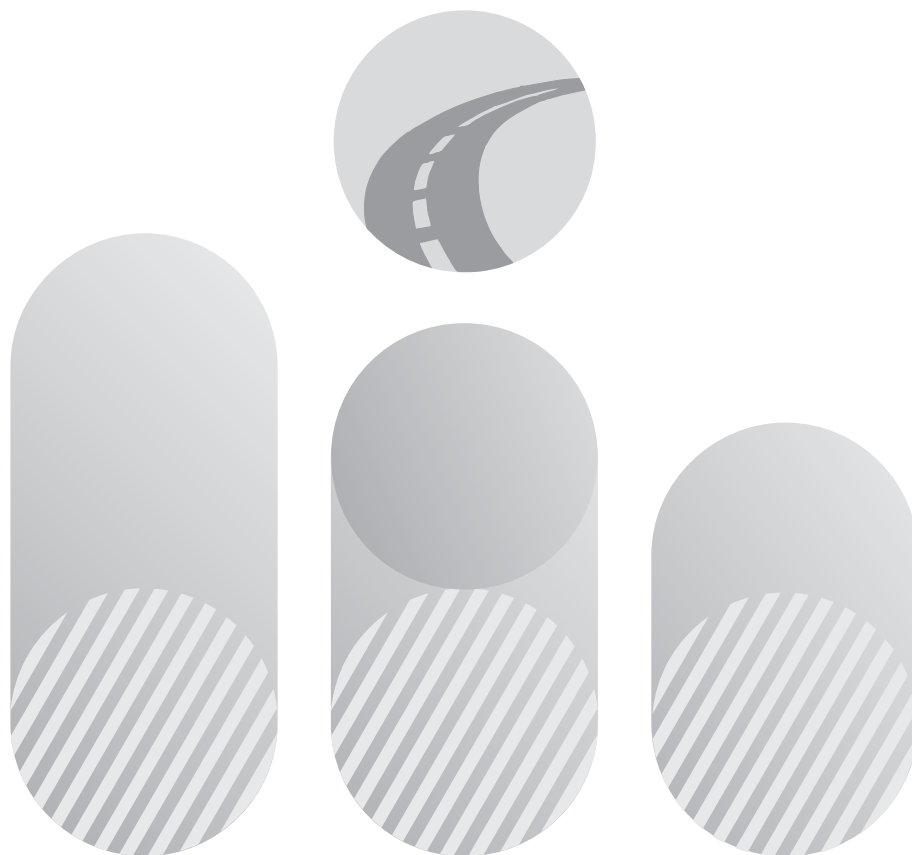




Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021

Road transport in Poland in the years 2020 and 2021



Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021

Road transport in Poland in the years 2020 and 2021

Główny Urząd Statystyczny Statistics Poland
Urząd Statystyczny w Szczecinie Statistical Office in Szczecin

Warszawa, Szczecin 2023

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, Iwona Krejner, Justyna Pawłowska,
Grzegorz Schodowski, Bożena Stochniałek

pod kierunkiem

supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Prace redakcyjne

Editorial work

Elżbieta Klimaszewska, Katarzyna Korzonek

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 2020 i 2021 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, luty 2023 r.

Preface

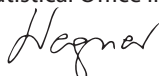
An efficient and effective system of freight and passenger transport is one of the pillars of the national economy. Well-developed transport network affects industrial and urban development, conditions the movement of goods and population on a local, national and international scale. Economic changes 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 2020 and 2021 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, February 2023

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	25
Zatrudnienie i wynagrodzenia	29
Nakłady inwestycyjne	30
2. Sieć dróg publicznych	34
Kategorie dróg publicznych	34
Nawierzchnia dróg publicznych	36
Drogowe obiekty inżynierskie	40
3. Środki transportu drogowego	42
Zasób środków transportu drogowego	42
Pojazdy samochodowe	46
Samochody osobowe	46
Samochody ciężarowe	50
Naczepy i przyczepy ciężarowe	53
4. Ruch drogowy	55
5. Transport towarowy	61
Przewozy ładunków według grup i typów ładunków	61
Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości	65
Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu	71
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	25
Paid employment, wages and salaries	29
Investments outlays	30
2. The public road network	34
The public roads categories	34
The public roads surface	36
Road engineering structures	40
3. Means of road transport	42
Stock of road transport means	42
Motor vehicles	46
Passenger cars	46
Lorries	50
Semi-trailers and trailers	53
4. Road traffic	55
5. Goods transport	61
Goods transport by groups of goods and type of cargo	61
Goods transport by directions of transport and distance classes	65
Goods transport by selected vehicle features	71

	Strona Page
6. Transport pasażerski	75
Komunikacja miejska	76
Linie komunikacji miejskiej	76
Stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej	77
Przewozy pasażerów komunikacją miejską.	80
Autobusowa komunikacja krajowa i międzynarodowa	81
Linie regularnej komunikacji autobusowej	81
Stan i eksploatacja autobusów	85
Przewozy pasażerów	86
7. Aspekty środowiskowe transportu drogowego	91
Emisja zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego	91
Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska	100
8. Wypadki drogowe	103
Wypadki drogowe.	103
Ofiary wypadków	108
9. Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej	115
Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego	115
Sieć drogowa	118
Pojazdy samochodowe	121
Przewozy ładunków.	124
Przewozy pasażerów	127
Aspekty środowiskowe transportu drogowego	129
Wypadki drogowe.	131
Uwagi metodologiczne	134

Spis tablic

List of table

	Tablica Table	Strona Page
Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych według województw	1	26
Stan i ruch środków trwałych (wartość brutto) według województw	2	28
Drogi szybkiego ruchu	3	34
Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2021 r.	4	37
Pojazdy samochodowe według wybranych rodzajów stosowanego paliwa	5	45
Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków	6	63
Ładunki nadane do przewozu według województwa.	7	66

		Tablica Table	Strona Page
Ładunki przyjęte do przewozu według województw	Goods recieved by voivodships	8	68
Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości	Road goods transport by direction of transport and transport distance classes	9	70
Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu	Distance travelled by goods vehicles by direction of transport	10	73
Przewozy pasażerów komunikacją krajową i międzynarodową.	Transport of passengers by urban and interurban transport.	11	75
Całkowita emisja metali ciężkich przez środki transportu drogowego.	Total emission of heavy metals by means of road transport.	12	100
Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania	Outlays on fixed assets in road transport for environmental protection by groups of investors and directions of investing	13	101
Efekty rzeczowe oddanych do użytku inwestycji ochrony środowiska dotyczące zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach według grup inwestorów	Tangible effects of completed investments in environmental protection by groups of investors	14	101
Wypadki drogowe oraz ich skutki według sprawstwa i przyczyny wypadku.	Road accidents and their results by culprits and causes of accidents	15	106
Ofiary wypadków drogowych według grup wieku	Road accident casualties by age groups	16	111
Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2021 r.	Road accident casualties by road users in 2021	17	113
Pracujący w przedsiębiorstwach transportu drogowego krajów Unii Europejskiej	Employed in road transport companies of the European Union countries	18	115
Obroty przedsiębiorstw transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej	Turnover of road transport enterprises in European Union countries	19	117
Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.	Roads in the European Union in 2020	20	119
Samochody osobowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej	Passenger cars registered in European Union countries	21	121
Samochody ciężarowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej.	Lorries registered in European Union countries	22	123
Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej	Modal split of goods land transport in European Union countries	23	123
Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej	Goods road transport in European Union countries	24	126
Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego.	Passenger transport in European Union countries by means of land transport	25	127
Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej.	Emissions from transport in European Union countries	26	130
Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej. .	Road accidents in European Union countries . .	27	131

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 2021 r. (na podstawie liczby ton)	Structure of road freight transport by group of goods (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	24
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	29
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	29
Struktura nakładów inwestycyjnych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych	Structure of Investments outlays on road transport by groups of fixed assets	11	30
Dynamika nakładów inwestycyjnych poniesionych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych (rok poprzedni = 100).	The dynamics of investments outlays on road transport by groups of fixed assets (previous year = 100).	12	31
Nakłady inwestycyjne według grup rodzajowych środków trwałych (ceny bieżące) według województw	Investments outlays by groups of fixed assets (current prices) by voivodships.	13	32
Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne według województw	Investments outlays on public road by voivodships	14	33
Struktura dróg publicznych w 2021 r.	Structure of public roads in 2021	15	35
Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2021 r.	Local self-government roads by types of surface in 2021	16	39
Środki transportu drogowego	Means of road transport	17	43
Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski	Road motor vehicles registered for the first time on the territory of Poland	18	44
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	19	47
Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2021 r.	Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2021.	20	49
Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku w 2021 r.	Structure of registered passenger cars by age groups in 2021	21	49

		Wykres Chart	Strona Page
Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2021 r.	Structure of imported used passenger cars by age groups in 2021	22	50
Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2021 r.	Structure of registered lorries by age groups in 2021	23	52
Produkcja samochodów osobowych i pojazdów ciężarowych	Production of passenger cars and goods vehicles	24	52
Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2021 r.	Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2021	25	53
Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według wybranych rodzajów nadwozia	Structure of goods semi-trailers and trailers registered by selected types of body	26	54
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według rodzajów pojazdów.	Road traffic on national public road network by type of vehicles.	27	55
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).	28	56
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	29	57
Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według kategorii dróg	Road traffic on national public road network by road categories.	30	58
Liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem viaTOLL/eTOLL według rodzaju pojazdu	Number of vehicles on the road network covered by the viaTOLL/eTOLL system by type of vehicle	31	59
Liczba transakcji opłat w systemie viaTOLL/eTOLL według rodzaju pojazdu	Number of toll transactions in the viaTOLL/eTOLL system by type of vehicle	32	59
Liczba transakcji opłat w systemie viaTOLL/eTOLL według rodzaju drogi.	Number of toll transactions in the viaTOLL/eTOLL system by type of road	33	60
Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2021 r.	Structure of transport performance by modes of transport in 2021.	34	61
Przewozy ładunków transportem samochodowym według form organizacyjnych transportu	Goods road transport by organisational form of transport.	35	62
Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków	Road goods transport by types of goods	36	65
Przewozy ładunków w transporcie samochodowym według kierunków transportu	Road goods transport by direction of transport	37	66
Struktura wywozu ładunków według krajów w 2021 r.	Structure of goods export by countries in 2021	38	70
Struktura przywozu ładunków według krajów w 2021 r.	Structure of goods import by countries in 2021	39	71
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów	Structure of goods road transport by type of vehicles.	40	72
Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów	Structure of goods road transport by age groups of vehicles	41	73
Przewozy pasażerów	Passenger transport.	42	75
Struktura taboru komunikacji miejskiej	Structure of urban transport stock	43	77
Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej	Structure of distance travelled of urban transport stock	44	78
Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2021 r.	Urban transport stock by voivodships in 2021	45	79

	Wykres Chart	Strona Page
Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2021 r.	Number of passengers seats in urban transport stock by voivodships in 2021	46 80
Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw	Urban transport of passengers by voivodships.	47 81
Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw	Lines of scheduled bus transport by voivodships	48 82
Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw	Length of lines of scheduled bus transport by voivodships	49 83
Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej	Buses in national and international transport by voivodships	50 85
Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw	National transport of passengers by voivodships	51 87
Struktura przewozów pasażerów w komunikacji krajowej	Structure of national passenger transport.	52 88
Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw	International transport of passengers by voivodships	53 89
Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2021 r.	Structure of passenger transport in international transport by transport directions in 2021	54 90
Emisja CO ₂ według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2021 r.	CO ₂ emissions by Euro emission class of vehicles in 2021	55 92
Emisja NO _x według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2021 r.	NO _x emissions by Euro emission class of vehicles in 2021	56 93
Emisja CO ₂ według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2021 r.	CO ₂ emission by load capacity of vehicles in 2021	57 94
Emisja NO _x według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2021 r.	NO _x emission by load capacity of vehicles in 2021	58 95
Postępowanie z odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji	Treatment of waste from vehicles withdrawn from operation	59 102
Wypadki drogowe według obszaru występowania	Road accidents by area of occurrence	60 103
Wypadki drogowe według rodzaju drogi	Road accidents by road category	61 104
Liczba wypadków drogowych według województw	Number of road accidents by voivodships.	62 104
Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2021 r.	Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2021	63 106
Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2021 r.	Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2021	64 107
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych według obszaru występowania.	Road accidents fatalities by area of occurrence	65 111
Ofiary wypadków drogowych według rodzaju drogi	Casualties of road accidents by road category	66 112
Nietrzeźwi kierujący sprawcy wypadków drogowych według grup wieku	Intoxicated drivers culprits of road accidents by age groups	67 112
Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących według grup wieku	Casualties of road accidents caused by intoxicated drivers by age groups.	68 113

Spis map

List of maps

		Mapa Map	Strona Page
Drogi publiczne w 2021 r.	Public roads in 2021	1	35
Drogi publiczne według kategorii dróg w 2021 r.	Public roads by road categories in 2021	2	36
Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2021 r.	Public roads with hard surface in 2021	3	38
Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2021 r.	Public hard surface roads by road categories in 2021.	4	40
Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2021 r.	Bridges and viaducts on public roads in 2021	5	41
Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2021 r.	New passenger cars registered on the territory of Poland in 2021	6	46
Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2021 r.	Passenger cars per 1000 inhabitants in 2021	7	48
Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2021 r.	New lorries registered on the territory of Poland in 2021	8	51
Linie komunikacji miejskiej według województw w 2021 r.	Urban transport lines by voivodship in 2021	9	76
Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2021 r.	Regular national bus transport lines in 2021	10	84
Emisja zanieczyszczeń CO ₂ w 2021 r.	Emission of CO ₂ pollution in 2021	11	96
Emisja zanieczyszczeń NO _x w 2021 r.	Emission of NO _x pollution in 2021	12	98
Wypadki drogowe w 2021 r.	Road accidents in 2021	13	105
Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2021 r.	Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2021	14	108
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2021r.	Road accidents fatalities in 2021	15	109
Ranni w wypadkach drogowych w 2021 r.	Injured in road accidents in 2021	16	110
Gęstość autostrad w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2020 r.	Motorways density in selected European Union countries in 2020	17	120
Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.	Motorisation rate in European Union countries in 2020	18	122
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.	Road accidents fatalities in European Union countries in 2020	19	133

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.
,	Separator dziesiętny. Used in figures to represent the decimal point.
.	

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 ²	kilometr kwadratowy square kilometre
cm ³	centymetr sześcienny cubic centimetre
dmc MPLW	dopuszczalna masa całkowita the maximum permissible laden weight
szt. pcs	sztuka pieces

Skrót Abbreviation	Znaczenie Meaning
t-km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
MW	megawat megawatt
MWh	megawatogodzina megawatt·hour
wozo-km vkm	wozokilometr vehicle-kilometre
p.proc. pp	punkt procentowy percentage point
r.	rok
cd. cont.	ciąg dalszy continued
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
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa Trans-European Network -Transport

Synteza

Przedsiębiorstwa transportu drogowego

Przychody ze sprzedaży usług we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2021 r. były większe o 9,8% w porównaniu do 2020 r. i wyniosły 201,5 mld zł (w sektorze prywatnym wzrosły o 10,1%, a w sektorze publicznym o 7,3%). Przychody przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób wyniosły 76,9 mld zł, co stanowiło ponad jedną trzecią przychodów ogółem w transporcie drogowym.

Koszt własny sprzedanych usług we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2021 r. wyniósł 186,3 mld zł i w porównaniu z 2020 r. był większy o 15,6% (w sektorze publicznym wzrósł o 7,6%, a w sektorze prywatnym o 16,3%). W strukturze rodzajowej kosztów ogółem w tych jednostkach odnotowano wzrost kosztów z grupy usługi obce (o 4,3 p. proc.), natomiast spadek kosztów zużycia materiałów i energii (o 1,8 p. proc.), kosztów wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 1,6 p. proc.) oraz kosztów amortyzacji (o 1,0 p. proc.).

Wynik finansowy brutto osiągnięty przez podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2021 r. wyniósł 4551,0 mln zł (wobec 3156,2 mln zł w 2020 r.).

Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosło 344,9 tys. osób i było o 1,5% większe niż w 2020 r. (w sektorze publicznym zmniejszyło się o 1,4%, a w sektorze prywatnym wzrosło o 2,1%).

Sieć drogowa

Według stanu na koniec 2021 r. **sieć dróg publicznych** w Polsce wyniosła 429,8 tys. km. Długość autostrad wzrosła o 48,3 km i w końcu roku wyniosła 1760,5 km. Oznacza to, że na 1000 km² powierzchni kraju przypadało 5,6 km autostrad, a na 100 tys. ludności – 4,6 km. W porównaniu z 2020 r. długość dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) wzrosła o 246,4 km i w końcu 2021 r. wyniosła 2794,9 km.

Środki transportu drogowego

Ogólna liczba **zarejestrowanych środków transportu drogowego** (na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców) według stanu w dniu 31 grudnia 2021 r. wyniosła 36,6 mln (przed rokiem – 35,5 mln).

Executive summary

Road transport entities

In 2021, **revenues from the sale of services** in all road transport entities were higher by 9,8% in comparison with 2020 and amounted to PLN 201.5 billion (in the private sector increased by 10.1% and in the public sector by 7.3%). Revenues of enterprises employing more than 49 persons accounted for PLN 76,9 billion which accounted more than one-third of total road transport revenues.

In 2021, **prime costs of sold services** in all road transport entities amounted to PLN 186.3 billion and grew by 15.6% in comparison with 2020 (in the public sector increased by 7.6%, and in the private sector by 16.3%). In the structure of total costs by type, an increase was recorded in the third party services (by 4.3 p) while decrease in the costs of materials and energy consumption (by 1.8 pp), costs of gross remuneration including employee benefits (by 1.6 pp) and depreciation costs (by 1.0 pp) were recorded.

The **gross financial result** generated by entities employing more than 49 persons in 2021 amounted to PLN 4551.0 million (compared to PLN 3156.2 million in 2020).

In road transport units with more than 9 employees, the **average employment based** on an employment relationship in 2021 amounted to 344.9 thousand people and was 1.5% higher than in 2020 (a decrease in the public sector – by 1.4% and an increase in the private sector by 2.1%).

Road network

As at the end of 2021, the **public road network** in Poland amounted to 429.8 thousand km. The length of motorways increased by 48.3 km and at the end of the year amounted to 1760.5 km. This means that there were 5.6 km of motorways per 1000 km² of the country's area, and 4.6 km per 100 thousand population. Compared to 2020, the length of expressways (single and dual carriageway) increased by 246.4 km and at the end of 2021 amounted to 2794.9 km.

Means of road transport

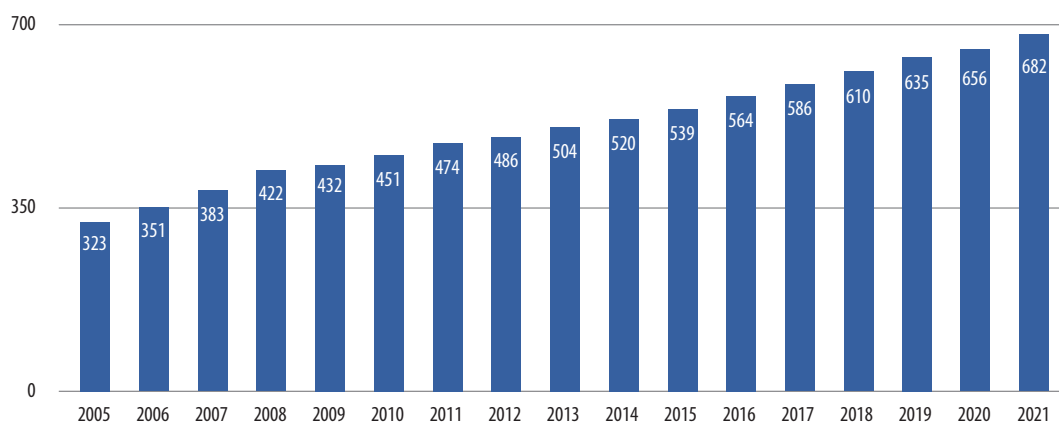
The total number of **registered means of road transport** (based on the Central Register of Vehicles and Drivers) as of 31 December 2021 amounted to 36.6 million (35.5 million a year ago).

