabled people was recorded in the following voivodships: Kujawsko-Pomorskie (99.8%), Podlaskie and Świętokrzyskie (after 99.7%), Lubelskie and Mazowieckie (after 99.6%), while the lowest was in Opolskie (80.4%), Śląskie (85.5%) and Lubuskie (86.6%) voivodship. With regard to trams, the most adapted to the transport of disabled people was in the following voivodships: Pomorskie (100%), Małopolskie (81.6%) and Wielkopolskie (78.6%), while the least in Zachodniopomorskie (19.0%) and Łódzkie (34.8%) Voivodships.

**Wykres 46. Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2023 r.<sup>a</sup>**  
Chart 46. Urban transport stock by voivodships in 2023 <sup>a</sup>



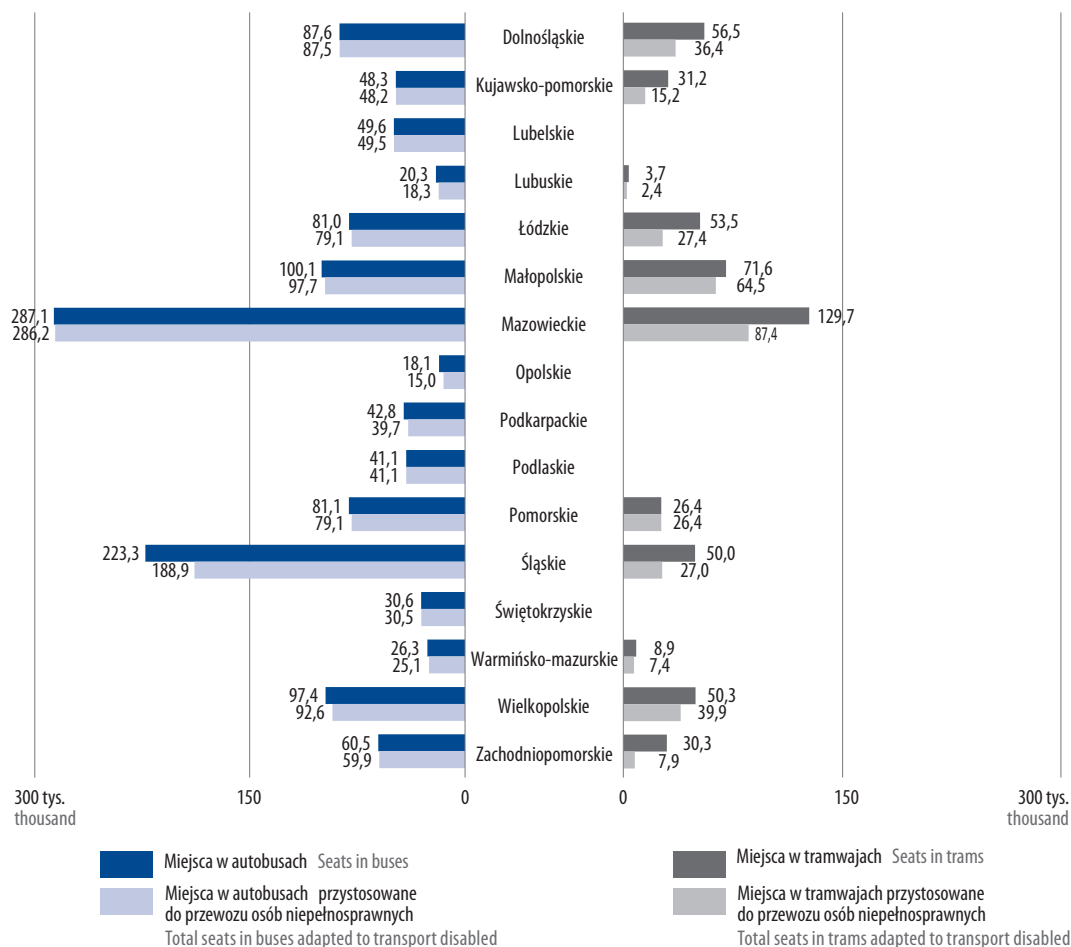
<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons. As of 31 December.

W skali roku w taborze komunikacji miejskiej przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych zwiększyła się również liczba miejsc: w autobusach – o 1,2%, a w tramwajach – o 11,5%. Największy wzrost liczby miejsc w autobusach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w 2023 r. odnotowano w województwie śląskim – o 10,3 tys. (o 5,8%), a w przypadku tramwajów – w województwie mazowieckim – o 16,2 tys. (o 22,8%).

The volume of the urban transport stock adjusted to carrying the disabled increased annually: by 1.2% as regards buses and by 11.5% as regards trams. The largest increase in the number of seats in buses adapted to transport disabled people in 2023 was recorded in the Śląskie Voivodship – by 10.3 thousand (by 5.8%), and in the case of trams in the Mazowieckie Voivodship – by 16.2 thousand (by 22.8%).

**Wykres 47. Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2023 r. <sup>a</sup>**  
Chart 47. Number of passenger seats in urban transport stock by voivodships in 2023 <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons providing urban transport services. As of 31 December.

## Przewozy pasażerów komunikacją miejską

W 2023 r. w komunikacji miejskiej przewieziono łącznie 3246,8 mln pasażerów, tj. o 6,1% więcej niż przed rokiem. Największy udział w przewozach posiadały województwa: mazowieckie (23,7%), małopolskie (11,9%) oraz śląskie (10,7%), a najmniejszy – opolskie (0,8%) oraz lubuskie i podkarpackie (po 1,4%).

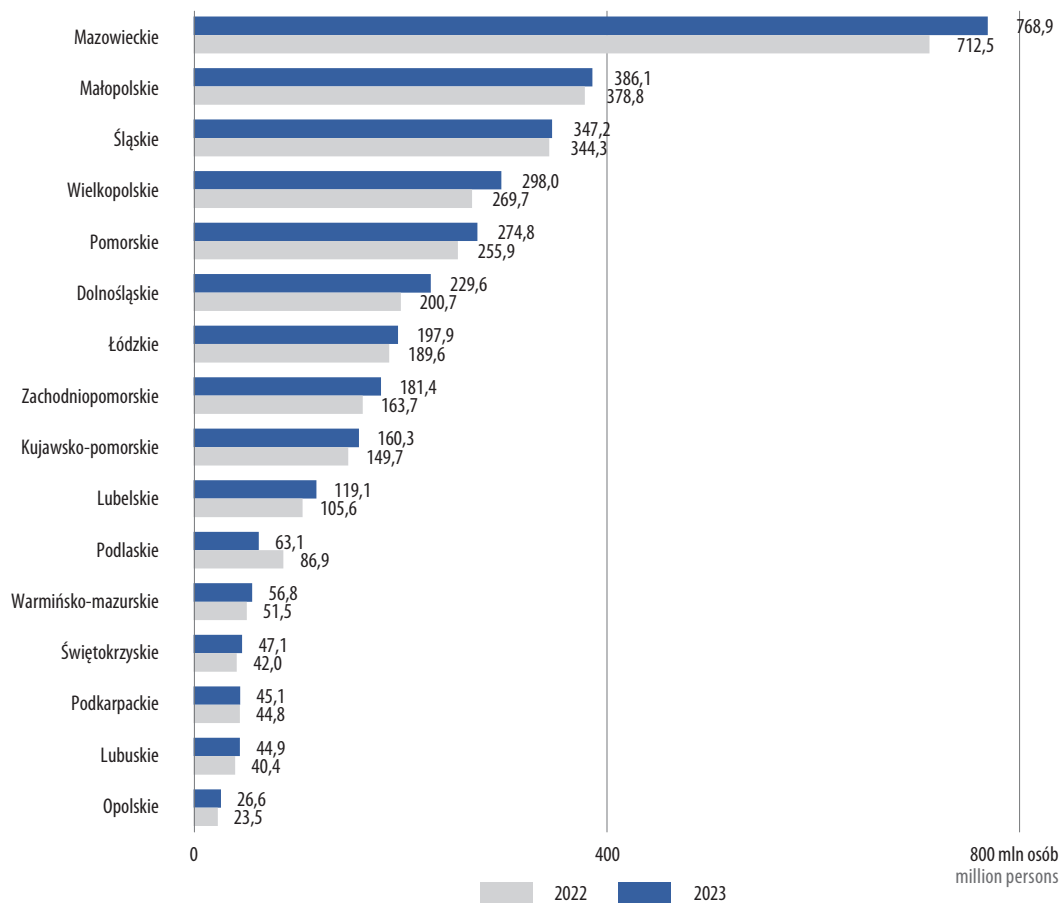
## Urban transport of passengers

In 2023, a total of 3246.8 million passengers were transported in urban transport, i.e. 6.1% more than last year. The largest share in transport was held by the following voivodships: Mazowieckie (23.7%), Małopolskie (11.9%), Śląskie (10.7%), and the smallest by Opolskie (0.8%) and Lubuskie and Podkarpackie (after 1.4%).

W porównaniu z 2022 r. największy wzrost liczby pasażerów przewiezionych komunikacją miejską odnotowano w województwach dolnośląskim (o 14,4%) i opolskim (o 13,2%), spadła natomiast wielkość przewozów pasażerów w województwie podlaskim (o 27,4%).

Compared to 2022, passenger transport by urban transport increased in Dolnośląskie (by 14.4%) and Opolskie (by 13.2%) Voivodship, while a decrease in transport was recorded in Podlaskie Voivodship (by 27.4%).

**Wykres 48. Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw<sup>a</sup>**  
Chart 48. Urban transport of passengers by voivodships<sup>a</sup>



a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

a Refer to enterprises providing urban transport services employing more than 9 persons providing urban transport services.

## Autobusowa komunikacja krajowa i międzynarodowa

### Linie regularnej komunikacji autobusowej

Regularna komunikacja autobusowa prowadzona była w 2023 r. na 9733 liniach krajowych (o 5,1% więcej niż w 2022 r.) oraz 121 liniach międzynarodowych (o 21,0% więcej).

## National and international bus transport

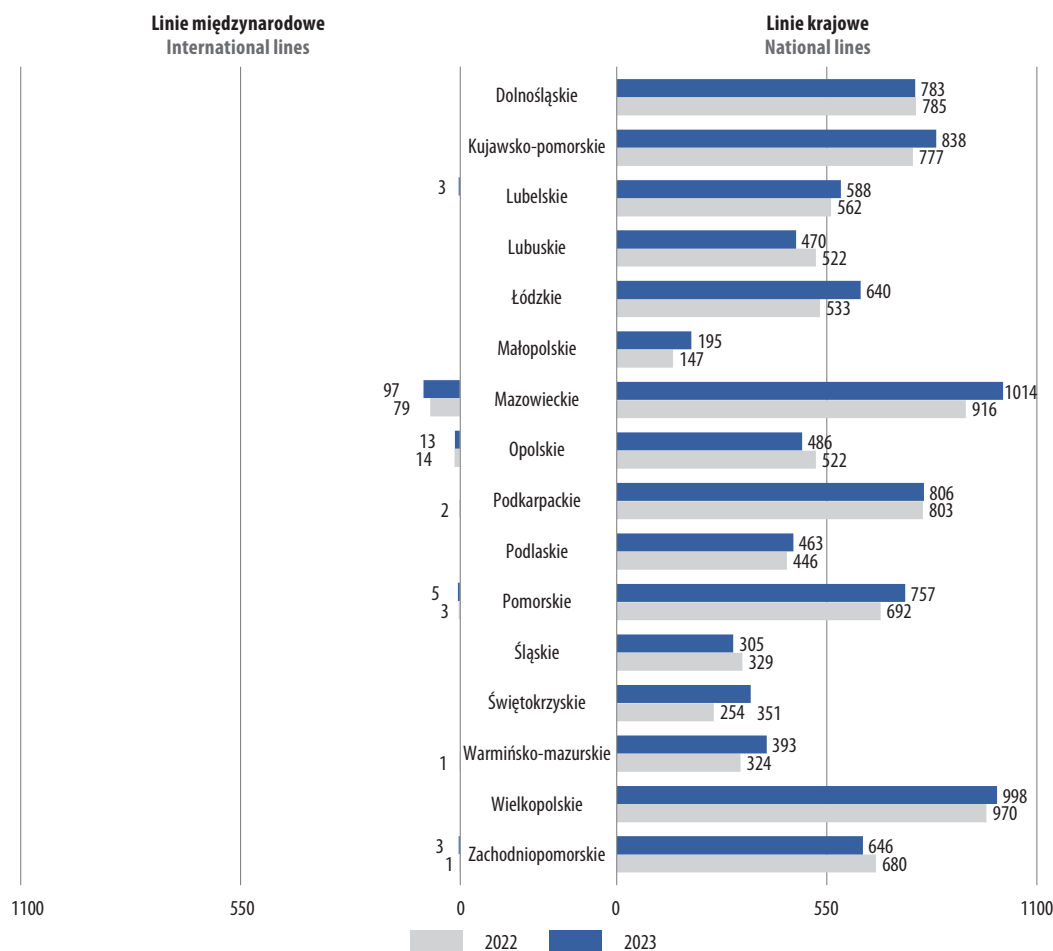
### Scheduled bus transport lines

Scheduled bus transport was carried out in 2023 on 9733 national lines (by 5.1% more than in 2022) and 121 international lines (21.0% more).

Tendencja wzrostowa w liczbie linii regularnej komunikacji krajowej jest widoczna w blisko 70% województw. Największy wzrost odnotowano w województwach łódzkim – o 20,1% (o 107 linii) oraz mazowieckim – o 10,7% (o 98 linii). Największy spadek liczby linii wykazano w województwie lubuskim – o 10,0% (o 52 linie).

The upward trend in the number of scheduled national transport lines is visible in almost 70% of voivodeships. The largest increase was recorded in Łódzkie – by 20.1% (by 107 lines) and Mazowieckie – by 10.7% (by 98 lines) voivodeship. The largest decrease in the number of lines was shown in the Lubuskie Voivodeship – by 10.0% (by 52 lines).

**Wykres 49. Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw<sup>a</sup>**  
Chart 49. Lines of scheduled bus transport by voivodships<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw. Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refers to enterprises with more than 9 employees providing regular national and international transport services; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises. As of 31 December.

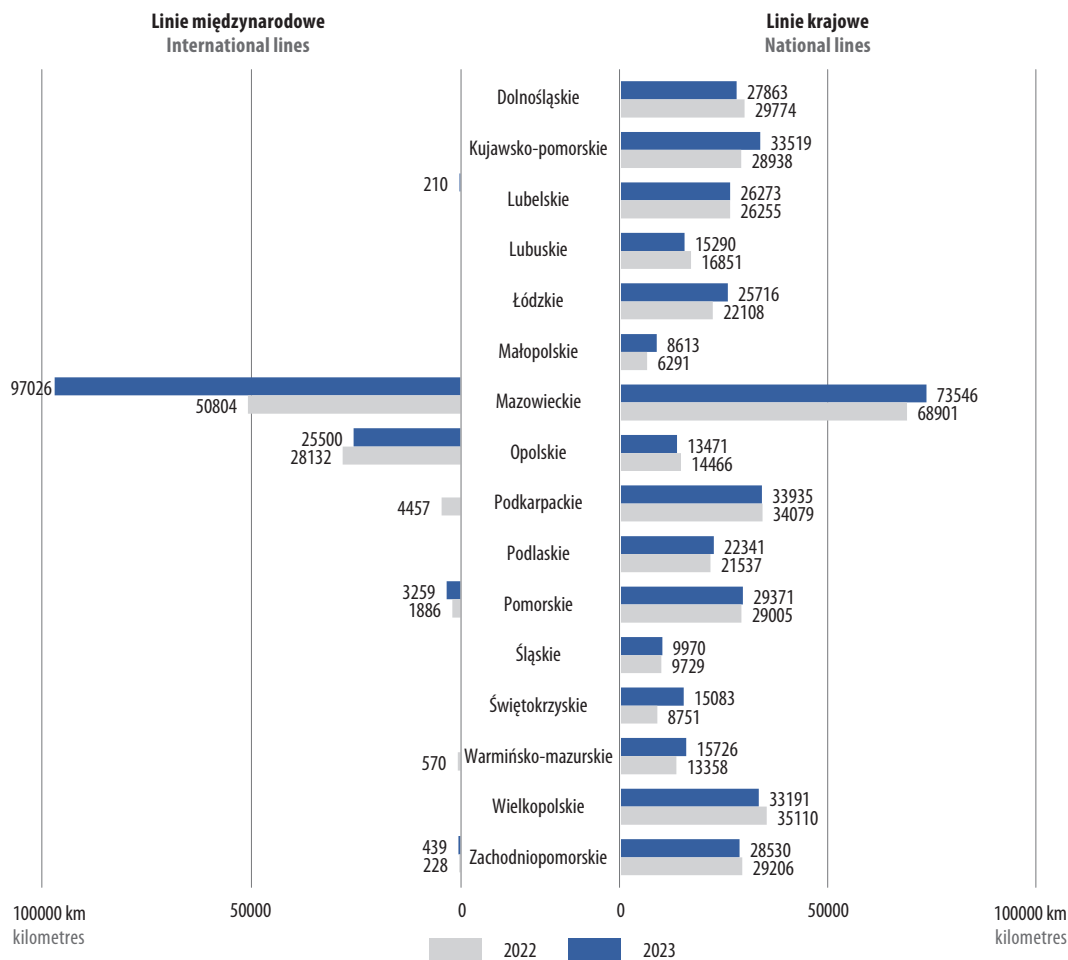
Konsekwencją zwiększenia liczby linii w komunikacji krajowej było również zwiększenie ich długości. W 2023 r. łączna długości linii krajowych wyniosła 412,4 tys. km (o 18,1 tys. więcej). Największy wzrost w skali roku odnotowano w województwach: świętokrzyskim (o 6,3 tys. km), mazowieckim i kujawsko-pomorskim (po 4,6 tys. km). W sześciu województwach nastąpił spadek długości linii krajowych, największy – w dolnośląskim i wielkopolskim (po 1,9 tys. km).

The consequence of increasing the number of lines in national transport was also an increase in their length. In 2023, the total length of national lines amounted to 412.4 thousand km (18.1 thousand more). The largest year-on-year increase were recorded in Świętokrzyskie (by 6.3 thousand km), Mazowieckie Voivodeship and Kujawsko-Pomorskie (after 4.6 thousand km). In six voivodeships there was an decrease in the length of national lines, the largest in – Dolnośląskie and Wielkopolskie (by 1.9 thousand km).

Łączna długość linii międzynarodowych w 2023 r. również uległa zwiększeniu w skali roku – o 40,4 tys. km do 126,4 tys. km.

The total length of international lines in 2023 also increased year-on-year – by 40.4 thousand km in 2023 to 126.4 thousand km.

**Wykres 50. Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw <sup>a</sup>**  
Chart 50. Length of lines of scheduled bus transport by voivodships <sup>a</sup>



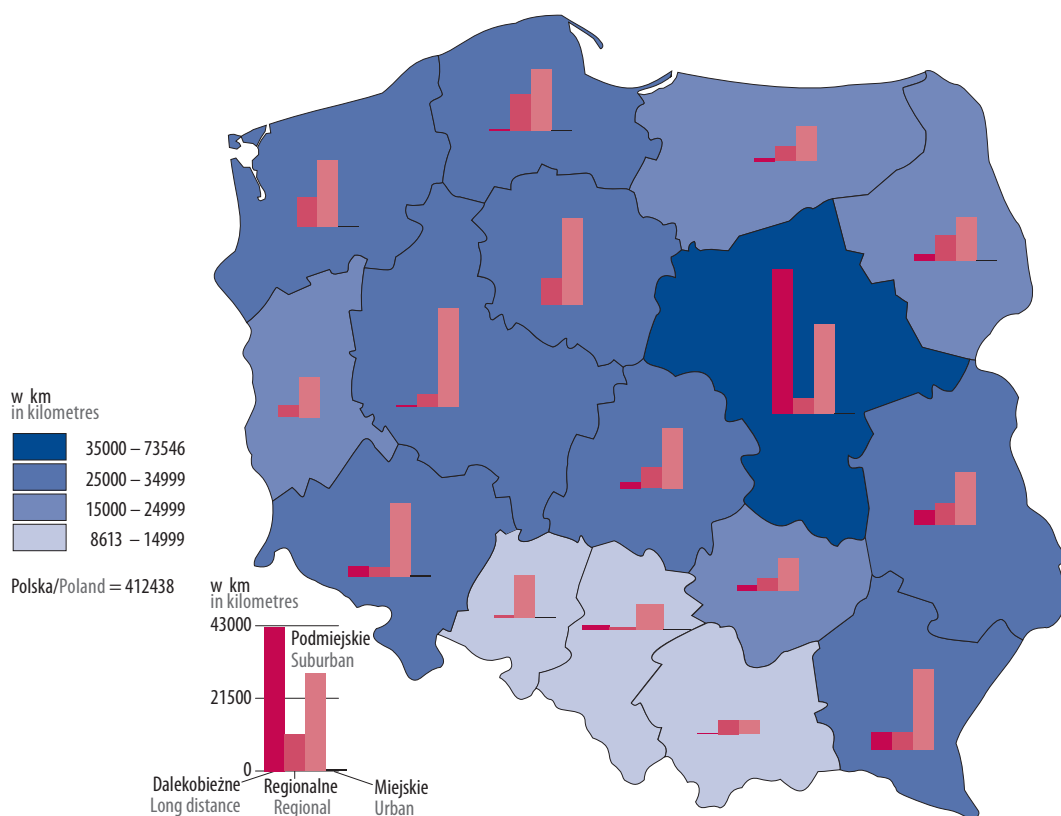
<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw. Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refers to enterprises with more than 9 employees providing regular national and international transport services; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises. As of 31 December.

W 2023 r. w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 85,2% (w 2022 r. – 86,1%). Największą ich liczbę odnotowano w województwach wielkopolskim – 938 (o 81 więcej niż w 2022 r.) i mazowieckim – 886 (o 97 więcej), a najmniejszą w małopolskim – 121 (o 15 więcej niż w 2022 r.). Kolejne pod względem liczebności były linie regionalne z 12,7% udziałem w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej. Ich łączna liczba w 2023 r. wyniosła 1236 (o 169 linii więcej w porównaniu z 2022 r.). Największą liczbę linii regionalnych odnotowano w województwach pomorskim – 167 linii (o 20 więcej niż przed rokiem) i zachodniopomorskim – 138 (o 30 więcej).

In 2023, the total number of national lines of regular bus transport was dominated by suburban lines, which accounted for 85.2% of all lines (in 2022 – 86.1%). The largest number of them was in Wielkopolskie – 938 (81 more than in 2022) and Mazowieckie Voivodship – 886 (97 more), the least in Małopolskie Voivodship – 121 (15 more than in 2022). The next largest group, with a share of 12.7% in national lines of regular bus transport, were regional lines. Their total number in 2023 was 1236 (169 more compared to 2022). The dominant number of regional lines was held by the following voivodships Pomorskie – 167 (20 more than last year) and Zachodniopomorskie – 138 (by 30 more).

**Mapa 8. Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2023 r. <sup>a</sup>**  
Map 8. Regular national bus transport lines in 2023 <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Podziału danych na województwa dokonano według siedziby przedsiębiorstw.

<sup>a</sup> Of enterprises employing more than 9 persons, providing regular national and international traffic; excluding urban transport services. Data were divided into voivodships on the basis of enterprises' location.

## Stan i eksploatacja autobusów

Liczba autobusów eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego w komunikacji krajowej i międzynarodowej w 2023 r. wyniosła 12,6 tys. szt. (o 9,3% więcej niż w 2022 r.), z czego 1321 szt. (o 33,6% więcej) było przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.

## Inventory and operation of buses

The number of buses used by motor-transport entities in national and international transport in 2023 amounted to 12.6 thousand (by 9.3% more than in 2022), of which 1321 units (33.6% more) was adapted to transport of disabled people. In four voivodships, the inventory of buses



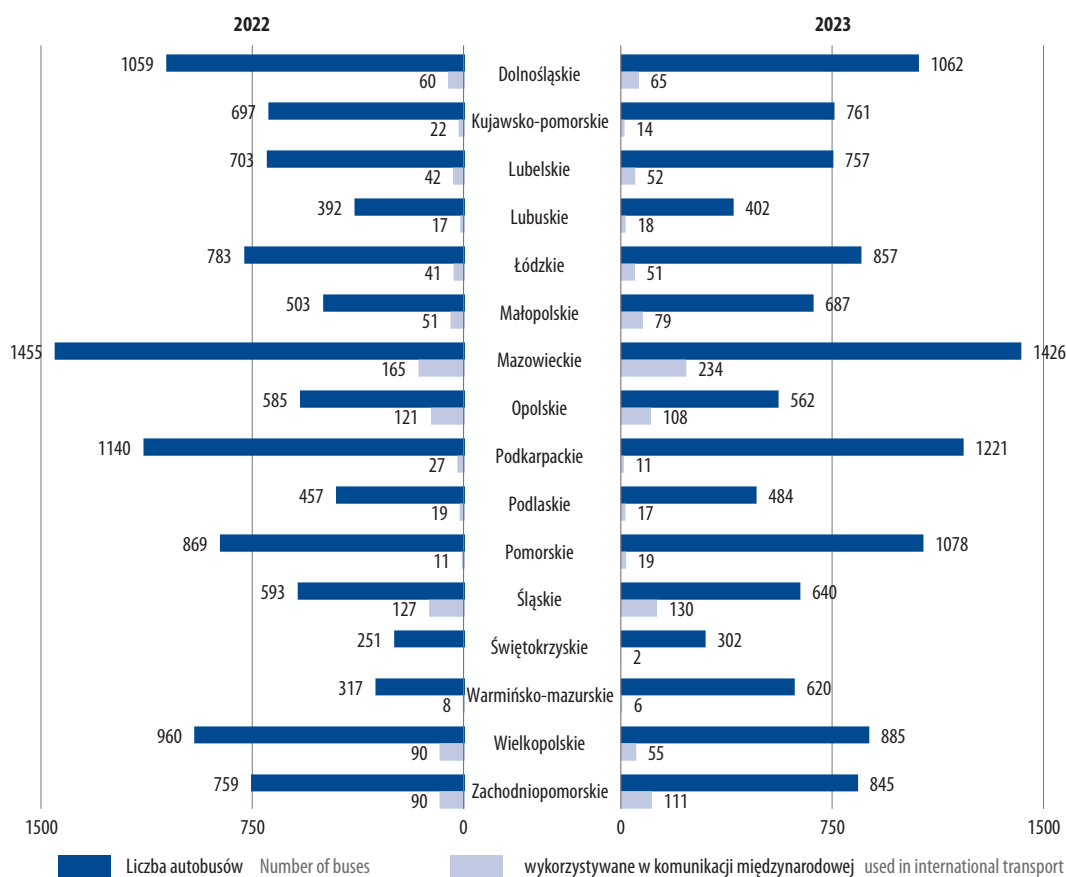
W czterech województwach stan inwentarzewy autobusów przekroczył tysiąc sztuk: mazowieckim – 1426 szt., podkarpackim – 1221 szt., pomorskim – 1078 szt. i dolnośląskim – 1062 szt. Najmniejszą liczbą autobusów dysponowało w 2023 r. województwo świętokrzyskie – 302 szt. Największy udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów w odnotowano w 2023 r. w województwach śląskim (26,9%) oraz mazowieckim (22,4%).

W komunikacji międzynarodowej wykorzystywane były 972 autobusy (o 9,1% więcej w porównaniu z 2022 r.). Największy udział autobusów wykorzystywanych w tej komunikacji w ogólnej liczbie autobusów był w województwach śląskim (20,3%) oraz opolskim (19,2%).

exceeded one thousand units: Mazowieckie – 1426, Podkarpackie – 1221, Pomorskie – 1078 units and Dolnośląskie – 1062 units. The smallest number of buses in 2023 was in the Świętokrzyskie Voivodship – 302 units. The largest share of buses adapted to transport disabled people in the total number of buses in 2023 was recorded in the Śląskie Voivodship (26.9%) and Mazowieckie Voivodship (22.4%).

In international transport 972 buses were used (9.1% more compared to 2022). The largest share of buses used in this type of transport in the total number of buses in the voivodships was in Śląskie (20.3%) and Opolskie (19.2%).

**Wykres 51. Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej<sup>a</sup>**  
Chart 51. Buses in national and international transport by voivodships<sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw. Autobusy będące w dyspozycji przedsiębiorstw (własne i dzierżawione). Stan w dniu 31 grudnia.

<sup>a</sup> Refers to enterprises with more than 9 employees engaged in domestic and international transport; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises. Buses at the disposal of enterprises (owned and leased). As of 31 December.

W komunikacji krajowej w 2023 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 166 km, tj. o 3,5% mniej niż w 2022 r. Najwyższe wartości osiągał w województwach: śląskim (201 km), świętokrzyskim (196 km) i mazowieckim (190 km), a najniższe – w kujawsko-pomorskim (146 km) i pomorskim (147 km).

W komunikacji międzynarodowej w 2023 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 812 km (o 144 km mniej w porównaniu z 2022 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim – 1360 km (o 521 km więcej niż w poprzednim roku), a najniższą w lubelskim – 263 km (o 111 km więcej).

### Przewozy pasażerów

W komunikacji autobusowej krajowej przedsiębiorstwa należące do sektora publicznego przewiozły 34,3% ogółu pasażerów (w 2022 r. – 35,9%), a należące do sektora prywatnego – 65,7% (w 2022 r. – 64,1%).

W 2023 r. komunikacją krajową przewieziono 253,7 mln pasażerów, tj. o 20,0% więcej niż przed rokiem. W porównaniu z 2022 r. liczba pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej regularnej wzrosła o 20,0%, w komunikacji regularnej specjalnej – o 6,0%, a w pozostałych przewozach – o 20,0%.

Największą liczbę pasażerów przewiezionych w ramach komunikacji krajowej odnotowano w województwie mazowieckim – 24984 tys. osób (9,8% ogółu przewiezionych pasażerów), a najmniejszą – w województwie świętokrzyskim – 3878 tys. osób (1,5%) i warmińsko-mazurskim – 6538 tys. osób (2,6%).

W porównaniu z 2022 r. największy wzrost przewozów pasażerów odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim (o 95,0%), a spadek – jedynie w województwie podlaskim (11,4%).

In national transport in 2023, the average daily distance travelled of 1 bus was 166 km, i.e. 3.5% less than in 2022. The highest values were achieved in the following voivodships: Śląskie (201 km), Świętokrzyskie (196 km) and Mazowieckie (190 km), and the lowest in Kujawsko-Pomorskie (146 km) and Pomorskie (147 km) Voivodship.

In international transport in 2023, the average daily distance travelled of 1 bus was 812 km (144 km less compared to 2022). The highest value was recorded – in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship – 1360 km (521 km more than in the previous year), the lowest in Lubelskie – 263 km (111 km more).

### Transport of passengers

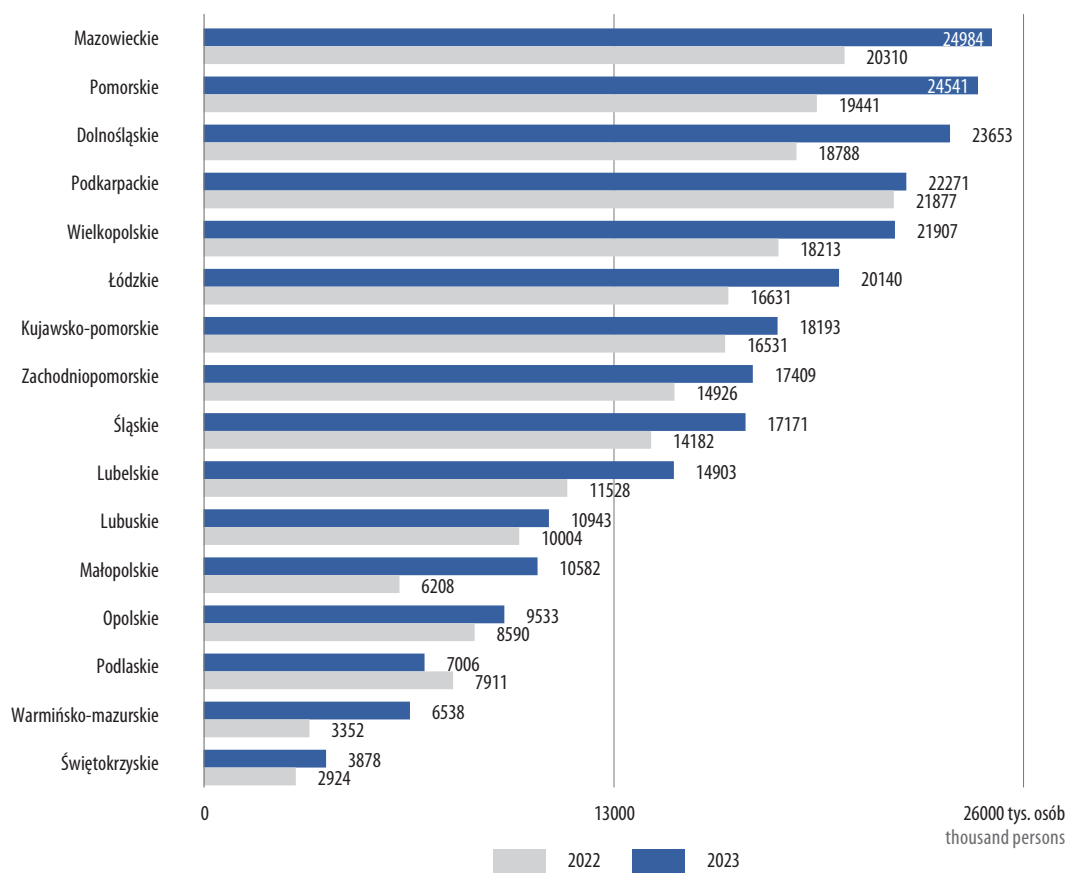
In national bus transport, public sector enterprises carried 34.3% of all passengers (in 2022 – 35.9%), and private sector enterprises – 65.7% (in 2022 – 64.1%).

In 2023, 253.7 million passengers were transported by national transport, i.e. 20.0% more than last year. Compared to 2022, the number of passengers using scheduled services increased by 20.0%, in special scheduled services – by 6.0% and in other transport – by 20.0%.

The highest number of passengers transported as part of national transport was recorded in the Mazowieckie Voivodship – 24984 thousand people (9.8% of all passengers transported) and the smallest – in the Świętokrzyskie Voivodship – 3878 thousand people (1.5%) and Warmińsko-Mazurskie – 6538 thousand people (2.6% of all passengers transported).

Compared to 2022, the largest increase in passenger transport was recorded in Warmińsko-Mazurskie Voivodship (by 95.0%) and only decrease in Podlaskie (11.4%).

**Wykres 52. Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw<sup>a</sup>**  
 Chart 52. National transport of passengers by voivodships<sup>a</sup>



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu krajowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw. Łącznie z przewozami pasażerów komunikacji miejskiej prowadzonymi przez przedsiębiorstwa komunikacji międzymiastowej.

a Refers to enterprises with more than 9 employees engaged in domestic transport; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises. Including transport of public transport passengers by intercity transport companies.

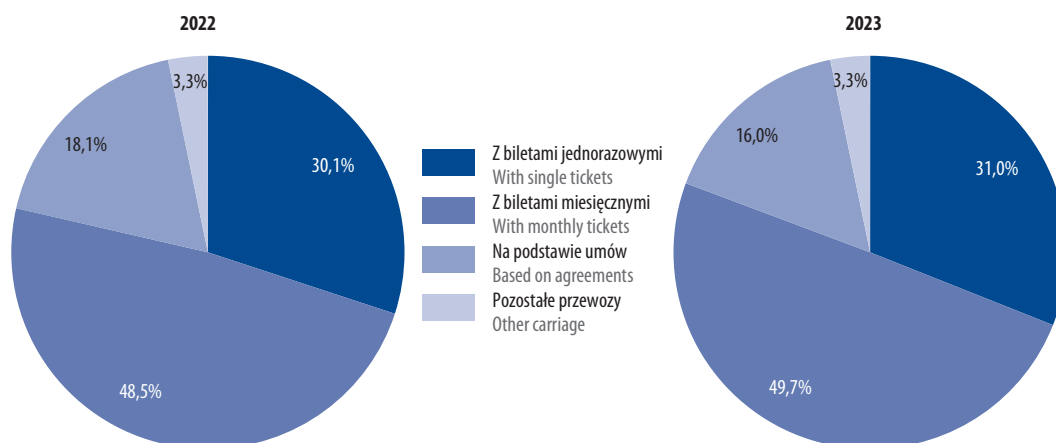
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji krajowej regularnej w 2023 r. pozostała na podobnym poziomie jak przed rokiem i wyniosła 31 km, a w pozostałych przewozach – 127 km (o 3,1% mniej niż w 2022 r.). W komunikacji krajowej regularnej średnia odległość przewozu 1 pasażera była najwyższa w województwach: podlaskim (59,8 km), mazowieckim (47,5 km) i małopolskim (42,1 km), najniższa natomiast – w województwach kujawsko-pomorskim i wielkopolskim (po 22,1 km). W pozostałych przewozach najwyższą średnią odległość przewozu 1 pasażera odnotowano w województwach mazowieckim (277,8 km) i podlaskim (254,1 km), a najniższą – w świętokrzyskim (54,4 km).

The average transport distance of 1 passenger in regular national transport in 2023 remained at the similar level as last year and amounted to 31 km, and in other transport – 127 km (3.1% less than in 2022). In scheduled national transport, the average transport distance of 1 passenger was the highest in the following voivodships: Podlaskie (59.8 km), Mazowieckie (47.5 km) and Małopolskie (42.1 km), while the lowest in the Kujawsko-Pomorskie and Wielkopolskie Voivodships (after 22.1 km). In other transport, the highest average transport distance of 1 passenger was recorded in Mazowieckie (277.8 km) and Podlaskie (254.1 km) voivodships, and the lowest in Świętokrzyskie (54.4 km).

W 2023 r. dominujący udział w przewozach pasażerów komunikacją krajową miały przewozy komunikacją regularną (96,7% przewozów ogółem). W stosunku do roku poprzedniego w komunikacji regularnej odnotowano wzrost we wszystkich rodzajach przewozów: z biletami jednorazowymi (o 23,9%), miesięcznymi szkolnymi (o 23,3%) i z biletami miesięcznymi pracowniczymi (o 19,1%). W komunikacji regularnej specjalnej nastąpił wzrost w przewozach szkolnych (o 20,7%), a w pracowniczych – spadek (o 1,9%).

In 2023, scheduled services had the dominant share in national transport of passengers (96.7% of total transport). Compared to the previous year, scheduled services recorded an increase in all types of transport: with single tickets (by 23.9%), monthly school tickets (by 23.3%) and with monthly employee tickets (by 19.1%). In scheduled special services, there was an increase in school transport (by 20.7%) and a decrease in employee transport (by 1.9%).

**Wykres 53. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji krajowej**  
Chart 53. Structure of national passenger transport



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu krajowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw.

a Refers to enterprises with more than 9 employees engaged in national transport; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises.

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej kształtowały się na poziomie 3,3 mln i zwiększyły się w skali roku o 8,5%. Przewozy w ramach komunikacji regularnej i regularnej specjalnej stanowiły 90,5% ogółu przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej i w porównaniu z 2022 r. były większe o 4,7%, a przewozy pozostałe – o 65,9%.

Passenger transport in international transport amounted to 3.3 million and increased by 8.5% per year. Scheduled and special scheduled transport accounted for 90.5% of total international passenger transport and was higher by 4.7% compared to 2022, and other transport by 65.9%.

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji międzynarodowej regularnej była mniejsza o 176,4 km w porównaniu z 2022 r. i wyniosła 1108,4 km. Najwyższą wartość tego wskaźnika stwierdzono w województwie opolskim (1904,9 km). W pozostałych przewozach średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 1742,7 km (o 136,6 km mniej niż przed rokiem), a najwyższą jej wartość odnotowano również w województwie opolskim (3039,8 km).

The average transport distance of 1 passenger in scheduled international transport was lower by 176.4 km compared to 2022 and amounted to 1108.4 km. The highest value was in the Opolskie Voivodship (1904.9 km). In other transports the average transport distance of 1 passenger was 1742.7 km (136.6 km less than a year ago) and its highest value was recorded also in the Opolskie Voivodship (3039.8 km).

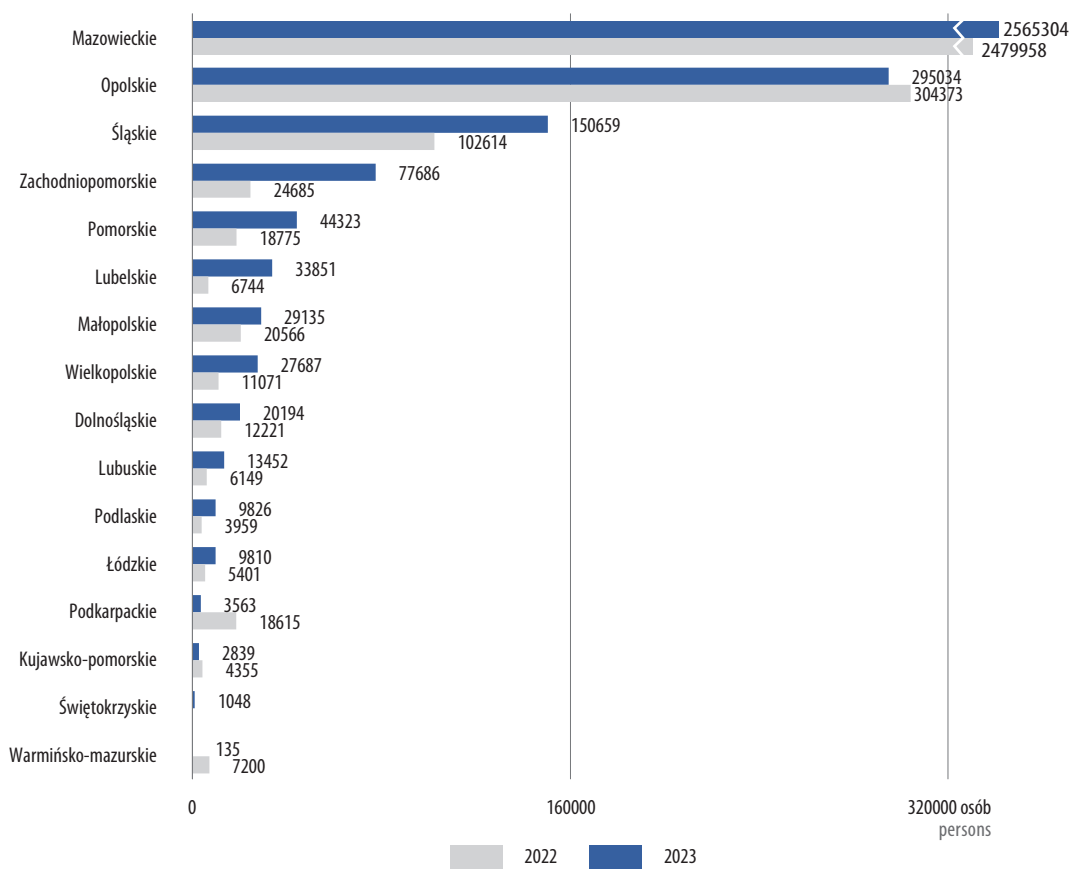
Liczba pasażerów przewiezionych w ramach komunikacji międzynarodowej najwyższa była w województwie mazowieckim – 2565,3 tys. (78,1% ogółu przewozów), a najniższa – w województwie warmińsko-mazurskim (135 osób).

The number of passengers transported as part of international transport was the highest in the Mazowieckie Voivodship – 2565.3 thousand (78.1% of all transport), and the lowest – in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (135 people).

W porównaniu z 2022 r. największy wzrost przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej odnotowano w województwie lubelskim (5-krotny), a największy spadek – w warmińsko-mazurskim (o 98,1%).

Compared to 2022, the largest increase in international passenger transport was recorded in the Lubelskie Voivodship (5-fold), and the largest decrease – in Warmińsko-Mazurskie Voivodship (by 98.1%).

**Wykres 54. Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw<sup>a</sup>**  
Chart 54. International transport of passengers by voivodships<sup>a</sup>



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw.

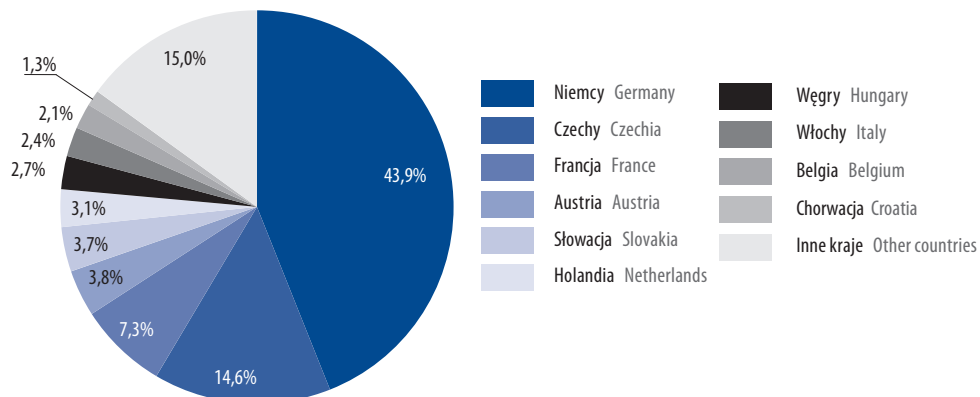
a Refers to enterprises with more than 9 employees engaged in international transport; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises.

W 2023 r. przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej najczęściej odbywały się w relacji z Niemcami (43,9% wszystkich przewozów międzynarodowych), Czechami (14,6%), Francją (7,3%), Austrią (3,8%), Słowacją (3,7%), Holandią (3,1%) oraz Węgrami (2,7%). Spośród wymienionych krajów największy wzrost przewozów pasażerów w porównaniu z 2022 r. wystąpił w relacji z Francją (o 79,0%), Chorwacją (o 66,9%), Belgią (o 27,6%) i Włochami (o 25,4%). Spadek natomiast odnotowano w relacji z Niemcami (o 6,4%) i Węgrami (o 0,9%).

In 2023, passenger international transport most often took place in relation to Germany (43.9% of all international transport), the Czechia (14.6%), France (7.3%), Austria (3.8%), Slovakia (3.7%), the Netherlands (3.1%) and Hungary (2.7%). Among these countries, the largest increase in passenger transport compared to 2022 occurred in relation to France (by 79.0%), Croatia (by 66.9%), Belgium (by 27.6%) and Italy (by 25.4%). On the other hand, a decrease was recorded in relation to Germany (by 6.4%) and Hungary (by 0.9%).

**Wykres 55. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2023 r. <sup>a</sup>**

Chart 55. Structure of passenger transport in international transport by transport directions in 2023 <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu międzynarodowym.  
<sup>a</sup> Refer to enterprises employing more than 9 persons, providing international traffic.

## 7. Aspekty środowiskowe transportu drogowego

### Emisja zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego

Według Europejskiej Agencji Środowiska ok. 1/4 całkowitej emisji CO<sub>2</sub> w Unii Europejskiej w 2019 r. pochodziła z sektora transportu, z czego 71,7% – z transportu drogowego. W ramach działań mających na celu redukcję emisji CO<sub>2</sub> (zgodnie z planem działania przygotowanym przez Komisję Europejską dla Europy, aby mogła stać się kontynentem klimatycznie neutralnym – zwanym Europejskim Zielonym Ładem), do 2050 r. musimy ograniczyć emisję gazów cieplarnianych o 90% w porównaniu z poziomami z 1990 roku<sup>1</sup>.

Transport drogowy jest jednym z najbardziej znaczących źródeł zanieczyszczeń powietrza, odpowiadającym przede wszystkim za emisję tlenków azotu. Szkodliwość zanieczyszczeń emitowanych przez środki transportu drogowego wynika nie tylko z ich rodzaju i wielkości, ale również z faktu, że zanieczyszczenia motoryzacyjne rozprzestrzeniają się w dużych stężeniach na niskich wysokościach w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi.

Poziom emisji zależy w głównej mierze od dwóch czynników: natężenia ruchu i struktury pojazdów. W przypadku natężenia ruchu drogowego o wielkości emisji decyduje nie tylko wzmożony ruch np. w miastach, ale także tworzące się zatory. W ich obrębie emisja zanieczyszczeń rośnie w związku z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się dużej liczby pojazdów. Zanieczyszczenia te kumulują się, zwłaszcza wśród zabudowy miejskiej, gdzie utrudnione jest ich rozpraszanie. W odniesieniu do struktury pojazdów transportu drogowego znaczenie ma szereg elementów takich jak wielkość pojazdu, jego wiek oraz stan techniczny.

Dwutlenek węgla (CO<sub>2</sub>) jest głównym gazem cieplarnianym. Zwiększona wskutek działalności człowieka warstwa emitowanych gazów cieplarnianych zakłóca naturalną równowagę w środowisku, co powoduje pogłębianie się efektu cieplarnianego, a zwłaszcza jego negatywne konsekwencje. Transport jest jedynym sektorem, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły w ciągu ostatnich trzech dekad (w latach 1990–2019) o 33,5%<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Emisje CO<sub>2</sub> z samochodów: fakty i liczby (infografiki) | Aktualności | Parlament Europejski (europa.eu)

## 7. Environmental aspects of road transport

### Emissions from road transport means

According to the European Environment Agency, around 1/4 of total CO<sub>2</sub> emissions in the European Union in 2019 came from the transport sector, of which 71.7% came from road transport. As part of efforts to reduce CO<sub>2</sub> emissions, according to the European Commission's action plan for Europe to become a climate-neutral continent, known as the European Green Deal, we need to reduce greenhouse gas emissions by 90% by until 2050 compared to data noted in 1990<sup>1</sup>.

Road transport is one of the most significant sources of air pollution, primarily responsible for nitrogen oxide emissions. The harmfulness of pollutants emitted by means of road transport results not only from their type and size, but also from the fact that automotive pollution spreads in high concentrations at low attitudes in the immediate vicinity of people.

The level of emissions depends mainly on two factors: traffic volume and vehicle structure. In the case of traffic intensity, the amount of emissions is determined not only by increased traffic, e.g. in cities, but also by congestion. Within them, pollutant emissions increase due to the frequent starting and stopping of a large number of vehicles. These pollutants accumulate, especially among urban developments, where it is difficult to disperse them. With regard to the structure of road transport vehicles, a number of elements such as their size, age and technical condition are important.

Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) is the main greenhouse gas. The increased layer of greenhouse gases emitted as a result of human activity disturbs the natural balance in the environment, which exacerbates the greenhouse effect and especially its negative consequences. Transport is the only sector where greenhouse gas emissions have increased over the past three decades – by 33.5% between 1990 and 2019<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> CO<sub>2</sub> emissions from cars: facts and figures (infographics) | News | European Parliament (europa.eu)

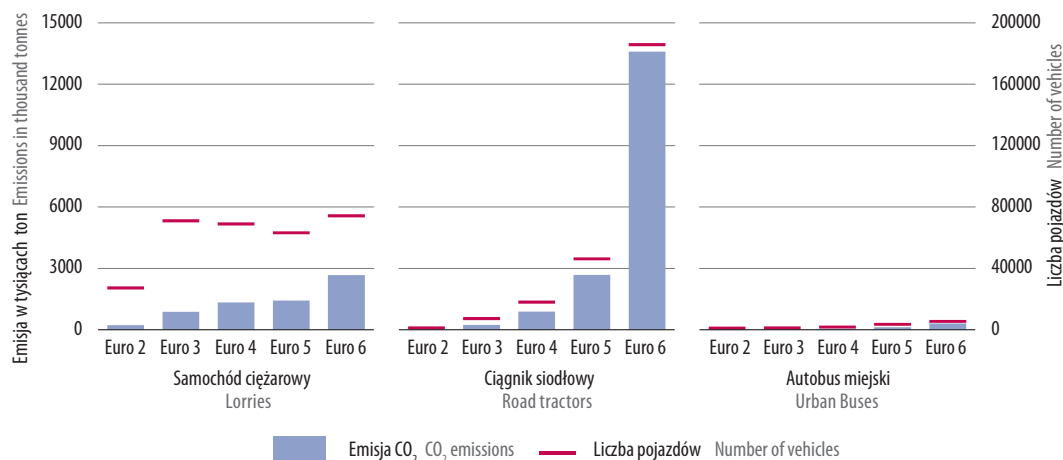
W 2023 r. szacowana wielkość emisji CO<sub>2</sub> ze środków transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 24,5 mln ton, tj. o 17,7% więcej niż w poprzednim roku; natomiast w skali roku liczba zarejestrowanych pojazdów w analizowanych grupach środków transportu wzrosła o 0,8%.

W strukturze zarejestrowanych pojazdów według klasy emisji spalin w odniesieniu do autobusów miejskich i ciągników siodłowych dominują pojazdy o najwyższej kategorii – Euro 5 i Euro 6, które stanowiły odpowiednio 73,4% i 89,7% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tych grupach. Pojazdy te odpowiadały również za emisję większości CO<sub>2</sub>; w 2023 r. liczba ton CO<sub>2</sub> wyemitowanych przez autobusy miejskie o klasie emisji spalin Euro 5 i Euro 6 stanowiła 83,9% CO<sub>2</sub> wyemitowanego przez tę grupę pojazdów, natomiast ciągniki siodłowe o kategorii Euro 5 i 6 wyemitowały łącznie liczbę ton CO<sub>2</sub> stanowiącą 93,4% całości emisji dwutlenku węgla. W przypadku samochodów ciężarowych pojazdy o najwyższej klasie Euro stanowiły w 2023 r. 24,4% floty pojazdów (wobec 21,2% w 2022 r.) i odpowiadały za emisję 40,8% CO<sub>2</sub> dla tej grupy pojazdów.

In 2023, the estimated amount of CO<sub>2</sub> emissions from road transport (urban buses, road tractors and lorries) amounted to 24.5 tonnes, 17.7% more than in the previous year, while over the year number of registered vehicles from the analysed vehicle groups of means of transport increased by 0.8%.

The structure of registered vehicles by emission class for urban buses and road tractors is dominated by vehicles of the highest category: Euro 5 and Euro 6, which accounted for 73.4% and 89.7% of all vehicles registered in these groups respectively. These vehicles were also responsible for most CO<sub>2</sub> emissions; in 2023, the number of tonnes of CO<sub>2</sub> emitted by Euro 5 and Euro 6 urban buses accounted for 83.9% of the all CO<sub>2</sub> emitted by this group of vehicles, while Euro 5 and 6 road tractors combined for 93.4% of total carbon dioxide emissions. For lorries, vehicles with the highest Euro class accounted for 24.4% of the vehicle fleet in 2023 (compared to 21.2% in 2022) and accounted for 40.8% of CO<sub>2</sub> emissions for this vehicle group.

**Wykres 56. Emisja CO<sub>2</sub> według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2023 r.**  
Chart 56. CO<sub>2</sub> emissions by Euro emission class of vehicles in 2023



Tlenki azotu (NO<sub>x</sub>) wchodzące w skład emitowanych przez pojazdy samochodowe spalin, także należą do zanieczyszczeń, które są szkodliwe dla środowiska i zdrowia ludzkiego. Emitowane są do atmosfery, gdzie łączą się z parą wodną. Opady atmosferyczne o odczynie kwaśnym powstające na skutek reakcji wody z pochłoniętymi z powietrza gazami, takimi jak tlenki azotu wpływają na zakwaszanie środowiska mórz i oceanów. Tlenki azotu są także prekursorami związków rakotwórczych. Przyczyniają się do powstawania smogu fotochemicznego.

Nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), which are part of the exhaust fumes emitted by motor vehicles, are also pollutants that are harmful to the environment and human health. They are emitted into the atmosphere, where they combined with water vapor. Acidic precipitation resulting from the reaction of water with gases absorbed from the air, such as nitrogen oxides, acidifies the environment of seas and oceans. Nitrogen oxides are also precursors of carcinogenic compounds. They contribute to the formation of photochemical smog.



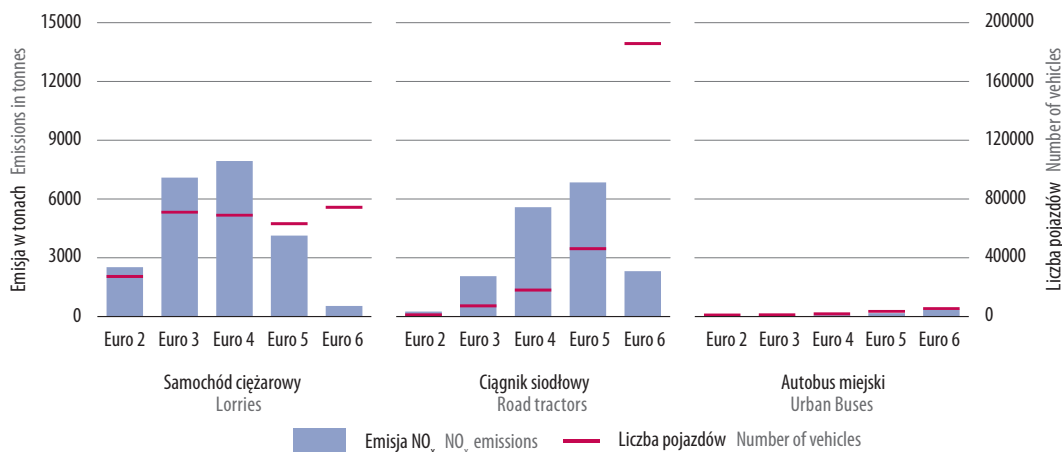
W odniesieniu do emisji  $\text{NO}_x$  przez pojazdy transportu drogowego istnieje korelacja pomiędzy klasą emisji spalin silnika, w szczególności dotyczącą klasy EURO 6, a wielkością emisji tlenków azotu. Widoczny jest znaczący spadek wielkości emisji tych zanieczyszczeń dla pojazdów posiadających silniki o najwyższych klasach emisji spalin, pomimo wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów.

Autobusy miejskie o klasie Euro 6 w 2023 r. stanowiły największą grupę zarejestrowanych pojazdów (44,5% ogółu), ale wielkość wyemitowanych przez nie tlenków azotu stanowiła jedynie 7,7% całości  $\text{NO}_x$  wyemitowanych przez wszystkie autobusy miejskie w 2023 r. Ciągniki siodłowe o klasie Euro 6 w 2023 r. stanowiły 71,9% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tej grupie (wzrost o 6,0 p. proc. w porównaniu z 2022 r.), a udział emisji  $\text{NO}_x$  wyniósł w 2023 r. 13,6% ogółu  $\text{NO}_x$  wyemitowanych przez ciągniki siodłowe (wzrost o 2,7 p. proc.). Podobna prawidłowość dotyczy samochodów ciężarowych o klasie Euro 6, stanowiących 24,4% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tej grupie (wzrost o 3,2 p. proc. w porównaniu z 2022 r.), które wyemitowały 2,4%  $\text{NO}_x$  (wzrost o 0,7 p. proc.).

With regard to  $\text{NO}_x$  emissions from road transport vehicles, there is a correlation between the emission class of the engine, in particular for EURO 6, and the emissions of nitrogen oxides. There is a significant decrease in emissions of these pollutants for vehicles with engines with the highest emission classes, despite the increase in the number of registered vehicles.