W 2021 r. w strukturze pojazdów zaliczanych do środków transportu drogowego, tak jak w 2020 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 2021 r., wyniosła 4433,8 tys. (o 2,7% więcej niż w roku poprzednim).

Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju (pojazdy nowe i używane sprowadzone z zagranicy) była o 10,1% wyższa niż przed rokiem.

Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** w końcu 2021 r. wyniosła 25,9 mln i była większa o 3,0% niż przed rokiem. Na 1000 mieszkańców przypadało 682 samochodów osobowych (w 2020 r. – 656), w tym samochodów w wieku do 30 lat – 561 (w 2020 r. – 548). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat w ogólnej liczbie tych pojazdów wyniósł w 2021 r. 11,1%.

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



Na koniec 2021 r. liczba zarejestrowanych **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) wyniosła 3,6 mln szt., tj. o 3,0% więcej niż przed rokiem. Struktura samochodów ciężarowych pod względem wieku była zbliżona do roku poprzedniego – 11,5% stanowiły pojazdy do 5 lat, a 37,5% w przedziale wiekowym 16–30 lat. Udział zarejestrowanych samochodów ciężarowych powyżej 30 lat zwiększył się z 21,9% do 22,6% w 2021 r. Pod względem ładowności w strukturze samochodów ciężarowych odnotowano wzrost udziału samochodów o ładowności poniżej 1,5 tony (o 0,3 p. proc. do 80,0% w 2021 r.) oraz o ładowności 10 ton i więcej – o 4,2 p. proc. W ogólnej liczbie samochodów ciężarowych dominowały pojazdy z silnikami wysokoprężnymi stanowiące 69,7% (w 2020 r. – 68,8%).

In 2021 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; Their number as of 31 December 2021 amounted to 4433.8 thousand (2.7% 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 10.1% higher than last year.

The number of **registered passenger cars** at the end of 2021 amounted to 25.9 million and was higher by 3.0% than last year. There were 682 passenger cars per 1000 inhabitants (656 in 2020), including 561 cars up to 30 years old (548 in 2020). The share of passenger cars aged up to 5 years in the total number of these vehicles in 2021 was 11.1%.

At the end of 2021, the number of registered **lorries** (including vans) amounted to 3.6 million units, i.e. 3.0% more than last year. The structure of lorries in terms of age was similar to the previous year – 11.5% were vehicles up to 5 years old, and 37.5% in the 16–30 age range. The share of registered lorries over 30 years old increased from 21.9% to 22.6%. In the structure of lorries 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 0.3 pp to 80.0% in 2021 and – with a load capacity of 10 tonnes and more – by 4.2%. In the total number of lorries, diesel vehicles dominated with the share of 69.7% (68.8% in 2020).

Liczba **ciągników siodłowych** w końcu 2021 r. wyniosła 505,6 tys. szt. i była o 7,7% większa niż przed rokiem. Nieznacznie zwiększył się udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat (o 0,1 p. proc. do 28,2% w 2021 r.). Udział ciągników siodłowych w wieku 16–30 lat wyniósł w 2021 r. 23,9%, zaś powyżej 30 lat – 6,9%.

W końcu 2021 r. zarejestrowanych było 126,5 tys. **autobusów** (o 1,6% więcej niż w 2020 r.). Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 59,6% ogólnego stanu tych pojazdów. W strukturze wiekowej zmniejszył się udział autobusów w wieku do 5 lat (o 0,4 p. proc. do 9,3% w 2021 r.), zaś wzrósł w wieku 16–30 lat (o 0,3 p. proc. do 39,8%). Udział zarejestrowanych autobusów w wieku powyżej 30 lat wyniósł 30,5% (wobec 29,2% w 2020 r.).

Ruch drogowy

W 2021 r. **ruch drogowy na sieci dróg publicznych** w kraju wyniósł 248,6 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2020 r. wzrósł o 8,8%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2021 r. wygenerowały 203,3 mld wozokilometrów – o 8,8% więcej w porównaniu z 2020 r.

W 2021 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem viaTOLL/eTOLL odnotowano 6,1 mln pojazdów (ciężarowych i autokarów), o 3,7% więcej niż w 2020 r.

Transport towarowy

W 2021 r. transportem samochodowym przewieziono 1952,5 mln ton ładunków, tj. o 1,7% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową na poziomie 410,2 mld tonokilometrów (wzrost w skali roku o 3,7%). Udział transportu samochodowego w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu wyniósł w 2021 r. 86,6% (o 0,6 p. proc. mniej niż w 2020 r.).

W 2021 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych (w tonach – o 5,5%, w tonokilometrach – o 8,8%). Przewozy międzynarodowe były wyższe odpowiednio o 4,9% w tonach i o 6,1% w tonokilometrach. Udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach liczony w tonach zmniejszył się z 21,8% w 2020 r. do 21,7% w 2021 r., natomiast w tonokilometrach – z 65,1% do 64,5%.

The number of **road tractors** at the end of 2021 amounted to 505.6 thousand units and was 7.7% higher than last year. The share of road tractors aged up to 5 years increased slightly (by 0,1 pp in 2020 to 28.2% in 2021). The share of road tractors aged 16–30 in 2021 was 23.9% and over 30 years – 6.9%.

At the end of 2021, 126.5 thousand **buses** were registered (by 1.6% more than in 2020). Buses with a capacity of more than 45 seats accounted for 59.6% of the total amount of these vehicles. In the age structure, the share of buses aged up to 5 years decreased (from 9.7% in 2020 to 9.3% in 2021), while increased those aged 16–30 (from 39.5% to 39.8%). The share of registered buses over the age of 30 was 30.5% (in 2020 – 29.2%).

Road traffic

In 2021, **road traffic on the country's public road network** amounted to 248.6 billion vehicle-kilometres and increased by 8.8% compared to 2020. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2021 generated 203.3 billion vehicle-kilometres – 8.8% more than in 2020.

In 2021, 6.1 million vehicles (trucks and coaches) were recorded on the toll road network covered by the viaTOLL/eTOLL system, 3.7% more than in 2020.

Goods transport

In 2021, 1952.5 million tonnes of goods were transported by road transport, i.e. 1.7% more than the year before, and transport performance reached the level of 410.2 billion tonne-kilometres (annual growth by 3.7%). The share of road transport in transport of goods by all modes of transport in 2021 amounted to 86.6% (by 0.6 pp less than in 2020).

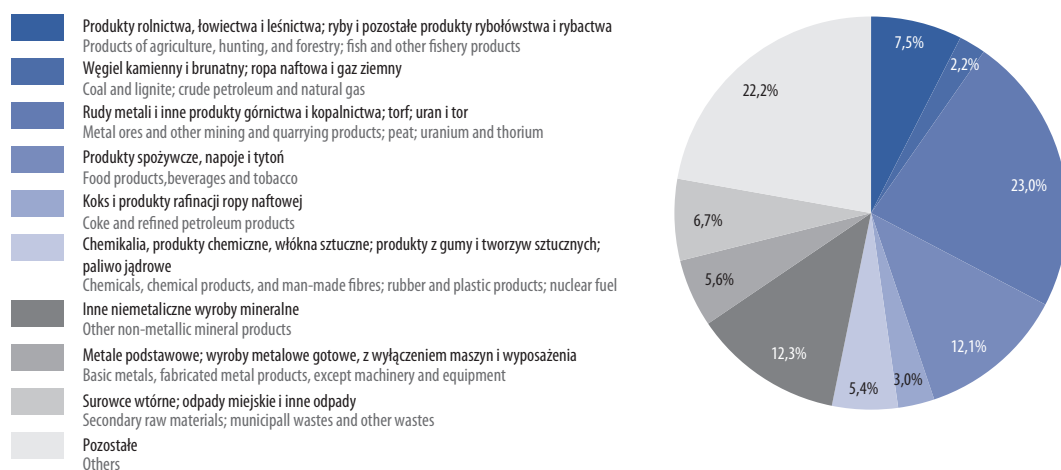
In 2021, compared to the previous year, an increase in national transport (by 5.5% in tonnes and by 8.8% in tonne-kilometres) was recorded. International transport was higher by 4.9% in tonnes and by 6.1% in tonne-kilometres. The share of international transport in total transport in tonnes decreased from 21.8% in 2020 to 21.7% in 2021, while in tonne-kilometres – from 65.1% to 64.5%.

Pod względem rodzaju ładunków przewożonych transportem samochodowym w porównaniu z 2020 r. odnotowano wzrost w przewozach produktów z grup: wyroby włókiennicze i odzieżowe; skóry i produkty skórzane (o 50,1%), węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny (o 47,9%), maszyny i sprzęt gdzie indziej nie sklasyfikowany (o 25,5%). Największy spadek odnotowano natomiast w przewozach towarów z grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 17,9%), meble i inne wyroby gdzie indziej niesklasyfikowane (o 9,8%) oraz surowce wtórne, odpady miejskie i inne odpady (o 7,8%).

In terms of the type of cargo transported by road transport compared to 2020, an increase was recorded in the transport of products from the groups: textile and clothing products; leather and leather products (by 50.1%), hard coal and lignite; crude oil and natural gas (by 47.9%), machinery and equipment n.e.c. (by 25.5%). The largest decrease was recorded in the transport of goods from the following groups: equipment and materials used in the transport of goods (by 17.9%), furniture and other products n.e.c (by 9.8%) and secondary raw materials, municipal waste and other wastes (by 7.8%).

Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2021 r. (na podstawie liczby ton)

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



Transport pasażerski

Regularna **komunikacja autobusowa**¹ prowadzona była na 9,3 tys. linii krajowych o ogólnej długości 398,9 tys. km (w 2020 r. – 480,4 tys. km) oraz na 92 liniach międzynarodowych o długości 93,5 tys. km (w 2020 r. – 108,6 tys. km). W ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 86,9% (w 2020 r. – 82,5%).

Liczba autobusów¹ eksploatowanych przez jednostki transportu samochodowego zmniejszyła się wobec 2020 r. o 760 szt. i wyniosła 11,9 tys. szt., a łączna pojemność (liczba miejsc pasażerskich) była mniejsza o 6,6%.

Po znaczącym spadku w 2020 r. krajowych i międzynarodowych autobusowych przewozów pasażerskich, w 2021 r. odnotowano niewielki wzrost przewozów w ruchu krajowym.

Passenger transport

Scheduled bus services¹ attended to 9.3 thousand national lines, with the total length of 398.9 thousand kilometres (480.4 thousand kilometres in 2020) and 92 international lines of the total length 93.5 thousand kilometres (in 2020 – 108.6 thousand kilometres). The total number of national lines was dominated by suburban lines, which accounted for 86.9% (in 2020 – 82.5%).

The number of buses¹ used by the road transport entities decreased by 760 units in comparison to 2020 and amounted to 11.9 thousand units, and the total capacity (number of passenger seats) was lower by 6.6%.

After a significant drop in national and international passenger bus transport, in 2021 a slight increase in national transport was noted.

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

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

W 2021 r. **transportem autobusowym**¹ przewieziono 168,6 mln **pasażerów**, tj. o 5,6% więcej niż przed rokiem, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 3,8%. Zwiększyły się zarówno przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 4,5%), regularnej specjalnej (o 4,9%), jak i przewozy pozostałe (o 57,5%).

W związku z pandemią COVID-19, w wyniku utrzymania części ograniczeń epidemiologicznych, przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były o 15,1% niższe niż w 2020 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach zmniejszyła się o 8,3%.

W transporcie autobusowym w 2021 r. największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 7,8 tys. autobusów (65,3% ogółu autobusów) o łącznej pojemności 464,7 tys. miejsc (70,7% dostępnej pojemności tego taboru). Przedsiębiorstwa te przewiozły 123,8 mln pasażerów (o 2,3% więcej niż w 2020 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 4,7 mld pasażerokilometrów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2021 r. wyniósł 73,4%, a w wykonanej pracy przewozowej – 62,6%.

W 2021 r. **komunikacja miejska**² realizowana była przez **przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej** na ogólnej długości linii komunikacyjnych zbliżonej do ubiegłorocznej wynoszącej 59,8 tys. km. W porównaniu z 2020 r. wzrosła liczba autobusów (o 45 szt.), zmniejszyła się natomiast liczba tramwajów (o 23 szt.) i trolejbusów (o 16 szt.). Z ogólnej liczby autobusów 62,8% stanowiły pojazdy w wieku do 10 lat. Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych zwiększyła się o 2,9%, a ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 92,1% w 2020 r. do 94,4% w 2021 r. Wzrosła też liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 7,0% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 42,4% do 45,7%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 2500,9 mln pasażerów, tj. o 10,1% więcej niż w 2020 r.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej w 2021 r. posiadały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 93,1% autobusów (11,4 tys. o łącznej pojemności 1236,9 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,1 tys. szt. o liczbie miejsc 481,2 tys.) i 100,0% trolejbusów (200 szt. o pojemności 24,4 tys. miejsc) oraz przewiozły 98,6% ogólnej liczby pasażerów (2466,2 mln).

In 2021, **bus transport**¹ carried 168.6 million of **passengers**, which was 5.6% more than in the previous year, while the transport performance in passenger-kilometres was higher by 3.8% in comparison with 2020. Scheduled services increased (by 4.5%), as well as special scheduled services (by 4.9%) and other carriage (by 57.5%).

In connection with the COVID-19 pandemic, as a result of maintaining some of the epidemiological restrictions, the carriage of passengers in international transport was 15.1% lower in comparison with 2020 and the transport performance in passenger-kilometres decreased by 8.3%.

Enterprises employing more than 49 persons played the greatest role within bus transport in 2021. They owned 7.8 thousand buses (65.3% of bus fleet) with total capacity of 464.7 thousand seats (70.7% of total capacity). The enterprises carried 123.8 million of passengers (2.3% more than in the previous year) and reached transport performance of 4.7 billion of passenger-kilometres. The share of these enterprises in total transport amounted to 73.4% for the number of carried passengers and 62.6% for the transport performance.

In 2021, **urban transport**² was provided by **urban transport enterprises** on the overall length of transportation network similar to last year's and amounting to 59.8 thousand km. In comparison to 2020 the number of buses operated by the urban transport increased (by 45 vehicles), the number of trams decreased (by 23 cars) as well as the number of trolleybuses (by 16 vehicles). Vehicles aged 10 and less accounted for over 62.8% of total number of buses. The number of buses adjusted to carrying the disabled increased by 2.9%, and its share in total amount of buses increased from 92.1% in 2020 to 94.4% in 2021. The total number of trams adjusted to carrying disabled persons increased by 7.0% (its share in total number of trams increased from 42.4% in 2020 to 45.7% in 2021).

The urban transport fleet transported 2500.9 million passengers, i.e. 10.1% more than in 2020.

Enterprises employing more than 49 persons held the dominating position in urban transport in 2021. These enterprises concentrated 93.1% of total number of buses (11.4 thousand with the total capacity of 1 236.9 thousand seats), 99.1% of trams (3.1 thousand units with 481.2 thousand seats) and 100.0% of trolleybuses (200 units with the capacity of 24.4 thousand seats) and carried 98.6% of the total number of passengers (2466.2 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 2021 r. szacowana wielkość **emisji dwutlenku węgla** (głównego gazu cieplarnianego) ze środków transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 19888,0 tys. ton (o 10,8% mniej niż w poprzednim roku), wzrosła natomiast liczba zarejestrowanych pojazdów z analizowanych grup pojazdów – o 0,7%.

Tlenki azotu, wchodzące w skład spalin emitowanych przez pojazdy samochodowe także należą do zanieczyszczeń mających istotny negatywny wpływ na środowisko. W 2021 r. emisja NO_x wyniosła 44,4 tys. ton, tj. o 15,3% mniej niż w poprzednim roku.

Wypadki drogowe

W 2021 r. w Polsce doszło do 22,8 tys. **wypadków drogowych** (o 3,1% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 2,2 tys. osób, rannych zostało 26,4 tys. osób (odpowiednio o 9,9% i 0,2% mniej niż w 2020 r.). W 2021 r. kierowcy byli sprawcami 90,4% wypadków drogowych, a do głównych przyczyn zaliczyć można: nieprzestrzeżenie pierwszeństwa (27,0%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (25,5%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (12,8%). Wskutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2021 r. śmierć poniosło 1,9 tys. osób (co stanowiło 85,0% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków), a rannych zostało 24,3 tys. osób (91,0% ogółu rannych w wypadkach).

Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w 2021 r. wyniósł 9,8, a dla osób rannych – 115,8. Wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100 tys. ludności dla ofiar śmiertelnych w 2021 r. wyniósł 5,9, a dla rannych – 69,5.

Wśród najbardziej narażonych na wypadki w 2021 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 27,8% i 27,4%.

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 2021, the estimated amount of **emissions of carbon dioxide**, the main greenhouse gas, from road transport means (urban buses, road tractors and lorries) amounted to 19888.0 thousand tonnes, 10.6% less than in the previous year, while compared to 2020 the number of registered vehicles from the analysed vehicle groups increased by 0.7%.

Nitrogen oxides included in the exhaust fumes emitted by motor vehicles are also pollutants that have a significant negative impact on the environment. In 2021, NO_x emissions amounted to 44.4 thousand tonnes, by 15.3% less than in the previous year.

Road accidents

In 2021, 22.8 thousand **road accidents were registered** in Poland (3.1% less than in the previous year). 2.2 thousand people were killed and 26.4 thousand people were injured (9.9% and 0.2% less than in 2020, respectively). In 2021, drivers were responsible for 90.4% of road accidents, and the main causes included: failure to respect the priority (27.0%), failure to adapt speed to traffic conditions (25.5%) and incorrect behaviour towards pedestrians (12.8%). As a result of accidents caused by vehicle drivers in 2021, 1.9 thousand people were killed (which accounted for 85.0% of all fatalities), and 24.3 thousand people were injured (91.0% of all injured in accidents).

The indicator of number of fatalities per 100 road accidents noted in 2021 reached 9.8, and for the injured – 115.8, while the rate of road accidents per 100,000 population for fatalities in 2021 was 5.9, and for the injured – 69.5.

In 2021, 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 27.8% and 27.4%, respectively.

Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej

W 2019 r. w 27 krajach UE 972,2 tys. **podmiotów** prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 1015,8 tys. w 2018 r.). **Obroty** w tych przedsiębiorstwach w 2019 r. wyniosły 493357 mln euro, z czego 73,2% stanowiły obroty w transporcie towarowym (wobec 72,8% w poprzednim roku). W 2019 r. w przedsiębiorstwach transportu drogowego 27 państw Unii Europejskiej **zatrudnionych** było 5237,1 tys. osób, tj. o 1,8% więcej niż w 2018 r. Z ogólnej liczby pracujących w przedsiębiorstwach transportu drogowego 62,8% stanowili pracujący w podmiotach drogowego transportu ładunków.

W 2020 r. **sieć dróg w krajach Unii Europejskiej** obejmowała 4392,8 tys. km, przy czym autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Długość autostrad w 27 krajach Unii Europejskiej w 2020 r. wyniosła łącznie 74501,6 km (o 0,5% więcej niż przed rokiem), co dawało wynik 18 km autostrad na każde 1000 km² łącznej powierzchni krajów UE.

W 2021 r. przedsiębiorstwa transportowe³ 27 państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,7 mld ton **ładunków** (o 5,0% więcej niż w poprzednim roku). Na czele państw o największym tonażu przetransportowanych w 2021 r. ładunków znalazły się Niemcy, Francja, Hiszpania i Polska (odpowiednio 3108,0 mln ton, 1648,9 mln ton, 1626,4 mln ton, 1580,5 mln ton).