Euro 6 urban buses in 2023 accounted for the largest group of registered vehicles (44.5% of the total), but the amount of nitrogen oxides emitted by them accounted for only 7.7% of the total  $\text{NO}_x$  emitted by all urban buses in 2023. Euro 6 road tractors in 2023 they accounted for 71.9% of all vehicles registered in this group (an increase of 6.0 pp compared to 2022), while  $\text{NO}_x$  emissions in 2023 accounted for 13.6% of the total  $\text{NO}_x$  emitted by road tractors (an increase of 2.7 pp). A similar pattern applies to lorries of the Euro 6 class, which account for 24.4% of all vehicles registered in this group (increased by 3.2 pp compared to 2022), which emitted 2.4%  $\text{NO}_x$  (an increase of 0.7 pp).

**Wykres 57. Emisja  $\text{NO}_x$  według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2023 r.**  
Chart 57.  $\text{NO}_x$  emissions by Euro emission class of vehicles in 2023

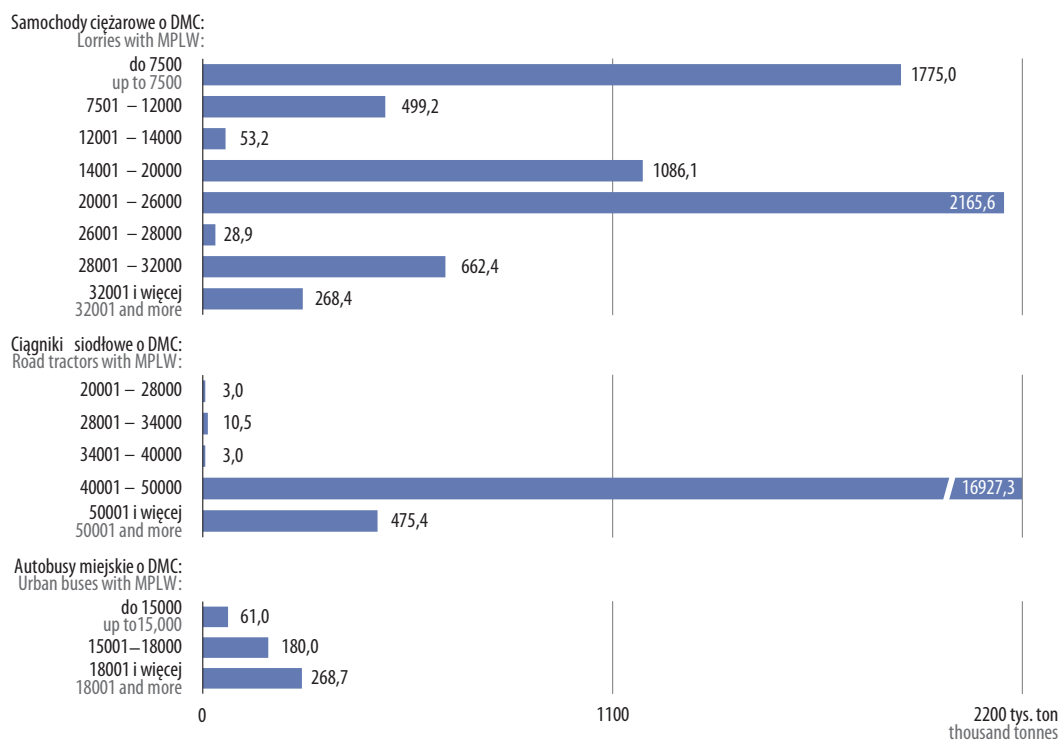


W strukturze pojazdów drogowych według dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) najwięcej dwutlenku węgla w 2023 r. wygenerowanego zostało przez ciągniki siodłowe w przedziałach dmc od 40 do 50 ton – 97,2% ogółu wyemitowanego CO<sub>2</sub> (o 23,3% więcej niż w 2022 r.). Ciągniki siodłowe z tego przedziału dmc dominowały wśród zarejestrowanych ciągników siodłowych – 97,5% (wobec 97,6% w 2022 r.). Wielkość CO<sub>2</sub> generowana przez samochody ciężarowe w 2023 r. stanowiła 26,7% CO<sub>2</sub> wyemitowanego łącznie przez omawiane grupy pojazdów, natomiast przez ciągniki siodłowe – 71,2%, pomimo większej floty samochodów ciężarowych niż ciągników (odpowiednio 304,8 tys. i 258,5 tys. zarejestrowanych pojazdów w 2023 r.). Największą grupą samochodów ciężarowych były w 2023 r. pojazdy o dmc do 7,5 tony (51,8% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych, tj. o 0,3 p. proc. mniej niż w poprzednim roku). Pojazdy te w 2023 r. wyemitowały 1775,0 tys. ton dwutlenku węgla, co stanowiło 27,1% ogółu emisji CO<sub>2</sub> z samochodów ciężarowych (wobec 33,9% w 2022 r.).

In the structure of road vehicles according to the maximum permissible laden weight (MPLW), the most carbon dioxide was generated in 2023 by road tractors in the MPLW range from 40 to 50 tons – 97.2% of the total CO<sub>2</sub> emitted (23.3% more than in 2022). The road tractors of this MPLW range accounted for the vast majority of registered tractor units – 97.5% (compared to 97.6% in 2022). The amount of CO<sub>2</sub> generated by lorries in 2023 was 26.7% of the CO<sub>2</sub> emitted by the vehicle groups in question in 2023 compared to 71.2% of the CO<sub>2</sub> emitted by road tractors), despite a larger fleet of lorries than road tractors (304.8 thousand and 258.5 thousand registered vehicles respectively in 2023). The largest group of goods vehicles in 2023 were vehicles with MPLW up to 7.5 tonnes (51.8% of all registered goods vehicles, 0.3 pp less than in the previous year). These vehicles emitted 1775.0 thousand tonnes of carbon dioxide in 2023, which accounted for 27.1% of the total emission of CO<sub>2</sub> from the lorries (compared to 33.9% in 2022).

### Wykres 58. Emisja CO<sub>2</sub> według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2023 r.

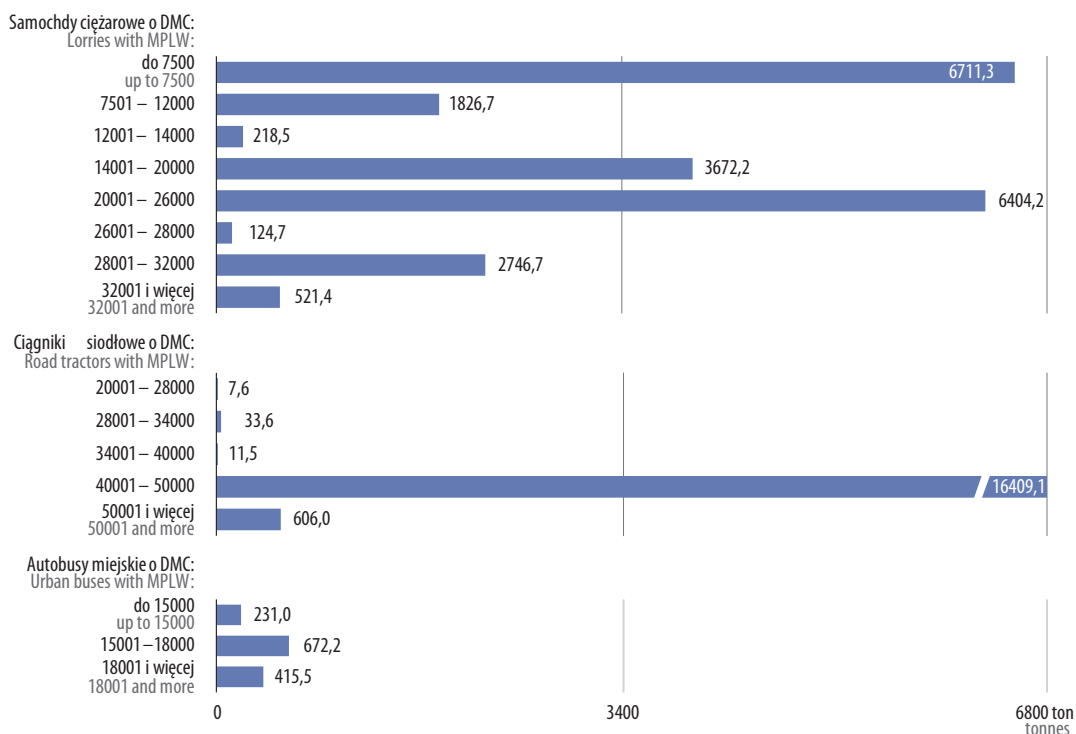
Chart 58. CO<sub>2</sub> emission by load capacity of vehicles in 2023



W odniesieniu do wielkości emisji tlenków azotu dominujące znaczenie w 2023 r. miała również najliczniejsza spośród grup omawianych pojazdów, tj. ciągniki siodłowe z przedziału dmc od 40 do 50 ton (stanowiące 43,8% łącznej liczby pojazdów z tych grup); odpowiedzialne były one za generowanie 96,1% emisji NO<sub>x</sub> i stanowiły 40,4% emisji NO<sub>x</sub> ze wszystkich omawianych grup pojazdów. W 2023 r. ponad połowę emisji tlenków azotu (54,7%, tj. o 2,1 p. proc. mniej niż w 2022 r.) wyemitowały samochody ciężarowe, przy czym w strukturze pojazdów według dmc największą ilość NO<sub>x</sub> wygenerowały samochody ciężarowe do 7,5 ton dmc – 30,2% ogółu emisji w tej grupie pojazdów, oraz o dmc od 20 do 26 ton – 28,8%. Pojazdy w tych przedziałach dmc stanowiły najliczniejsze grupy samochodów ciężarowych (łącznie 70,0% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych). Autobusy miejskie wyemitowały w 2023 r. 1318,7 ton NO<sub>x</sub>, co stanowiło 3,2% emisji z omawianych środków transportu.

With regard to nitrogen oxide emissions, the most numerous of the groups of vehicles in 2023 was road tractors in the MPLW range from 40 to 50 tonnes (representing 43.8% of the total number of vehicles) was responsible for 96.1% of the NO<sub>x</sub> emissions of this pollutant and representing 40.4% of NO<sub>x</sub> emissions from all vehicle groups in question. In 2023, more than half of the nitrogen oxide emissions (54.7 pp, 2.1% less than in 2022) were emitted by lorries, with lorries up to 7.5 tonnes MPLW generating the highest amount of NO<sub>x</sub> in the vehicle structure according to MPLW – 30.2% of all emissions in this vehicle group, and MPLW from 20 to 26 tonnes – 28.8%. Vehicles in these MPLW ranges constituted the largest groups of lorries (a total of 70.0% of all registered lorries). In 2023, urban buses emitted 1318.7 tons of NO<sub>x</sub>, which accounted for 3.2% of emissions from the discussed means of transport.

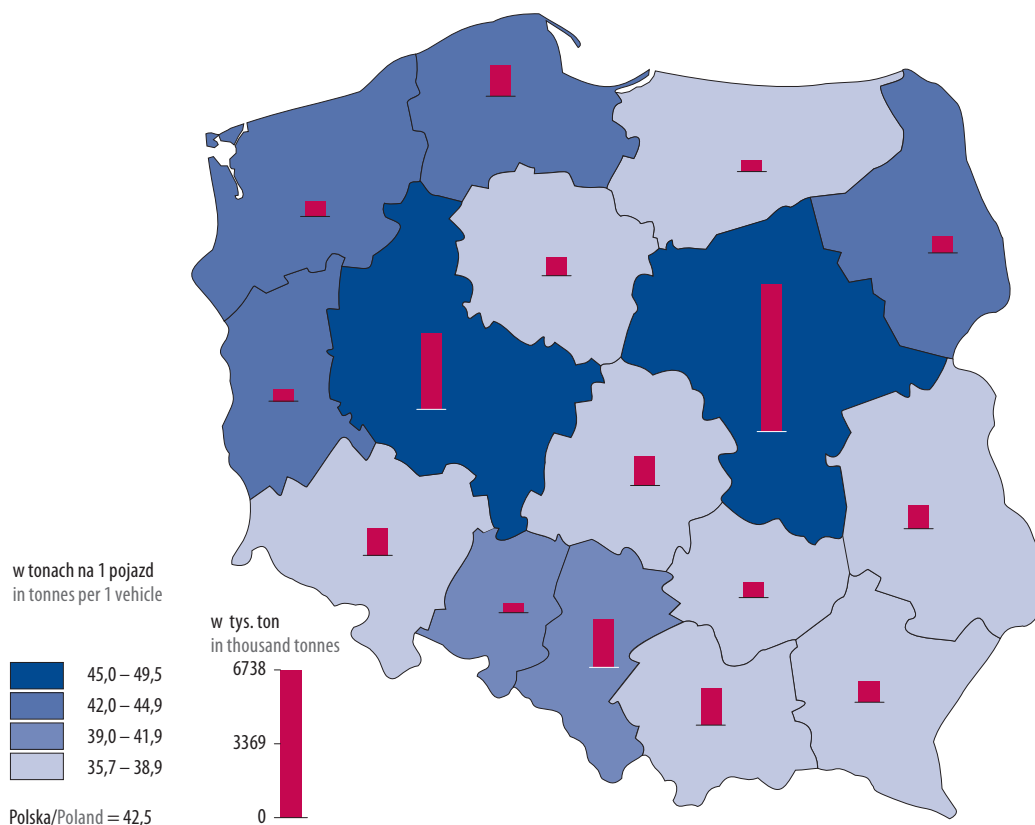
**Wykres 59. Emisja NO<sub>x</sub> według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2023 r.**  
Chart 59. NO<sub>x</sub> emission by load capacity of vehicles in 2023



Największy udział w emisji dwutlenku węgla ze środków transportu drogowego miały województwa mazowieckie – 27,5% (26,9% w 2022 r.) oraz wielkopolskie – 14,1% (tak jak przed rokiem). W odniesieniu do liczby pojazdów zarejestrowanych w danym województwie, największy wskaźnik emisji CO<sub>2</sub> przypadającej na jeden pojazd odnotowano w 2023 r. dla województw: mazowieckiego – 49,5 tony (42,1 tony w 2022 r.), wielkopolskiego – 45,9 tony (39,5 tony w 2022 r.), pomorskiego – 43,8 tony (37,4 tony w 2022 r.).

The largest amount of carbon dioxide from road transport was emitted in the Mazowieckie Voivodeship – 27.5% (26.9% in 2022) and Wielkopolskie Voivodeship – 14.1% (like in previous year). With regard to the number of vehicles registered in a given voivodeship, the highest indications of CO<sub>2</sub> emissions expressed in tonnes emitted by one vehicle were recorded in 2023 for the Mazowieckie Voivodeship – 49.5 tonnes (42.1 tonnes in 2022), Wielkopolskie Voivodeship – 45.9 tonnes (39.5 tonnes in 2022), Pomorskie Voivodeship – 43.8 tonnes (37.4 tonnes in 2022).

**Mapa 9. Emisja zanieczyszczeń CO<sub>2</sub> w 2023 r.**  
Map 9. Emission of CO<sub>2</sub> pollution in 2023

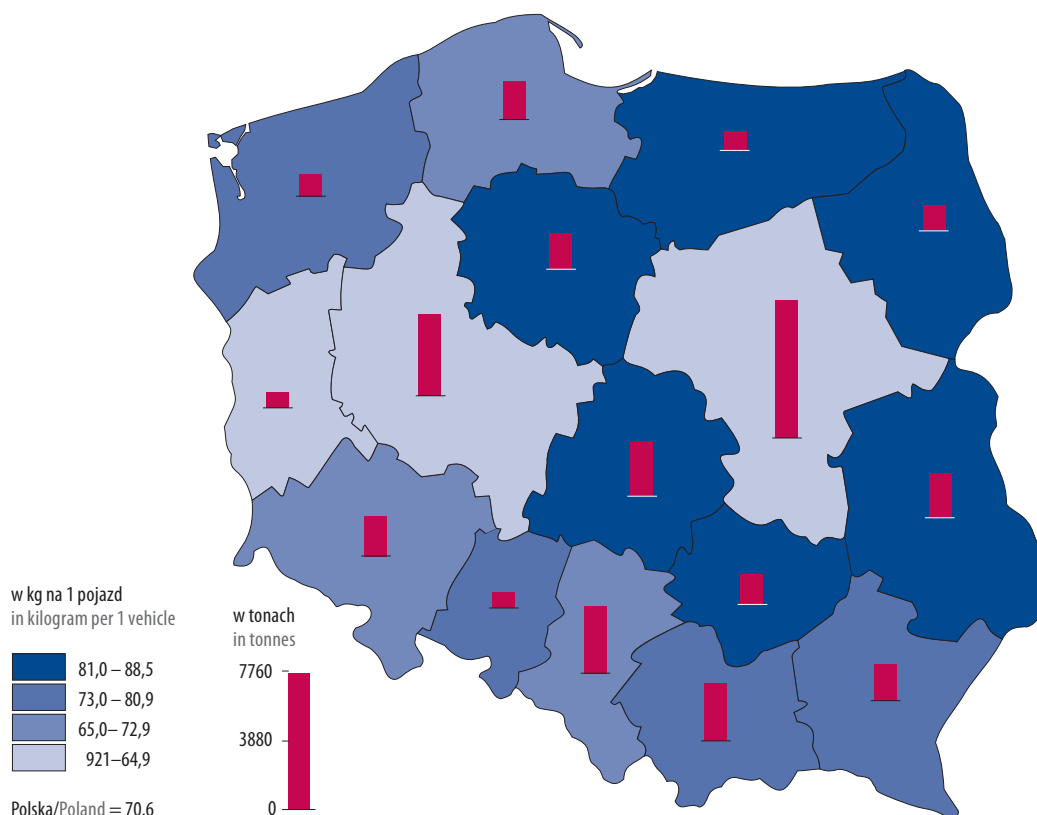


Tak jak w przypadku CO<sub>2</sub>, największe wartości w odniesieniu do wielkości emisji tlenków azotu ze środków transportu drogowego w 2023 r. odnotowano w województwach mazowieckim – 19,1% (19,0% w 2022 r.) oraz wielkopolskim – 11,3% (tak jak przed rokiem). W odniesieniu do liczby pojazdów zarejestrowanych w danym województwie, największy wskaźnik emisji NO<sub>x</sub> przypadającej na jeden pojazd odnotowano w 2023 r. dla województw: lubelskiego – 88,5 kg (88,6 kg w 2022 r.), świętokrzyskiego – 88,3 kg (89,5 kg w 2022 r.) oraz łódzkiego – 86,4 kg (tak jak przed rokiem).

As in the case of CO<sub>2</sub>, the highest values in relation to the amount of nitrogen oxide emissions from road transport vehicles were recorded in 2023 in Mazowieckie Voivodeship – 19.1% (19.0% in 2022) and Wielkopolskie Voivodeship – 11.3% (like in previous year). With regard to the number of vehicles registered in a given voivodeship, the highest indications of NO<sub>x</sub> emissions on the one vehicle were recorded in 2023 for the Lubelskie Voivodeship – 88.5 kg (88.6 kg in 2022), Świętokrzyskie Voivodeship – 88.3 kg (89.5 kg in 2022), Łódzkie Voivodeship – 86.4 kg (like in previous year).

**Mapa 10.**  
Map 10.

**Emisja zanieczyszczeń NO<sub>x</sub> w 2023 r.**  
Emission of NO<sub>x</sub> pollution in 2023



Istotnym z punktu widzenia negatywnego wpływu na środowisko są również zagrożenia ze strony metali ciężkich emitowanych przez pojazdy samochodowe. Wielkość emisji metali ciężkich zależy m.in. od: natężenia ruchu, ukształtowania terenu oraz sposobu jego użytkowania. Emisja metali ciężkich z tras komunikacyjnych powoduje ich kumulację we wszystkich elementach środowiska przyrodniczego. Zjawisko kumulacji metali ciężkich choć przyczynia się do ich eliminacji z powietrza atmosferycznego i zbiorników wodnych, to jednocześnie prowadzi do silnego skażenia gleb i osadów dennych. Powoduje to wiele nieprzewidywalnych i niebezpiecznych zjawisk zachodzących w środowisku naturalnym.

W 2021 r. odnotowano znaczny wzrost w ilości wyemitowanych metali ciężkich: miedzi, ołowiu, chromu, niklu oraz kadmu.

Risks from heavy metals emitted by motor vehicles are also important from the point of view of negative impact on the environment. The amount of heavy metal emission depends, among others on: traffic intensity, terrain and how it is used. Emission of heavy metals from communication routes causes their accumulation in all elements of the natural environment. The phenomenon of accumulation of heavy metals, although it contributes to their elimination from atmospheric air and water reservoirs, at the same time leads to strong contamination of soils and bottom sediments. This causes many unpredictable and dangerous phenomena occurring in the natural environment.

In 2021, there was a significant increase in the amount of heavy metals emitted: copper, lead, chromium, nickel and cadmium.

**Tablica 12. Całkowita emisja metali ciężkich przez środki transportu drogowego**  
**Table 12. Total emission of heavy metals by means of road transport**

Wyszczególnienie Specification	2020		2021	
	w tonach in tonnes			
Chrom Chromium	3,42		12,08	
Kadm Cadmium	0,04		0,14	
Miedź Copper	71,75		261,96	
Nikiel Nickel	0,53		1,84	
Ołów Lead	8,80		31,86	

Źródło: dane Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami – Instytutu Ochrony Środowiska – PIB, zatwierdzone przez Ministerstwo Klimatu (Ministerstwo Środowiska).  
 Source: data of the National Centre for Emissions Management – the Institute of Environmental Protection – NRI, approved by the Ministry of Climate (Ministry of the Environment).

## Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska

W 2022 r. dominującym kierunkiem nakładów poniesionych na środki trwałe służące ochronie środowiska były nakłady na budowę urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych. Wartość poniesionych na ten cel nakładów zmniejszyła się o 51,8% w porównaniu z rokiem poprzednim.

Głównym inwestorem w nakładach na środki trwałe służące ochronie środowiska w obszarze transportu w 2022 r. były jednostki budżetowe, które poniosły 77,4% ogółu wartości nakładów na budowę urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych.

## Economic aspects of environmental protection

In 2022, the dominant direction of outlays on fixed assets for environmental protection was expenditure on the construction of anti-noise and anti-vibration equipment. In 2022, the value of outlays incurred for this purpose decreased by 51.8% compared to the previous year.

The main investor in outlays on fixed assets for environmental protection in the area of transport in 2022 were budgetary entities, which incurred 77.4% of the total value of expenditures on the construction of anti-noise and anti-vibration equipment.

**Tablica 13. Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym<sup>a</sup> służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania**

**Table 13. Outlays on fixed assets in road transport<sup>a</sup> for environmental protection by groups of investors and directions of investing**

Kierunki inwestowania Directions of investing	Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
		przedsiębiorstwa enterprises	gminy communes	jednostki budżetowe budgetary entities
	w tys. zł in thousand PLN			
2021				
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/ vibration	5758,8	1147,6	1758,0	2853,2

**Tablica 13. Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym<sup>a</sup> służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania (dok.)**Table 13. Outlays on fixed assets in road transport<sup>a</sup> for environmental protection by groups of investors and directions of investing (cont.)

Kierunki inwestowania Directions of investing	Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
		przedsiębiorstwa enterprises	gminy communes	jednostki budżetowe budgetary entities
		w tys. zł in thousand PLN		
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	179165,7	20592,1	–	158573,6
2022				
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/ vibration	.	.	.	–
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	86424,7	.	.	66907,4

a łącznie z transportem kolejowym.  
a Including rail transport.

W 2022 r. w obszarze działań na rzecz zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach oddano do użytku 97,0 km barier chroniących przed hałasem drogowym i były one głównie wynikiem inwestycji jednostek budżetowych (96,9%) oraz 3 urządzenia do monitorowania poziomu hałasu drogowego, dla których inwestorem były przedsiębiorstwa.

In 2022, in the area of tasks supporting the reduction of noise and vibration on roads, 97.0 km of road noise barriers were put into operation and were mainly the result of investments by budgetary entities (96.9%) entities and 3 road noise monitoring devices for which the investors were enterprises.

**Tablica 14. Efekty rzeczowe oddanych do użytku inwestycji ochrony środowiska dotyczące zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach według grup inwestorów**

Table 14. Tangible effects of completed investments in environmental protection by groups of investors

Wyszczególnienie Specification	Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
		przedsiębiorstwa enterprises	gminy communes	jednostki budżetowe budgetary entities
2021				
Barьеры против хаłasowi drogowemu w km Noise barriers against road noise in km	24	1	–	23
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	2	2	–	–
2022				
Barьеры против хаłasowi drogowemu w km Noise barriers against road noise in km	97	4	–	94

**Tablica 14. Efekty rzeczowe oddanych do użytku inwestycji ochrony środowiska dotyczące zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach według grup inwestorów (dok.)**

Table 14. Tangible effects of completed investments in environmental protection by groups of investors (cont.)

Wyszczególnienie Specification	Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
		przedsiębiorstwa enterprises	gminy communes	jednostki budżetowe budgetary entities
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	3	3	-	-



## 8. Wypadki drogowe

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ciągu ostatnich lat uległ poprawie. Jest to efekt wielu działań podejmowanych przez organy państwa, samorządy terytorialne, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe. Opublikowany w maju 2022 r. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest kompleksową strategią bezpieczeństwa na polskich drogach na lata 2021–2030. Celem programu jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych do 1,5 tys. i ciężko rannych – do 5,3 tys. osób w 2030 r. To te cechy klasyfikują Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów europejskich. Do głównych czynników sprawczych wypadków należy niebezpieczne zachowanie użytkowników dróg (jazda z nadmierną prędkością, nietrzeźwość), a także nieodpowiednia jakość infrastruktury drogowej oraz zły stan techniczny pojazdów.

### Wypadki drogowe

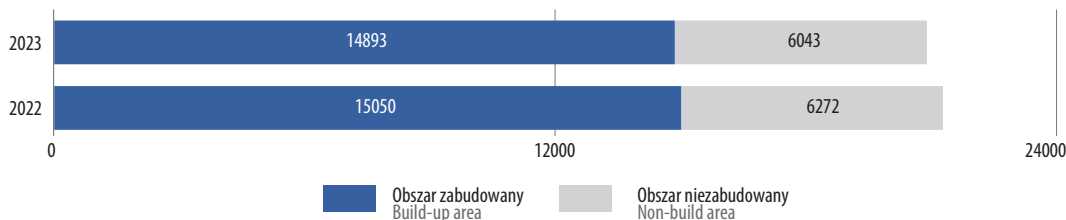
W 2023 r. w Polsce doszło do 20,9 tys. wypadków drogowych (o 1,8% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 1,9 tys. osób, rannych zostało 24,1 tys. osób (odpowiednio o 0,2% i 2,5% mniej niż w 2022 r.).

Większość wypadków (71,1% w 2023 r.) miała miejsce na obszarze zabudowanym.

#### Wykres 60. Wypadki drogowe według obszaru występowania

Chart 60.

Road accidents by area of occurrence



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.

Source: data of the National Police Headquarters.

Najniebezpieczniejszą kategorią dróg okazały się drogi dwukierunkowe jednojezdniowe. Doszło tam do 79,7% wszystkich wypadków.

## 8. Road accidents

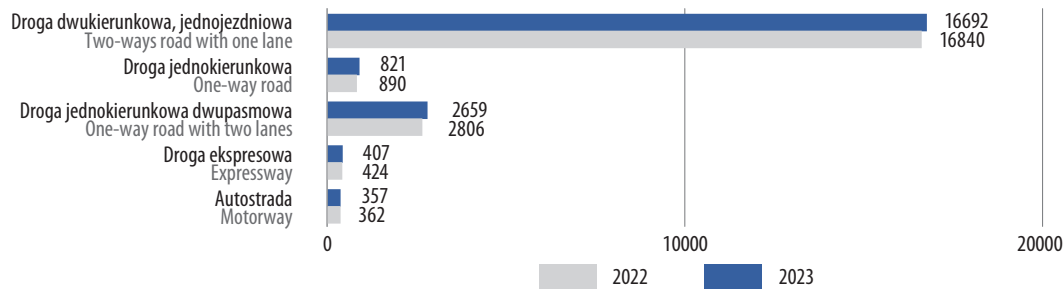
Safety of Polish roads has been improved in the recent years. It is a consequence of many actions undertaken by public authorities, local self-governments, scientific institutions and non-governmental organisations. The National Programme for Road Safety, published in May 2022, is a comprehensive strategy for safety on Polish roads for the years 2021–2030. The programme aims at reducing a number of fatalities to 1.5 thousand and seriously injured to 5.3 thousand persons in 2030. These features gave Poland one of the last places among European countries. Accidents are typically caused by the dangerous behaviour of road users (e.g. speeding or intoxication) as well as inadequate quality of the road infrastructure and the poor technical condition of vehicles.

### Road accidents

In 2023, 20.9 thousand road accidents happened in Poland (by 1.8% less than the year before). 1.9 thousand persons were killed (by 0.2% less than in 2022) and 24.1 thousand persons were injured (by 2.5% less).

The majority of accidents (71.1%) occurred in built-up areas.