W 2020 r. we wszystkich krajach UE odnotowano spadek **przewozów pasażerów**. Wielkość wykonanej przy przewozowej przy przewozie pasażerów transportem drogowym (samochodami osobowymi, autobusami i autokarami) zmniejszyła się w 2020 r. o 19,4% w porównaniu do poprzedniego roku. Negatywny wpływ na wyniki w transporcie pasażerskim, w tym drogowym, miała pandemia COVID-19 oraz związane z nią ograniczenia w podróżowaniu i przemieszczaniu się osób.

Road transport in the European Union

In 2019, 972.2 thousand **enterprises** operated in road transport in 27 EU countries (compared to 1015.8 thousand in 2018). **Turnover** in the enterprises in 2019 amounted to EUR 493357 million, of which 73.2% accounted for freight transport (compared to 72.8% in the previous year). In 2019, 5237.1 thousand people were **employed** in road transport companies of the 27 European Union countries, 1.8% more than in 2018. Of the total number of employees in road transport companies 62.8% were employed in road freight transport entities.

In 2020, the **road network in the European Union countries** covered 4392.8 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of road lengths. The length of motorways in the 27 countries of the European Union in 2020 amounted to a total of 74501.6 km (0.5% more than the year before), which gave the result of 18 km of motorways for every 1000 km² of the total area of EU countries.

In 2021, transport companies³ of the 27 European Union countries transported a total of 13.7 billion tons of **goods**, 5.0% more than in the previous year. The countries with the largest tonnage of goods transported in 2021 were led by Germany, France, Spain and Poland (3108.0 million tons, 1648.9 million tons, 1626.4 million tons, 1580.5 million tons, respectively).

In 2020, passenger transport declined in all EU countries. The volume of transport for the **transport of passengers** by road (cars, buses and coaches) decreased in 2020 by 19.4% compared to the previous year. The COVID-19 pandemic and related restrictions in travel and movement of persons had a negative impact on the results in passenger transport, including road transport.

³ Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

³ Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 143.

1. Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego

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

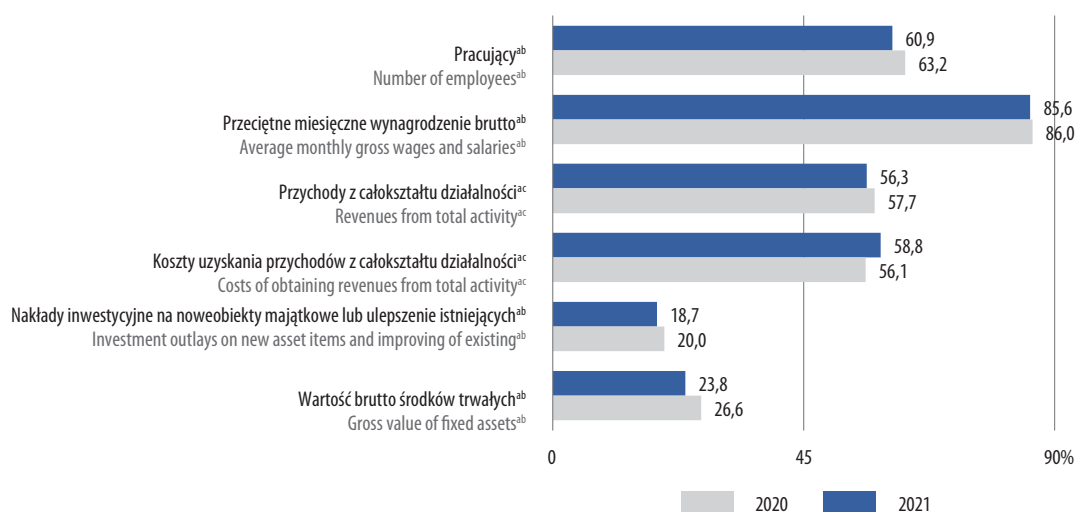
Przychody z całokształtu działalności w jednostkach transportu drogowego w 2021 r. stanowiły 56,3% przychodów uzyskanych w sektorze transportu. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności w transporcie drogowym były na poziomie 58,8% w odniesieniu do całego sektora transportu.

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 2021 accounted for 56.3% of revenues obtained in the transport sector. Costs of obtaining revenues from total activity in road transport were at the level of 58.8% in relation to the entire transport sector.

Wykres 3. Przedsiębiorstwa transportu drogowego na tle sektora transportu^a
Chart 3. Road transport entities on the background of transport sector^a



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 2021 r. wyniosły 201,5 mld zł i były większe o 9,8% w porównaniu z 2020 r. Sektor prywatny wypracował 92,7% przychodów (wzrost o 10,0%), sektor publiczny – 7,3% (wzrost o 7,3% w porównaniu z 2020 r.). W przedsiębiorstwach transportu drogowego 92,3% stanowiły przychody ze sprzedaży wyrobów i usług z czego przewozy ładunków z wynikiem 142,4 mld zł stanowiły 76,6%.

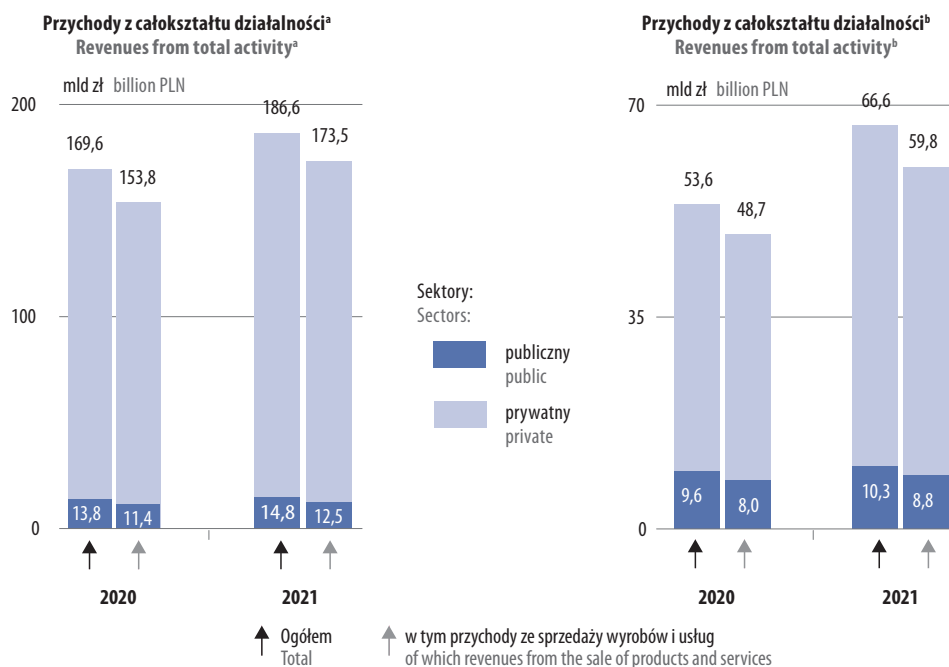
Revenues

Revenues from total activity in all road transport units in 2021 amounted to PLN 201.5 billion and were higher by 9.8% compared to 2020. The private sector generated 92.7% of revenues (an increase of 10.0%), the public sector – 7.3% (an increase in revenues by 7.3% compared to 2020). In road transport companies, 92.3% were revenues from the sale of goods and services, of which goods transport with the result of PLN 142.4 billion accounted for 76.6%.

Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób wypracowały w 2021 r. przychód w kwocie 76,9 mld zł co stanowiło ponad jedną trzecią przychodów w transporcie drogowym. W porównaniu do 2020 r. notowano wzrost przychodów w tej grupie przedsiębiorstw o 21.7%. Przychody uzyskane ze sprzedaży wyrobów i usług stanowiły 89,2% ogółu przychodów.

Enterprises employing more than 49 employees generated revenue of PLN 76.9 billion in 2021, which accounted for over one third of revenues in road transport. Compared to 2020, revenues in this group of enterprises increased by 21.7%. Revenues from the sale of goods and services accounted for 89.2% 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 2021 r. wyniosły 186,3 mld zł i były większe o 15,6% w porównaniu z 2020 r. Sektor prywatny wypracował 92,0% kosztów (wzrost o 16,3%), sektor publiczny – 8,0% kosztów (wzrost o 7,6% w porównaniu z 2020 r.). Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 90,9% kosztów uzyskania przychodów.

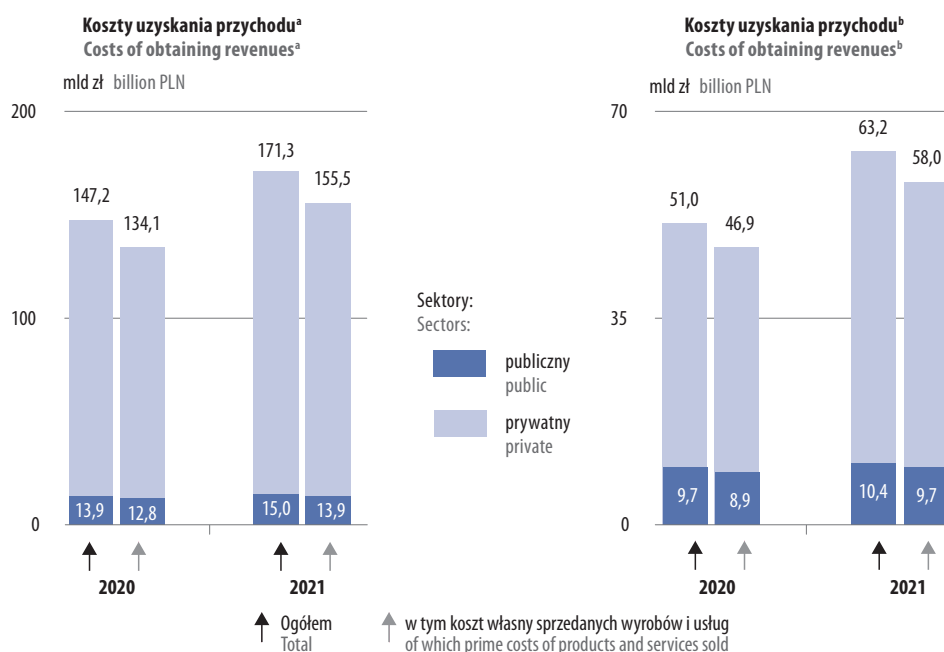
Costs

Costs of obtaining revenues from total activity in all road transport units in 2021 amounted to PLN 186.3 billion and were higher by 15.6% compared to 2020. The private sector generated 92.0% costs (increase by 16.3%), public sector – 8.0% of costs (increase by 7.6% compared to 2020). Own costs of goods and services sold accounted for 90.9% of costs of obtaining revenues.

Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2021 r. wygenerowały koszty uzyskania przychodów w kwocie 73,6 mld zł, co stanowiło 39,5% kosztów w transporcie drogowym. W porównaniu do 2020 r. notowano wzrost kosztów w tej grupie przedsiębiorstw o 21,4%. Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 91,9% ogółu kosztów w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 49 osób.

Enterprises with more than 49 employees in 2021 generated costs of obtaining revenues in the amount of PLN 73.6 billion, which accounted for 39.5% of costs in road transport. Compared to 2020, there was an increase in costs in this group of companies by 21.4%. Own costs of goods and services sold accounted for 91.9% 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

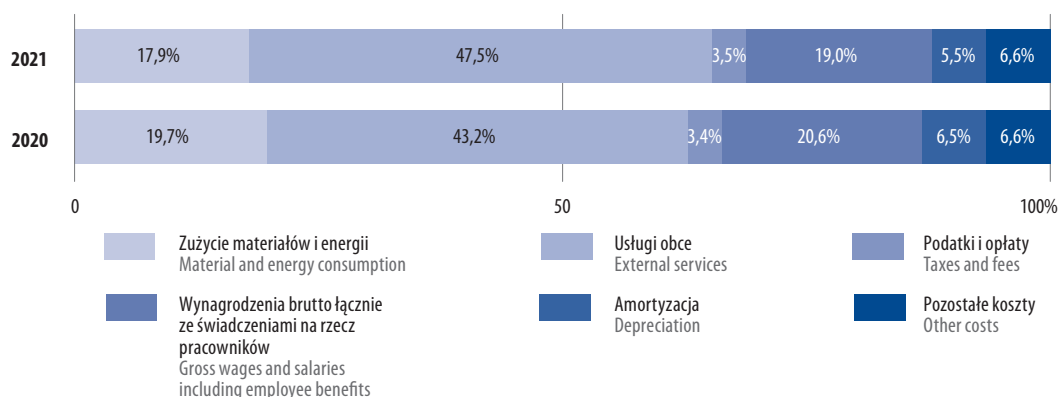


a Dane dotyczą wszystkich podmiotów transportu drogowego. b Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.
a Data concern all transport entities. b Data concern entities employing more than 49 persons.

W strukturze rodzajowej kosztów dominowały koszty z grupy usługi obce, które osiągnęły w 2021 r. wartość 32,2 mld zł i odnotowały wzrost w skali roku o 4,3 p. proc.; pozostałe koszty wzrosły o 0,1 p. proc. przy spadku kosztów zużycia materiałów i energii (o 1,8 p. proc.), wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 1,6 p. proc.) oraz kosztów amortyzacji (o 1,0 p. proc.).

The cost structure was dominated by costs from the group of external services, which reached PLN 32.2 billion in 2021 and recorded an annual increase of 4.3 pp; other costs increased by 0.1 pp with a decrease in the costs of materials and energy consumption (by 1.8 pp), gross wages and salaries including employee benefits (by 1.6 pp) and depreciation costs (by 1.0 pp).

Wykres 6. Koszty w układzie rodzajowym^a
Chart 6. Costs by type^a



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 2021 r. wyniósł 4551,0 mln zł (wobec 3156,2 mln zł w 2020 r.). Wynik finansowy netto osiągnął wartość 3795,0 mln zł (wobec 2732,1 mln zł w 2020 r.).

W 2021 r. wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wyniósł 89,1% (wobec 96,1% przed rokiem), ze sprzedaży produktów wzrósł z 98,8% w 2020 r. do 99,0%. Zwiększeniu uległy wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto, odpowiednio z 3,9% w 2020 r. do 4,9% w 2021 r. oraz z 3,4% do 4,5%. Wskaźnik płynności finansowej I stopnia w 2021 r. wyniósł 38,3% (wobec 58,6% w 2020 r.), a wskaźnik płynności finansowej II stopnia – 122,2% (wobec 147,5% w 2020 r.).

Aktywa obrotowe i zobowiązania

Aktywa obrotowe w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 49 osób na koniec grudnia 2021 r. osiągnęły wartość 19428,1 mln zł (o 10,2% więcej w porównaniu do 2020 r.). Wartość zapasów w tej grupie przedsiębiorstw wynosiła 843,7 mln zł (o 21,3% więcej w porównaniu do 2020 r.). Wartość należności krótkoterminowych była większa o 25,1% niż w 2020 r. i wyniosła 12311,6 mln zł.

Wartość zobowiązań krótkoterminowych w badanych przedsiębiorstwach na koniec 2021 r. osiągnęła wartość 14661,6 mln zł i była wyższa niż przed rokiem o 32,6%. W 2021 r. odnotowano wzrost zobowiązań krótkoterminowych z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń – o 29,8%, kredytów i pożyczek o 26,4% oraz zobowiązań z tytułu dostaw i usług – o 35,5%.

The gross financial result generated by entities employing more than 49 persons in 2021 amounted to PLN 4551.0 million (compared to PLN 3156.2 million in 2020). The net financial result reached PLN 3795.0 million (compared to PLN 2732.1 million in 2020).

In 2021 the cost level indicator for overall activities was 89.1% (compared to 96.1% in the previous year), product sales increased from 98.8% in 2020 to 99.0%. Gross and net turnover profitability indicator increased, from 3.9% in 2020 to 4.9% in 2021 and from 3.4% to 4.5%, respectively. The first degree financial liquidity indicator in 2021 amounted to 38.3% (compared to 58.6% in 2020), and the second-degree financial liquidity indicator – 122.2% (compared to 147.5% in 2020).

Turnover assets and liabilities

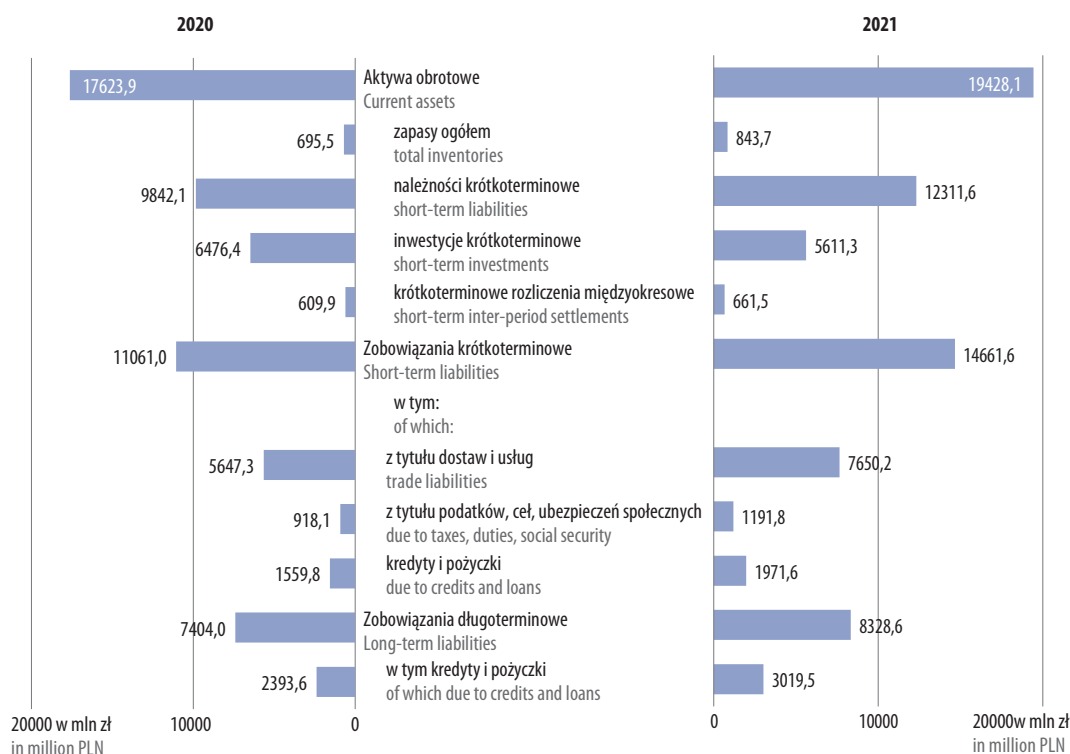
Turnover assets in road transport companies employing more than 49 people at the end of December 2021 reached PLN 19428.1 million (10.2% more than in 2020). The value of inventories in this group of enterprises amounted to PLN 843.7 million (21.3% more than in 2020). The value of short-term receivables was higher by 25.1% than in 2020 and amounted to PLN 12311.6 million.

The value of short-term liabilities in the surveyed enterprises at the end of 2021 reached PLN 14661.6 million and was higher than the year before by 32.6%. In 2021 there was an increase in short-term liabilities due to taxes, duties, insurance and other benefits – by 29.8%, credits and loans – by 26.4% and trade liabilities – by 35.5%.

Zobowiązania długoterminowe na koniec 2021 r. wyniosły 8328,6 mln zł i były o 12,5% wyższe niż w 2020 r. Odnotowano wzrost zobowiązań z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych – o 51,5%, z tytułu kredytów i pożyczek – o 26,1% oraz spadku z tytułu innych zobowiązań finansowych – o 7,6%.

Long-term liabilities at the end of 2021 amounted to PLN 8328.6 million and were 12.5% higher than in 2020. There was an increase in liabilities from the issue of debt securities – by 51.5%, from credits and loans – by 26.1% and a decrease from other financial liabilities – by 7.6%.