**Wykres 61.** Wypadki drogowe według rodzaju drogi  
Chart 61. Road accidents by road category



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

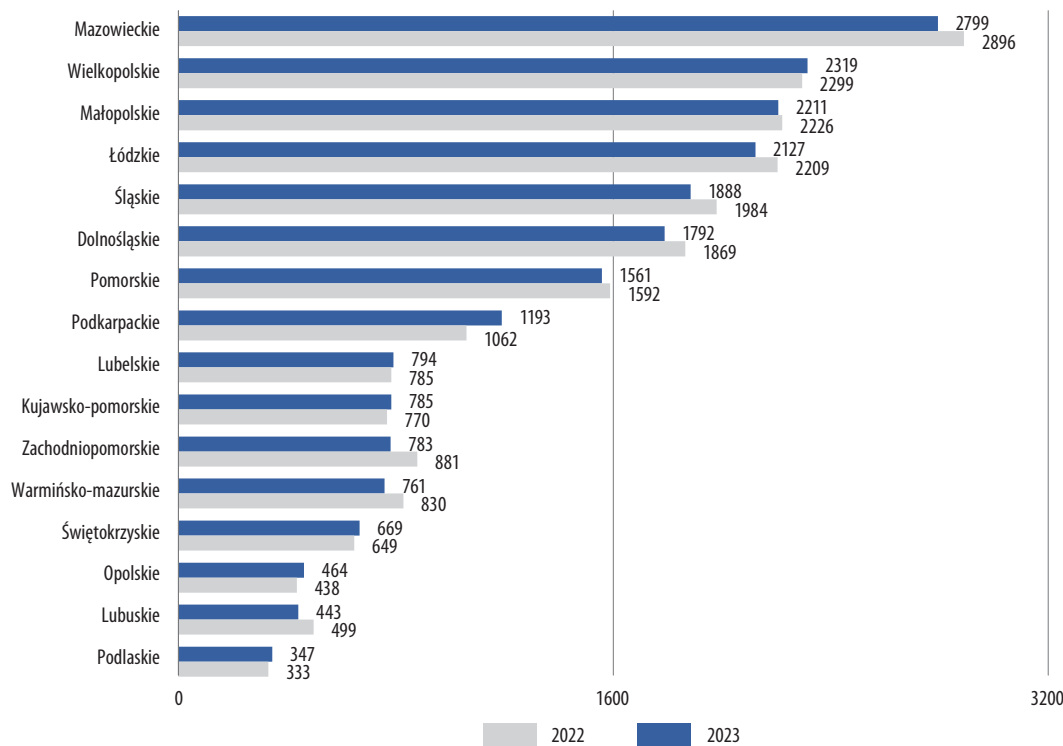
W 2023 r. największą liczbę wypadków odnotowano w województwach: mazowieckim (2799), wielkopolskim (2319), małopolskim (2211), łódzkim (2127) i śląskim (1888). Najrzadziej do wypadków dochodziło w województwach: podlaskim (347), lubuskim (443) i opolskim (464).

Największy spadek liczby wypadków w 2023 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwie lubuskim (o 11,2%).

In 2023, the highest number of accidents was recorded in voivodships: Mazowieckie (2799), Wielkopolskie (2319), Małopolskie (2211), Łódzkie (2127) and Śląskie (1888). The least frequent accidents occurred in Podlaskie (347), Lubuskie (443) and Opolskie (464) voivodship.

The largest decrease in the number of accidents in 2023 compared to the previous year was recorded in the Lubuskie Voivodship (by 11.2%).

**Wykres 62.** Liczba wypadków drogowych według województw  
Chart 62. Number of road accidents by voivodships

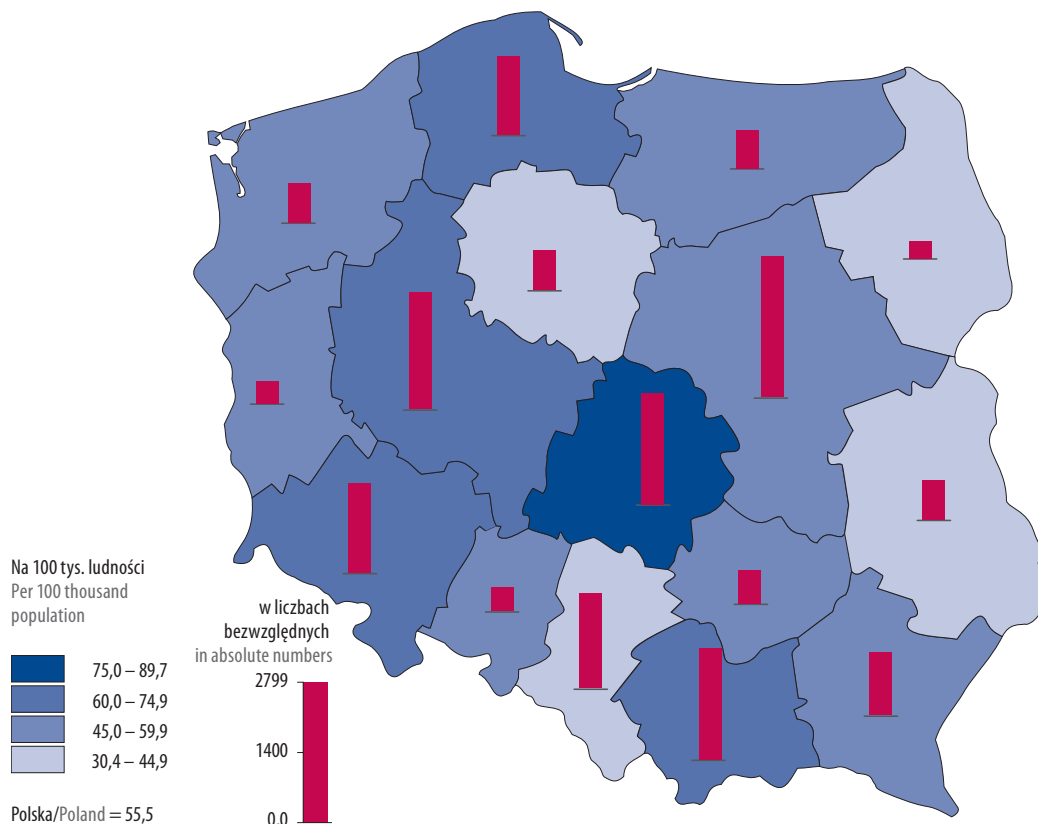


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. ludności był zróżnicowany terytorialnie. Największą liczbę wypadków w przeliczeniu na liczbę ludności odnotowano w 2023 r. w województwie łódzkim (89,7), natomiast najniższą wartość wskaźnik przyjął w województwie podlaskim (30,4).

The accident rate per 100 thousand population varied territorially. The highest number of accidents per population was recorded in 2023 in the Łódzkie Voivodship (89.7), while the lowest value was in Podlaskie Voivodship (30.4).

**Mapa 11. Wypadki drogowe w 2023 r.**  
Map 11. Road accidents in 2023



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

Większość wypadków drogowych spowodowana była przez kierujących pojazdami. W 2023 r. kierowcy byli sprawcami 91,0% wypadków drogowych, a do głównych przyczyn zaliczyć można: nieprzestrzeganie pierwszeństwa (24,0%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (22,1%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (16,2%). Wskutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2023 r. śmierć poniosło 1,6 tys. osób (co stanowiło 85,7% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków), a rannych zostało 22,3 tys. osób (92,6% ogółu rannych w wypadkach).

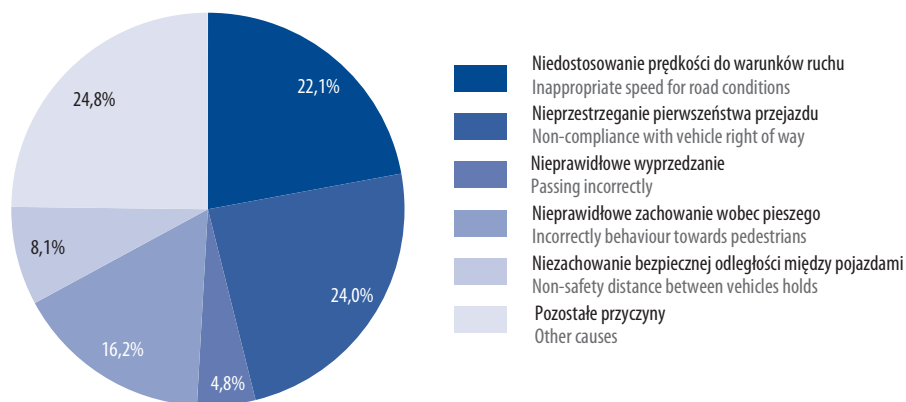
The majority of road accidents was caused by drivers. In 2023, drivers caused 91.0% of road accidents, with the main causes including: failure to respect the priority (24.0%), inappropriate speed for the road conditions (22.1%) and incorrect behaviour towards pedestrians (16.2%). As a result of accidents caused by drivers in 2023, 1.6 thousand people were killed (which accounted for 85.7% of all fatalities) and 22.3 thousand people were injured (92.6% of all accident injuries).

**Tablica 15. Wypadki drogowe oraz ich skutki według sprawstwa i przyczyny wypadku**  
**Table 15. Road accidents and their results by culprits and causes of accidents**

Wyszczególnienie Specification		Wypadki Accidents	Zabici Killed	Ranni Injured
<b>Ogółem</b> Total	2022	21322	1896	24743
	2023	20936	1893	24125
z winy kierującego caused by drivers	2022	19391	1621	22834
	2023	19058	1622	22328
z winy pieszego caused by pedestrians	2022	1085	201	904
	2023	1007	206	820
z winy pasażera caused by passengers	2022	130	3	131
	2023	128	4	128
współwina caused jointly	2022	194	17	229
	2023	193	9	240
z innych przyczyn other causes	2022	522	54	645
	2023	550	52	609

Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
 Source: data from the National Police Headquarters.

**Wykres 63. Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2023 r.**  
**Chart 63. Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2023**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.  
 Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

Kierowcy samochodów osobowych byli sprawcami największej liczby wypadków drogowych – 14,0 tys., co stanowiło 73,5% ogółu wypadków z winy kierującego (o 0,4% więcej niż w 2022 r.). W wypadkach tych zginęło 1,2 tys. osób (o 2,1% więcej niż rok wcześniej), a 17,0 tys. osób zostało rannych (o 0,3% więcej niż w 2022 r.). Drugą co do wielkości grupą sprawców wypadków byli kierowcy samochodów ciężarowych, którzy w 2023 r. spowodowali 1,5 tys. wypadków (o 12,5% mniej niż w 2022 r.). W wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych zginęło 0,2 tys. osób, a 1,7 tys. zostało rannych (odpowiednio o 12,7% i 13,2% mniej niż przed rokiem).

W 2023 r. rowerzyści spowodowali 1,3 tys. wypadków, tj. o 0,7% więcej niż rok wcześniej. Zmniejszyła się liczba osób rannych poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez rowerzystów (o 4 osoby, tj. o 0,3%), wzrosła natomiast liczba osób zabitych (o 3 osoby, tj. o 4,2%).

Drivers of passenger cars caused the highest number of road accidents – 14.0 thousand, which was 73.5% of all accidents caused by the fault of the driver (0.4% more than in 2022). In these accidents, 1.2 thousand people were killed (2.1% more than in 2022) and 17.0 thousand people were injured (0.3% more than in 2022). The second largest group of accident culprits were lorries drivers, who caused 1.5 thousand accidents in 2023 (12.5% less than in 2022). In accidents involving lorries, 0.2 thousand people were killed (12.7% less than in 2022) and 1.7 thousand were injured (13.2% less than in 2022).

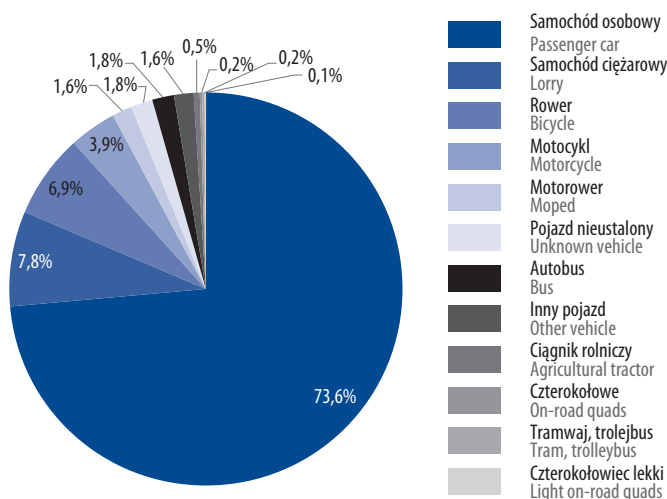
In 2023, cyclists caused 1.3 thousand accidents that is more than a year earlier (by 0.7%). The number of people injured in accidents caused by cyclists decreased (4 persons less, that is 0.3% less than in 2022), while the number of people killed increased (3 persons more, that is 4.2% more than in 2022).

Wykres 64.

Chart 64.

**Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2023 r.**

Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.  
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

Pomimo prowadzonych od lat działań prewencyjnych i edukacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, użytkownicy dróg nadal są narażeni na utratę zdrowia i życia. Jedną z przyczyn wypadków drogowych jest nietrzeźwość użytkowników dróg. W 2023 r. użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 2,1 tys. wypadków drogowych (9,9% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 0,3 tys. osób (15,3% ogółu zabitych), a 2,3 tys. osób odniosło obrażenia (9,4% ogółu rannych).

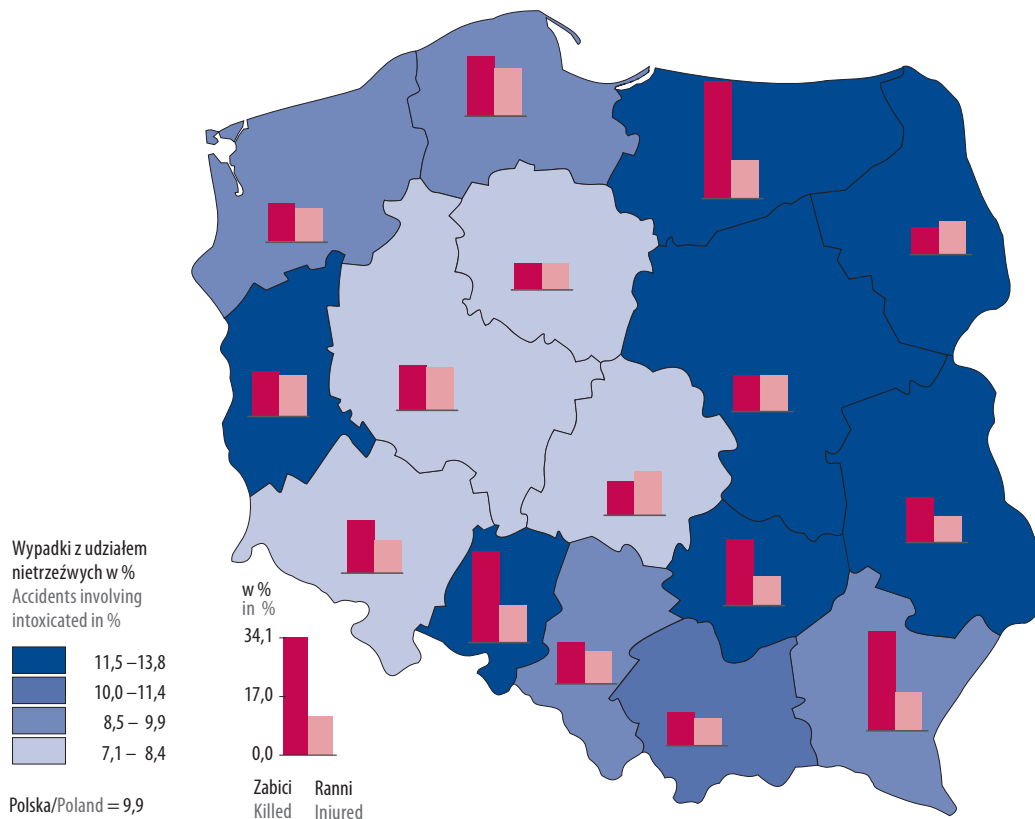
Despite the long-lasting preventive and educational measures regarding road traffic safety addressed to the public, road users are still at the risk of losing their health and life. The intoxication of road users remains one of the major causes of road accidents. In 2023, they participated in 2.1 thousand road accidents (9.9% of all accidents) in which 0.3 thousand persons were killed (15.3% of all accident fatalities) and 2.3 thousand were injured (9.4% of all casualties).

## Mapa 12.

**Udział wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2023 r.**

Map 12.

Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.  
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

## Ofiary wypadków

W 2023 r. w wypadkach drogowych śmierć poniosło 1893 osób, a 24125 zostało rannych. W porównaniu z 2022 r. zmniejszyła się liczba ofiar wypadków – zabitych o 3 osoby i rannych o 618 osób.

W Polsce w 2023 r. wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych miał wartość 9,0, a dla osób rannych 115,2, natomiast w przeliczeniu na 100 tys. ludności wskaźnik dla ofiar śmiertelnych wypadków przyjął wartość 5,0, a dla rannych – 64,0.

Wartość wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 wypadków w 2023 r. była najwyższa dla województw: podlaskiego – 21,9, lubelskiego – 15,2, lubuskiego – 14,0 i kujawsko-pomorskiego – 13,8. Najniższą wartość wskaźnik ten przyjął w województwie małopolskim – 5,3 osoby. Największy spadek w skali roku wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków odnotowano w województwie opolskim – z 14,6 w 2022 r. do 10,6 w 2023 r.

## Road accidents casualties

In 2023, noted 1893 deaths and 24125 injuries in road accidents. Compared to 2022, the number of accident victims decreased by 3 people killed and 618 injured.

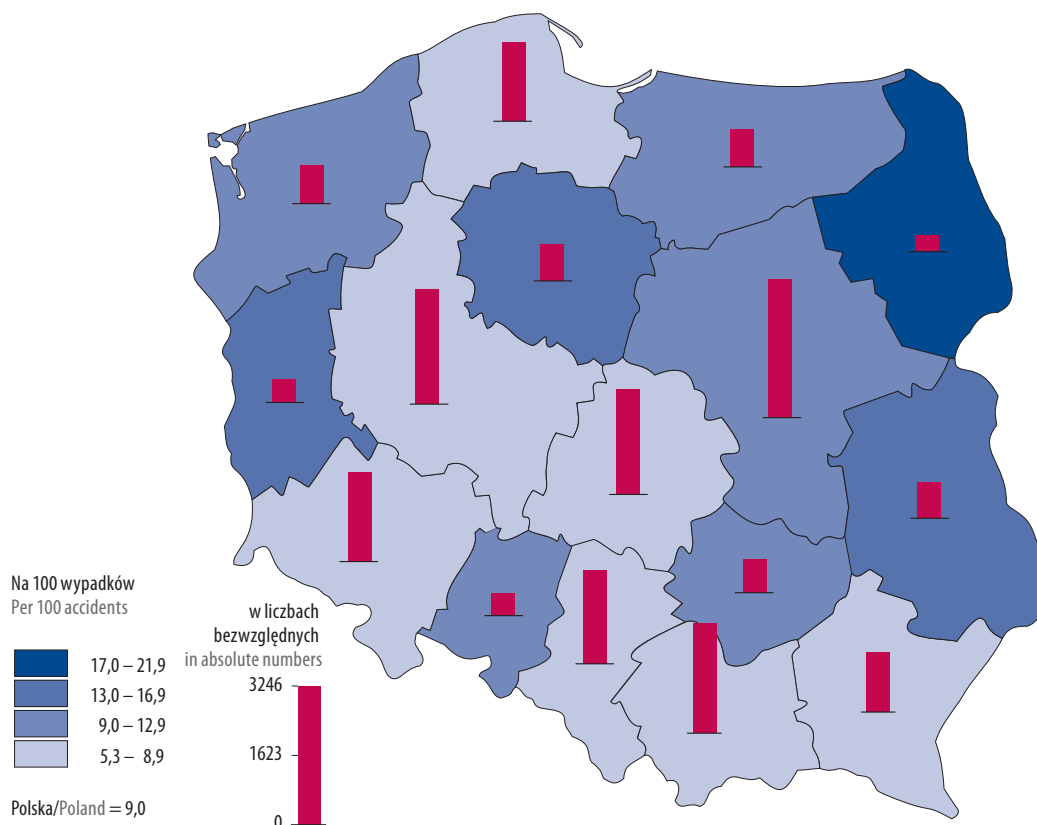
In Poland, the indicator of fatalities per 100 road accidents in 2023 was 9.0, and for injured people 115.2, while the indicator of number of road accidents per 100 thousand population for fatalities in 2023 was 5.0, and for the injured – 64.0.

In 2023, the highest value of the indicator was noted in Podlaskie Voivodeship – 21.9 fatalities per 100 accidents, Lubelskie – 15.2, Lubuskie – 14.0 and Kujawsko-Pomorskie – 13.8 fatalities. The lowest number of the fatalities per 100 accidents – by 5.3, was noted in the Małopolskie Voivodeship. The largest year-on-year decrease was recorded in the Opolskie Voivodeship from 14.6 in 2022 to 10.6 fatalities in 2023.

W odniesieniu do wskaźnika liczby osób rannych na 100 wypadków drogowych najwyższą wartość w 2023 r. odnotowano dla województw: lubuskiego (121,0), pomorskiego i świętokrzyskiego (po 117,9). Jednocześnie w województwie lubuskim nastąpił największy wzrost tego wskaźnika w skali roku (o 4,8%).

With regard to the rate of the number of injured persons per 100 road accidents, the highest value was recorded in 2023 for Lubuskie (121.0), Pomorskie and Świętokrzyskie (117.9) voivodship. At the same time, in the Lubuskie Voivodship was noted the largest increase in the y/y index (by 4.8%).

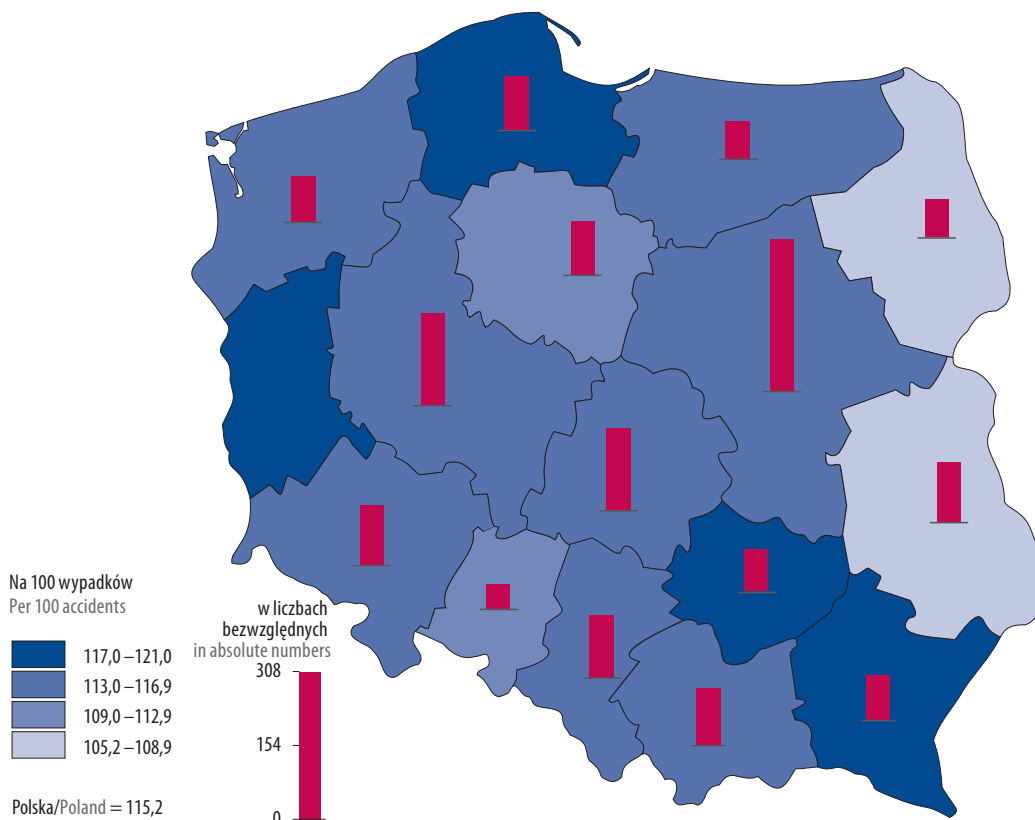
**Mapa 13.** Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2023 r.  
Map 13. Road accidents fatalities in 2023



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

**Mapa 14.**  
Map 14.

**Ranni w wypadkach drogowych w 2023 r.**  
Injured in road accidents in 2023



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach prowadzone są różnego rodzaju kampanie informacyjne i edukacyjne skierowane m.in. do dzieci i młodzieży. Mają się one przyczynić do spadku liczby wypadków drogowych, w tym wypadków z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat. W 2023 r. odnotowano 1,8 tys. takich wypadków i w porównaniu z 2022 r. liczba ta zmniejszyła się o 16 (o 0,9%).

W wypadkach drogowych z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat śmierć poniosło 48 dzieci, a 1832 doznało obrażeń. W stosunku do 2022 r. liczba dzieci zabitych w zdarzeniach drogowych spadła o 5, a liczba rannych – o 31.

Wśród najbardziej narażonych na wypadki w 2023 r. przeważały osoby w wieku od 25 do 39 lat oraz w wieku od 40 do 59 lat. Udział osób z tych grup wiekowych będących ofiarami wypadków (śmiertelnymi i rannymi) w ogólnej liczbie ofiar wypadków drogowych wyniósł odpowiednio 24,9% i 28,6%. Spośród śmiertelnych ofiar wypadków w 2023 r. najliczniejszą grupę (0,6 tys. osób, tj. 32,1% ogółu ofiar śmiertelnych) stanowili seniorzy.

In order to improve road safety, various types of information and educational campaigns are carried out, e.g aimed at children and youth. They are intended to contribute to reducing the number of road accidents, including those involving children aged 0–14. In 2023, there were recorded 1.8 thousand accidents of this type and the number decreased by 16 (by 0.9%) in comparison to 2022.

In the accidents involving children aged 0–14, 48 children were killed and 1832 injured. In relation to 2022, the number of children killed in road accidents decreased by 5 persons and the number of casualties decreased by 31.

Among those most at risk of accidents in 2023, people aged 25 to 39 and those aged 40 to 59 prevailed. The share of these age groups who are victims of accidents (fatal and injured) in the total number of road accident victims was 24.9% and 28.6%, respectively. Among the fatalities in 2023, the largest group (0.6 thousand people, i.e. 32.1% of all fatalities) constituted seniors.



**Tablica 16. Ofiary wypadków drogowych według grup wieku**  
Table 16. Road accident casualties by age groups

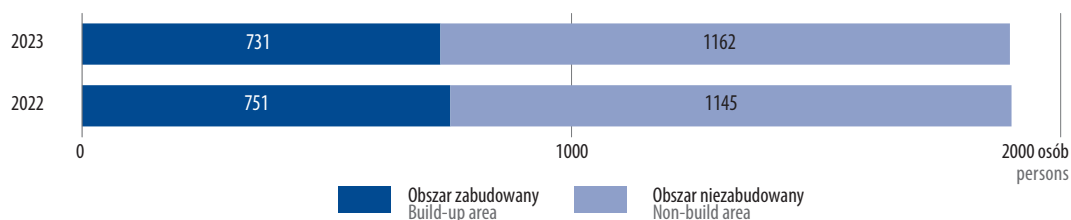
Wiek Age	Zabici Killed				Ranni Injured			
	w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent		w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
<b>Ogółem</b> Total	<b>1896</b>	<b>1893</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>24743</b>	<b>24125</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
0–6 lat 0–6 years	22	11	1,2	0,6	499	492	2,0	2,0
7–14	31	37	1,6	2,0	1364	1340	5,5	5,6
15–17	31	41	1,6	2,2	1045	1133	4,2	4,7
18–24	211	232	11,1	12,3	3156	2976	12,8	12,3
25–39	487	451	25,7	23,8	6407	6039	25,9	25,0
40–59	521	511	27,5	27,0	6906	6922	27,9	28,7
60 lat i więcej 60 years and more	590	608	31,1	32,1	5365	5219	21,7	21,6
nieznany unknown	3	2	0,2	0,1	1	4	0,0	0,0

Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

Najczęściej uczestnicy ruchu drogowego ginęli w wypadkach drogowych, które wydarzyły się poza obszarem zabudowanym; w co piątym takim zdarzeniu zginął człowiek, podczas gdy na obszarze zabudowanym – w co dwudziestym.

Traffic participants were most often killed in road accidents that occurred outside built-up areas, with one in five fatalities, while in built-up areas, one in twenty accident.

**Wykres 65. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych według obszaru występowania**  
Chart 65. Road accidents fatalities by area of occurrence

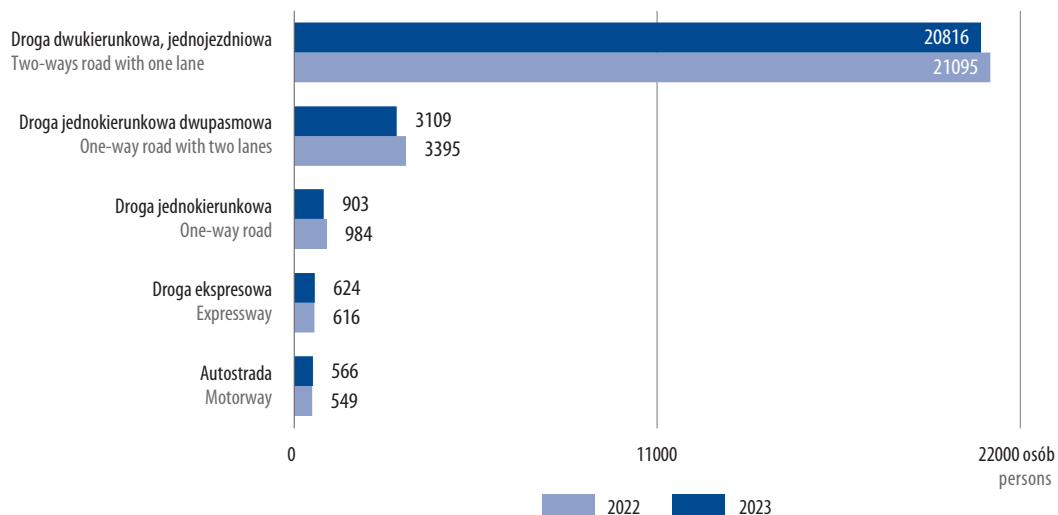


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2023 r. ofiary wypadków na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych stanowiły 80,0% ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. Spośród wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – 87,0% poniosło śmierć na drogach tej kategorii.