Wykres 7. Aktywa obrotowe i zobowiązania^a
Chart 7. Current assets and liabilities^a



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

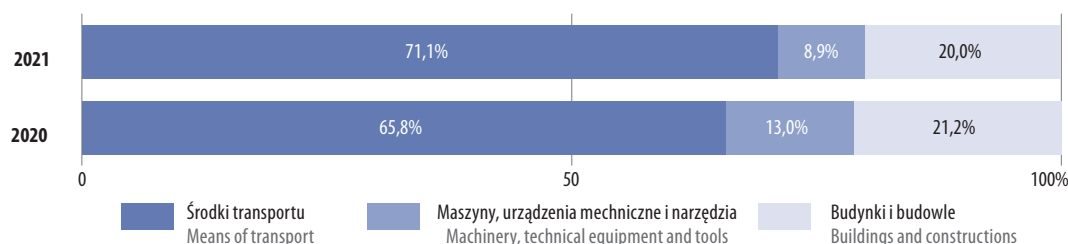
Wartość brutto środków trwałych

Wartość brutto środków trwałych w podmiotach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób według stanu w dniu 31 grudnia 2021 r. wynosiła 56689,8 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych) i zmniejszyła się o 2,1% wobec poprzedniego roku. W porównaniu do 2020 r. wartość brutto środków trwałych była mniejsza w następujących grupach rodzajowych: maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia – o 33,3%, budynki i budowle – o 7,6%, zwiększyła się natomiast w grupie środki transportu – o 5,8%. Udział wartości brutto środków trwałych jednostek transportu drogowego w sektorze transportu wyniósł 23,8%.

Gross value of fixed assets

The gross value of fixed assets in road transport entities employing more than 9 people as at 31 December 2021 amounted to PLN 56689.8 million (at current book-keeping prices) and decreased by 2.1% compared to the previous year. Compared to 2020, the gross value of fixed assets was lower in the following all types of groups: machinery, technical equipment and tools – by 33.3%, buildings and constructions – by 7.6%, while it increased in the group of means of transport – by 5.8%. The share of the gross value of fixed assets of road transport units in the transport sector was 23.8%.

Wykres 8. Struktura wartości brutto środków trwałych w transporcie drogowym^a
Chart 8. Structure of the gross value of fixed assets in road transport^a



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.

Wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego według stanu w dniu 31 grudnia 2021 r. (w bieżących cenach ewidencyjnych) wyniosła 56,7 mld zł, w tym środki transportu stanowiły 71,1%. Wartość brutto środków trwałych była największa w województwie mazowieckim – 16,4 mld zł, najmniejsza natomiast w województwie świętokrzyskim – 0,6 mld zł. Największy stopień zużycia środków trwałych wykazały podmioty transportu drogowego w województwie opolskim – 62,2%, w tym stopień zużycia środków transportu wyniósł 68,9%.

Gross value of fixed assets in road transport enterprises as at 31 December 2021 (in current of book-keeping prices) amounted to PLN 56.7 billion, including means of transport accounted for 71.1%. The gross value of fixed assets was the highest in the Mazowieckie Voivodship, PLN 16.4 billion, while the smallest in the Świętokrzyskie Voivodship was PLN 0.6 billion. The highest degree of consumption of fixed assets was shown by road transport entities in the Opolskie Voivodship – 62.2%, including means of transport accounted for 68.9%.

Tablica 1. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych^a według województw Stan w dniu 31 grudnia

Table 1. Gross value and degree of consumption of fixed assets^a 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 środku transportu of which transport equipment	
		budynki i budowle buildings and struc- tures	maszyny, urządze- nia tech- niczne i narzę- dzia machi- nery, 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	2020	57914,9	12266,2	7524,1	38120,1	1520,5	1000,8	48,9	53,3
	2021	56689,8	11339,3	5017,6	40328,4	1495,5	1063,9	51,5	53,4
Dolnośląskie	2020	3192,4	496,5	243,7	2452,3	1097,7	843,2	48,6	49,4
	2021	3364,4	480,9	246,6	2636,9	1161,0	910,0	47,5	47,6
Kujawsko-pomorskie	2020	1995,7	360,1	181,6	1454,0	982,4	715,7	49,5	48,8
	2021	1988,8	419,3	164,4	1405,1	985,7	696,4	47,6	48,3

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^a według województw (dok.)
Stan w dniu 31 grudnia**

**Table 1. Gross value and degree of consumption of fixed assets^a 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 transportu 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 %		
Lubelskie	2020	1435,7	244,5	95,3	1095,9	698,0	532,8	57,1	62,0
	2021	1501,2	235,8	96,9	1168,6	736,5	573,3	55,6	59,1
Lubuskie	2020	1782,8	264,8	85,0	1433,0	1794,8	1442,7	43,8	46,6
	2021	1937,3	304,2	97,5	1535,6	1965,8	1558,2	44,5	48,5
Łódzkie	2020	3014,8	674,2	265,4	2074,8	1247,9	858,8	53,6	58,2
	2021	3029,7	702,2	269,1	2058,0	1265,0	859,3	55,4	60,2
Małopolskie	2020	4814,1	1015,1	401,8	3394,6	1402,4	988,9	49,6	53,7
	2021	5336,0	1125,6	404,1	3803,7	1555,5	1108,8	48,2	50,9
Mazowieckie	2020	15889,7	3212,7	1882,6	10794,4	2879,8	1956,4	50,9	54,2
	2021	16356,7	3447,4	1868,0	11041,2	2967,0	2002,8	56,1	55,8
Opolskie	2020	934,8	184,4	70,7	679,7	978,0	711,1	60,4	68,1
	2021	899,5	172,5	73,8	653,2	948,2	688,6	62,2	68,9
Podkarpackie	2020	1434,6	193,2	185,7	1055,7	684,4	503,7	54,1	61,0
	2021	1540,5	200,8	190,3	1149,3	738,5	551,0	52,9	59,5
Podlaskie	2020	1124,0	239,1	67,3	817,6	971,8	706,9	62,9	70,9
	2021	1211,4	254,8	69,0	887,6	1054,5	772,7	59,7	66,2
Pomorskie	2020	3428,1	833,5	215,1	2379,5	1453,7	1009,0	46,2	49,6
	2021	3553,8	834,5	233,8	2485,5	1506,6	1053,7	47,0	51,0
Śląskie	2020	7197,4	1646,0	470,8	5079,1	1631,3	1151,2	47,5	50,2
	2021	8015,8	1823,3	498,7	5692,4	1831,8	1300,8	46,9	50,1
Świętokrzyskie	2020	540,1	112,2	50,8	377,1	450,2	314,3	54,5	57,9
	2021	585,9	113,5	54,3	418,1	493,3	352,0	56,7	60,2
Warmińsko-mazur- skie	2020	649,6	200,9	69,3	379,4	468,8	273,8	57,9	71,3
	2021	651,2	193,8	69,0	388,4	473,7	282,5	58,1	69,7
Wielkopolskie	2020	9051,1	2419,3	3124,3	3507,4	2580,8	1000,1	40,4	48,6
	2021	5219,6	848,6	555,8	3815,2	1491,3	1090,1	47,8	48,8
Zachodniopomor- skie	2020	1429,9	169,6	114,7	1145,6	860,8	689,7	50,4	50,3
	2021	1498,3	182,3	126,2	1189,8	908,0	721,1	52,3	51,9

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 2021 r. widoczny był w województwie mazowieckim, gdzie sprzedaż wyniosła 493,8 mln zł, a wartość zlikwidowanych środków trwałych – 73,3 mln zł oraz województwie śląskim, w którym notowano sprzedaż w wysokości 378,3 mln zł, a zlikwidowane środki trwałe miały wartość 40,1 mln zł.

The largest movement of fixed assets in 2021 was visible in the Mazowieckie Voivodship, where sales amounted to PLN 493.8 million, and the value of liquidated fixed assets – PLN 73.3 million, and the Śląskie Voivodship, where sales of PLN 378.3 million were recorded, and liquidated fixed assets had a value of PLN 40.1 million.

Tablica 2. Stan i ruch środków trwałych^a (wartość brutto) według województw
Table 2. State and flow of fixed assets^a (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	2020	54084,3	326,3	1756,2	57914,9
	2021	52915,8	291,7	2222,7	56689,8
Dolnośląskie	2020	3078,3	27,8	124,1	3192,4
	2021	3164,8	14,3	206,9	3364,4
Kujawsko-pomorskie	2020	1975,2	3,6	51,9	1995,7
	2021	1828,5	8,3	51,1	1988,8
Lubelskie	2020	1381,1	5,4	64,6	1435,7
	2021	1410,2	4,7	79,6	1501,2
Lubuskie	2020	1715,6	10,5	117,3	1782,8
	2021	1684,5	4,6	111,7	1937,3
Łódzkie	2020	2962,2	13,0	168,7	3014,8
	2021	2934,0	32,1	115,1	3029,7
Małopolskie	2020	4549,6	11,2	141,3	4814,1
	2021	4676,1	19,7	146,6	5336,0
Mazowieckie	2020	15129,3	36,9	362,0	15889,7
	2021	15690,6	73,3	493,8	16356,7
Opolskie	2020	915,6	6,5	62,4	934,8
	2021	862,8	2,2	44,8	899,5
Podkarpackie	2020	1327,9	13,7	43,8	1434,6
	2021	1454,7	16,6	108,8	1540,5
Podlaskie	2020	1087,0	5,1	54,0	1124,0
	2021	1143,3	8,8	55,9	1211,4
Pomorskie	2020	3036,7	17,8	65,3	3428,1
	2021	3360,6	25,0	140,4	3553,8
Śląskie	2020	6481,2	63,1	285,2	7197,4
	2021	7258,6	40,1	378,3	8015,8
Świętokrzyskie	2020	537,3	7,7	19,1	540,1
	2021	539,5	5,1	13,6	585,9
Warmińsko-mazurskie	2020	598,3	1,1	25,6	649,6
	2021	627,7	2,2	33,5	651,2
Wielkopolskie	2020	7961,6	95,4	125,9	9051,1
	2021	4836,1	29,8	197,2	5219,6
Zachodniopomorskie	2020	1347,4	7,6	45,0	1429,9
	2021	1443,7	4,9	45,6	1498,3

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.

Zatrudnienie i wynagrodzenia

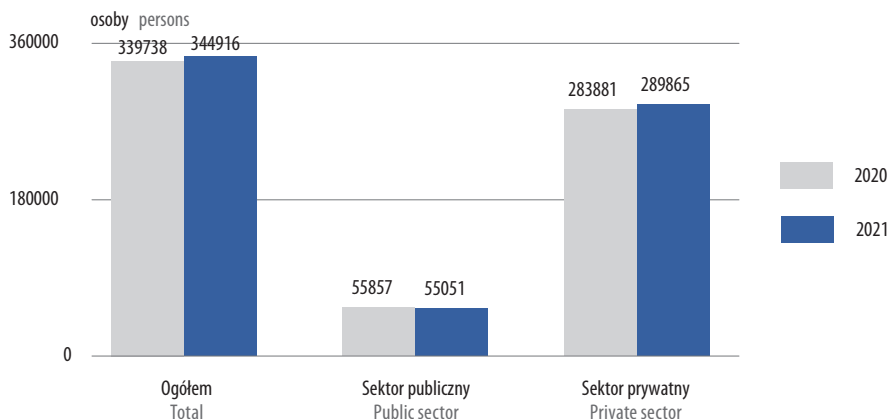
W jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w 2021 r. wyniosło 344,9 tys. osób i było o 1,5% większe niż w 2020 r. Wzrost przeciętnego zatrudnienia notowano w sektorze prywatnym – o 2,1%, przy spadku w sektorze publicznym – o 1,4% r/r.

Paid employment, wages and salaries

In road transport units with more than 9 employees, the average employment based on an employment relationship in 2021 amounted to 344.9 thousand people and was higher by 1.5% than in 2020. An increase in average employment was recorded in the private sector – by 2.1%, with a decrease in the public sector – by 1.4% y/y.

Wykres 9.
Chart 9.

Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy^a
Average paid employment on the basis of employment contract^a



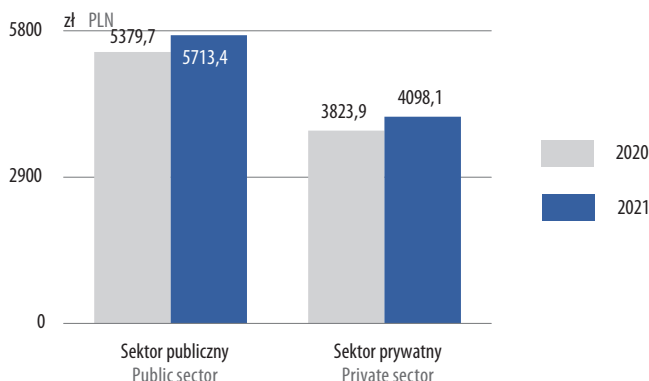
^a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez zatrudnionych poza granicami kraju i bez uczniów.
^a Data concern entities employing more than 9 persons; excluding persons employed abroad and apprentices.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych w podmiotach transportu drogowego na podstawie stosunku pracy w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w 2021 r. wyniosło 4355,9 zł i w porównaniu do 2020 r. zwiększyło się o 6,8%. Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wystąpił zarówno w sektorze prywatnym (o 7,2%), jak i publicznym (o 6,2%).

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 2021 amounted to PLN 4355.9 and increased by 6.8% compared to 2020. The increase in the average monthly wage occurred both in the private sector (by 7.2%) and the public sector (by 6.2%).

Wykres 10.
Chart 10.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto zatrudnionych na podstawie stosunku pracy^a
Average monthly gross wages and salaries of persons employed on the basis of employment contract^a



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

Nakłady inwestycyjne

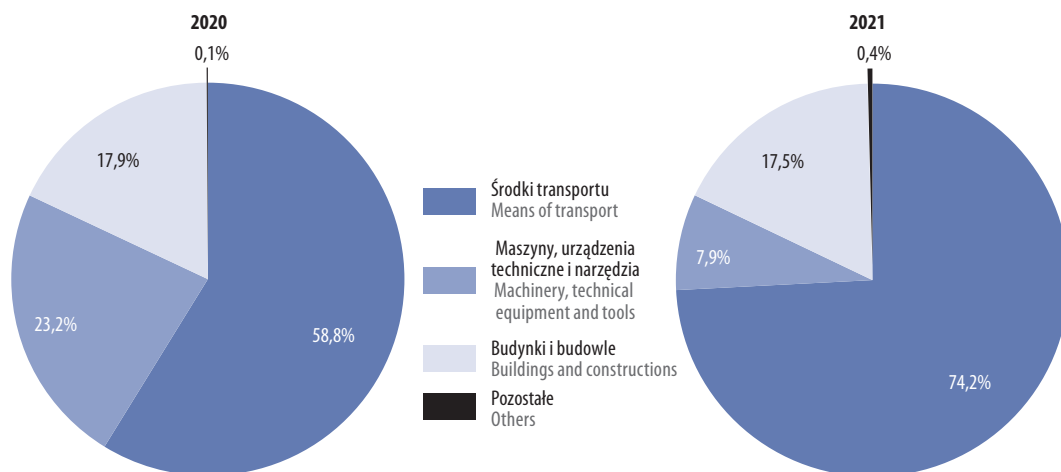
W 2021 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych na zakup środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosła 5553,7 mln zł, w tym na środki transportu – 4119,7 mln zł, budynki i budowle – 974,1 mln zł, a na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia – 439,1 mln zł.

Investments outlays

In 2021, the value of investments outlays on purchasing fixed assets in road transport enterprises employing more than 9 persons amounted to PLN 5553.7 million, including PLN 4119.7 million for means of transport, PLN 974.1 million for buildings and construction, and PLN 439.1 million for machinery, technical equipment and tools.

Wykres 11. Struktura nakładów inwestycyjnych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych^a

Chart 11. Structure of investments outlays on road transport by groups of fixed assets^a



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

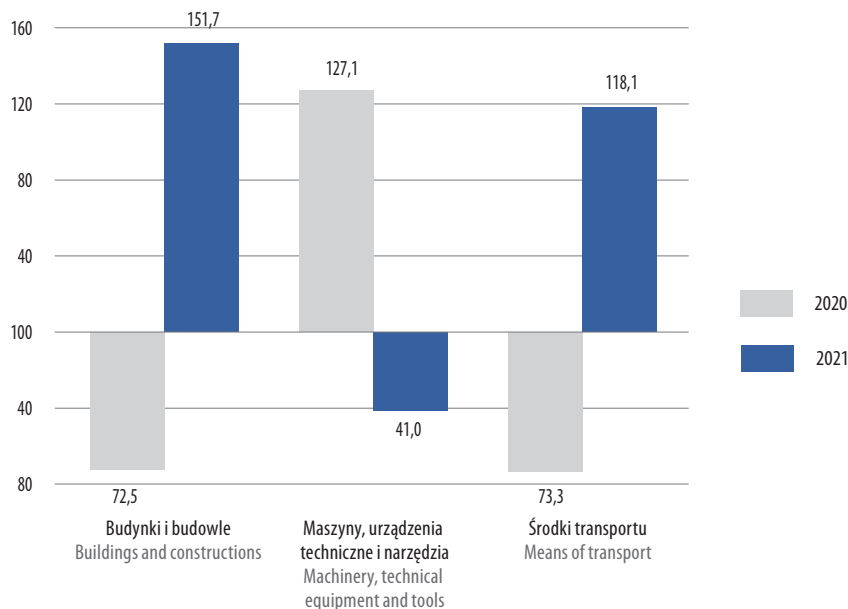
a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

W 2021 r. odnotowano wzrost o 20,2% w skali roku wartości nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących). Najwyższe nakłady inwestycyjne dotyczyły środków transportu i stanowiły one 74,2% ogółu poniesionych nakładów, a ich wysokość w porównaniu do 2020 r. zwiększyła się o 51,7%. Kolejną co do wielkości grupą nakładów inwestycyjnych były nakłady na budynki i budowle (17,5% poniesionych nakładów); ich wysokość zwiększyła się w skali roku o 18,1%. Nakłady na maszyny i urządzenia techniczne i narzędzia to w 2021 r. 7,9% poniesionych nakładów (spadek wobec 2020 r. o 59,0%). Udział przedsiębiorstw transportowych w poniesionych nakładach inwestycyjnych w sektorze transportu na nowe obiekty majątkowe lub ulepszenie istniejących osiągnął w 2021 r. poziom 18,7%.

In 2021, an annual increase by 20.2% in the value of Investments outlays (in current prices) was recorded. The highest investments outlays concerned means of transport, they accounted for 74.2% of the total incurred expenditures, and their amount increased by 51.7% compared to 2020. The next largest group of Investments outlays were expenditures on buildings and constructions (i.e. 17.5% of incurred expenditures); their amount increased y/y by 18.1%. Expenditures on machinery and technical equipment and tools in 2021 amounted to 7.9% of incurred expenditures, in this group an decrease y/y by 59.0% was recorded. The share of transport companies in the investments outlays incurred in the transport sector for new property facilities or improvement of existing ones reached 18.7% in 2021.

Wykres 12. Dynamika nakładów inwestycyjnych poniesionych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych^a (rok poprzedni = 100)

Chart 12. The dynamics of investments outlays on road transport by groups of fixed assets^a (previous year = 100)



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

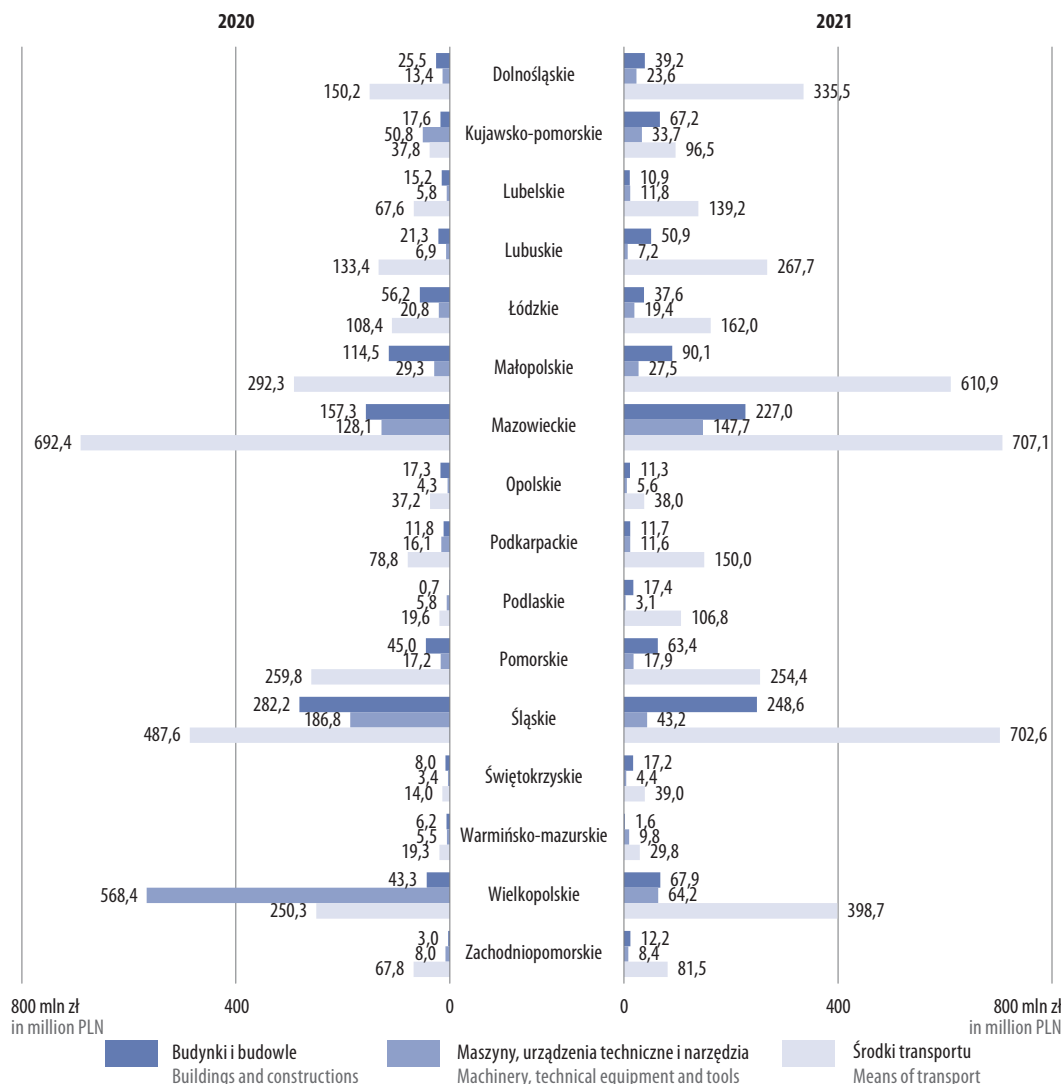
a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Największy poziom nakładów inwestycyjnych osiągnięto w 2021 r. województwo mazowieckie (19,5% ogółu nakładów) i były one przeznaczone w 65,2% na środki transportu oraz województwo śląskie (18,0% ogółu nakładów), które przeznaczono w 70,5% również na środki transportu.

The highest level of investments outlays was achieved in 2021 by the Mazowieckie Voivodship (19.5% of total expenditures) and they were allocated in 65.2% to means of transport, and the Śląskie Voivodship (18.0% of total expenditures), which also allocated 70.5% to means of transport.

Wykres 13. Nakłady inwestycyjne^a według grup rodzajowych środków trwałych (ceny bieżące) według województw

Chart 13. Investments outlays^a by groups of fixed assets (current prices) by voivodships



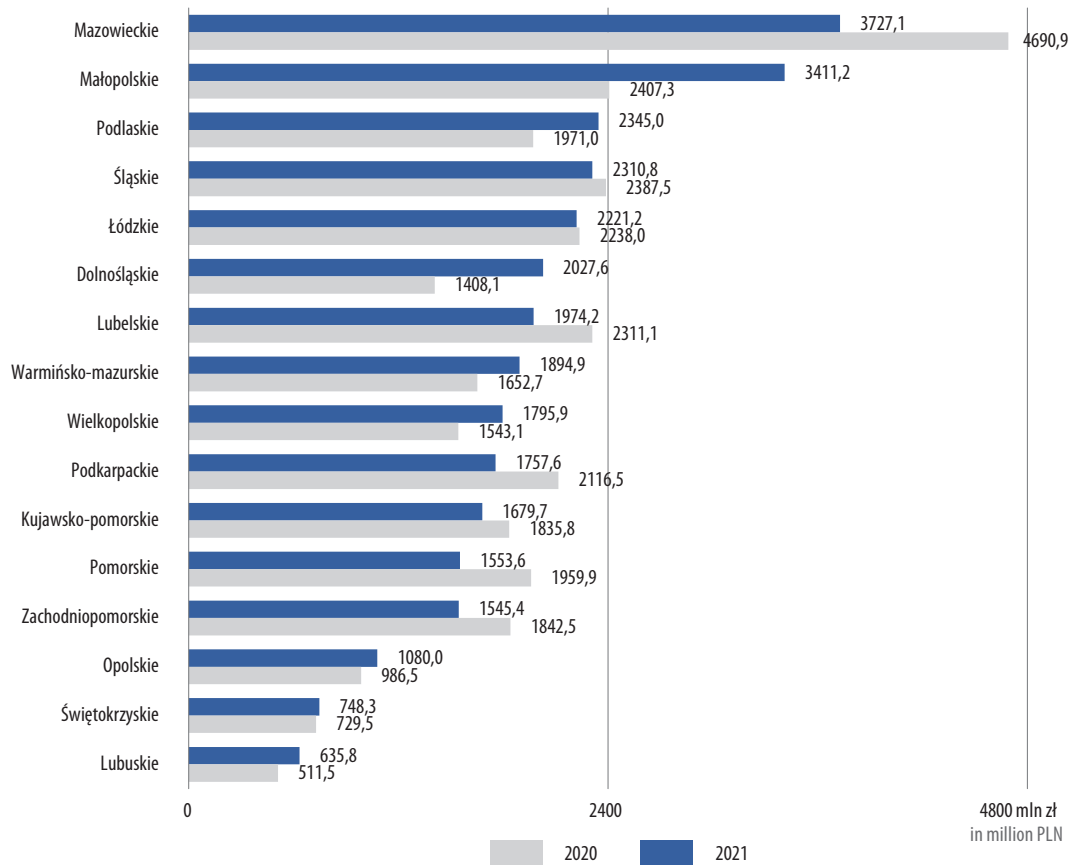
a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.

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

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w 2021 r. wyniosły 30708,3 mln zł i w porównaniu z 2020 r. były wyższe o 0,4%. Największy wzrost nakładów w porównaniu do ubiegłego roku wystąpił w województwie dolnośląskim – o 44,0% i małopolskim – o 41,7%. Spadek nakładów odnotowano w 8 województwach, a największy w województwie pomorskim – 20,7%.

Investments outlays on public roads in 2021 amounted to PLN 30708.3 million and were higher by 0.4% compared to 2020. The largest increase in expenditures compared to the previous year occurred in Dolnośląskie Voivodship by 44.0% and Małopolskie Voivodship by 41.7%. A decrease in expenditures was recorded in 8 voivodships, the largest in the Pomorskie Voivodship – 20.7%.

Wykres 14. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne^a według województw
 Chart 14. Investments outlays on public road^a 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.

Ilość terenów komunikacyjnych pod drogami ulega systematycznemu zwiększeniu. Największy wzrost r/r odnotowano w województwie zachodniopomorskim (1,9%).

W 2021 r. średni udział gruntów pod drogami w powierzchni ogółem wyniósł 2,6%. Na tle kraju najwięcej terenów pod drogami znajdowało się w województwie śląskim (3,6%), a najmniej – w zachodniopomorskim (2,2%).

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 2021 r. przybyło 246,4 km dróg ekspresowych oraz 48,3 km autostrad; ich udział w ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej w kraju wyniósł 0,9%, a autostrad – 0,6%.

**Tablica 3. Drogi szybkiego ruchu
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 3. Highways
As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2020	2021
	w kilometrach in kilometres	
Autostrady Motorways	1712,2	1760,5
Drogi ekspresowe Expressways	2548,5	2794,9

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

2. The 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.

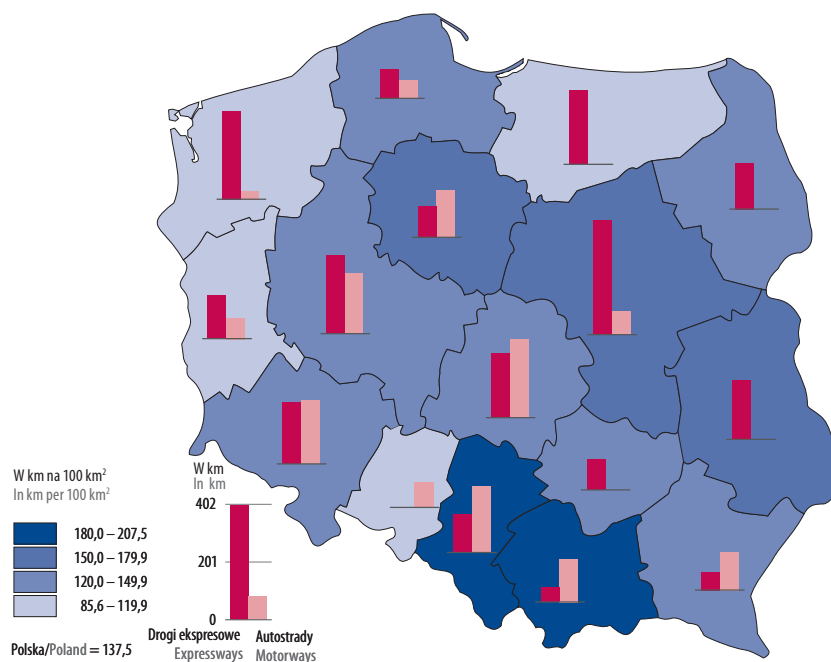
The amount of communication areas under the roads is systematically increasing. The largest year-on-year increase was recorded in the Zachodniopomorskie Voivodship (by 1.9%).

In 2021, the average share of areas under roads in the total area was 2.6%. Against the background of the country, the largest number of areas under roads was located in the Śląskie Voivodship (3.6%), and the least in Zachodniopomorskie (2.2%).

The public roads categories

Joining the EU enabled Poland to use structural funds to modernise transport system, including expressways and motorways. Despite the fact that the length of highways is growing systematically, Poland still belongs to countries with the least developed network of motorways and expressways in Europe. In 2021, 246.4 km of expressways and 48.3 km motorways were built; their share in the total length of hard surface roads in the country amounted to 0.9%, highways 0.6%.

Mapa 1. Drogi publiczne w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia
Public roads in 2021
As of 31 December

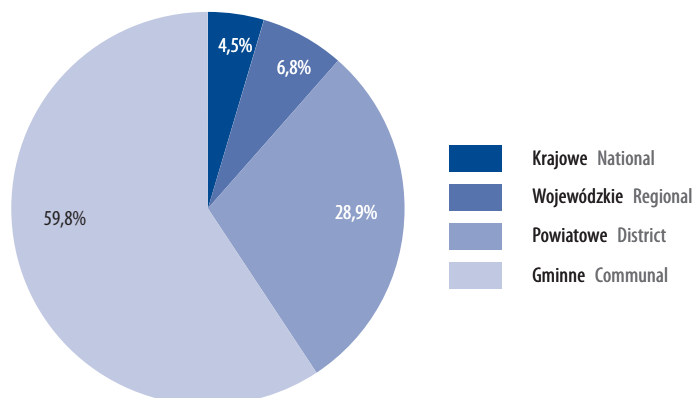


Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Według stanu na koniec 2021 r. sieć dróg publicznych w Polsce wyniosła 429,8 tys. km. Największy udział, podobnie jak w poprzednich latach, stanowiły drogi gminne (59,8% długości dróg publicznych).

As at the end of 2021, the public road network in Poland amounted to 429.8 thousand km. As in previous years, communal roads (accounted for 59.8% of the total length of public roads).

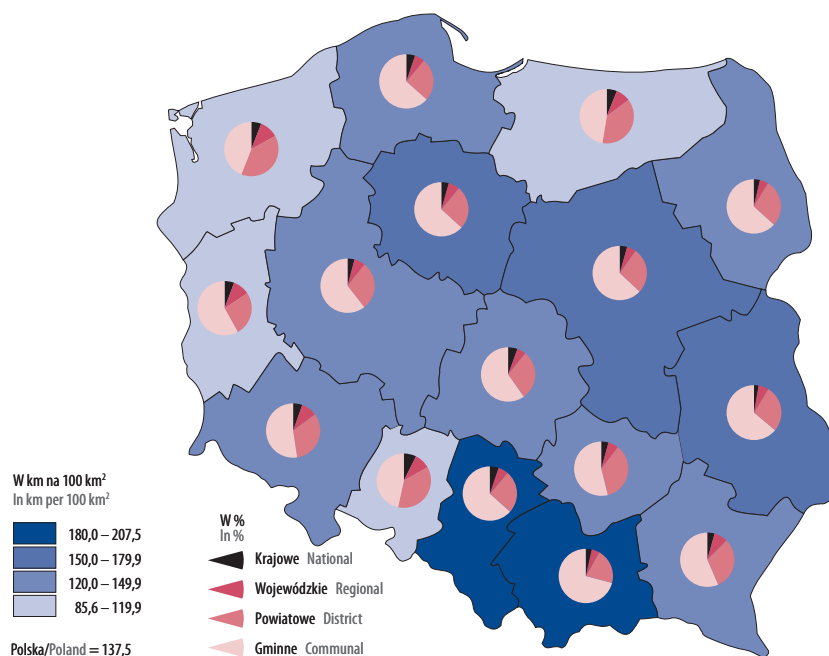
Wykres 15. Struktura dróg publicznych w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia
Chart 15. Structure of public roads in 2021
As of 31 December



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

Mapa 2. Drogi publiczne według kategorii dróg w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 2. Public roads by road categories in 2021
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 2021 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 2021 r. 60,8% dróg krajowych będących w ich zarządzie miało stan techniczny dobry, 23,8% – niezadawalający, a 13,5% charakteryzowało się złym stanem nawierzchni.

W odniesieniu do 2020 r. długość dróg będących w stanie dobrym zwiększyła się o 1,2%, tym samym zmniejszeniu uległa długość dróg będących w stanie niezadawalającym i złym.

The public roads surface

In 2021, the length of national roads amounted to 19.5 thousands 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 2021 only 60.8% of the national roads were in a good condition, 23.8% were in an unsatisfactory condition, and 13.5% of road surface was in a poor condition.

For 2020, the length of roads in good condition increased by 1.2%, thereby reducing the length of unsatisfactory and poor roads.

Tablica 4. Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2021 r.
 Table 4. The evaluation of technical and operating parameters of surface of the national roads network in 2021

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	29,8	80,6	74,2	85,7	41,7
B – zadowalający B – satisfactory	55,4	18,3	19,3	12,9	34,6
C – niezadowalający C – unsatisfactory	12,7	1,0	4,8	1,3	18,7
D – zły D – poor	2,1	0,1	1,7	0,1	5,1

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 315,5 tys. km (tj. 73,4% długości dróg publicznych).

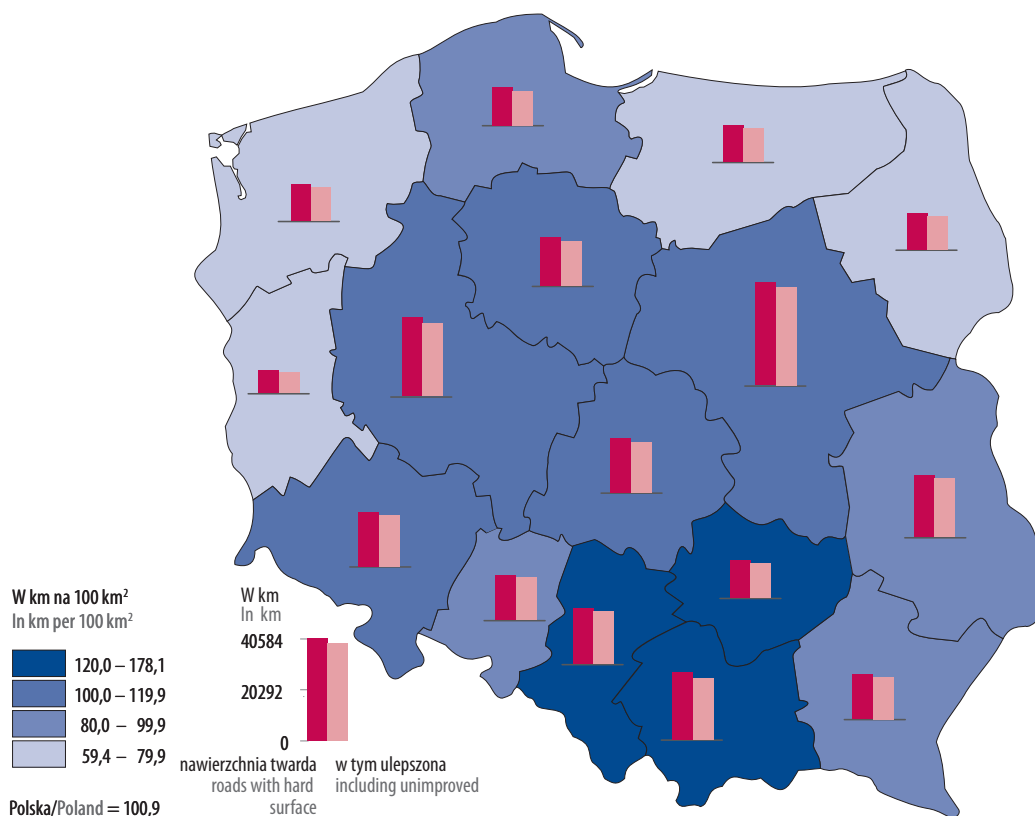
Wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej w 2021 r. wyniósł 100,9 km na 100 km² i wykazywał duże zróżnicowanie terytorialne. Najwyższą jego wartość odnotowano w województwach śląskim (178,1) i małopolskim (174,4), a najniższą – w warmińsko-mazurskim (59,4) i zachodniopomorskim (62,2).

Hard-surface roads 315.5 thousands km (accounted for 73.4% of the total length of public roads).

The density indicator of hard-surface roads in 2021 amounted to 100.9 km per 100 km² and displayed a considerable regional differentiation. The highest values were recorded in voivodships: Śląskie (178.1) and Małopolskie (174.4) and the lowest – in Warmińsko-Mazurskie (59.4) and Zachodniopomorskie Voivodship (62.2).

Mapa 3. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 3. Public roads with hard surface in 2021
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 2021 r. miały łączną długość 293,8 tys. km, co stanowiło 93,1% dróg o nawierzchni twardej.

Wskaźnik udziału długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej do ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej wyniósł co najmniej 90%. Najwyższą wartość osiągnął w województwie dolnośląskim (95,4%), a najniższą – w pomorskim (89,6%).

Drogi o nawierzchni twardej nieulepszonej stanowiły 6,9% dróg o nawierzchni twardej. Najwyższą wartość tego wskaźnika zanotowano w województwach pomorskim (10,4%) i kujawsko-pomorskim (10,0%), a najniższą – w mazowieckim (4,3%) oraz dolnośląskim (4,6%).

Roads with a hard surface improved in 2021 had a total length of 293.8 thousand km, which accounted for 93.1% of roads with hard surfaces.

In most voivodships, the ratio of the length of roads with improved hard surface to the total length of roads with hard surface was at least 90%. It reached the highest value in Dolnośląskie Voivodship (95.4%) and the lowest – in Pomorskie (89.6%).