In 2023 victims of accidents on two-way single-carriageway roads accounted for 80.0% of fatalities and injuries in road accidents. Of all road fatalities, 87.0% died on roads in this category.

**Wykres 66.** Ofiary wypadków drogowych według rodzaju drogi  
Chart 66. Casualties of road accidents by road category

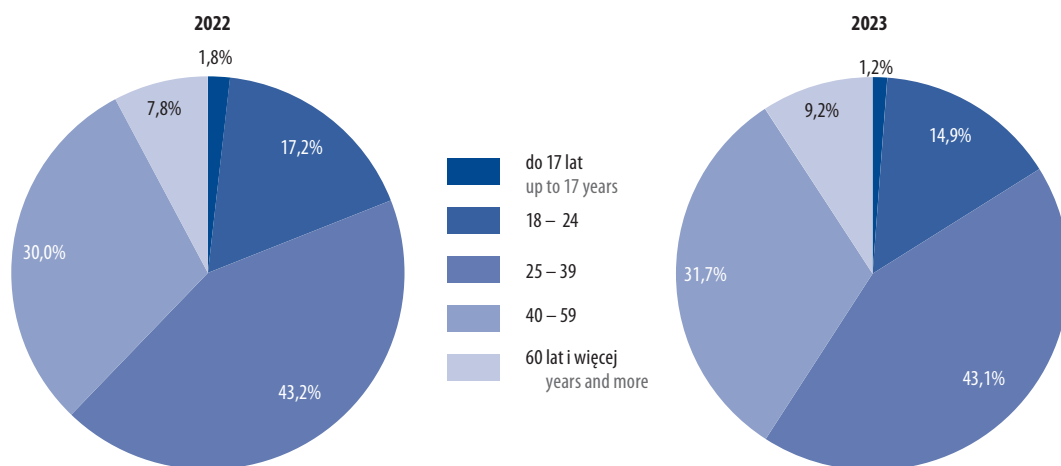


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2023 r. kierujący pod wpływem alkoholu spowodowali 1,3 tys. wypadków (stanowiących 6,4% ogółu wypadków). Największy udział w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców odnotowano w grupie wiekowej 25–39 lat (43,1%). Niepokojący jest fakt, że wypadki powodują również niepełnoletni nietrzeźwi kierowcy (w wieku do 17 lat), którzy w 2023 r. spowodowali 1,2% wypadków pod wpływem alkoholu.

In 2023, drivers under the influence of alcohol caused 1.3 thousand accidents (6.4% of total). The highest share of intoxicated drivers in road accidents was recorded in the 25–39 age group (43.1%). It is disturbing that the involvement of drivers under the influence of alcohol is also recorded among persons underage (up to 17). In 2023, they caused 1.2% of accidents under the influence of alcohol.

**Wykres 67. Nietrzeźwi kierowcy sprawcy wypadków drogowych według grup wieku**  
Chart 67. Intoxicated drivers culprits of road accidents by age groups

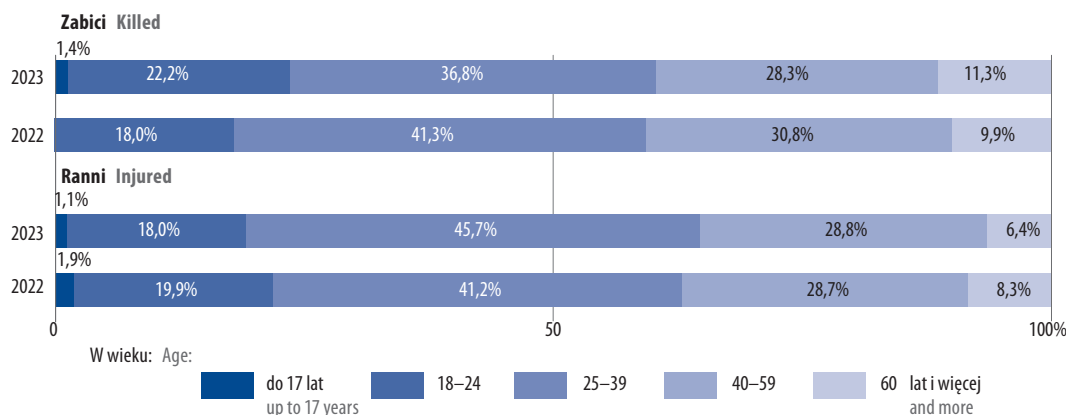


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.  
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

Najwięcej ofiar śmiertelnych oraz osób rannych odnotowano w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców w wieku 25–39 lat. W 2023 r. było 751 ofiar wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców z tej grupy wiekowej, tj. o 6,7% mniej niż w 2022 r.

Most fatalities and injuries were recorded in accidents caused by intoxicated drivers aged 25–39. In 2023, there were 751 victims of accidents caused by intoxicated drivers in the 25–39 age group, i.e. 6.7% less than in 2022.

**Wykres 68. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców według grup wieku**  
Chart 68. Casualties of road accidents caused by intoxicated drivers by age groups



Źródło: dane Komendy Głównej Policji.  
Source: data of the National Police Headquarters.

Najczęstszymi ofiarami wypadków wśród użytkowników dróg w 2023 r. byli kierowcy pojazdami, którzy stanowili 55,4% liczby ofiar śmiertelnych i rannych (o 3,6% mniej niż w 2022 r.), z tego kierowcy samochodami osobowymi stanowili 50,6% ogólnej liczby ofiar (o 4,6% mniej niż przed rokiem). Wśród kierowców pojazdów ranni stanowili 92,4% wszystkich ofiar wypadków.

The most frequent victims of accidents among road users in 2023 were vehicle drivers, they accounted for 55.4% of fatalities and injured (3.6% less than in 2022), of which passenger car drivers accounted for 50.6% of victims (4.6% less than the previous year). Among vehicle drivers, the injured accounted for 92.4% of all casualties.

Kolejną dużą grupą ofiar byli pasażerowie, stanowiący 24,8% ogółu ofiar wśród użytkowników dróg (o 4,8% mniej niż w 2022 r.), z tego udział pasażerów samochodów osobowych wyniósł 78,1% (o 1,2% mniej niż rok wcześniej). Wśród ogółu pasażerów samochodów osobowych uczestniczących w wypadkach, ranni stanowili 94,1% liczby ofiar.

Piesi użytkownicy dróg stanowili 19,5% wszystkich ofiar wypadków drogowych. Również w tej grupie użytkowników ranni mieli dominujący udział i stanowili 91,0% pieszych ofiar wypadków.

Passengers constituted another large group of victims, accounting for 24.8% of total road user casualties (4.8% less than in 2022), of which passengers of passenger cars accounted for 78.1% (1.2% less than the previous year). Among the total number of passengers of cars involved in accidents, the injured constituted 94.1% of victims.

Pedestrian road user casualties accounted for 19.5% of all road accident victims. Also in this group of users, the injured had a dominant share and accounted for 91.0% of pedestrian accident victims.

**Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2023 r.**

Table 17. Road accident casualties by road users in 2023

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
<b>Ogółem</b> Total	<b>26018</b>	<b>1893</b>	<b>24125</b>
Piesi Pedestrians	5066	457	4609
Osoba UWR UWR person	66	1	65
Kierujący pojazdami Drivers of:	14421	1099	13322
samochodami osobowymi passenger cars	7292	626	6666
rowerami bicycles	3410	154	3256
motocyklami motorcycles	1842	189	1653
motorowerami mopeds	698	41	657
samochodami ciężarowymi lorries	565	65	500
ciągnikami tractors units	48	7	41
autobusami buses	25	1	24
tramwajami, trolejbusami trams, trolleybuses	6	-	6
hulajnogami elektrycznym electric scooters	436	3	433
czterokołowcami on road quads	66	11	55
innymi pojazdami other vehicles	33	2	31
Pasażerowie Passengers	6465	336	6129
samochodów osobowych passenger cars	5052	296	4756
autobusów buses	676	7	669
samochodów ciężarowych lorries	297	21	276
motorowerów mopeds	58	1	57
motocykli motorcycles	183	7	176
tramwajów, trolejbusów trams, trolleybuses	105	-	105

**Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2023 r. (dok.)**

Table 17. Road accident casualties by road users in 2023 (cont.)

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
ciągników tractors units	13	3	10
rowerów bicycles	8	–	8
czterokołowców on road quads	13	1	12
innych pojazdów other vehicles	60	–	60

Źródło: dane Komendy Głównej Policji.

Source: data of the National Police Headquarters.

## 9. Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej

Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki państw członkowskich Unii Europejskiej, a od jego sprawnego funkcjonowania zależy w istotnym stopniu efektywność gospodarowania i skala możliwych do osiągnięcia korzyści z istnienia jednolitego europejskiego rynku.

### Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego

W 2021 r. w 27 krajach UE 1014,0 tys. podmiotów prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 965,3 tys. w 2020 r.), z czego 57,4% stanowiły przedsiębiorstwa drogowego transportu ładunków, a pozostałe 42,6% przedsiębiorstwa drogowego transportu pasażerskiego.

W 2021 r. w przedsiębiorstwach transportu drogowego państw Unii Europejskiej zatrudnionych było 5083,3 tys. osób (o 0,2% więcej niż w 2020 r.). Z ogólnej ich liczby – 66,9% stanowili zatrudnieni w podmiotach drogowego transportu ładunków. Wśród ogółu zatrudnionych w podmiotach transportu drogowego państw UE największy udział miały Niemcy, Francja i Polska (stanowiąc odpowiednio 17,4%, 12,8% i 11,6%).

## 9. Road transport in the European Union countries

Transport is one of the most essential sectors of EU Member State economies, and its efficient functioning largely determines the effectiveness of management and the scale of possible benefits arising from the existence of the EU internal market.

### Data on road transport entities

In 2021, in the 27 EU countries, 1014.0 thousand entities were engaged in road transport activities (compared to 965.3 thousand in 2020), of which 57.4% were road freight transport companies and the remaining 42.6% were road passenger transport companies.

In 2021, 5083.3 thousand people were employed in road transport enterprises of the European Union countries (by 0.2% more than in 2020). Of their total number, 66.9% were employees in road freight transport entities. Among all EU road transport operators, Germany, France and Poland have the largest share (17.4%, 12.8% and 11.6% respectively).

**Tablica 18. Zatrudnieni w przedsiębiorstwach transportu drogowego krajów Unii Europejskiej**  
Table 18. Employed in road transport companies of the European Union countries

Kraje Countries	2020			2021		
	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers
	w tys. osób in thousand persons					
UE-27 EU-27	5075,6	3283,3	1792,3	5083,3	3400,0	1683,3
Austria Austria	113,1	62,5	50,6	114,9	66,2	48,7
Belgia Belgium	81,8	62,3	19,6	82,3	63,1	19,2
Bułgaria Bulgaria	100,4	72,9	27,5	100,5	74,1	26,4
Chorwacja Croatia	45,2	26,5	18,7	40,4	27,9	12,4
Cypr Cyprus	5,3	2,1	3,2	5,4	2,2	3,3
Czechy Czechia	169,1	129,0	40,0	170,5	129,5	41,0
Dania Denmark	55,3	32,0	23,3	56,9	34,1	22,8

**Tablica 18.      Zatrudnieni w przedsiębiorstwach transportu drogowego krajów Unii Europejskiej (dok.)**  
**Table 18.      Employed in road transport companies of the European Union countries (cont.)**

Kraje Countries	2020			2021		
	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers
	w tys. osób in thousand persons					
Estonia Estonia	19,8	16,8	3,0	20,9	17,3	3,5
Finlandia Finland	70,4	44,6	25,8	63,2	38,9	24,3
Francja France	688,5	409,0	279,4	649,1	430,3	218,9
Grecja Greece	95,0	38,4	56,6	82,4	32,9	49,6
Hiszpania Spain	533,7	349,1	184,6	517,6	345,7	171,9
Holandia Netherlands	182,4	127,2	55,2	187,7	132,3	55,4
Irlandia Ireland	50,8	24,2	26,6	52,6	25,0	27,5
Litwa Lithuania	117,0	98,6	18,4	123,6	105,6	18,0
Luksemburg Luxembourg	12,1	7,9	4,3	12,5	7,8	4,7
Łotwa Latvia	33,3	26,1	7,1	33,4	26,7	6,7
Malta Malta	5,0	1,3	3,7	5,7	1,4	4,4
Niemcy Germany	826,8	432,5	394,3	886,1	460,3	425,8
<b>Polska Poland</b>	<b>618,8</b>	<b>488,4</b>	<b>130,4</b>	<b>591,6</b>	<b>502,1</b>	<b>89,6</b>
Portugalia Portugal	116,7	75,1	41,6	117,7	77,0	40,7
Rumunia Romania	233,8	158,2	75,6	267,5	171,3	96,2
Słowacja Slovakia	63,0	48,3	14,7	63,9	49,6	14,3
Słowenia Slovenia	34,5	28,9	5,6	34,0	28,9	5,1
Szwecja Sweden	152,0	81,2	70,8	156,1	86,3	69,8
Węgry Hungary	137,3	80,9	56,4	113,1	83,6	29,5
Włochy Italy	514,4	359,1	155,3	533,8	380,1	153,7

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024, Komisja Europejska.  
 Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024, European Commission.

Obroty w tych przedsiębiorstwach w 2021 r. wyniosły 498,7 mld euro, z czego 79,7% stanowiły obroty w transporcie towarowym (wobec 76,8% w poprzednim roku). Największy udział w ogólnej wartości obrotów państw UE w 2021 r. miały Niemcy – 17,0% (wobec 17,6% w 2020 r.), Francja – 14,8% (wobec 15,5%), Włochy – 13,3% (wobec 12,5%); obroty przedsiębiorstw transportu drogowego z tych państw w 2021 r. łącznie stanowiły 45,1% całości obrotów w państwach UE (w tym 41,6% obrotów w transporcie towarowym).

The turnover of these enterprises in 2021 amounted to EUR 498.7 billion, of which 79.7% accounted for freight transport (compared to 76.8% in the previous year). The largest share in the total value of EU countries' turnover in 2021 was held by Germany – 17.0% (compared to 17.6% in 2020), France – 14.8% (compared to 15.5%), Italy – 13.3% (compared to 12.5%); the turnover of road transport companies from these countries in 2021 together accounted for 45.1% of total turnover in EU countries (including 41.6% of turnover in freight transport).

**Tablica 19. Obroty przedsiębiorstw transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej**  
Table 19. Turnover of road transport enterprises in European Union countries

Kraje Countries	2020			2021		
	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers
	w mln euro in million euro					
<b>UE-27 EU-27</b>	<b>454043</b>	<b>348522</b>	<b>105520</b>	<b>498729</b>	<b>397600</b>	<b>101129</b>
Austria Austria	13640	9523	4117	13074	10095	2979
Belgia Belgium	12619	11544	1076	14680	13456	1224
Bułgaria Bulgaria	4636	4244	392	5205	4806	400
Chorwacja Croatia	2073	1798	276	2382	2116	267
Cypr Cyprus	293	192	101	343	211	131
Czechy Czechia	10491	9133	1358	10983	10084	899
Dania Denmark	9289	6530	2759	8691	7114	1577
Estonia Estonia	1538	1397	141	1712	1556	156
Finlandia Finland	7922	6092	1830	8437	6517	1920
Francja France	70555	49192	21363	73609	56841	16768
Grecja Greece	3671	2634	1037	4112	3065	1047
Hiszpania Spain	42244	34934	7310	45460	37433	8026
Holandia Netherlands	27949	24884	3066	32706	29289	3417
Irlandia Ireland	5684	3308	2376	6530	3667	2862
Litwa Lithuania	6977	6732	245	8557	8276	281
Luksemburg Luxembourg	1702	1404	299	1854	1550	304



**Tablica 19. Obroty przedsiębiorstw transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej (dok.)**  
**Table 19. Turnover of road transport enterprises in European Union countries (cont.)**

Kraje Countries	2020			2021		
	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers
	w mln euro in million euro					
Łotwa Latvia	1542	1455	87	1776	1646	130
Malta Malta	224	119	105	303	142	161
Niemcy Germany	79774	47106	32668	84707	52184	32523
<b>Polska Poland</b>	<b>41540</b>	<b>37826</b>	<b>3714</b>	<b>47092</b>	<b>44517</b>	<b>2575</b>
Portugalia Portugal	6998	6012	986	8039	6795	1244
Rumunia Romania	11702	10322	1380	13662	12097	1565
Słowacja Slovakia	4209	3951	258	4865	4593	272
Słowenia Slovenia	3247	3089	158	3728	3503	224
Szwecja Sweden	19429	11729	7700	22347	13198	9149
Węgry Hungary	7124	5820	1304	7569	6655	914
Włochy Italy	56971	47555	9416	66308	56195	10113

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024, Komisja Europejska.  
 Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024, European Commission.

## Sieć drogowa

W 2022 r. sieć dróg w krajach Unii Europejskiej obejmowała 4475,0 tys. km, przy czym autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Najdłuższą siecią dróg dysponuje Francja (1101,8 tys. km), natomiast najkrótszą – Malta (2,9 tys. km). Do krajów o najdłuższej sieci autostrad należą: Hiszpania, Niemcy i Francja, jednak największy udział autostrad w ogólnej długości dróg występuje w Portugalii (w 2022 r. – 21,7%); w Polsce wskaźnik ten w 2022 r. wyniósł 0,4%.

## Road network

In 2022, the road network in the European Union countries covered 4475.0 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of road lengths. France has the longest road network (1101.8 thousand km), while Malta has the shortest (2.9 thousand km). The countries with the longest motorway network are Spain, Germany and France, but Portugal accounts for the largest share of motorways in total road length (21.7% in 2022); in Poland, this indicator in 2022 amounted to 0.4%.

**Tablica 20. Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2022 r.  
Stan w dniu 31 grudnia**Table 20. Roads in the European Union in 2022  
As of 31 December

Wyszczególnienie	Ogółem Total	W tym autostrady Of which motorways	Specification
	w kilometrach in kilometres		
<b>UE-27</b>	<b>4474978</b>	<b>76100</b>	<b>EU-27</b>
Austria	128305	1749	Austria
Belgia	155210	1763	Belgium
Bułgaria	19942	825	Bulgaria
Chorwacja	26472	1341	Croatia
Cypr	13298	271	Cyprus
Czechy	130781	1363	Czechia
Dania	74946	1355	Denmark
Estonia	65768	225	Estonia
Finlandia	78793	944	Finland
Francja	1101810	11751	France
Grecja	117898	2205	Greece
Hiszpania	666988	15825	Spain
Holandia	141820	2793	Netherlands
Irlandia	103223	995	Ireland
Litwa	73745	400	Lithuania
Luksemburg	2909	163	Luxembourg
Łotwa	57972	–	Latvia
Malta	2855	–	Malta
Niemcy	229556	13172	Germany
<b>Polska</b>	<b>429382</b>	<b>1802</b>	<b>Poland</b>
Portugalia	14332	3115	Portugal
Rumunia	86336	949	Romania
Słowacja	59012	861	Slovakia
Słowenia	38741	616	Slovenia
Szwecja	200154	2193	Sweden
Węgry	218311	1868	Hungary
Włochy	236419	7556	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024, Komisja Europejska.  
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024, European Commission.

Długość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2022 r. wyniosła łącznie 76,1 tys. km (o 0,5% więcej niż przed rokiem), co oznaczało 18 km autostrad na każde 1000 km<sup>2</sup> łącznej powierzchni krajów UE.

The length of motorways in the countries of the European Union in 2022 amounted to a total of 76.1 thousand km (0.5% more than the year before), which gave the result of 18 km of motorways for every 1000 km<sup>2</sup> of the total area of EU countries.

W porównaniu z 2021 r. wskaźnik gęstości autostrad pozostał na niezmiennym poziomie w większości państw Unii Europejskiej, przy czym w 2022 r. największą gęstością autostrad charakteryzowały się Holandia – 75 km na 1000 km<sup>2</sup>, Luksemburg – 63 km, Belgia – 57 km, Niemcy – 37 km. W Polsce w 2022 r. długość autostrad wyniosła 1802 km (o 2,3% więcej niż w poprzednim roku), co dawało wynik 6 km autostrad na 1000 km<sup>2</sup> powierzchni kraju.

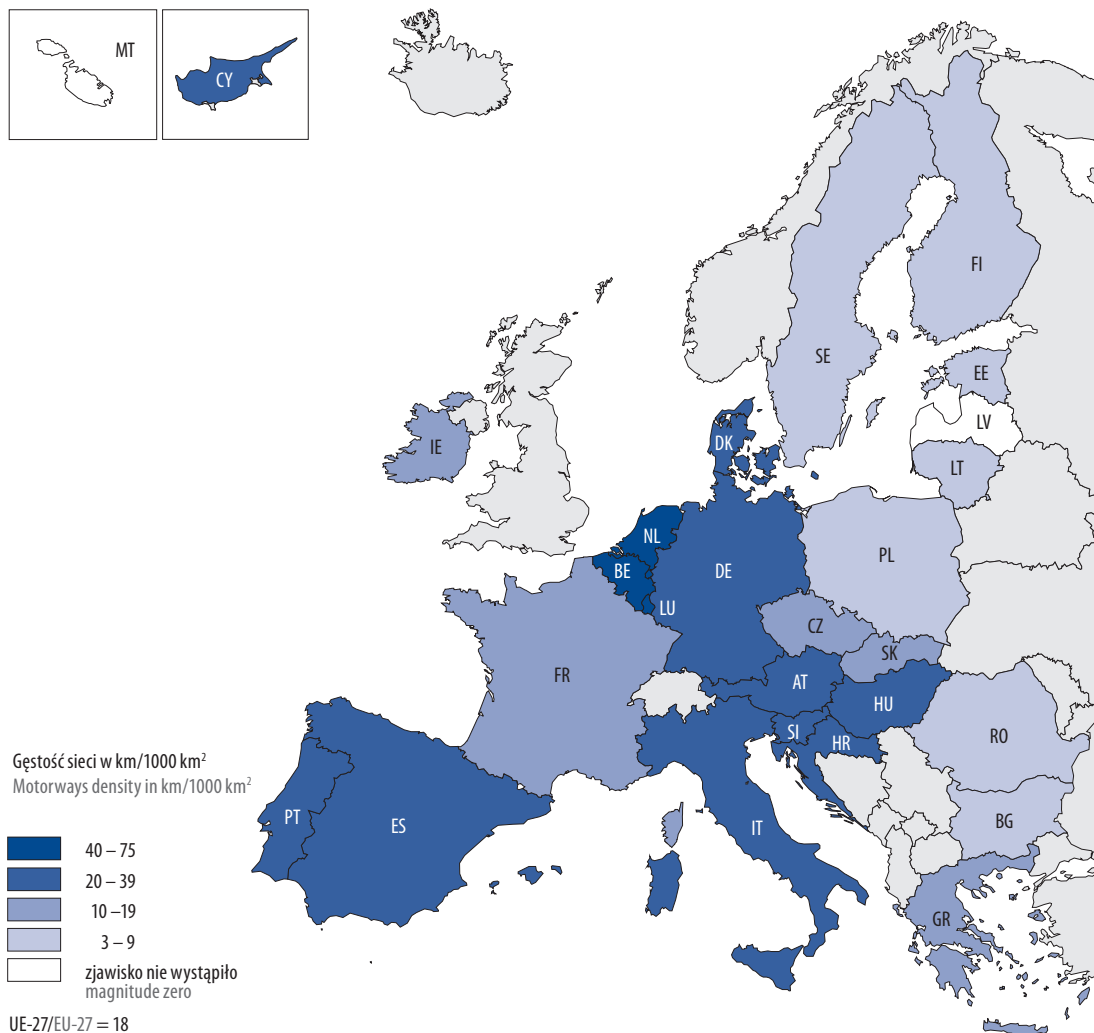
Compared to 2021, the motorway density indicator remained unchanged in most European Union countries, with the highest motorway in 2022 density in the Netherlands – 75 km per 1000 km<sup>2</sup>, Luxembourg – 63 km, Belgium – 57 km, Germany – 37 km. In Poland, in 2022, the length of motorways amounted to 1802 km (2.3% more than in the previous year), which gave the result of 6 km of motorways per 1000 km<sup>2</sup> of the country's area.

### Mapa 15.

### Gęstość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2022 r.

Map 15.

Motorways density in European Union countries in 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.

Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.

## Pojazdy samochodowe

W 2023 r. w krajach UE zarejestrowanych było łącznie 256,5 mln samochodów osobowych (o 1,6% więcej niż w 2022 r.). Największy udział w ogólnej liczbie samochodów osobowych wśród krajów Unii Europejskiej miały Niemcy – liczba zarejestrowanych w tym kraju samochodów stanowiła 19,1% ogółu pojazdów z tej grupy zarejestrowanych w UE. Istotny udział miały również: Włochy – 15,9%, Francja – 15,4%, Hiszpania – 10,4%.

## Road motor vehicles

In 2023, a total of 256.5 million passenger cars were registered in the EU-27 (1.6% more than in 2022). Germany accounted for the largest share of the total number of passenger cars among the European Union countries, accounting for 19.1% of all vehicles registered in the EU. A significant share was also made by: Italy – 15.9%, France – 15.4%, Spain – 10.4%.

**Tablica 21. Samochody osobowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej**  
Table 21. Passenger cars registered in European Union countries

Kraje	2022	2023	Countries
	w tys. in thousand		
<b>UE-27</b>	<b>252612</b>	<b>256539</b>	<b>EU-27</b>
Austria	5151	5185	Austria
Belgia	5955	6048	Belgium
Bułgaria	2897	3006	Bulgaria
Chorwacja	1841	1910	Croatia
Cypr	601	621	Cyprus
Czechy	6306	6513	Czechia
Dania	2801	2828	Denmark
Estonia	849	866	Estonia
Finlandia	3674	3718	Finland
Francja	38856	39512	France
Grecja	5726	5878	Greece
Hiszpania	26605	26778	Spain
Holandia	8917	8933	Netherlands
Irlandia	2335	2419	Ireland
Litwa	1650	1701	Lithuania
Luksemburg	445	454	Luxembourg
Łotwa	770	782	Latvia
Malta	317	324	Malta
Niemcy	48763	49099	Germany
<b>Polska</b>	<b>21458</b>	<b>21993</b>	<b>Poland</b>
Portugalia	5779	5932	Portugal
Rumunia	7865	8107	Romania
Słowacja	2555	2644	Slovakia
Słowenia	1208	1231	Slovenia
Szwecja	4980	4976	Sweden
Węgry	4094	4169	Hungary
Włochy	40213	40915	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 Komisja Europejska.  
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 European Commission.

W 2022 r. na każde 1000 mieszkańców państw Unii Europejskiej przypadały 563 zarejestrowane samochody osobowe (o 3 samochody więcej niż w 2021 r.). Wskaźnik motoryzacji dla Polski w 2022 r. wyniósł 584 i był wyższy o 3,0% w stosunku do 2021 r., lokując nas na siódmym miejscu wśród krajów UE, między innymi za Włochami (682), Luksemburgiem (673) czy Finlandią (660). Najniższy jego poziom odnotowano na Łotwie (409). W porównaniu z 2021 r. największy wzrost wskaźnika motoryzacji wśród krajów UE wystąpił w Bułgarii – o 8,6%.

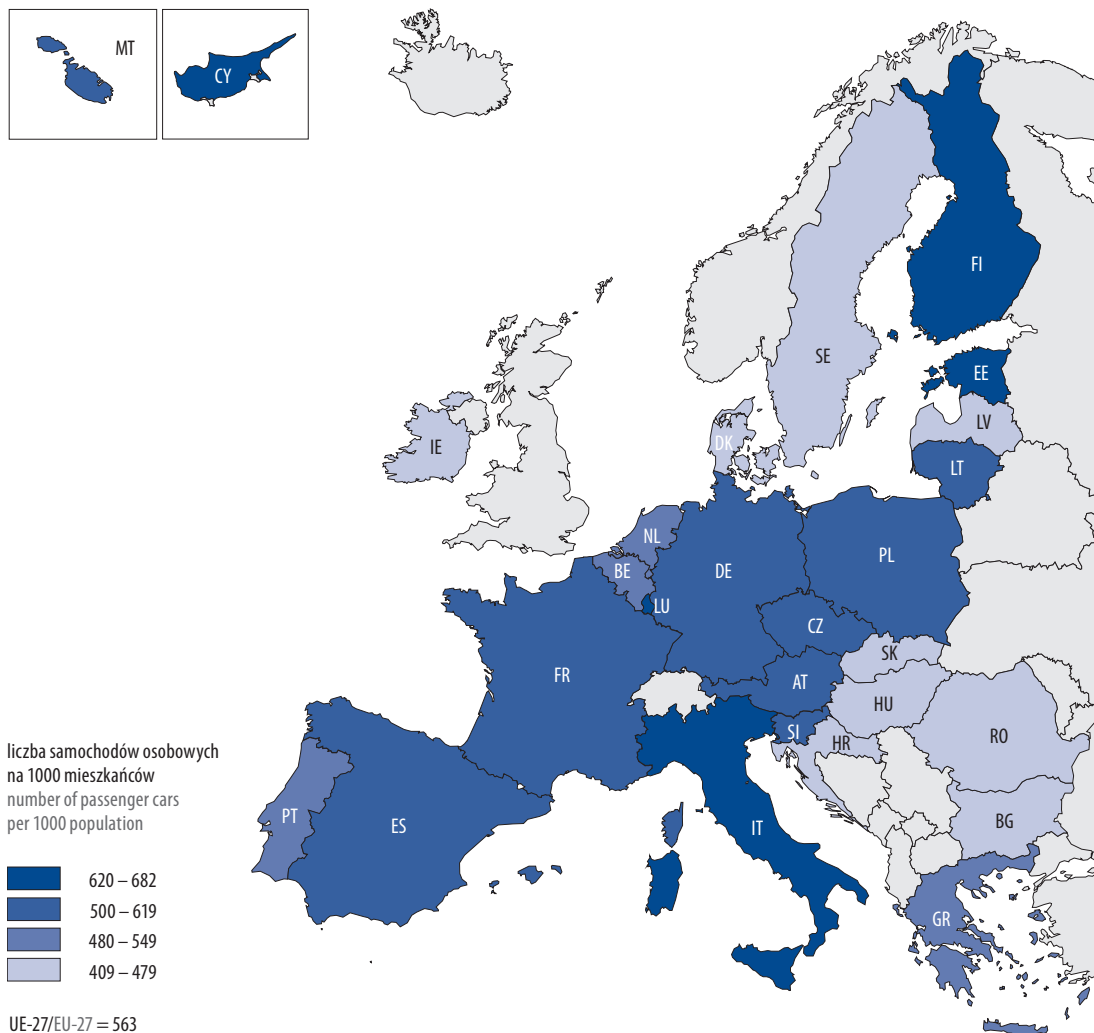
In 2022, for every 1,000 inhabitants of the 27 countries of the European Union, there were 563 registered passenger cars (3 cars more than in 2021). The motorisation rate for Poland in 2022 amounted to 584 and was higher by 3.0% compared to 2021, placing us in seventh place among EU countries, behind of Italy (682), Luxembourg (673) and Finland (660). The lowest level was recorded in Latvia (409). Compared to the 2021, the largest increase in the automotive index among EU countries was recorded in Bulgaria – by 8.6%.