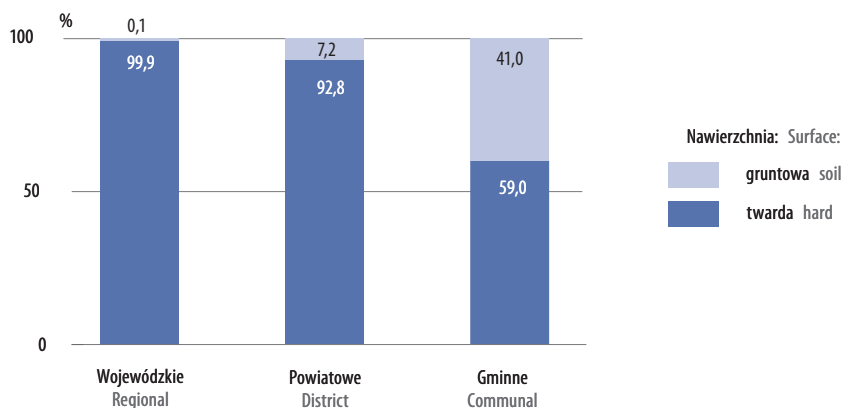
Unimproved hard roads accounted for 6.9% of hard surfaces. The highest value of this indicator was recorded in the Pomorskie (10.4%) and Kujawsko-Pomorskie (10.0%) voivodships, and the lowest – in Mazowieckie (4.3%) and Dolnośląskie (4.6%).

W 2021 r. długość dróg wojewódzkich wyniosła 29,4 tys. km, z czego 99,9% stanowiły drogi o nawierzchni twardej. Wśród dróg powiatowych, których łączna długość wyniosła 124,4 tys. km, nawierzchnię twardą posiadało 92,8%. Największy udział dróg o twardej powierzchni odnotowano w województwach małopolskim (98,9%) i podkarpackim (97,0%), natomiast najmniejszy – w warmińsko-mazurskim (83,5%) oraz lubuskim (84,0%). W ogólnej długości dróg gminnych (256,5 tys. km) drogi utwardzone stanowiły 59,0%. Wskaźnik ten osiągnął najwyższe wartości w województwach śląskim (83,2%) i małopolskim (77,8%), a najniższe – w podlaskim (30,8%), lubuskim (33,2%) i warmińsko-mazurskim (39,4%).

In 2021, the length of regional roads was 29.4 thousand km of which 99.9% were roads with hard surfaces. Among the districts roads, whose total length amounted to 124.4 thousand km, 92.8% had a hard surface. The largest share of roads with a hard surface was recorded in the Małopolskie (98.9%) and Podkarpackie (97.0%) Voivodships, while the smallest – in Warmińsko-Mazurskie (83.5%) and Lubuskie (84.0%). In the total length of communal roads (256.5 thousand km.), hard roads accounted for 59.0%. The index reached the highest values in the following voivodships: Śląskie (83.2%) and Małopolskie (77.8%), and the lowest – in Podlaskie (30.8%), Lubuskie (33.2%) and Warmińsko-Mazurskie (39.4%).

Wykres 16. Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 16. Local self-government roads by types of surface in 2021 As of 31 December



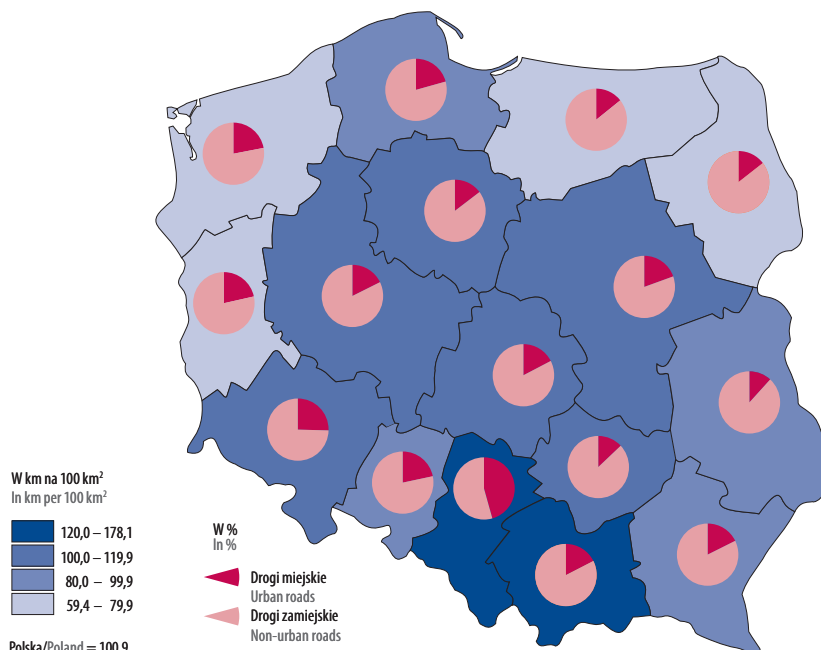
Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Drogi publiczne miejskie o nawierzchni twardej w 2021 r. miały łączną długość 62,3 tys. km, co stanowiło 19,8% dróg publicznych o nawierzchni twardej. W przypadku dróg zamiejskich było to 253,2 tys. km (80,2%).

Urban public roads with hard surfaces in 2021 had a total length of 62.3 thousand km, which accounted for 19.8% of public roads with hard surfaces. In the case of non-urban roads, it was 253.2 thousand km (80.2%).

Mapa 4. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 4. Public hard surface roads by road categories in 2021
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

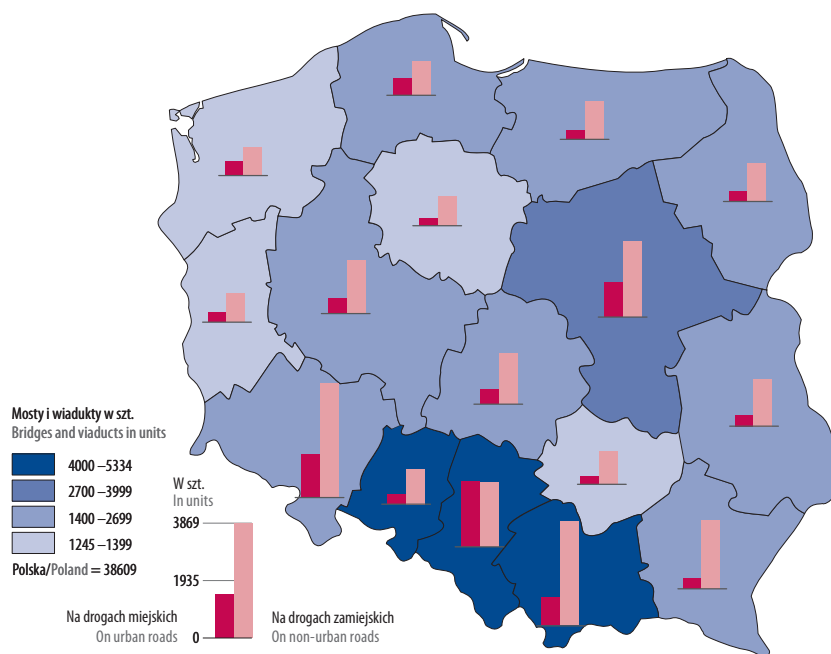
Liczba mostów i wiaduktów w 2021 r. wyniosła 38,6 tys. szt. (wzrost w skali roku o 2,1%). Najwięcej ww. obiektów znajdowało się w województwach: dolnośląskim (5,3 tys. szt.) oraz małopolskim i śląskim (po 4,4 tys. szt.). Większość z nich (99,6%) stanowiły obiekty trwałe, a tylko 0,4% obiekty tymczasowe.

Road engineering structures

The number of bridges and viaducts in 2021 amounted to 38.6 thousand units. (increase by 2.1% y/y). Most of the above-mentioned facilities were located in the following-voivodships: Dolnośląskie (5.3 thousand units), Małopolskie (4.4 thousand units) and Śląskie (4.4 thousand units). Most of them (99.6%) were permanent objects, and only 0.4% temporary objects.

Mapa 5. Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 5. Bridges and viaducts on public roads in 2021
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 2021 r. wyniosła 36563,1 tys. i zwiększyła się w porównaniu do 2020 r. o 3,1%. Średnioroczny wzrost liczby zarejestrowanych środków transportu drogowego od 2010 r. wynosił 3,7%.

W 2021 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 naczepek) zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów na dzień 31 grudnia 2021 r. wyniosła 4433,8 tys. (o 2,7% więcej niż w roku poprzednim). W porównaniu z 2020 r. najistotniejszy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych odnotowano w grupie ciągników siodłowych (o 7,7%), samochodów specjalnych (o 6,2%) oraz motocykli (o 4,8%). Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2021 r. wzrosła o 3,0%, samochodów ciężarowych – o 3,0%, a autobusów – o 1,6%. Wśród pozostałych środków transportu drogowego, nieujmowanych w ogólnej liczbie pojazdów samochodowych, największy wzrost dotyczył liczby zarejestrowanych naczepek ciężarowych – o 7,7%. Liczba zarejestrowanych przyczep ciężarowych zwiększyła się w tym okresie o 2,9%, ciągników rolniczych – o 2,5%, a motorowerów – o 1,4%.

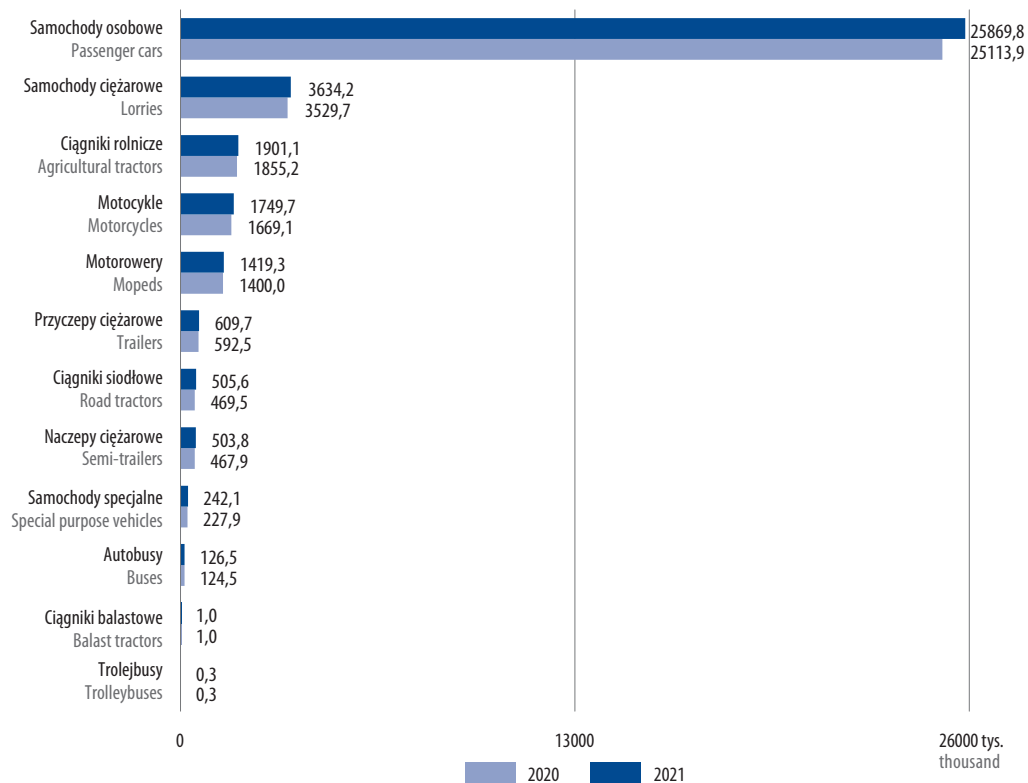
3. Means of road transport

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 2021 amounted to 36563.1 thousand and increased by 3.1% compared to 2020. 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 2021, 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 2021, amounted to 4433.8 thousand (2.7% more than in the previous year). Compared to 2020, the most significant increase in the number of registered motor vehicles was recorded in the group of road tractors (by 7.7%), special purpose vehicles (by 6.2%) and motorcycles (by 4.8%). The number of registered passenger cars increased by 3.0% in 2021, lorries by 3.0% and buses by 1.6%. Among other modes of road transport not included in the total number of motor vehicles, the largest increase compared to 2020 concerned the number of registered semi-trailers – by 7.7%. The number of registered trailers increased by 2.9%, agricultural tractors by 2.5% and mopeds by 1.4% during this period.

Wykres 17. Środki transportu drogowego
Stan w dniu 31 grudnia
Chart 17. Means of road transport
As of 31 December

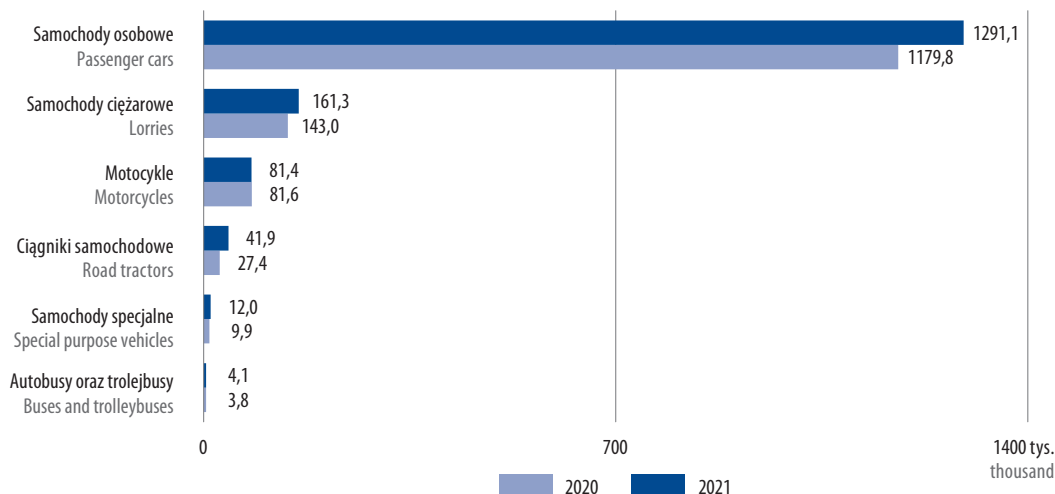


Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
 Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles

W 2021 r., najliczniejszą grupą pojazdów samochodowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie kraju były samochody osobowe – 1291,1 tys., co stanowiło 81,1% ogółu pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce pojazdów samochodowych (wobec 81,6% w 2020 r.).

In 2021, passenger cars were the largest group of motor vehicles registered for the first time in the country – 1291.1 thousand, which accounted for 81.1% of all motor vehicles registered for the first time in Poland (compared to 81.6% in 2020).

Wykres 18. Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski^a
 Chart 18. Road motor vehicles registered for the first time on the territory of Poland^a



^a 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.

^a 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 – 89,7%, autobusów – 79,2%, samochodów specjalnych – 82,0% oraz samochodów ciężarowych – 69,7%.

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 2021 r. stanowiły one 41,9% ogółu zarejestrowanych pojazdów samochodowych. Natomiast udział samochodów osobowych na olej napędowy w 2021 r. wynosił 26,1% ogółu zarejestrowanych pojazdów samochodowych.

In the structure of registered motor vehicles by type of fuel used, diesel vehicles dominate the group of road tractors – 89.7%, buses – 79.2%, special cars – 82.0%, lorries – 69.7%.

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 2021, they accounted for 41.9% of all registered road motor vehicles. The share of diesel passenger cars in 2021 was 26.1% of all road motor vehicles registered.

**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 ³ up to 1399 cm ³	1400- -1999 cm ³ 1400- -1999 cm ³					
Ogółem Total	2020	25113862	9174766	13726189	3529716	715226	469451	124526	227888
	2021	25869804	9351015	14191055	3634196	728465	505609	126547	242072
w tym: of which:									
Benzyna Pertol	2020	13111160	7606044	4946467	613360	28758	1618	4102	24547
	2021	13453745	7738640	5122743	609917	28771	1639	4107	24599
Olej napędowy Diesel oil	2020	7908948	347340	6368766	2427959	518253	420694	98727	184859
	2021	8149408	353819	6566407	2534069	530534	453749	100213	198593
Gaz ciekły (LPG) Liquefied petroleum gas (LPG)	2020	3388888	919988	2086101	173339	8186	1920	771	3444
	2021	3414693	930139	2086569	170733	8168	1889	773	3476
Gaz ziemny sprężony (CNG) Compressed natural gas (CNG)	2020	5327	1380	3508	3315	1218	4157	916	182
	2021	5343	1447	3450	3934	1710	5307	1080	217
Energia elektryczna ^a Electric energy ^a	2020	9772	.	.	1729	641	60	540	106
	2021	18132	.	.	2395	646	60	758	112
Benzyna i energia elektryczna (hybry- da) Petrol and electric energy (hybrid)	2020	27195	2100	20040	31	-	-	-	4
	2021	32638	2740	24597	34	-	-	-	15
Olej napędowy i energia elektryczna (hybryda) Diesel oil and electric energy (hybrid)	2020	3497	1	1770	7	5	-	211	2
	2021	4739	2	2294	10	6	-	210	2

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 2021 r. utrzymał się on na zbliżonym poziomie do roku poprzedniego i wyniósł 80,5%.

W 2021 r. na 1291,1 tys. samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, 450,8 tys. (34,9%) stanowiły pojazdy fabrycznie nowe (wzrost o 4,3% w porównaniu z rokiem poprzednim).

Motor vehicles

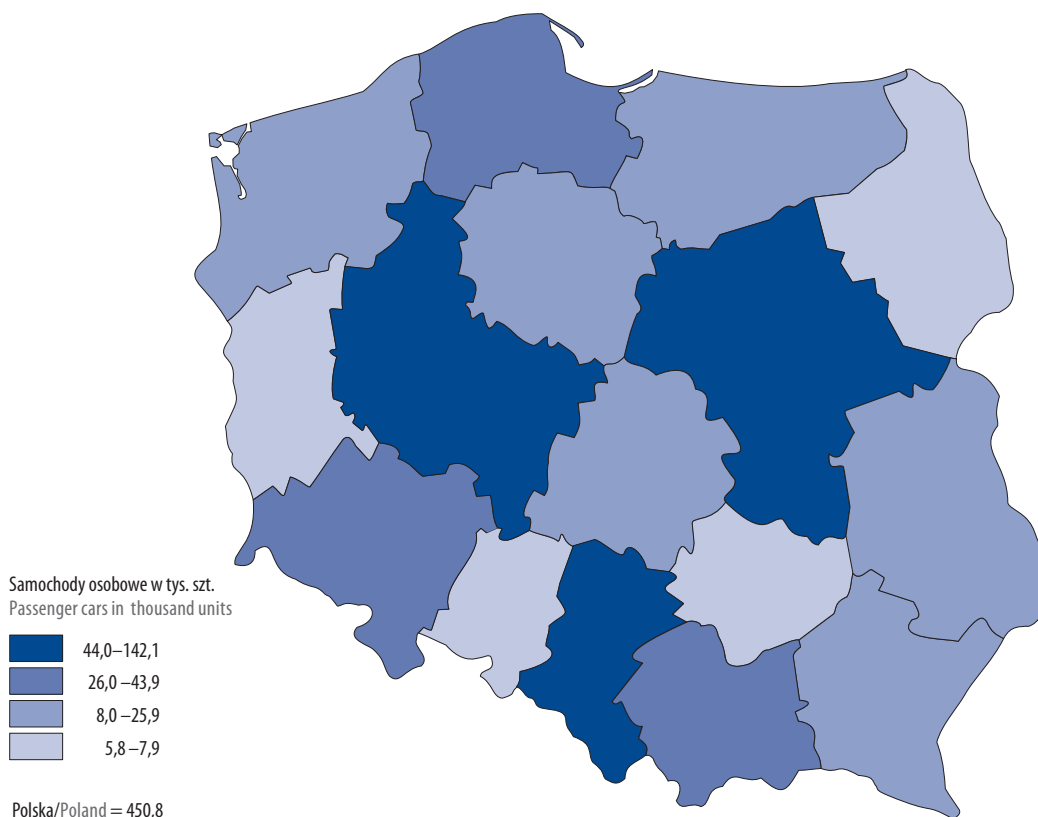
Passenger cars

Passenger cars had the largest share in the total number of road motor vehicles. In 2021, this proportion maintained a similar level as in the previous year and amounted to 80.5%.

In 2021, out of 1291.1 thousand passenger cars registered for the first time in Poland, 450.8 thousand (34.9%), were brand new vehicles (4.3% more in comparison to the previous year).

Mapa 6.
Map 6.

Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski^a w 2021 r.
New passenger cars registered on the territory of Poland^a in 2021



^a Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

^a Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.

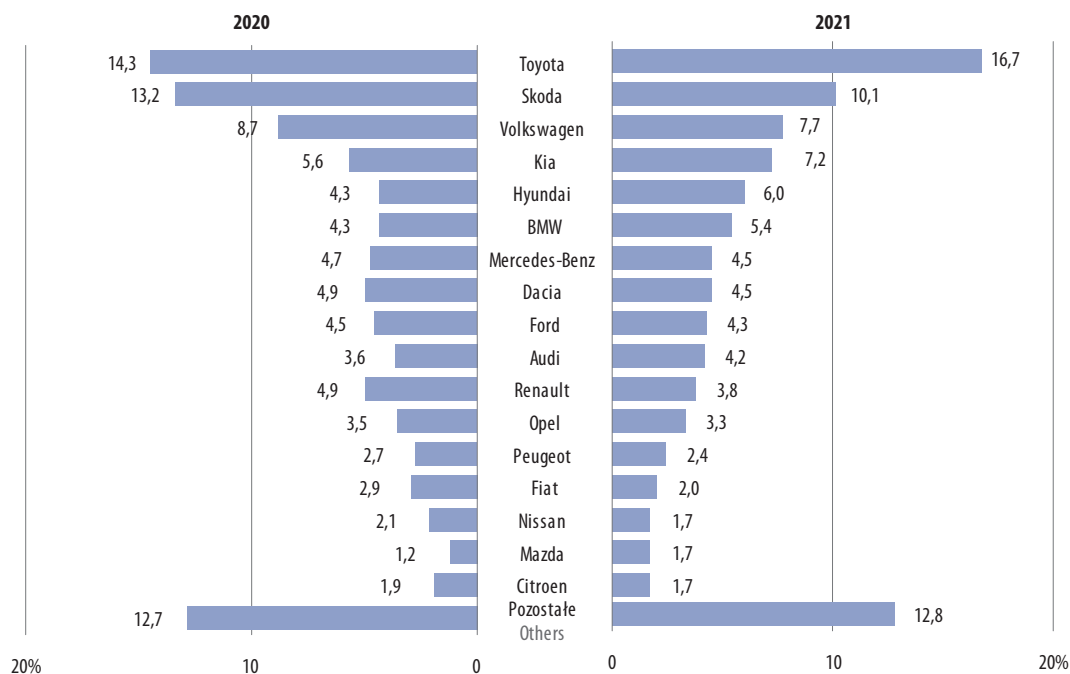
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Według danych opracowanych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), na czele listy najpopularniejszych marek nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2021 r. znalazła się Toyota. Samochody tej marki stanowiły 16,7% ogółu rejestracji nowych samochodów osobowych (wobec 14,3% w poprzednim roku). Istotny udział miały również samochody marki Skoda – 10,1% (13,2% w 2020 r.)

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 2021. Cars of this brand accounted for 16.7% of all registrations of new passenger cars (compared to 14.3% in the previous year). Škoda cars also had a significant share – 10.1% (13.2% in 2020).

Wykres 19. Struktura samochodów osobowych nowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski^a według marek

Chart 19. Structure of new passenger cars registered for the first time on the territory of Poland^a by car brands



a Łącznie z samochodami z kratką.

Źródło: dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

a Including cars registered as commercial vehicles.

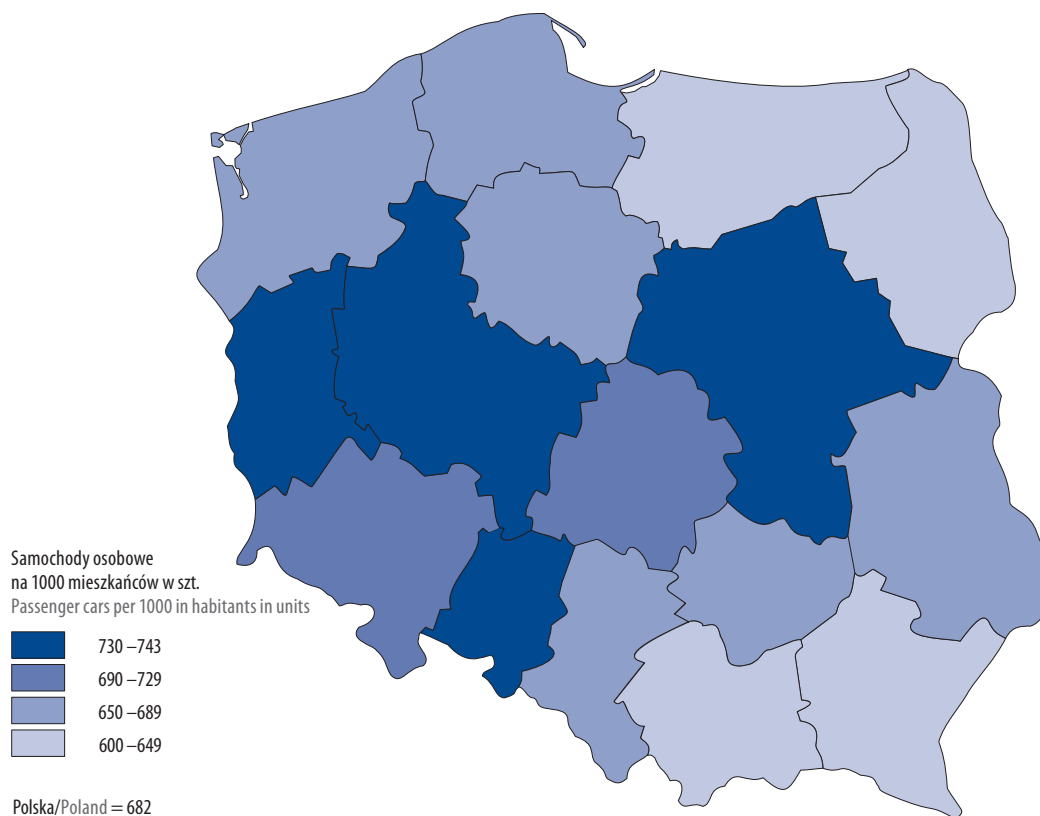
Source: data of Polish Automotive Industry Association.

Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 ludności) w 2021 r. wyniósł 682 (wobec 656 w 2020 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika w 2021 r. zanotowano w województwach: lubuskim (743), mazowieckim (742), wielkopolskim (736) i opolskim (735), a najniższą – w podlaskim (600), podkarpackim (620), warmińsko-mazurskim (631) i małopolskim (635).

The motorisation rate (the number of registered passenger cars per 1000 inhabitants) in 2021 amounted to 682 (compared to 656 in 2020). The highest value of this indicator in 2021 was recorded in voivodships: Lubuskie (743), Mazowieckie (742), Wielkopolskie (736) and Opolskie (735), while the lowest in: Podlaskie (600), Podkarpackie (620), Warmińsko-Mazurskie (631) and Małopolskie (635) Voivodship.

Mapa 7. Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 7. Passenger cars per 1000 inhabitants in 2021
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 2021 r. wyniósł 52,0% (przed rokiem 52,2%). Samochody na olej napędowy stanowiły 31,5%, a udział samochodów na gaz (LPG) wyniósł 13,2% (w 2020 r. – 13,5%). W 2021 r. zarejestrowanych było 18,1 tys. pojazdów osobowych o napędzie elektrycznym oraz 37,4 tys. samochodów osobowych z napędem hybrydowym (które stanowiły odpowiednio 0,14% i 0,11% ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych).

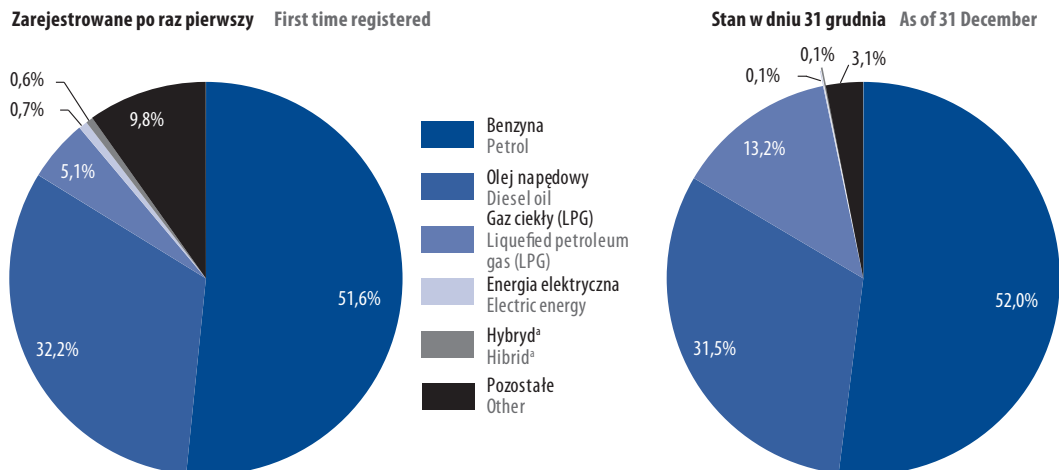
W grupie samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, zarówno nowych jak i używanych, również przeważały pojazdy z silnikiem benzynowym. W 2021 r. pojazdy te stanowiły 51,6% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy samochodów osobowych (wobec 53,5% w 2020 r.). Samochody na olej napędowy stanowiły 32,2% ogółu pierwszych rejestracji (wobec 35,0% w roku poprzednim), a pojazdy na gaz (LPG) – 5,1% (5,3% w 2020 r.).

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 2021 was 52.0% (52.2% a year ago). Diesel cars accounted for 31.5% and the share of gas-powered cars (LPG) was 13.2% (in 2020 – 13.5%). In 2021, 18,1 thousand electric passenger cars and 37,4 thousand hybrid passenger cars were registered (which accounted for 0.14% and 0.11% of all registered passenger cars respectively).

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 2021, these vehicles accounted for 51.6% of all passenger cars registered for the first time (compared to 53.5% in 2020). Diesel cars accounted for 32.2% of all first registrations in 2021 (compared to 35.0% in the previous year) and gas-powered vehicles (LPG) accounted for 5.1% (5.3% in 2020).

Wykres 20. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2021 r.

Chart 20. Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2021



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.

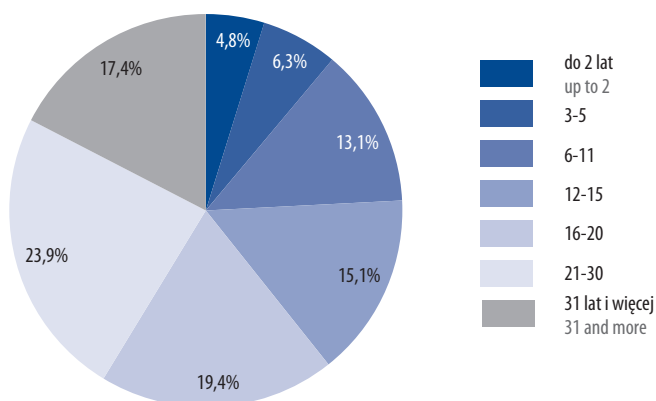
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

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 2021 r. stanowiły 23,9% 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 2021 accounted for 23.9% of all passenger cars registered in the Central Vehicle Register.

Wykres 21. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 21. Structure of registered passenger cars by age groups in 2021
As of 31 December



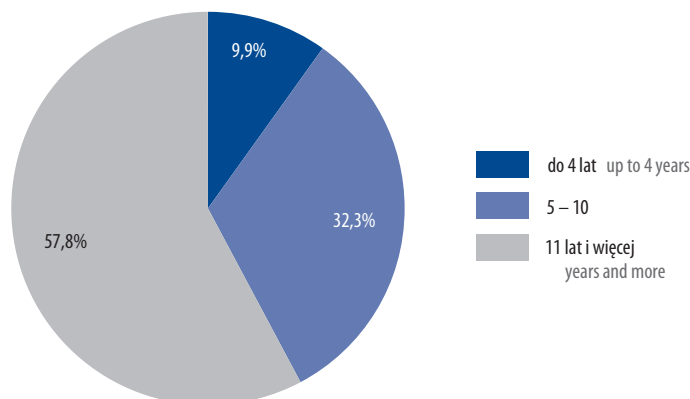
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

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 2021 r. do Polski z krajów UE sprowadzono 859,1 tys. samochodów używanych, tj. o 11,3% więcej niż w 2020 r. Wśród nich samochody w wieku do 4 lat stanowiły 9,9%, od 5 do 10 lat – 32,3%, powyżej 11 lat – 57,8% (w 2020 r. odpowiednio 10,9%, 33,5% i 55,5%).

According to data from the Ministry of Finance and the Polish Association of the Automotive Industry, in 2021 859.1 thousand used cars were imported to Poland from EU countries, i.e. 11.3% more than in 2020. Cars aged up to 4 years accounted for 9.9% of used passenger car imports, 32.3% for those aged 5 to 10 and 57.8% for those over 11 years old (in 2020: 10.9%, 33.5% and 55.5% respectively).

Wykres 22. **Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2021 r.**
Chart 22. **Structure of imported used passenger cars by age groups in 2021**



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 2021 r. 11,3%. Dominują samochody ciężarowe o ładowności nieprzekraczającej 1,5 tony, których udział w 2021 r. wyniósł 80,0% (w roku poprzednim 79,7%), a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 3,2%. Największy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych odnotowano w grupie pojazdów o ładowności 20 ton i więcej (o 12,5%), 1–1,5 ton (o 5,1%) oraz 15,0–19,9 ton (o 4,8%).

W 2021 r. na 161,3 tys. samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju w ciągu 2021 r., 78,5 tys. (48,7%) rejestracji dotyczyło pojazdów fabrycznie nowych (wzrost o 23,4% w porównaniu z 2020 r.).

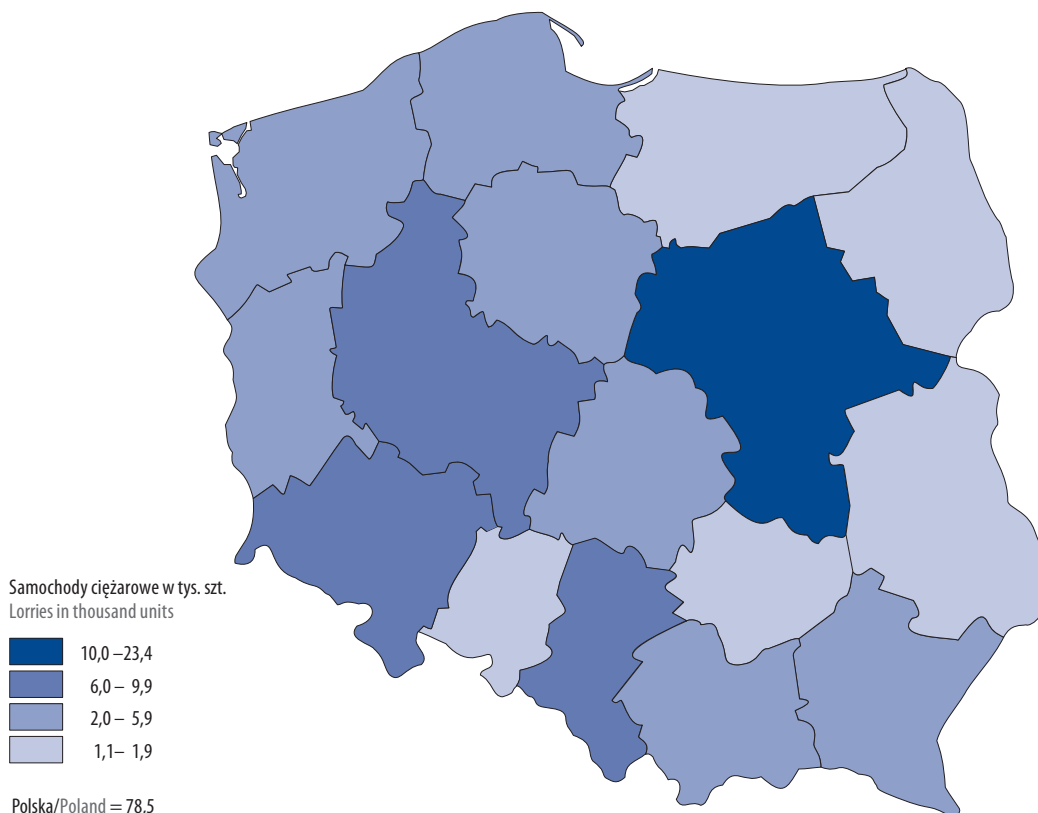
Lorries

Lorries are the second largest category of registered motor vehicles in Poland. Their share in the total number of registered motor vehicles in 2021 was 11.3%. Light goods vehicles with a load capacity up to 1.5 tonnes are the most numerous, their share in 2021 amounted to 80.0% (79.7% last year). The number of these vehicles increased annually by 3.2%. The biggest increase in the number of registered lorries was observed among vehicles with a load capacity 20 tonnes and more (by 12.5%), then in the group of 1–1.5 tonnes (by 5.1%) and 15.0–19.9 tonnes (by 4.8%).

In 2021, out of 161,3 thousand lorries registered for the first time in the country during 2021, 78,5 (48.7%) thousand registrations concerned brand new vehicles (23.4% more in comparison to 2020).

Mapa 8.
Map 8.

Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski^a w 2021 r.
New lorries registered on the territory of Poland^a in 2021



^a Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.

^a Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.

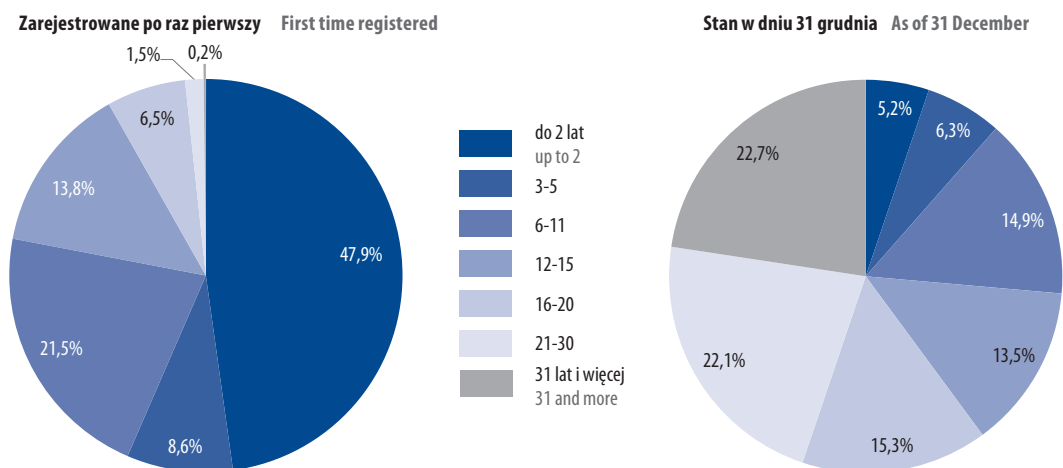
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

W strukturze wiekowej samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy w kraju w ciągu 2021 r. najliczniejszą grupą (63,1 tys.) były pojazdy najmłodsze, których wiek nie przekraczał jednego roku – stanowiły one 39,1% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy w 2021 r. samochodów ciężarowych (wobec 31,6% w 2020 r.). Drugą pod względem liczebności grupą nowo zarejestrowanych w 2021 r. samochodów ciężarowych (34,6 tys.) były pojazdy w wieku od 6 do 11 lat, które stanowiły w 2021 r. 21,5% ogółu samochodów ciężarowych.