### Mapa 16.

Map 16.

### Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2022 r.

Motorisation rate in European Union countries in 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.

Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.

W krajach UE w 2022 r. zarejestrowanych było łącznie 34,3 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (o 1,5% więcej niż przed rokiem). Państwem o największej liczbie zarejestrowanych pojazdów z tej grupy była Francja (5,5 mln pojazdów), której udział w ogólnej liczbie pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych zarejestrowanych w krajach UE stanowił 16,0%. Najliczniejszą flotą zarejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych charakteryzowały się również: Włochy (13,3% ogółu zarejestrowanych w UE pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych), Polska (12,3%), Hiszpania (11,8%), Niemcy (11,3%). Do państw o najmniejszej liczbie pojazdów z tej grupy zaliczane są Luksemburg i Malta – pojazdy zarejestrowane w tych krajach stanowiły po 0,2% ogółu pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych w UE.

A total of 34.3 million lorries and road tractors were registered in EU countries in 2022 (by 1.5% more than the year before). The country with the highest number of registered vehicles from this group was France (5.5 million vehicles), their share in the total number of lorries and road tractors registered in EU countries was 16.0%. The largest fleet of registered lorries and road tractors is also characterized by: Italy (13.3% of all lorries and road tractors registered in the EU), Poland (12.3%), Spain (11.8%), Germany (11.3%). Luxembourg and Malta are among the countries with the lowest number of vehicles in this group, accounting for 0.2% of all lorries and road tractors in the EU.

**Tablica 22. Samochody ciężarowe <sup>a</sup> zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej**  
Table 22. Lorries <sup>a</sup> registered in European Union countries

Kraje	2021	2022	Countries
	w tys. in thousand		
<b>UE-27</b>	<b>33840</b>	<b>34345</b>	<b>EU-27</b>
Austria	568	573	Austria
Belgia	1010	1018	Belgium
Bułgaria	459	472	Bulgaria
Chorwacja	214	224	Croatia
Cypr	118	121	Cyprus
Czechy	736	755	Czechia
Dania	417	408	Denmark
Estonia	140	144	Estonia
Finlandia	685	698	Finland
Francja	5472	5494	France
Grecja	1392	1406	Greece
Hiszpania	4041	4053	Spain
Holandia	1118	1136	Netherlands
Irlandia	385	389	Ireland
Litwa	143	153	Lithuania
Luksemburg	50	52	Luxembourg
Łotwa	95	97	Latvia
Malta	53	54	Malta
Niemcy	3772	3868	Germany
<b>Polska</b>	<b>4105</b>	<b>4210</b>	<b>Poland</b>
Portugalia	1396	1404	Portugal
Rumunia	1191	1228	Romania
Słowacja	333	337	Slovakia
Słowenia	124	127	Slovenia
Szwecja	691	695	Sweden
Węgry	638	652	Hungary
Włochy	4495	4575	Italy

a Dane dotyczą samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (bez przyczep i naczep).

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 Komisja Europejska.

a Data refer to lorries and road tractors (excluding trailers and semi-trailers).

Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024, European Commission.

## Przewozy ładunków

Transport drogowy ma zdecydowanie największy udział w lądowych przewozach ładunków w Unii Europejskiej. W 2021 r. wyniósł on 77,7%, tj. o 0,3% więcej jak w roku poprzednim.

## Transport of goods

Road transport accounts for by far the largest share of land freight transport in the European Union. In 2021, it amounted to 77.7%, ie. 0.3% more than in the previous year.

**Tablica 23. Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej**

Table 23. Modal split of goods land transport in European Union countries

Kraje Countries		Transport towarowy Transport of goods		
		kolejowy rail	drogowy road	wodny śródlądowy inland waterways
		w % tonokilometrów ogółem in % of total tonne-kilometres		
UE-27 EU-27	2021	17,0	77,3	5,7
	2022	17,2	77,7	5,1
Austria Austria	2021	29,8	68,1	2,1
	2022	30,2	68,1	1,7
Belgia Belgium	2021	9,7	78,6	11,7
	2022	14,6	74,5	10,9
Bułgaria Bulgaria	2021	19,6	55,9	24,4
	2022	22,9	60,5	16,6
Chorwacja Croatia	2021	23,8	69,9	6,3
	2022	25,8	69,8	4,4
Cypr Cyprus	2021	–	100,0	–
	2022	–	100,0	–
Czechy Czechia	2021	22,8	77,1	0,0
	2022	22,1	77,8	0,0
Dania Denmark	2021	8,7	91,3	–
	2022	9,6	90,4	–
Estonia Estonia	2021	40,1	59,9	–
	2022	27,3	72,7	–
Finlandia Finland	2021	26,9	72,7	0,4
	2022	22,5	77,0	0,5
Francja France	2021	10,6	87,3	2,1
	2022	10,6	87,4	2,0
Grecja Greece	2021	2,9	97,1	–
	2022	2,3	97,7	–
Hiszpania Spain	2021	4,3	95,7	–
	2022	4,4	95,6	–
Holandia Netherlands	2021	6,4	51,7	41,9
	2022	6,6	52,4	41,0
Irlandia Ireland	2021	0,6	99,4	–
	2022	0,7	99,3	–

**Tablica 23. Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej (dok.)**

Table 23. Modal split of goods land transport in European Union countries (cont.)

Kraje Countries		Transport towarowy Transport of goods		
		kolejowy rail	drogowy road	wodny śródlądowy inland waterways
		w % tonokilometrów ogółem in % of total tonne-kilometres		
Litwa Lithuania	2021	62,5	37,5	0,0
	2022	46,4	53,6	0,1
Luksemburg Luxembourg	2021	6,5	85,6	8,0
	2022	6,2	86,3	7,5
Łotwa Latvia	2021	53,4	46,6	–
	2022	53,2	46,8	–
Malta Malta	2021	–	100,0	–
	2022	–	100,0	–
Niemcy Germany	2021	19,0	73,6	7,4
	2022	19,8	73,4	6,8
Polska Poland	2021	22,3	77,7	0,0
	2022	23,2	76,8	0,0
Portugalia Portugal	2021	10,7	89,3	–
	2022	12,3	87,7	–
Rumunia Romania	2021	25,3	49,7	25,1
	2022	25,4	54,0	20,5
Słowacja Slovakia	2021	32,1	64,6	3,3
	2022	30,4	66,9	2,6
Słowenia Slovenia	2021	33,6	66,4	–
	2022	32,7	67,3	–
Szwecja Sweden	2021	28,8	71,0	0,2
	2022	28,7	71,1	0,2
Węgry Hungary	2021	26,4	69,2	4,4
	2022	26,6	69,8	3,5
Włochy Italy	2021	12,6	87,3	0,1
	2022	12,4	87,6	0,1

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 Komisja Europejska.  
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024, European Commission.

W 2023 r. przedsiębiorstwa transportowe państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,1 mld ton ładunków (o 3,4% mniej niż w poprzednim roku). Na czele państw o największym tonażu przetransportowanych w 2023 r. ładunków znalazły się Niemcy, dalej Hiszpania, Polska i Francja. Udział masy przewiezionych ładunków w stosunku do ogółu ładunków przetransportowanych w UE wyniósł dla tych państw odpowiednio: 21,8%, 12,2%, 12,1% i 11,8%.

In 2023, transport companies from the European Union countries transported a total of 13.1 billion tons of cargo (3.4% less than in the previous year). The countries with the largest tonnage of cargo transported in 2023 were led by Germany, followed by Spain, Poland and France. The share of the weight of transported cargo in relation to the total cargo transported in the EU for these countries was 21.8%, 12.2%, 12.1% and 11.8% respectively.



W 2023 r. przewozy ładunków transportem drogowym, mierzone wielkością zrealizowanej pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej wyniosły 1857,0 mld t-km i były o 3,2% mniejsze niż w 2022 r. Liderem w wykonanej pracy przewozowej była Polska (377,9 mld t-km, tj. o 1,9% mniej niż w 2022 r.). Na drugim miejscu znalazły się Niemcy (286,4 mld t-km, tj. o 5,8% mniej niż w poprzednim roku), a za nimi Hiszpania (263,4 mld t-km, tj. o 1,3% mniej). W 2023 r. największy wzrost liczby tonokilometrów w przewozie ładunków transportem drogowym w skali roku odnotowano na Litwie – o 17,3%.

Udział pracy przewozowej w przewozie ładunków zrealizowanej przez polskie przedsiębiorstwa transportu drogowego stanowił 20,3% ogółu pracy przewozowej wykonanej w krajach UE; dla Niemiec i Hiszpanii udział ten wyniósł odpowiednio 15,4% i 14,2%.

In 2023, cargo transport by road transport, measured by the volume of transport performance carried out in the European Union countries, amounted to 1857.0 billion t-km and was 3.2% lower than in 2022. The leader in transport performance was Poland (377.9 billion t-km, ie. 1.9% less than in 2022). Germany came second 286.4 billion t-km, ie. 5.8% less than in the previous year, followed by Spain (263.4 billion t-km, ie. 1.3% less). The largest increase in the number of tonne-kilometres in the transport of goods by road transport in 2023 was recorded by Lithuania – by 17.3%.

The share of transport performance in the transport of goods carried out by Polish road transport companies accounted for 20.3% of the total transport work performed in EU countries; for Germany and Spain the share was 15.4% and 14.2% respectively.

**Tablica 24. Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej**

Table 24. Goods road transport in European Union countries

Kraje	2021	2022	2021	2022	Countries
	w tys. ton in thousand tonnes		w mln t-km in million tkm		
<b>UE-27</b>	<b>13585239</b>	<b>13117039</b>	<b>1918566</b>	<b>1856985</b>	<b>EU-27</b>
Austria	390419	370596	26830	25422	Austria
Belgia	273307	275878	33480	32234	Belgium
Bułgaria	160488	165218	35134	33125	Bulgaria
Chorwacja	86417	88173	13659	14329	Croatia
Cypr	38550	40693	949	1023	Cyprus
Czechy	473688	433685	65794	64806	Czechia
Dania	174842	169507	15162	16406	Denmark
Estonia	27156	25110	4540	4194	Estonia
Finlandia	243739	235546	30590	28255	Finland
Francja	1631139	1545239	173353	169240	France
Grecja	290027	275426	21182	20011	Greece
Hiszpania	1587697	1601828	266724	263382	Spain
Holandia	690903	642262	65466	62571	Netherlands
Irlandia	162902	165581	12364	12591	Ireland
Litwa	100752	120396	53773	63101	Lithuania
Luksemburg	50339	46394	7353	6964	Luxembourg
Łotwa	80906	80624	14581	13203	Latvia
Niemcy	3060964	2856755	303948	286408	Germany
<b>Polska</b>	<b>1599513</b>	<b>1584171</b>	<b>385089</b>	<b>377873</b>	<b>Poland</b>
Portugalia	143483	128580	32039	26782	Portugal
Rumunia	324554	321378	64353	65249	Romania
Słowacja	160802	158257	31488	26380	Slovakia
Słowenia	103842	105127	24308	22528	Slovenia
Szwecja	476784	446538	47865	42383	Sweden
Węgry	204708	192422	37444	33353	Hungary
Włochy	1047318	1041655	151100	145173	Italy

Źródło: Eurostat (road\_go\_ta\_tott – stan na 10 października 2024 r.).

Source: Eurostat (road\_go\_ta\_tott – as of 10th October 2024).

## Przewozy pasażerów

W państwach Unii Europejskiej w 2022 r. zrealizowano pracę przewozową przy przewozie pasażerów transportem lądowym wynoszącą 4977,2 mld pasażerokilometrów, tj. o 13,4% więcej niż w 2021 r.. Spadek przewozów pasażerów w 2022 r. odnotowano jedynie w Finlandii, na Łotwie oraz Słowenii. W 2022 r. liczba zrealizowanych pasażerokilometrów w przewozach samochodami osobowymi w krajach UE w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła średnio o 9,6%, natomiast w przewozach autokarami i autobusami (nie obejmującymi komunikacji miejskiej) – o 24,2%.

Największy udział w wykonanej pracy przewozowej przy przewozach pasażerów transportem drogowym wśród krajów UE miały: Niemcy, Francja, Włochy i Hiszpania (samochodami osobowymi łącznie 63,5%, natomiast autobusami i autokarami łącznie 54,2%).

## Transport of passengers

In the countries of the European Union, in 2022, transport performance was carried out in the transport of passengers by land transport amounting to 4977.2 billion passenger-kilometres ie. 13.4% more than in 2021. A decrease in passenger transport in 2022 was recorded only in Finland, Latvia and Slovenia. The number of passenger kilometres carried out in passenger car transport in EU countries increased by an average of 9.6% in 2022 compared to the previous year, while in coach and bus transport (excluding public transport) – by 24.2%.

The largest share in the transport performance in the transport of passengers by road transport among the EU countries had: Germany, France, Italy and Spain (by passenger cars total 63.5%, while buses and coaches in total 54.2%).

**Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego**  
Table 25. Passenger transport in European Union countries by means of land transport

Kraje Countries		Ogółem Total	Samochody osobowe Passenger cars	Autobusy i autokary Buses and coaches	Kolej Railways	Tramwaje i metro Trams and metro
		w mld pasażerokilometrów in billion passenger-kilometres				
UE-27 EU-27	2021	4390,0	3742,2	327,0	265,2	55,5
	2022	4977,2	4099,6	406,2	402,2	69,2
Austria Austria	2021	91,4	69,2	7,7	8,4	6,2
	2022	96,8	69,8	7,6	12,9	6,6
Belgia Belgium	2021	113,9	96,7	9,3	7,0	0,9
	2022	125,3	100,8	11,9	11,4	1,2
Bułgaria Bulgaria	2021	58,9	52,0	5,0	1,2	0,8
	2022	64,6	55,3	6,7	1,6	1,0
Chorwacja Croatia	2021	26,4	23,1	2,4	0,5	0,4
	2022	28,2	23,8	3,2	0,8	0,4
Cypr Cyprus	2021	7,5	6,5	0,9	–	–
	2022	8,1	6,9	1,3	–	–
Czechy Czechia	2021	107,4	87,9	9,1	6,8	3,6
	2022	118,0	91,2	12,6	9,4	4,8
Dania Denmark	2021	68,3	58,9	4,8	4,2	0,3
	2022	76,2	61,1	8,2	6,4	0,5
Estonia Estonia	2021	14,7	13,1	1,3	0,3	0,1
	2022	16,4	14,0	2,0	0,4	0,1
Finlandia Finland	2021	73,0	63,6	6,0	2,9	0,5
	2022	72,5	60,6	6,8	4,6	0,6
Francja France	2021	845,4	718,4	40,2	79,5	7,3
	2022	975,1	809,4	47,0	108,7	10,1

**Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego (dok.)**  
**Table 25. Passenger transport in European Union countries by means of land transport (cont.)**

Kraje Countries		Ogółem Total	Samochody osobowe Passenger cars	Autobusy i autokary Buses and coaches	Kolej Railways	Tramwaje i metro Trams and metro
		w mld pasażerokilometrów in billion passenger-kilometres				
Grecja Greece	2021	113,2	97,6	13,8	0,7	1,1
	2022	123,9	103,6	17,7	1,1	1,4
Hiszpania Spain	2021	328,4	281,3	23,7	17,0	6,4
	2022	415,5	343,2	37,9	27,5	7,0
Holandia Netherlands	2021	130,2	115,8	2,9	10,9	0,6
	2022	147,7	125,6	4,2	17,1	0,8
Irlandia Ireland	2021	62,9	53,8	8,1	0,9	0,1
	2022	69,5	56,5	11,0	1,7	0,2
Litwa Lithuania	2021	32,6	30,9	1,5	0,3	-
	2022	35,3	32,8	2,1	0,4	-
Luksemburg Luxembourg	2021	8,8	7,6	0,9	0,3	0,0
	2022	9,6	7,9	1,2	0,4	0,1
Łotwa Latvia	2021	15,2	13,4	1,4	0,4	0,1
	2022	15,1	12,7	1,8	0,5	0,1
Malta Malta	2021	3,0	2,5	0,4	-	-
	2022	3,2	2,7	0,6	-	-
Niemcy Germany	2021	894,2	791,2	34,3	57,5	11,2
	2022	1001,9	848,6	46,5	92,3	14,5
Polska <sup>a</sup> Poland <sup>a</sup>	2021	271,5	231,7	21,1	15,8	2,9
	2022	291,0	237,3	26,0	23,8	3,9
Portugalia Portugal	2021	99,8	90,6	5,7	2,9	0,6
	2022	110,3	96,6	8,3	4,4	1,1
Rumunia Romania	2021	136,2	109,0	19,7	4,3	3,2
	2022	148,1	117,0	21,3	5,8	4,1
Słowacja Slovakia	2021	32,0	26,7	3,2	2,0	0,1
	2022	36,2	28,4	4,3	3,2	0,3
Słowenia Slovenia	2021	28,3	25,5	2,3	0,5	-
	2022	27,2	23,4	3,1	0,6	-
Szwecja Sweden	2021	108,0	89,5	8,9	8,0	1,6
	2022	119,2	94,8	9,4	12,9	2,1
Węgry Hungary	2021	86,8	67,4	12,2	5,4	1,8
	2022	97,6	72,6	14,9	7,8	2,3
Włochy Italy	2021	632,0	518,3	80,3	27,7	5,7
	2022	744,4	602,9	88,8	46,5	6,3

a Dane dotyczące samochodów osobowych oraz tramwajów i metra – szacunkowe; dane dotyczące autobusów i autokarów nie obejmują autobusów komunikacji miejskiej.

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024 Komisja Europejska.

a Data regarding passenger cars, trams and metro estimated; data concerning buses and coaches do not include buses of urban transport.

Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2023, 2024 European Commission.

## Aspekty środowiskowe transportu drogowego

Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu wyrażona w ekwiwalencie CO<sub>2</sub> w krajach UE w 2022 r. ukształtowała się na poziomie 1043,7 mln ton (o 6,4% większym niż w 2021 r.), natomiast emisja dwutlenku węgla z sektora transportu – na poziomie 1032,5 mln ton (również o 6,5% większym).

W emisji zanieczyszczeń z transportu znaczny udział ma transport drogowy, który zarówno w przypadku emisji gazów cieplarnianych, jak i CO<sub>2</sub> wyniósł dla krajów UE w 2022 r. 73,2% ogółu zanieczyszczeń (o 2,9% mniej niż w 2021 r.). Podniesienie się poziomu wyemitowanych z sektora transportu zanieczyszczeń można wiązać głównie z brakiem ograniczeń w przemieszczaniu się ludności, a w szczególności zakończeniem lockdownu wprowadzonym w trakcie pandemii COVID-19. Wśród państw członkowskich najniższy udział emisji gazów cieplarnianych oraz CO<sub>2</sub> z transportu drogowego w stosunku do emisji tych zanieczyszczeń z całego krajowego sektora transportu w 2022 r. wykazały: Malta (po 8,3%), Holandia (po 34,3%) i Belgia (odpowiednio 42,7% i 42,6%). Dla Polski udział ten wyniósł odpowiednio po 93,9% lokując nas w czołówce państw z najwyższym poziomem emisji tych zanieczyszczeń z transportu.

## Environmental aspects of road transport

Greenhouse gas emissions from transport expressed in CO<sub>2</sub> equivalent in EU countries in 2022 amounted to 1043.7 million tonnes (6.4% more than in 2021), while carbon dioxide emissions from the transport sector amounted to 1032.5 million tonnes (also 6.5% more).

Road transport has a significant share in transport emissions, which in terms of both greenhouse gas and CO<sub>2</sub> emissions amounted to 73.2% of all pollutants for EU countries in 2022 (about 2.9% less than in 2021). The increase in the level of pollution emitted from the transport sector may mainly be related to the lack of restrictions on the movement of people, and in particular the end of the lockdown introduced during the COVID-19 pandemic. Among the Member States, Malta (8.3% each), the Netherlands (34.3% each) and Belgium (42.7% and 42.6% respectively) reported the lowest share of greenhouse gas and CO<sub>2</sub> emissions from road transport relative to emissions from the entire national transport sector in 2022. For Poland, this share was 93.9% each, placing us at the forefront of countries with the highest level of emissions of these pollutants from transport.

**Tablica 26. Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej**  
Table 26. Emissions from transport in European Union countries

Kraje Countries		Emisja gazu cieplarnianego z transportu GHG emissions from transport		Emisja CO <sub>2</sub> z transportu CO <sub>2</sub> emissions from transport	
		ogółem total	w tym drogowego of which road	ogółem total	w tym drogowego of which road
		w mln ton CO <sub>2</sub> in million tonnes CO <sub>2</sub>		w mln ton in million tonnes	
UE-27 EU-27	2021	980,9	747,9	969,5	739,8
	2022	1043,7	763,7	1032,5	755,5
Austria Austria	2021	23,2	21,4	23,0	21,2
	2022	22,7	20,4	22,5	20,1
Belgia Belgium	2021	54,2	23,0	53,7	22,7
	2022	54,2	23,2	53,8	22,9
Bułgaria Bulgaria	2021	10,7	9,7	10,6	9,6
	2022	10,8	9,7	10,6	9,6
Chorwacja Croatia	2021	6,6	6,0	6,6	6,0
	2022	7,4	6,5	7,3	6,4
Cypr Cyprus	2021	3,4	2,0	3,4	2,0
	2022	3,7	2,0	3,7	2,0

**Tablica 26. Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej (cd.)**  
**Table 26. Emissions from transport in European Union countries (cont.)**

Kraje Countries		Emisja gazu cieplarnianego z transportu GHG emissions from transport		Emisja CO <sub>2</sub> z transportu CO <sub>2</sub> emissions from transport	
		ogółem total	w tym drogowego of which road	ogółem total	w tym drogowego of which road
		w mln ton CO <sub>2</sub> in million tonnes CO <sub>2</sub>		w mln ton in million tonnes	
Czechy Czechia	2021	19,3	18,6	19,1	18,4
	2022	20,2	19,1	20,0	18,9
Dania Denmark	2021	14,9	11,4	14,7	11,3
	2022	15,8	11,3	15,6	11,1
Estonia Estonia	2021	3,4	2,3	3,4	2,3
	2022	3,8	2,4	3,7	2,3
Finlandia Finland	2021	11,7	9,5	11,6	9,4
	2022	12,5	9,2	12,4	9,2
Francja France	2021	136,1	118,4	134,7	117,1
	2022	145,9	121,3	144,4	120,1
Grecja Greece	2021	25,4	14,5	24,9	14,3
	2022	28,5	15,4	27,9	15,2
Hiszpania Spain	2021	117,5	80,2	116,3	79,3
	2022	133,5	83,5	132,1	82,6
Holandia Netherlands	2021	69,0	24,5	68,2	24,3
	2022	71,1	24,4	70,3	24,1
Irlandia Ireland	2021	12,8	10,3	12,7	10,2
	2022	15,2	11,1	15,0	11,0
Litwa Lithuania	2021	6,9	5,9	6,8	5,8
	2022	6,8	5,9	6,7	5,8
Luksemburg Luxembourg	2021	6,8	4,9	6,7	4,9
	2022	6,2	4,2	6,1	4,2
Łotwa Latvia	2021	4,2	3,1	4,1	3,1
	2022	4,0	3,1	3,9	3,0
Malta Malta	2021	7,2	0,6	7,1	0,6
	2022	8,0	0,7	7,9	0,7
Niemcy Germany	2021	169,7	143,7	167,9	142,1
	2022	180,1	144,0	178,2	142,4
Polska Poland	2021	71,9	67,2	70,4	66,5
	2022	73,1	68,7	72,3	67,9
Portugalia Portugal	2021	20,1	15,3	19,9	15,2
	2022	23,5	16,3	23,3	16,2
Rumunia Romania	2021	19,9	18,8	19,6	18,6
	2022	21,5	20,4	21,2	20,2
Słowacja Slovakia	2021	7,6	7,3	7,5	7,2
	2022	7,9	7,7	7,8	7,6
Słowenia Slovenia	2021	5,5	5,2	5,5	5,1
	2022	5,9	5,8	5,8	5,7

**Tablica 26. Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej (dok.)**  
Table 26. Emissions from transport in European Union countries (cont.)

Kraje Countries		Emisja gazu cieplarnianego z transportu GHG emissions from transport		Emisja CO <sub>2</sub> z transportu CO <sub>2</sub> emissions from transport	
		ogółem total	w tym drogowego of which road	ogółem total	w tym drogowego of which road
		w mln ton CO <sub>2</sub> in million tonnes CO <sub>2</sub>		w mln ton in million tonnes	
Szwecja Sweden	2021	24,5	14,2	24,1	14,0
	2022	22,9	12,6	22,5	12,4
Węgry Hungary	2021	14,4	13,8	14,2	13,7
	2022	15,9	14,9	15,7	14,7
Włochy Italy	2021	114,0	96,0	112,8	96,0
	2022	122,9	100,1	121,6	99,1

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 Komisja Europejska.  
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 European Commission.

## Wypadki drogowe

W 2022 r. na drogach Unii Europejskiej doszło do 892,4 tys. wypadków (o 8,4% więcej niż przed rokiem), w których śmierć poniosło 20,7 tys. osób (o 3,7% więcej niż w 2021 r.). Największą liczbę wypadków wśród państw UE w 2022 r. odnotowano w Niemczech – 289,7 tys. (o 11,8% więcej niż rok wcześniej), we Włoszech – 165,9 tys. (o 9,2% więcej), w Hiszpanii – 97,9 tys. (o 9,0% więcej). Jednym z czynników, które odpowiadają za większą liczbę wypadków w większości krajów UE było odwołanie ograniczeń w przemieszczaniu się spowodowanych pandemią COVID-19 i związane z tym wznowienie aktywności transportowej ludności.

## Road accidents

In 2022, there were 892.4 thousand accidents on the roads of the European Union (8.4% more than the year before), in which 20.7 thousand people died (3.7% more than in 2021). The highest number of accidents among EU countries was recorded in 2022 in Germany – 289.7 thousand, 11.8% more than a year earlier, in Italy – 165.9 thousand, 9.2% more, in Spain – 97.9 thousand, 9.0% more. One of the factors responsible for the increased number of accidents in most EU countries was the lifting of travel restrictions caused by the COVID-19 pandemic, which resulted in increased transport activity of the population.

**Tablica 27. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej**  
Table 27. Road accidents in European Union countries

Kraje	2021	2022	Countries
UE-27	823221	892426	EU-27
Austria	32774	34869	Austria
Belgia	34640	37643	Belgium
Bułgaria	6080	6605	Bulgaria
Chorwacja	9146	10005	Croatia
Cypr	341	372	Cyprus
Czechy	18156	19733	Czechia
Dania	2402	2563	Denmark
Estonia	1538	1671	Estonia

**Tablica 27. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej (dok.)**  
**Table 27. Road accidents in European Union countries (cont.)**

Kraje	2021	2022	Countries
Finlandia	3243	3110	Finland
Francja	53521	52371	France
Grecja	10454	10487	Greece
Hiszpania	89862	97916	Spain
Holandia	18449	22885	Netherlands
Irlandia	6227	6227	Ireland
Litwa	2808	2878	Lithuania
Luksemburg	916	1094	Luxembourg
Łotwa	3729	3729	Latvia
Malta	1275	1275	Malta
Niemcy	258987	289672	Germany
<b>Polska</b>	<b>22816</b>	<b>21322</b>	<b>Poland</b>
Portugalia	30691	34276	Portugal
Rumunia	26805	28010	Romania
Słowacja	4302	4481	Slovakia
Słowenia	5326	5983	Slovenia
Szwecja	12625	12612	Sweden
Węgry	14233	14748	Hungary
Włochy	151875	165889	Italy

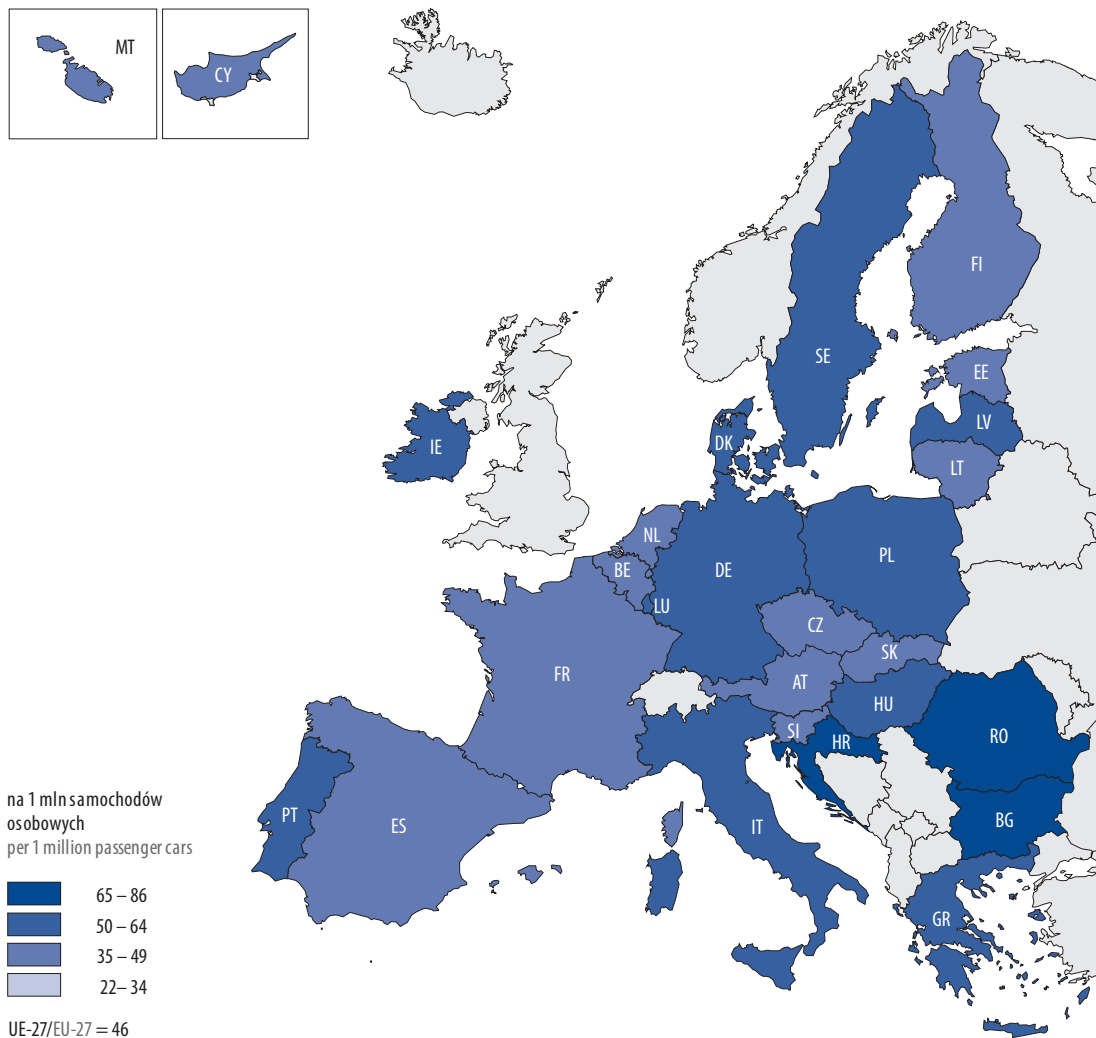
Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024, Komisja Europejska.  
 Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2024 European Commission.

Wśród państw członkowskich UE najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2022 r. odnotowano we Francji – 3260, we Włoszech – 3159 oraz Niemczech – 2719 osób. Najwięcej ofiar śmiertelnych przypadających na 1 mln samochodów osobowych odnotowano w Rumunii – 86, a najmniej w Szwecji – 22.

Among the EU Member States, the highest number of road fatalities was recorded in 2022, in France – 3260 people, in Italy – 3159 and Germany – 2719. Romania had the highest number of fatalities per 1 million passenger cars – 86 and Sweden the lowest – 22.

**Mapa 17.**  
Map 17.

**Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2022 r.**  
Road accidents fatalities in European Union countries in 2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.  
Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.



## Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2022 i 2023 charakteryzujące:

- wyniki ekonomiczne podmiotów gospodarczych prowadzących działalność związaną z zapewnieniem transportu drogowego pasażerskiego (zbiorowego) i towarowego, zaliczonych, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności 2007 (PKD 2007), do sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” do grupy 49.3 „Pozostały transport lądowy pasażerski” oraz 49.4 „Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami”,
- drogi publiczne, pojazdy samochodowe i ciągniki oraz ruch pojazdów na drogach,
- przewozy transportem drogowym ładunków (zarobkowe i gospodarcze) i pasażerów (zarobkowe) dokonane przez podmioty zaliczane, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności 2007 (PKD 2007), do sekcji H i innych sekcji,
- wpływ transportu drogowego na środowisko,
- wypadki drogowe,
- transport drogowy i zanieczyszczenie środowiska przez transport w krajach Unii Europejskiej.

2. Źródłem informacji o wynikach ekonomicznych są dane uzyskane na formularzach sprawozdawczych: SP i SP-3, T-02, Z-06, F-03 oraz SG-01 cz. 4 „Środki trwałe”.

Źródłem danych o przewozach ładunków jest sprawozdanie na formularzu TD-E, o przewozach pasażerów, sieci komunikacyjnej i o taborze – sprawozdanie na formularzu T-06.

Zamieszczono także dane:

- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (o sieci drogowej i ruchu drogowym), pochodzące z centralnej ewidencji pojazdów (o pojazdach samochodowych i ciągnikach),
- Instytutu Transportu Samochodowego (o zużyciu paliwa i emisji zanieczyszczeń powietrza przez pojazdy), Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego produkcji paliw ciekłych),
- Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (o emisji zanieczyszczeń powietrza),
- Komendy Głównej Policji (o wypadkach drogowych), Komisji Nadzoru Finansowego, Polskiej Izby Ubezpieczeń (o ubezpieczeniach komunikacyjnych).
- Ponadto wykorzystano dane opublikowane przez:

## Methodological notes

1. The publication contains statistical data for 2022 and 2023 characterising:

- activity results of economic entities which lead an activity connected with ensuring transport of passengers (public) and goods, classified, according to the Polish Classification of Activities 2007 (PKD 2007), into section H “Transportation and Storage”, to group 49.3 “Other passenger land transport” and to group 49.4 “Road transport of goods and removal services”,
- public roads, road motor vehicles and tractors and road traffic,
- goods road transport (for hire or reward and on own account) and passenger transport (for hire or reward) carried out by classified according to the Polish Classification of Activities 2007 (PKD 2007) into section H and other sections,
- the impact of road transport on the environment,
- road accidents,
- goods road transport and environmental pollution in European Union countries.

2. The source of information on economic results are data obtained on forms: SP, SP-3, T-02, Z-06, F-03 and SG-01 Part 4 “Fixed assets”.

Reports on form TD-E are the source of data concerning carriage of goods, on form T-06 of carriage of passengers, transport network and vehicles:

The publication also includes data from:

- General Directorate of Public Roads and Motorways (data on road network and traffic), central vehicle register (data on road motor vehicles and tractors),
- Motor Transport Institute (data on fuel consumption and air pollution from means of transport), Polish Organisation of Oil Industry and Trade (data on production of liquid fuels),
- National Centre for Emissions Management (data on air pollutants emission),
- Police Headquarters (data on road accidents), Polish Financial Supervision Authority, The Polish Insurance Association (data on car insurance).
- Moreover the publication presents data published by:

- Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w zakresie sprzedaży nowych samochodów osobowych i importu używanych samochodów osobowych (na podstawie informacji Ministerstwa Finansów),
- Ministerstwo Środowiska (o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji).

Wybrane dane dotyczące krajów Unii Europejskiej opracowano na podstawie bazy danych Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich (EUROSTAT), publikacji Komisji Europejskiej – Dyrekcji Generalnej do spraw Mobilności i Transportu (DG MOVE) oraz Europejskiej Bazy Wypadków Drogowych CARE (European Road Accident Database).

3. Dane o **przeciętnym zatrudnieniu i przeciętnym wynagrodzeniu** dotyczą pracowników najemnych, tj. osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (umowa o pracę, powołanie, mianowanie lub wybór) i obejmują pracowników pełnozatrudnionych oraz niepełnozatrudnionych w przeliczeniu na pełnozatrudnionych.

Uczniowie są to osoby, z którymi zakłady pracy zawarły umowę o naukę zawodu lub przyuczenie do określonej pracy, opłacane według stawek uczniowskich, niezależnie od tego czy są uczniami szkół zawodowych, czy też nie. Uczniowie nie są zaliczani do zatrudnionych.

4. Do **wynagrodzeń** zalicza się: wynagrodzenia osobowe, wynagrodzenia bezosobowe, wynagrodzenia agencyjno-prowizyjne, honoraria, wypłaty z zysku do podziału i z nadwyżki bilansowej w spółdzielniach, nagrody z zakładowego funduszu nagród oraz wynagrodzenia uczniów.

Do wynagrodzeń osobowych zaliczono wypłaty pieniężne oraz wartość świadczeń w naturze należne pracownikom z tytułu zatrudnienia na podstawie stosunku pracy, osób wykonujących pracę nakładczą oraz uczniów, którzy zawarli z zakładem pracy umowę o pracę w celu przygotowania zawodowego, a mianowicie:

- wynagrodzenia zasadnicze,
- premie i nagrody oraz dodatki stałe i przejściowe (np. za pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia, za staż pracy, za pełnienie funkcji kierowniczych),
- wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych,
- wynagrodzenia za czas urlopów oraz przestoju płatnych,
- zasiłki chorobowe (wypłacane ze środków zakładu pracy), świadczenia deputatowe, odszkodowawcze i inne.

- Polish Automotive Industry association in the field of sale of new and import of used passenger cars (on the basis of information from Ministry of Finance),
- Ministry of Environment (data on recycling of discarded vehicles).

Selected data concerning European Union countries have been prepared on the basis of the statistical Office of the European Communities (EUROSTAT) database, publications of the European Commission – Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), and the European Road Accident Database – CARE.

3. Data on the **average employment and the average salary** concerns hired workers, i.e. persons employed on the basis of an employment contract (employment contract, posting, appointment or election) and include full-time workers and part-time workers converted to full-time work.

Apprentices are people who have entered into contracts with employers which concern studying a particular job or apprenticeship training, paid according to apprentices' rates, disregarding whether they are vocational school students or not. Apprentices are not counted as employees.

4. **Salaries** include: personal salaries, impersonal salaries, agency and commission salaries, fees, payments from a share in profit and in the balance surplus of co-operatives, prizes from company prize fund and wages and salaries of apprentices.

Personal salaries include monetary payments as well as the value of benefits in kind due to employees hired on the basis of employment contract, salaries of persons engaged in outwork as well as apprentices who concluded an employment contract with an employer for the purpose of vocational training, in particular:

- basic salaries,
- premiums and prizes, permanent and temporary bonuses (e.g. for working in unhealthy conditions, for seniority, for serving in management positions),
- salaries for working overtime,
- salaries during holidays, paid lay-offs,
- salaries during illnesses (paid from employer's resources), allowances and claim benefits and others.

Do obliczenia **przeciętnych wynagrodzeń miesięcznych** przyjęto wynagrodzenia osobowe (bez wynagrodzeń osób wykonujących pracę nakładczą oraz uczniów, a także osób zatrudnionych za granicą) łącznie z wypłatami z zysku do podziału i nadwyżki bilansowej w spółdzielniach, dodatkowymi wynagrodzeniami rocznymi dla pracowników jednostek sfery budżetowej oraz wynagrodzeniami z funduszu honorariów wypłacanymi pracownikom własnym na podstawie umowy zlecenia lub umowy o dzieło mające charakter wynagrodzenia pracowniczego. Wynagrodzenia w ujęciu brutto obejmują zaliczki na poczet podatku dochodowego od osób fizycznych oraz składki na obowiązkowe ubezpieczenia społeczne (emerytalne, rentowe i chorobowe) płacone przez ubezpieczonego pracownika.

**5. Przychody z całokształtu działalności** obejmują:

- przychody netto ze sprzedaży w kraju i na eksport wytworzonych przez jednostkę produktów (wyrobów gotowych, półfabrykatów oraz usług), a także opakowań, wyposażenia i usług obcych, jeżeli są one fakturowane odbiorcom łącznie z produktami; przychody ze sprzedaży towarów i materiałów, tj. nabytych w celu odsprzedaży w stanie nieprzetworzonym rzeczowych aktywów obrotowych oraz produktów wytworzonych przez jednostkę, jeśli sprzedawane są one w sieci własnych sklepów obok towarów obcej produkcji. Przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wpływające na wynik finansowy ustala się w wartości wyrażonej w rzeczywistych cenach sprzedaży z uwzględnieniem upustów, rabatów i bonifikat, bez podatku od towarów i usług,
- pozostałe przychody operacyjne – przychody związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, a w szczególności zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych (środków trwałych, środków trwałych w budowie, wartości niematerialnych i prawnych, inwestycji w nieruchomości i prawa), otrzymane nieodpłatnie, w tym w drodze darowizny aktywa (środki pieniężne), odszkodowania, rozwiązane rezerwy, korekty odpisów aktualizujących wartość aktywów niefinansowych, przychody z działalności socjalnej, przychody z najmu lub dzierżawy środków trwałych albo inwestycji w nieruchomości i prawa,
- przychody finansowe – kwoty należne z tytułu dywidend i udziałów w zysku, odsetki od udzielanych pożyczek, odsetki od lokat terminowych, odsetki za zwłokę, zysk ze zbycia inwestycji (sprzedaży), zmniejszenia odpisów aktualizacyjnych wartości inwestycji wobec całkowitego lub częściowego ustania przyczyn powodujących trwałą utratę ich wartości, nadwyżkę dodatnich różnic kursowych nad ujemnymi.

The **average monthly salaries** were calculated assuming personal salaries (excluding salaries of persons engaged in outwork as well as apprentices and persons employed abroad) together with payments from a share in profit and in the balance surplus of co-operatives, annual extra salaries for employees of budgetary sphere entities, and salaries from a fee fund paid to own employees on the basis of a contract – commission or contract for performing a specified task, which have the form of employee benefit. Salaries in gross terms comprise deductions for personal income taxes and employee's contribution to compulsory social security (retirement, pension and illness).

**5. Revenues from total activity** include:

- net revenues from the sale of products within country and for export which have been manufactured by the entity (finished products, semi-finished products and services) as well as packaging, equipment and third party services if the customers are invoiced for the foregoing together with the purchased products; revenues from sale of goods and materials, i.e. current assets purchased for resale in a non-processed condition and products manufactured by the entity if they are sold by shops within the company's network along with goods manufactured by other manufacturers. Revenues from sales of products, goods, and materials which have an influence on the financial result are expressed in actual sales prices taking into account discounts in the form of rebates and reductions, excluding the value added tax,
- other operating revenues – revenues indirectly connected with the operating activity of the entity, in particular profits from the sale of non-financial fixed assets (fixed assets, assets under construction, intangible fixed assets, investments in real estate and rights), assets (cash) received free of charge, including donated assets, as well as damages, reversed provisions, adjustments of the depreciation value for non-financial assets, income from social activities, income from the rent or lease of fixed assets and investment in real estate and rights,
- financial revenues – amounts due in respect of dividends and share in profits, interest on loans granted, interest on time deposits, default interest, profits from the sale of investments, reduction of write-offs relating to investments due to the fact that the reasons resulting in permanent loss of their value have ceased to exist (whether partially or totally), surplus of foreign exchange gains over losses.

**Przychody ze sprzedaży wyrobów i usług** transportu samochodowego obejmują wpływy za przewozy ładunków, pasażerów, wpływy za przeładunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków i inne usługi związane z obsługą transportu.

Przychody ze sprzedaży wyrobów i usług prezentuje się w cenach bazowych.

**Cena bazowa** definiowana jest jako kwota pieniędzy otrzymana przez producenta od nabywcy za jednostkę produktu (wyrobu lub usługi), pomniejszona o podatki od produktu oraz ewentualne rabaty i opusty, powiększona o dotacje otrzymywane do produktu.

6. **Koszty uzyskania przychodów** z całokształtu działalności obejmują:

- koszt własny sprzedanych produktów, towarów, materiałów związany z podstawową działalnością operacyjną, do którego zaliczono wartość sprzedanych towarów i materiałów oraz koszty ogółem pomniejszone o koszt wytworzenia świadczeń na własne potrzeby jednostki i skorygowane o zmianę stanu produktów,
- pozostałe koszty operacyjne obejmujące koszty związane pośrednio z działalnością operacyjną jednostki, a w szczególności: stratę ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych, amortyzację oddanych w dzierżawę lub najem środków trwałych i środków trwałych w budowie, nieplanowane odpisy amortyzacyjne (odpisy z tytułu trwałej utraty wartości), poniesione kary, grzywny i odszkodowania, odpisane w części lub w całości wierzytelności w związku z postępowaniem upadłościowym, układowym i naprawczym, utworzone rezerwy na pewne lub o dużym stopniu prawdopodobieństwa przyszłe zobowiązanie (straty z transakcji gospodarczych w toku), odpisy aktualizujące wartość aktywów niefinansowych, koszty utrzymania obiektów działalności socjalnej, darowizny lub nieodpłatnie przekazane aktywa trwałe,
- koszty finansowe obejmujące m.in. odsetki od ciągniętych kredytów i pożyczek, odsetki i dyskonto od wyemitowanych przez jednostkę obligacji, odsetki za zwłokę, stratę ze zbycia inwestycji, odpisy z tytułu aktualizacji wartości inwestycji oraz nadwyżkę ujemnych różnic kursowych nad dodatnimi.

Koszty ogółem obejmują koszty działalności eksploatacyjnej, poniesione w okresie sprawozdawczym, zgrupowane według układu rodzajowego.

7. **Wynik finansowy brutto** (zysk lub strata) stanowi różnicę pomiędzy przychodami netto osiągniętymi ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów a kosztami poniesionymi na ich uzyskanie, skorygowaną o saldo zysków i strat nadzwyczajnych.

**Revenues from the sale of services** in road transport include receipts from: transport of goods, passengers, handling of goods, freight, storage and warehousing of goods and other services connected with transport supporting activities.

Revenues from the sale of services are expressed in basic prices.

**Basic price** is defined as the amount of money received by a producer from a buyer for a unit of product (good or service), decreased by the tax on the product as well as by applicable rebates and deductions, and increased by subsidies received for the product.

6. **Costs of obtaining revenues** from total activity include:

- prime costs of products, goods and materials sold, connected with the main operating activity, which includes the value of sold goods and materials, as well as the total costs decreased by the cost generating benefits for the needs of the entity and corrected by the change in product inventories,
- other operating costs comprising costs connected indirectly with the operational activity of the unit, in particular: loss on the sale of non-financial assets, depreciation of leased or rented fixed assets and assets under construction, unplanned write-offs (write-offs by virtue of a permanent loss of value), penalties, fines, indemnities paid, partially or fully written off liabilities related to bankruptcy, composition, restructuring proceedings, reserves made for future certain liabilities or liabilities, which are likely to occur loss on current business transaction), write-offs updating the value of non-financial assets, costs of maintaining premises required for social activity, donations or fixed assets received free of charge,
- financial costs comprising among others interest from contracted credits and loans, interest and discount on bonds issued by the entity, default interest, loss on the sale of investments, write-offs updating the value of investment and the surplus of foreign exchange losses over gains.

Total costs comprise the costs of exploitation activities, incurred within the reporting period, grouped by type of costs.

7. **The gross financial result** (profit or loss) represents the difference between net income gained from the sale of products, goods and materials and costs bore for their obtaining, corrected by the balance of extraordinary profits and losses.

**Wynik finansowy netto** (zysk lub strata) wynika z pomniejszenia wyniku finansowego brutto o obowiązkowe obciążenia, tj. podatek dochodowy od osób prawnych i fizycznych oraz płatności z nimi związane na podstawie odrębnych przepisów (np. wpłaty z zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym na rzecz budżetu państwa dokonywane przez przedsiębiorstwa państwowe i jednoosobowe spółki Skarbu Państwa). Wpływający na wynik finansowy podatek dochodowy za dany okres sprawozdawczy obejmuje część bieżącą i część odroczoną. Część odroczona stanowi różnicę między stanem rezerw i aktywów z tytułu podatku odroczonego (w związku z przejściowymi różnicami między wynikiem finansowym brutto a podstawą opodatkowania, wynikającymi z odmienności momentu ujęcia przychodu i kosztu zgodnie z przepisami o rachunkowości a przepisami podatkowymi) na koniec i początek okresu sprawozdawczego.

**8. Wskaźnik poziomu kosztów:**

- z całokształtu działalności – relacja kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach,
- ze sprzedaży produktów (wyrobów, robót i usług) – relacja kosztów sprzedaży własnej produkcji i usług do przychodów ze sprzedaży własnej produkcji i usług, wyrażona w procentach.

**9. Wskaźnik rentowności obrotu brutto** – relacja wyniku finansowego brutto do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach.

**10. Wskaźnik rentowności obrotu netto** – relacja wyniku finansowego netto do przychodów z całokształtu działalności, wyrażona w procentach.

**Wskaźnik płynności finansowej I stopnia** – relacja inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych.

**Wskaźnik płynności finansowej II stopnia** – relacja inwestycji krótkoterminowych i należności krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych.

**11. Aktywa obrotowe** są częścią kontrolowanych przez jednostkę zasobów majątkowych wykorzystywanych w działalności operacyjnej o wiarygodnie określonej wartości, powstałych w wyniku przeszłych zdarzeń i mających spowodować w przyszłości wpływ korzyści ekonomicznych do jednostki. Obejmują one: zapasy (rzeczowe aktywa obrotowe) oraz krótkoterminowe: należności, inwestycje oraz rozliczenia międzyokresowe.

**Zapasy** są to rzeczowe aktywa obrotowe, do których zalicza się:

- materiały – surowce, materiały podstawowe i pomocnicze, półfabrykaty obcej produkcji, opakowania, paliwo, części zamienne i odpadki,

**The net financial result** (profit or loss) is derived after decreasing the gross financial result by obligatory encumbrances, i.e. the income tax on legal and natural persons as well as other payments resulting from other regulations (e.g. payable out of profits after taxation with income tax to the benefit of the state budget by state owned enterprises and sole-shareholder companies of the State Treasury). The income tax affecting the financial result relating to a given reporting period is composed of a current part and a deferred part. The deferred part constitutes a difference between provisions and assets relating to defer tax (pertaining to timing differences between gross financial result and taxable base due to different moments of reporting income and costs in accordance with the Accounting Act and tax regulations) as at the end and beginning of the reporting period.

**8. The cost level indicator:**

- from total activity is the relation of the costs of obtaining revenue from total activity to revenues from total activity, expressed in per cents,
- from the sale of products (goods, works and services) is the relation of the costs of sale of own products and services to revenues from the sale of own products and services, expressed in per cents.

**9. The profitability rate of gross turnover** constitutes the relation of gross financial result to revenues from total activity, expressed in percents.

**10. The profitability rate of net turnover** constitutes the relation of net financial result to revenues from total activity, expressed in percents.

**The first degree financial liquidity indicator** constitutes the relations of short-term investments to short-term liabilities.

**The second degree financial liquidity indicator** constitutes the relations of short-term investments and short term dues to short-term liabilities.

**11. Current assets** are part of the property controlled and used by an entity in its operating activity whose value has been determined in a reliable manner resulting from past events and bound to generate economic benefits to the entity in the future. They include: inventories (circulating or current fixed assets) and short-term: dues, investments and inter-period settlements.

**Inventories** are circulating as current fixed assets, which include:

- materials – raw materials, basic and auxiliary materials, semi-finished products made by others, packages, fuel, spare parts and waste,

- produkty gotowe – własnej produkcji: wyroby gotowe, wykonane usługi, prace naukowo-badawcze, prace projektowe, geodezyjno-kartograficzne, roboty zakończone, w tym także budowlano-montażowe itp.,
- produkcję niezakończoną – produkcję w toku oraz półfabrykaty, tj. niegotowe jeszcze produkty własnej produkcji, a także wykonywane roboty, usługi itp. przed ich ukończeniem,
- towary – rzeczowe składniki majątku nabyte w celu odsprzedaży,
- zaliczki na poczet dostaw zapasów.

**Należności krótkoterminowe** obejmują ogół należności z tytułu dostaw i usług oraz całość lub część należności z innych tytułów niezaliczonych do aktywów finansowych, a które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

**Inwestycje krótkoterminowe** są krótkoterminowymi aktywami nabytymi w celu osiągnięcia korzyści ekonomicznych wynikających z przyrostu wartości tych aktywów.

**Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe** są rozliczeniami, które trwają nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia bilansowego.

12. **Zobowiązania** są wynikającym z przeszłych zdarzeń obowiązkiem wykonania świadczeń o wiarygodnie określonej wartości, które powodują wykorzystanie już posiadanych lub przyszłych aktywów jednostki. Obejmują one:

- zobowiązania krótkoterminowe – ogół zobowiązań z tytułu dostaw i usług, a także całości lub części pozostałych zobowiązań, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego,
- zobowiązania długoterminowe – zobowiązania, których okres spłaty na dzień bilansowy jest dłuższy niż rok, z wyjątkiem zobowiązań z tytułu dostaw i usług.

**Kredyty i pożyczki** obejmują ogólną wartość niespłaconych kredytów i pożyczek, zarówno bankowych, jak i z innych źródeł.

13. **Do środków trwałych** zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok.

**Wartość brutto środków trwałych** jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).

Przez **wartość brutto** środków trwałych w **bieżących cenach ewidencyjnych** według stanu w dniu 31 grudnia należy rozumieć:

- w zakresie środków trwałych przekazanych do eksploatacji:
  - przed 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach odtworzenia z września 1994 r.,
  - po 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach bieżących nabycia lub wytworzenia;

- finished products – own production: finished products, rendered services, scientific and research studies, planning, geodesic and cartography works, finished works, including also construction works etc.,
- non-finished production – production in progress and semi-finished products, i.e. still unfinished products of own production, as well as performed works, services etc. before they are finished,
- goods – material components of the assets acquired with the purpose of re-sale,
- advance on future supplies of inventory.

**Short-term dues** include total debts from deliveries and services and the whole or part of other debts, which are not financial assets, with the maturity of twelve months as of the balance sheet date.

**Short-term investments** are short-term assets acquired for the purpose of generating economic benefits owing to the increase in the value of these assets.

**Short-term inter-period settlements** are the prepayments made for the period up to twelve months as of the balance sheet date.

12. **Liabilities** are obligations resulting from past events entailing the provision of a consideration whose value has been determined in a reliable manner, which involve the use of an entity's current or future assets. They include:

- short-term liabilities are total trade creditors and the whole or part of other liabilities with the maturity of twelve months as of the balance sheet date,
- long-term liabilities are total liabilities with the maturity of more than twelve months as at the balance sheet date, apart from trade creditors.

**Credits and loans** include the total value of unpaid credits and loans, both from banks and from other sources.

13. **Fixed assets** are tangible fixed assets and equivalents, with a lifetime exceeding one year.

**The gross value of fixed assets** is the value equal to the outlays incurred on purchasing or manufacturing them, without deducting consumption value (depreciation).

**The gross value of fixed assets at current book-keeping prices** is understood as of 31 December:

- within the scope fixed assets designated for exploitation:
  - before 1 January 1995 – the value at replacement prices of September 1994,
  - after 1 January 1995 – the purchase of manufacturing value at current prices;

- w podmiotach stosujących Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone 1 stycznia 2005 r. – również wycenę według wartości godziwej.

**Stopień zużycia** określa stosunek procentowy wartości zużycia do wartości brutto środków trwałych.

14. Informacje o **nakładach inwestycyjnych** opracowano zgodnie z zasadami Europejskiego Systemu Rachunków Narodowych i Regionalnych w Unii Europejskiej (ESA 2010), wprowadzonego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 549/2013 z dnia 21 V 2013 r.

**Nakłady inwestycyjne** są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji.

Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.

**Nakłady na środki trwałe** są to nakłady na:

- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m. in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
- maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
- środki transportu,
- inne, tj. melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych oraz inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (uwzględnione wyłącznie w danych wyrażonych w cenach bieżących), z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone 1 stycznia 2005 r.

**Pozostałe nakłady** są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.

15. Ogólne dane o **długości dróg publicznych** obejmują dane o drogach w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast (określonych w tablicach jako „drogi miejskie” i „drogi zamiejskie”) o nawierzchni twardej i gruntowej.

- in units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005 – also revaluation according to fair value.

**The degree of consumption** of fixed assets is understood as the percentage relation of the value of consumption to the gross value of fixed assets.

14. Information regarding **investment outlays** was compiled according to the rules of the European System of National and Regional Accounts in the European Union (ESA 2010), introduced by the Regulation No 549/2013 of the European Parliament and of the Council (EU) of 21 May 2013.

**Investment outlays** are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital assets items, as well as outlays on so-called initial investments.

Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.

**Outlays on fixed assets** include outlays on:

- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), of which, i.e. construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
- transport equipment,
- others, i.e. detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as liveinventories (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005.

**Other outlays** are outlays on so-called initial investments as well as other costs connected with investment realization. These outlays do not increase the value of fixed assets.

15. Data on the total **length of public roads** includes data on roads within administration borders of cities and outside administrative borders of cities (referred to in the tables as “urban roads” and “non-urban roads”) with hard surface and unsurfaced.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2024, poz. 320) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich,

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy.

Public roads are divided according to the function they have in the road network, in accordance with the provisions of the Act of 21 March 1985 concerning public roads (uniform text Journal of Laws of 2024 item 320), into the following categories:

- national roads,
- regional roads,
- district roads,
- communal road.

**National roads** include:

- motorways and expressways, as well as roads which are designated to be upgraded to motorway or expressway status,
- international roads,
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network,
- access roads leading to generally accessible border crossings serving passenger and freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles) or only freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles),
- roads which are an alternative to toll motorways,
- roads which are bypasses around large urban agglomerations,

A road is classified in the category of national roads by means of a regulation issued by the Minister appropriate for transport in agreement with the Ministers appropriate for public administration, internal affairs and the Minister of National Defence.

**Regional roads** include roads other than those presented above, which are links between cities or have a great significance for the voivodship. A road is classified in the category of regional roads by means of a resolution of a voivodship parliament in agreement with ministers appropriate for transport and national defence.

**District roads** include roads other than those mentioned above, which link poviats capital cities with communes capital cities and communes capital cities with other such cities. A road is classified in the category of district roads by means of a resolution of the poviat council in agreement with the voivodship board.

**Communal roads** include roads with a local significance not included in the other categories, which supplement the network of roads servicing local needs, excluding internal roads. A road is classified in the category of communal roads by means of a resolution of the municipal council.



Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla itp.

**Stan spękań** to cecha górnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, charakteryzująca stopień ich nieciągłości, stanowiąca przesłankę do określenia utraty nośności nawierzchni.

**Równość podłużna** to cecha eksploatacyjna określająca zdolność nawierzchni jezdni do niewzbudzania wstrząsów i drgań poruszającego się pojazdu.

**Koleina** to trwałe odkształcenie przekroju poprzecznego nawierzchni, powstałe wzdłuż drogi w miejscu oddziaływania kół pojazdów w ruchu.

**Stan powierzchni** to cecha nawierzchni charakteryzująca spójność tworzywa warstwy ścieralnej nawierzchni.

**Właściwości przeciwpoślizgowe** to zdolność do wytwarzania sił tarcia między nawierzchnią drogi a kołami pojazdów w warunkach wzajemnego poślizgu.

16. Dane o środkach transportu drogowego zarejestrowanych według stanu w dniu 31 grudnia prezentowane są według Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK) prowadzonej przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (Cyfryzacja KPRM). Dane nie obejmują pojazdów wyrejestrowanych, a do 2010 r – również pojazdów posiadających pozwolenie czasowe wydawane w końcu danego roku.

**Pozwolenie czasowe** wydawane jest na okres około 30 dni w celu dopełnienia wszystkich formalności związanych z rejestracją pojazdu i niezbędnym do otrzymania docelowego dowodu rejestracyjnego.

**Pojazdy samochodowe** obejmują zarejestrowane motocykle, samochody osobowe, autobusy, trolejbusy, samochody ciężarowe, samochody specjalne, ciągniki samochodowe (siodłowe i balastowe); bez pojazdów wolnobieżnych wchodzących w skład kolejki turystycznej i pojazdów określanych jako rodzaj pojazdu: „samochodowy inny” („czterokołowce” i „czterokołowce lekkie”). Pojęcie to nie obejmuje motorowerów oraz pojazdów bezsilnikowych, tj. przyczep i naczep.

17. Dane o ruchu drogowym pochodzą z systemów informacyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Opracowane zostały przez GDDKiA z wykorzystaniem danych z takich źródeł jak: Generalny Pomiar Ruchu, Krajowy model ruchu dla sieci drogowej oraz badanie Głównego Urzędu Statystycznego w zakresie działalności transportowej pojazdów ciężarowych.

**Hard surface roads** are roads with improved hard surface (cobble stone, clinker, concrete, stone and concrete slabs, bitumen) and roads with unimproved surface (with macadam or cobbled surface).

**Unsurfaced roads** include roads on virgin soil surface and roads fixed by means of special procedures and preparation of virgin soil using mixtures made of clay, gravel, cinder etc.

**Condition of cracks** is a feature of upper construction layers of surface characterising its degree of discontinuity which is used to determine the loss of wheel load capacity of surface.

**Longitudinal profile** is an operating feature determining the ability of road surface not to induce shocks and vibrations of vehicles in motion.

**Rutting** is a permanent deformation of surface cross-section, created along a road by wheels of vehicles in motion.

**Condition of surface** is a surface feature characterising materials cohesion of surface course.

**Skid resistance** is the ability to produce friction force between road surface and wheels of a vehicle in conditions of mutual skid.

16. Data on means of road transport registered as of 31 December are presented according to the Central Register of Vehicles and Drivers (CEPIK) kept by the Chancellery of the Prime Minister (Digitization of the KPRM). Data does not include vehicles being devoid of car registration, and up to 2010 – also vehicles having temporary permission given by the ending of reference year.

**Temporary permission** is passed by about 30 daily period with the aim of take care of formality be connected with vehicle registration and received ordinary registration book.

**Road motor vehicles** includes registered motorcycles, passenger cars, buses, trolleybuses, lorries, special purpose vehicles, road tractors (road and ballast); excluding slow moving vehicles being part of tourist road train and vehicles described as type of vehicle “road other” (quad bike and light quad bike). This item does not include mopeds as well as non-motor vehicles, i.e. trailers and semi-trailers.

17. Road traffic data come from the information systems of the General Directorate for National Roads and Motorways. Have been prepared by the general Directorate of Public Roads and Motorways (GDDKiA) from such sources as: General Traffic Measurement, National traffic model for the road network and the survey of the Central Statistical Office in the field of transport activity of goods vehicles.

Dane o natężeniu ruchu drogowego pochodzą z systemu poboru opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce (e-TOLL). Opłaty za przejazd pobierane są w Polsce na całej sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL, w tym również na państwowych odcinkach autostrad A2 i A4.

18. **Dane o przewozach ładunków transportem drogowym** dotyczą całego transportu drogowego, tj. zarobkowego i gospodarczego w sektorze publicznym i prywatnym.

Przez **transport drogowy zarobkowy** rozumie się świadczenie usług przewozowych za opłatą, a przez **transport drogowy gospodarczy** – wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłaty (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa).

Dane o przewozach ładunków obejmują przewozy realizowane w transporcie krajowym i międzynarodowym. Za przewozy ładunków w transporcie krajowym uważa się przewozy, w których zarówno załadunek ładunków, jak i ich wyładunek miał miejsce wyłącznie na terytorium Polski.

Do przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym zalicza się przewozy ładunków:

- eksportowanych, tj. ładunków załadowanych w kraju na pojazdy drogowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych za granicą,
- importowanych, tj. ładunków załadowanych za granicą na pojazdy drogowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych w kraju,
- pomiędzy obcymi krajami, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie dwóch różnych krajów innych niż Polska. W danych tych ujęte są również przewozy, dla których część trasy przebiega przez Polskę (tj. tranzyt przez Polskę),
- w ramach kabotażu, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie tego samego kraju innego niż Polska. Do kabotażu zaliczane są też przewozy, w których występuje tranzyt przez inny kraj.

**Masa przewiezionych ładunków w tonach** jest to waga brutto towarów wraz z opakowaniem, a dla przewozów w kontenerach – waga brutto wraz z opakowaniem łącznie z wagą kontenera.

Ogólne dane dotyczące transportu drogowego są danymi częściowo szacunkowymi. Oszacowano wielkości przewozów ładunków transportem drogowym zarobkowym i gospodarczym w tonach i tonokilometrach dla pojazdów, które nie były objęte badaniem reprezentacyjnym, tj. dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony włącznie oraz dla ciągników siodłowych i samochodów ciężarowych (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) w wieku powyżej 25 lat.

Data on traffic volume come from the toll collection system for toll road sections in Poland (e-TOLL). Tolls are collected on the entire toll road network in Poland covered by the e-TOLL system, including the state sections of the A2 and A4 motorways.

18. Data concerning **road transport of goods** regards total road transport, i.e. both for hire or reward and on own account, in public and private sectors.

**Road transport for hire** or reward is understood as providing paid transport services and **road transport on own account** as carriage of goods on own needs, i.e. without payment (calculated into the costs of a business enterprise).

Data concerning transport of goods includes national and international transport. National goods road transport is understood as transport, in which both the loading of goods and their unloading took place on the territory of Poland.

International goods road transport includes the carriage of:

- exported goods, i.e. goods loaded in Poland onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded abroad,
- imported goods, i.e. goods loaded abroad onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded in Poland,
- goods within cross-trade, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territories of two different countries, other than Poland. The data include also carriage, whose journey runs partially through the territory of Poland (i.e. transit via Poland).
- goods within cabotage, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territory of the same country, other than Poland. Cabotage includes also such carriage, in which there is transit through another country.

**The weight of transported goods in tonnes** is the gross weight of goods together with packages, and for transport in containers – the gross weight together with the packages and the weight of the container.

General data concerning road transport is partially estimated. The volume of goods road transport for hire or reward and on own account in tonnes and tonne-kilometres has been estimated for vehicles which had not been considered in a sample survey, i.e. lorries with the maximum permissible laden weight of up to 3.5 tonnes and road tractors and lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) older than 25 years.

Dane o przewozach ładunków transportem drogowym nie obejmują przewozów ładunków ciągnikami rolniczymi, taborem technologicznym, pojazdami drogowymi Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Wyniki badania reprezentacyjnego publikowane są z uogólnionymi danymi, według określonych grupowań w przypadku, gdy dla danej agregacji (np. przewozy ładunków według grup ładunków lub krajów) uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów.

Badanie towarowego transportu drogowego prowadzone **metodą reprezentacyjną** realizowane było zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 I 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (wersja przekształcona) – Dz. Urz. UE L 32 z 3 II 2012 r. – zastępującego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 i objęło obserwacją statystyczną tygodniowe wykorzystanie samochodów ciężarowych (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) i ciągników siodłowych w wieku do 25 lat zarejestrowanych na terenie całej Polski. Operat losowania pojazdów został przygotowany w oparciu o dane pochodzące z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK), a następnie posortowany na 12 kategorii pojazdów:

- 8 kategorii samochodów ciężarowych, tj. samochody ciężarowe w 4 grupach wiekowych w podziale na ładowność poniżej 6 ton oraz 6 ton i więcej,
- 4 kategorie ciągników siodłowych, tj. ciągniki siodłowe w 4 grupach wiekowych.

Losowanie pojazdów odbywało się cztery razy w roku, przy czym losowano pojazdy na każdy tydzień w poszczególnych kwartałach. Wylosowana próba została rozłożona na 12 kategorii pojazdów tak, aby dla samochodów ciężarowych zapewnić blisko dwukrotnie większą liczbę pojazdów młodszych niż starszych, jak i pojazdów cięższych niż lżejszych. W latach 2022 i 2023 liczba ciągników w wieku do 10 lat była dwukrotnie większa niż ciągników starszych. Udział w próbie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych kształtował się na poziomie 50%. Wylosowana próba pojazdów została rozłożona na województwa i alokowana dla każdego kwartału równomiernie na 13 tygodni.

Próby wylosowane do badania miały wielkość 50,0 tys. zarówno w 2022 r. i 2023 r., co stanowiło 7,5,0% ogólnej liczby pojazdów w operacji.

Wskaźnik odpowiedzi w latach 2022–2023. kształtował się na poziomie – 67,5% i 67,2%, przy czym na pojazdy użytkowane w tygodniu sprawozdawczym przypadało 37,0% w 2022 r. i 37,2% w 2023 r.

Data concerning goods road transport does not include carriage of goods by agricultural tractors, technological inventories, motor vehicles of the Ministry of National Defence and the Ministry of Interior and Administration.

The results of a sample survey are published with aggregated data according to particular groupings in a case, when the information obtained for the whole aggregation (e.g. goods road transport by groups of goods or by countries) regarded at least 10 vehicles.

**The sample survey** was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3 February 2012 – replaced the Council Regulation (EC) No. 1172/98 and had in its scope of observation lorries (with the maximum permissible weight of more than 3.5 tonnes) and road tractors not older than 25 years, registered on the territories of Poland. The frame was prepared on the basis of data from Central Vehicle and Driver Register and then it was sorted into 12 categories of vehicles:

- 8 categories of lorries, i.e. lorries in four age groups divided into load capacity of less than 6 tonnes as well as 6 tonnes and more,
- 4 categories of road tractors, i.e. road tractors in four age groups.

Sampling of vehicles took place four times a year, while the vehicles were selected for each week in particular quarters. The selected sample was broken down into 12 categories of vehicles, so as to ensure about twice as many younger than older lorries, as well as twice as many heavier than lighter. Road tractors at the age of no more than ten years were twice more than older ones in 2022 and 2023. The share of lorries tractors and share of road units in the sample was 50%. The selected sample of vehicles was distributed among the voivodships and allocated for each quarter evenly for 13 weeks.

Sample contains 50.0 thousand vehicles in 2022 and 2023 which accounted for 7.5% of total volume of vehicles in frame.

The response rate in 2022–2023 was 67.5% and 67.2% while the vehicles used during the reporting week amount to 37.0% in 2022 and 37.2% in 2023.

**Uogólnienie wyników** polega na korygowaniu wagi początkowej stanowiącej odwrotność prawdopodobieństwa wylosowania danego pojazdu ze względu na braki odpowiedzi oraz błędy operatu. Uogólnione wyniki prezentują aktywność pojazdów użytkowanych w okresie sprawozdawczym.

**Wskaźniki precyzji wyników w % dla uogólnionych danych** za lata 2022 i 2023 kształtowały się następująco:

Lata Years	Ogółem Total			Transport Transport					
				krajowy national			międzynarodowy international		
	tony tonnes	t-km tkm	wozo-km vkm	tony tonnes	t-km tkm	wozo-km vkm	tony tonnes	t-km tkm	wozo-km vkm
2022	4,1	1,6	1,3	5,3	3,2	2,6	2,6	2,4	2,1
2023	3,2	1,7	1,4	4,1	3,2	2,5	2,8	2,6	2,3

Dane o **przewozach ładunków** podano w podziale na **grupy ładunków** zgodnie z klasyfikacją NST 2007 (stosowaną we wszystkich krajach Unii Europejskiej) wprowadzoną rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1304/2007 z dnia 7 XI 2007 r. zmieniającym dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu.

19. **Przewozy pasażerów komunikacją miejską** to suma pasażerów przewiezionych wszystkimi środkami komunikacji miejskiej powszechnie dostępnymi dla ludności, tj. autobusami, tramwajami i trolejbusami.

- Za przewiezionego pasażera środkami komunikacji miejskiej uważa się jednokrotny przejazd.
- Liczbę pasażerów ustala się szacunkowo na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych i wieloprzejazdowych z uwzględnieniem przyjętych przez zakłady komunikacji miejskiej norm dotyczących liczby przejazdów na dany bilet wieloprzejazdowy.

20. Dane o **przewozach pasażerów transportem samochodowym** nie obejmują przewozów osób taborem autobusowym przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, przedsiębiorstw obsługi ruchu turystycznego oraz taborem autobusowym będącym w transporcie samochodowym gospodarczym.

Przewozy pasażerów taborem autobusowym to suma pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej i międzynarodowej autobusami w ramach komunikacji regularnej (tj. na podstawie rozkładu jazdy), regularnej specjalnej (np. przewozy pracownicze, szkolne) oraz w przewozach pozostałych (np. wycieczkowe).

**The generalization of results** consists of two steps. Firstly, the primary weighting factors were calculated as reciprocal of probability of selecting the particular vehicle. Next, they were revised on the basis of lack of contact with respondents as well as frame errors. Aggregated data presents the activity of vehicles used during the reporting period.

**The precision standards of data** in percent for the years 2022 and 2023 were as follows:

Data concerning **carriage of** was given by **groups of goods** according to the classification NST 2007 (used in all countries of European Union) which was implemented by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 November 2007 amending Council Directive 95/64/EC, Council Regulation (EC) No 1172/98, Regulations (EC) No 91/2003 and (EC) No 1365/2006 of the European Parliament and of the Council with respect to the establishment of NST 2007 as the unique classification for transported goods in certain transport modes.

19. **Transport of passengers by urban transport** is the total number of passengers transported on all vehicles of urban transport generally available to population, i.e. buses, trams and trolley-buses.

- One passenger transported on means of public transport is assumed as one trip.
- The number of passengers is estimated on the basis of the number of sold single use and sold multiple use tickets, taking into account standards of the number of trips per given multiple use ticket, accepted by public transport establishments.

20. Data on **road transport of passengers** does not include transport of persons by buses: of urban public transport enterprises, enterprises carrying out tourist services and transport of persons by buses on own account.

Road transport of passengers is the total number of passengers carried by buses in national and international transport by scheduled daytime services (according to timetable), special scheduled services (e.g. carriage of employees, to school) and other carriage (e.g. holiday trips).

Liczbę pasażerów ustala się na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych (z pominięciem biletów wyrównawczych, tj. dodatkowych do biletu zasadniczego).

W przypadku przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi lub innymi wieloprzejazdowymi biletami miesięcznymi liczbę pasażerów ustala się mnożąc liczbę sprzedanych biletów przez średnią liczbę przejazdów danego pasażera w okresie sprawozdawczym.

Liczbę pasażerów przewiezionych z biletami rocznymi i liczbę pasażerów korzystających z bezpłatnych przejazdów (np. posłowie) ustala się na podstawie zapisów w diagramach kas biletowych.

Przy przewozach pracowniczych wykonywanych na podstawie umów z zakładami pracy liczbę przewiezionych pasażerów ustala się mnożąc liczbę wydanych w danym okresie (np. miesiącu) kart przejazdu przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.

Przy przewozach wycieczkowych (wynajem) liczbę przewiezionych pasażerów ustala się przyjmując umownie, że liczba przewiezionych pasażerów równa się liczbie miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w poszczególnych kursach wycieczkowych. W przewozach wycieczkowych (wynajmowanych) w celu zwiedzenia miasta, w których nie występuje wymiana pasażerów, cały przebieg autobusu liczy się jako jeden kurs.

**Praca przewozowa przy przewozie pasażerów transportem autobusowym** jest to suma prac przewozowych wykonanych przy przewozie pasażerów z biletami jednorazowymi, miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi oraz przy przewozach pracowniczych (szkolnych) na podstawie umów z zakładami pracy (gminami) i przewozach pozostałych (np. wycieczkowych).

Dla przewozów pasażerów z biletami jednorazowymi pracę przewozową ustala się, dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu przewozów w ramach poszczególnych rodzajów ruchu (podmiejski, międzymiastowy normalny i międzymiastowy pospieszny) przez średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr ustaloną dla danego rodzaju ruchu po uprzednim pomniejszeniu tej stawki o 7% (zmniejszenie stawki uzasadnione jest tym, że część pasażerów korzysta z biletów ulgowych i bezpłatnych przejazdów).

Dla przewozów pasażerów z biletami miesięcznymi i innymi wieloprzejazdowymi pracę przewozową ustala się dzieląc sumę wpływów uzyskanych z tytułu tych przewozów przez średnią stawkę taryfową za 1 pasażerokilometr obliczoną dla każdego rodzaju biletów oddzielnie.

Dla przewozów z biletami rocznymi i dla przejazdów bezpłatnych dla każdej relacji liczbę wpisanych w diagramach pasażerów korzystających z biletów rocznych i bezpłatnych mnoży się przez długość (w km) danej relacji.

The number of passengers is calculated on the basis of the number of sold single use tickets (excluding compensatory tickets, i.e. in addition to the main ticket).

As regards transport of passengers with monthly tickets or other multiple use monthly tickets, the number of passengers is determined by multiplying the number of sold tickets by the average number of trips of a passenger in the reporting period.

The number of passengers transported with yearly tickets and the number of passengers travelling free of charge (e.g. Members of Parliament) is determined by records in ticket office diagrams.

In transport of employees performed based on contracts with enterprises, the number of transported passengers is determined by multiplying the number of tickets valid for a given period (e.g. a month) by the average number of travels of one passenger in that period.

In holiday trips (chartered), the number of transported passengers is determined assuming by convention that the number of transported passengers equals the number of passenger seats in the buses used for transport in individual holiday trips. In holiday trips (chartered) in order to visit a town, in which passengers are not exchanged, the whole route of the bus is counted as one course.

**Passenger-kilometres by road transport** is the sum of passenger-kilometres by road transport, when transporting passengers with single use, monthly and other multiple use tickets and carriage of employees (carriage to schools) based on contracts with enterprises (communes) and other carriage (e.g. holiday trips).

For transport of passengers with single use tickets, passenger-kilometres are calculated dividing the sum of revenues obtained on transport as a part of individual types of traffic (suburban, inter-city regular and inter-city fast) by the average tariff rate per one passenger-kilometre set for a given type of traffic, following reducing this rate by 7% (rate reduction is done on the grounds that some of the passengers use half-fare tickets and free charge tickets).

For transport of passengers with monthly and multiuse tickets, passenger-kilometres are calculated by dividing the sum of revenues obtained on this carriage by average tariff rate per 1 passenger-kilometre, calculated for each type of ticket separately.

For carriage of passengers with yearly tickets and free charge tickets, for each relation the number of passengers entered in diagrams, holding yearly and free charge tickets is multiplied by the distance (in km) of a given relation.

Dla przewozów pracowniczych wykonanych na podstawie umów z zakładami pracy pracę przewozową oblicza się jako sumę pasażerokilometrów wykonanych w poszczególnych relacjach przewozu, przy czym liczbę pasażerokilometrów wykonanych w określonej relacji przewozu oblicza się jako iloczyn danej relacji (w km) i liczby kart przejazdu wydanych w danym okresie przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.

Dla przewozów wycieczkowych pracę przewozową oblicza się mnożąc liczbę miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w danym kursie wycieczkowym (przyjętych umownie jako liczba przewiezionych pasażerów) przez przebieg (w km) wykonany przez ten tabor.

21. Dane o **sieci komunikacji miejskiej** dotyczą komunikacji autobusowej (łącznie z autobusami pospieszными), tramwajowej i trolejbusowej w miastach – łącznie z obsługą ruchu podmiejskiego i międzymiastowego pozostającego w gestii zakładów komunikacji miejskiej oraz zakładów prywatnych obsługujących niektóre miasta lub określone linie. Dane te nie obejmują komunikacji o charakterze miejskim w ramach działalności przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej.

**Linia komunikacyjna** jest to połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, np. po określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób, oznaczone wspólnym numerem, znakiem literowym itp. (tramwaj nr 5, autobus linii A).

Dane dotyczące długości linii komunikacyjnych stanowią sumę długości wszystkich stałych dziennych linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, po których kursują wozy oznaczone odrębnymi numerami lub znakami literowymi.

22. Dane o **liniach regularnej komunikacji autobusowej** obejmują:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach powyżej 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,

In carriage of employees based on contracts with enterprises, passenger-kilometres are calculated as the sum of passenger-kilometres carried on in individual transport relations, while the number of passenger-kilometres performed in particular relation is calculated as the product of a given relation (in km) and the number of tickets valid for a given period by the average number of passes of one passenger in that period.

For holiday trips, passenger-kilometres are calculated by multiplying the number of passenger seats in the buses used for transport in a holiday trip (by convention accepted as the number of passengers carried) by vehicle-kilometre of that fleet of vehicles.

21. Data concerning **urban public transport network** regards bus (including high-speed buses), tram and trolleybus transport in cities – including suburban and inter-city service, which is the responsibility of urban transport enterprises and private enterprises servicing some cities or particular lines. The data does not include urban transport carried out by the enterprises of Motor Transport Company.

A transport line it is a transport connection on the public road network with marked places for boarding and alighting passengers on the transport lines along which public transport takes place, e.g. on a specific route between stops indicated in the schedule, along which regular passenger transport takes place, marked with a common number, letter sign, etc. (tram no. 5, bus line A).

Data concerning the length of the transport lines is the sum of the length of all of the scheduled daytime bus, tram and trolleybus lines over which vehicles designated with separate numbers of letter travel.

22. Data concerning **line of scheduled bus communication** includes:

- urban lines, i.e. lines within cities, possibly with crossing the boundaries of the town into the nearest gravitation area, of the length of 5 to 10 km,
- suburban lines, i.e. lines of the length of to 50 to 60 km, which connect villages with commune, powiat or voivodship centres,
- regional lines, i.e. lines of the length of more than 50–60 km up to 160 km, going through several adjacent voivodships, connecting commune centres and smaller towns with more important urban and industrial centres of the region,

- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

**Linia autobusowa (komunikacyjna)** jest to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób.

Długość linii regularnej komunikacji autobusowej jest to odległość w km pomiędzy dwiema krańcowymi miejscowościami niezależnie od liczby kursów autobusów odbywających się na tej linii.

Długość linii regularnej komunikacji autobusowej to suma długości linii autobusowych.

Dane te pochodzą z przedsiębiorstw prowadzących regularną komunikację autobusową krajową i międzynarodową i nie obejmują linii prowadzonych przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej.

24. Przez **zanieczyszczenie powietrza** rozumie się wprowadzanie przez człowieka (bezpośrednio lub pośrednio) do powietrza substancji stałych, ciekłych lub gazowych w takich ilościach, które mogą zagrażać zdrowiu człowieka, ujemnie wpływać na klimat, przyrodę żywą, glebę lub wodę, a także spowodować inne szkody w środowisku.

Przez **źródło emisji zanieczyszczeń powietrza** należy rozumieć miejsce, w którym następuje wprowadzenie (wyemitowanie) do powietrza substancji zanieczyszczających. Jednym ze źródeł zanieczyszczeń są środki transportu, w tym transportu drogowego.

Dane o **emisji zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego** napędzanych silnikami spalinowymi pochodzą z projektu „TranStat”<sup>1</sup> Emisje dla środków transportu drogowego (w tym: autobusów miejskich, samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych) oszacowano przy pomocy programu COPERT, uwzględniając takie parametry jak: prędkości pojazdów, rodzaj drogi, dane pogodowe oraz przebiegi.

Dane o **emisji metali ciężkich** zostały oszacowane w oparciu o wskaźniki emisji i dane o wielkości produkcji i zużyciu materiałów według poszczególnych rodzajów działalności, zgodnie z systematyką SNAP97 oraz NFR.

- long-distance lines, i.e. lines of the length of more than 160 km, going through two or more regions, connecting voivodship capital cities and more important industrial, cultural and tourist centres with large urban and industrial agglomerations of the country,
- international lines, i.e. lines reaching outside national borders.

A **bus (communication) line** is a transport connection between stops indicated in the schedule on a specific road where regular passenger transport takes place.

The length of the bus regular traffic lines is the distance in kilometres between two extreme localities, regardless of the number of bus rides on this line.

Length of bus regular traffic lines is the total length of bus lines.

The data comes from enterprises carrying out national and international scheduled services and does not include lines serviced by urban public transport enterprises.

24. **Air pollution** means direct or indirect release of solid, liquid or gaseous substances into the atmosphere by human in quantities which may threaten human life, affect climate, animate nature, soil or water or cause other harms to the environment.

**Source of air pollution emissions** means a place where pollutant substances are released (emitted) into the atmosphere. Means of transport, including road transport, constitute one of the sources of pollution.

Data on **pollutant emissions from means of transport** with combustion engines come from the project “TranStat”<sup>1</sup>. The emissions for road transport modes (including urban buses, lorries and road tractors) were estimated using the COPERT program, taking into account such parameters as: vehicle speed, type of road, weather and mileage.

Data on **heavy metals emission** have been estimated on the basis of emission indicators and data on the volume of production and consumption of materials by particular types of activity, according to SNAP97 and NFR.

<sup>1</sup> transtat.stat.gov.pl

<sup>1</sup> transtat.stat.gov.pl

Dane o emisji trwałych zanieczyszczeń organicznych (TZO) dotyczą emisji grupy dioksyn i furanów (PCDD/F) oraz wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych (WWA), których bilans emisji obejmuje sumę 4 WWA: benzo(a)piranu, benzo(b)fluorantenu, benzo(k)fluorantenu i indeno (1,2,3-cd) piranu. Toksyczność całego ładunku dioksyn i furanów oszacowana i wyrażona została tzw. **równoważnikiem toksyczności I-TEQ** (Toxic Equivalent). Jest to wskaźnik toksyczności względnej w odniesieniu do najbardziej toksycznej dioksyny, tj. 2,3,7,8 – TCDD, której przypisano wartość 1.

25. Dane o **wypadkach drogowych** obejmują zdarzenia mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku których nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób.

Za **śmiertelną ofiarę** wypadku drogowego uznano osobę zmarłą (w wyniku doznanych obrażeń) na miejscu lub w ciągu 30 dni.

Za **ranną ofiarę** wypadku drogowego uznano osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.

26. Prezentowane **dane dotyczące ubezpieczeń komunikacyjnych** pochodzą z raportów Polskiej Izby Ubezpieczeń i Komisji Nadzoru Finansowego.

27. Dane dotyczące krajów Unii Europejskiej pochodzą z publikacji Eurostatu „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook oraz bazy danych Eurostatu. Aktualność danych może się zmieniać w czasie, nie jest ona zależna od niniejszej publikacji.

### Uwagi.

We wskaźnikach odnoszących się do powierzchni uwzględniona jest całkowita powierzchnia jednostek, wliczając obszar morskich wód wewnętrznych.

Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą różnić się nieznacznie od podanych wielkości „ogółem”.

Data on persistent organic pollutants (POP) refer to emission of dioxins and furans (PCDD/F) as well as polycyclic aromatic hydrocarbons (PAH), whose balance of emission encompasses 4 PAH: benzo (a) pyrene, benzo (b) fluorant-en, benzo (k) fluorant-en and indeno (1,2,3-cd) pyrene. The toxicity of the total mass of dioxins and furans has been estimated and expressed with a so called Toxic Equivalent **Indicator-I-TEQ**. This is an indicator of relative toxicity with respect to the most toxic dioxin i.e. 2,3,7,8-TCDD, which has been assigned the value 1.

25. Data on **road accidents** includes incidents related to vehicle movement on public roads that resulted in death or bodily injury.

A **road accident fatality** is understood as a person who died (as a result of injuries incurred) at the scene of the accident or within 30 days thereafter.

A **road accident injury** is understood as a person who incurred injuries and received medical attention.

26. Presented **data concerning car insurance** come from the reports of the Polish Financial Supervision Authority and the Polish Insurance Association.

27. Data on European Union countries come from Eurostat's publication "EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook and Eurostat database. The validity of the data may change over time and is not dependent on this publication.

### Notes.

In the indicators that are related to the area, the total area of the units is taken into account, including the area of internal marine waters.

Due to the rounding of data, the sums of elements may in some cases be different from the provided “total” values.