In the age structure of lorries registered for the first time in the country during 2021, the largest group (63.1 thousand) were the youngest vehicles, whose age did not exceed one year – they accounted for 39.1% of all lorries registered for the first time in 2021 (compared to 31.6% in 2020). The second largest group of newly registered lorries in 2021 (34.6 thousand) were vehicles aged 6 to 11 years, which accounted for 21.5% of all lorries in 2021.

Wykres 23. Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 23. Structure of registered lorries by age groups in 2021 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.

W Polsce zlokalizowane są trzy światowe koncerny produkujące samochody osobowe i użytkowe: Volkswagen Poznań, Fiat Chrysler Automobiles Poland w Tychach, Opel Manufacturing. W 2021 r. z taśm produkcyjnych zjechało 260,8 tys. sztuk samochodów osobowych, tj. o 6,5% mniej niż w roku poprzednim. Produkcja samochodów ciężarowych i ciągników samochodowych wyniosła 173,4 tys. pojazdów i w porównaniu z 2020 r. była wyższa o 4,2%, a produkcja pojazdów transportu publicznego (do przewozu 10 osób i więcej) wyniosła 5,2 tys. sztuk (przed rokiem – 6,0 tys.).

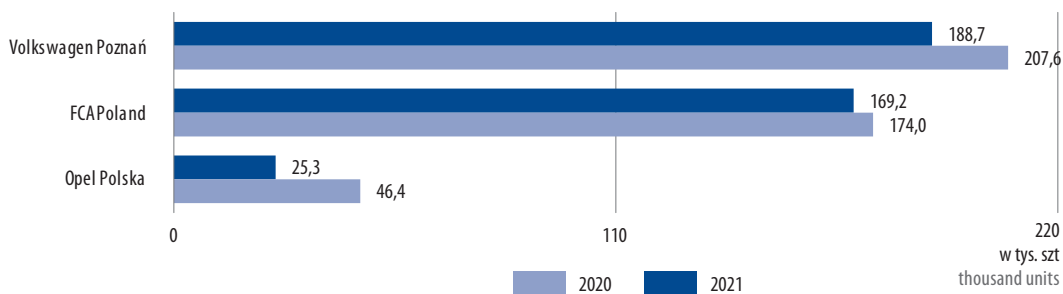
Według Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego produkcja samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w 2021 r. wyniosła 383,2 tys. szt. i była niższa o 10,5% w stosunku do 2020 r. Liderem wśród koncernów produkujących samochody w Polsce po raz czwarty został Volkswagen Poznań, którego udział w rynku motoryzacyjnym wyniósł 49,2%.

In Poland three global companies manufacturing passenger and commercial vehicles are located: Volkswagen Poznań, Fiat Chrysler Automobiles Poland in Tychach, Opel Manufacturing. In 2021, 260.8 thousand passenger cars were produced by manufacturing plants, i.e. 6.5% less than the year before. The production of goods vehicles and road tractors amounted to 173.4 thousand and was by 4.2% higher than in 2020; the production of public transport vehicles (designed for transporting 10 or more persons) amounted to 5.2 thousand (6.0 thousand in the previous year).

According to the Polish Automotive Industry Association, the production of passenger cars and light commercial vehicles in 2021 amounted to 383.2 thousand and was by 10.5% lower than in 2020. Volkswagen Poznań was the leader among car-producing companies in Poland, and its share in the automotive industry amounted to 49.2%.

Wykres 24. Produkcja samochodów osobowych i pojazdów ciężarowych

Chart 24. 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

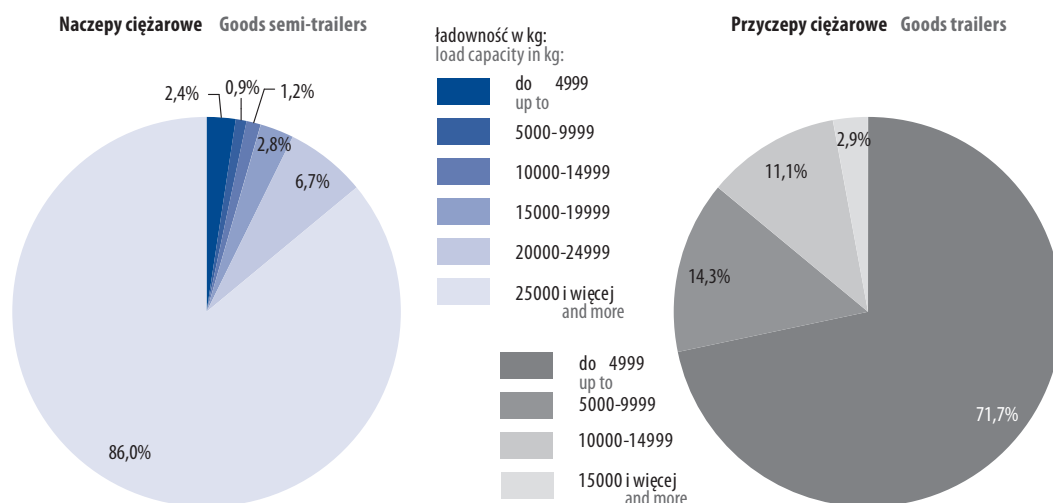
W 2021 r. w Polsce zarejestrowanych było 503,8 tys. naczep ciężarowych (o 7,7% więcej niż w 2020 r.) oraz 609,7 tys. przyczep ciężarowych (o 2,9% więcej niż w 2020 r.). W strukturze zarejestrowanych naczep ciężarowych według grup ładowności największy udział miały naczepy o ładowności 2,5 tys. kg i większej; w 2021 r. stanowiły one 85,9% ogółu zarejestrowanych pojazdów z tej grupy. W grupie zarejestrowanych przyczep ciężarowych dominują natomiast pojazdy o ładowności do 4999 kg, których udział w 2021 r. wśród wszystkich zarejestrowanych przyczep ciężarowych wyniósł 71,7% (wobec 71,4% w 2020 r.).

Semi-trailers and trailers

In 2021, 503.8 thousand goods semi-trailers were registered in Poland (7.7% more than in 2020) and 609.7 thousand goods trailers (2.9% more than in 2020). 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 2021, they accounted for 85.9% 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 2021 among all registered goods trailers was 71.7% (compared to 71.4% in 2020).

Wykres 25. Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2021 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 25. Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2021 As of 31 December



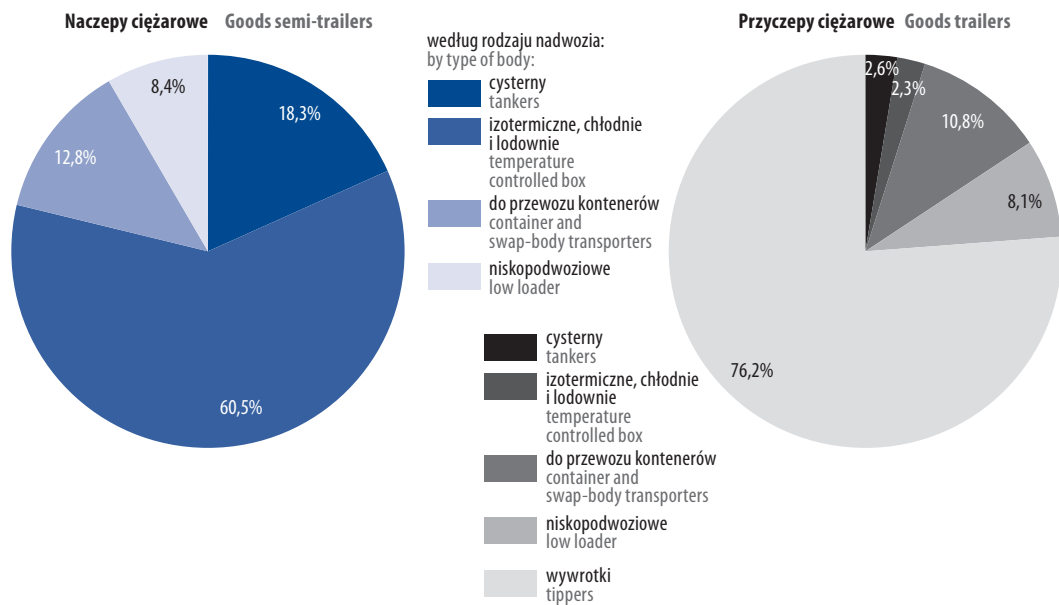
Źródło: dane według Centralnej Ewidencji Pojazdów.
Source: data according to the Central Vehicle Register.

Pod względem wybranych rodzajów nadwozia największy udział w zarejestrowanych naczepach ciężarowych mają pojazdy izotermiczne, chłodnie i lodownice; pojazdy tej kategorii stanowiły w 2021 r. 60,5% ogółu zarejestrowanych naczep ciężarowych (wobec 59,2% w 2020 r.). Wśród przyczep ciężarowych dominują natomiast wywrotki, które w 2021 r. stanowiły 76,3% ogółu zarejestrowanych przyczep ciężarowych (przed rokiem – 76,9%).

In terms of selected body type, vehicles with temperature controlled box have the largest share in registered goods semi-trailers; Vehicles in this category accounted for 60.5% of all registered semi-trailers in 2021 (compared to 59.2% in 2020). Among goods trailers, tippers, which accounted for 76.3% of all registered truck trailers in 2021 (in 2020 – 76.9%) dominate.

Wykres 26. Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według wybranych rodzajów nadwozia
Stan w dniu 31 grudnia

Chart 26. Structure of goods semi-trailers and trailers registered by selected types of body
 As of 31 December



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

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.

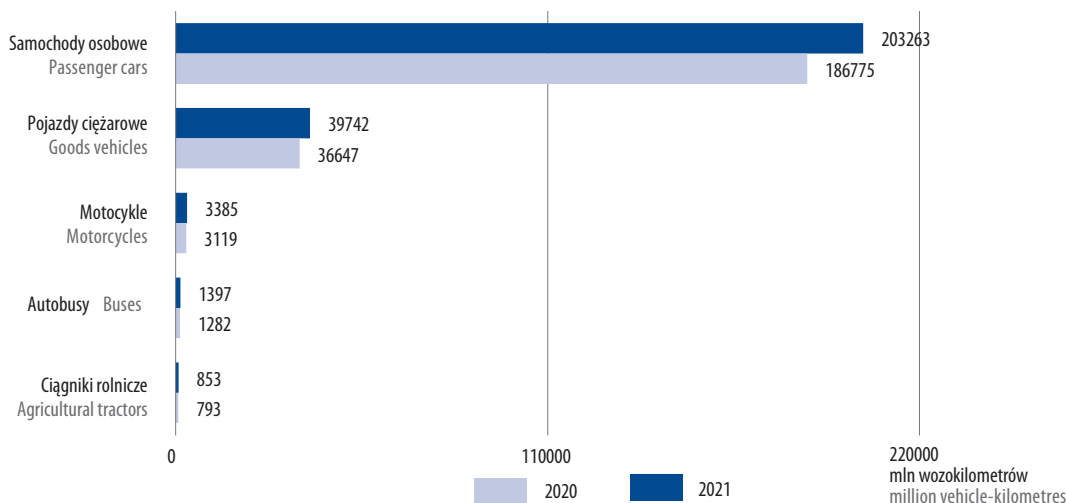
W 2021 r. ruch drogowy na sieci dróg publicznych w kraju wyniósł 248,6 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2020 r. wzrósł o 8,8%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2021 r. wygenerowały 203,3 mld wozokilometrów (o 8,8% więcej w porównaniu do 2020 r.). Odnotowano również wzrost ruchu drogowego na drogach publicznych dla pozostałych rodzajów pojazdów: dla samochodów ciężarowych – o 8,4% (w tym dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony – o 8,0%), autobusów – o 9,0%, motocykli – o 8,5%.

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 2021, road traffic on the country's public road network amounted to 248.6 billion vehicle-kilometers and increased by 8.8% compared to 2020. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2021 generated 203.3 billion vehicle-kilometers (8.8% more than in 2020). There was also an increase in road traffic on public roads for other types of vehicles: goods vehicles – by 8.4% (including for vehicles with an MPLW over 3.5 tons – by 8.0%), buses – by 9.0%, motorcycles – by 8.5%.

Wykres 27. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według rodzajów pojazdów
Chart 27. Road traffic on national public road network by type of vehicles



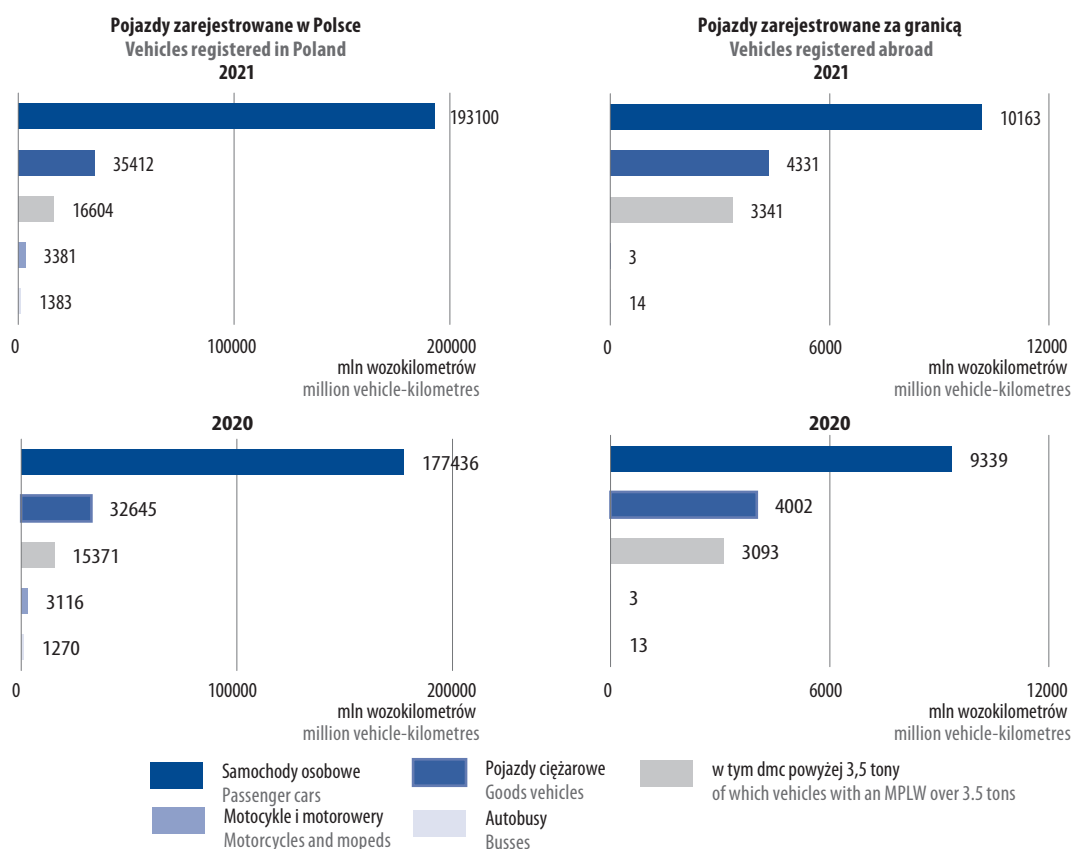
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Udział pojazdów zarejestrowanych w Polsce, poruszających się po krajowej sieci dróg publicznych, wyniósł – 94,2% ogółu pojazdów (234,1 mld wozokilometrów), pojazdy obce stanowiły 5,8% (14,5 mld wozokilometrów). W obu grupach dominowały samochody osobowe, które stanowiły 82,5% ogółu pojazdów zarejestrowanych w Polsce oraz 70,0% ogółu pojazdów obcych. Kolejną dużą grupą pojazdów były pojazdy ciężarowe, których udział w grupie pojazdów zarejestrowanych w Polsce wyniósł 15,1% ogółu pojazdów polskich, a w grupie pojazdów obcych – 29,8% ogółu pojazdów obcych.

The share of vehicles registered in Poland on the national public road network amounted to – 94.2% of all vehicles (234.1 billion vehicle-kilometres), foreign vehicles accounted for 5.8% (14.5 billion vehicle-kilometres). Both groups were dominated by passenger cars, which in the case of vehicles registered in Poland accounted for 82.5% of all Polish vehicles for foreign vehicles – 70.0% of all foreign vehicles. Another large group of vehicles were goods vehicles, whose share in relation to the group of vehicles registered in Poland amounted to 15.1% of all Polish vehicles, and in the case of foreign vehicles – 29.8% of all foreign vehicles.

Wykres 28. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych (pojazdy zarejestrowane w Polsce, pojazdy zarejestrowane za granicą)

Chart 28. Traffic on the national public road network (vehicles registered in Poland, vehicles registered abroad)

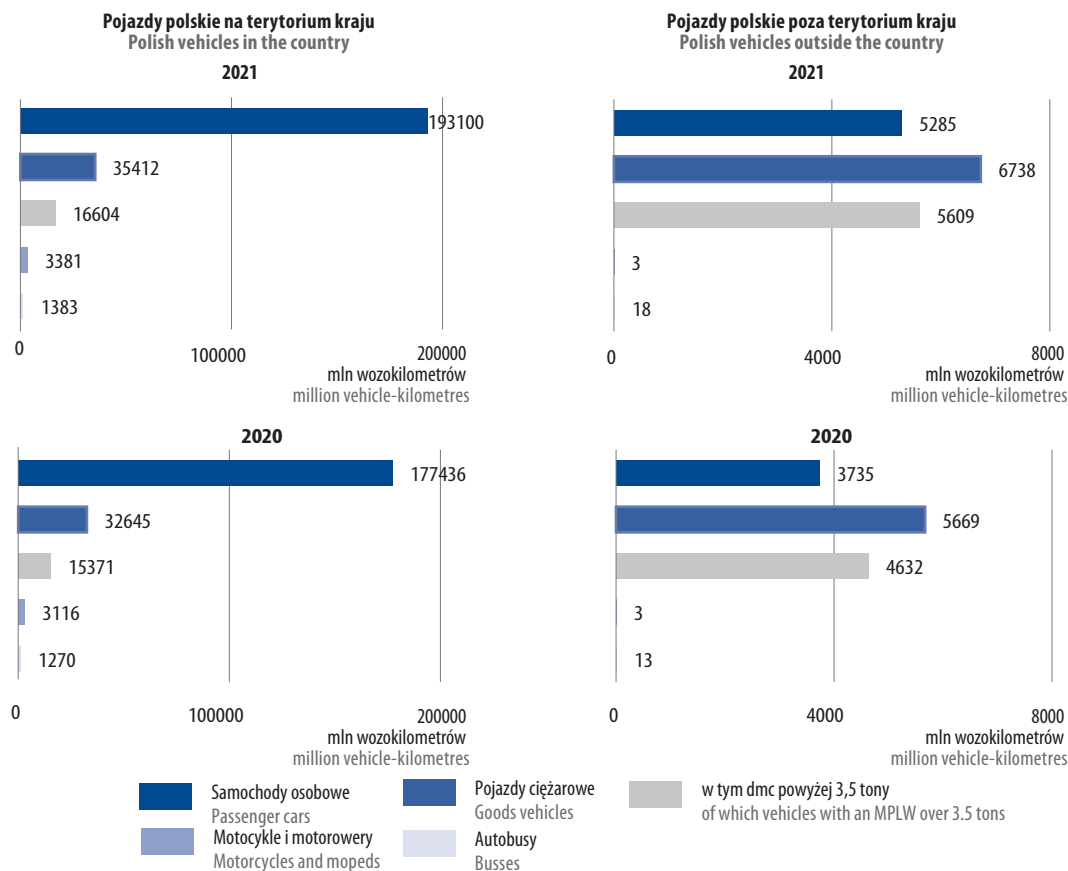


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W porównaniu z 2020 r. ruch pojazdów polskich na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju wzrósł o 9,6%. Ich udział w ruchu drogowym na krajowej sieci dróg publicznych stanowił 95,1% (o 8,8% więcej niż w 2020 r.), a na drogach poza terytorium kraju – 4,9% (o 27,9% więcej niż w 2020 r.).

Compared to 2020, the traffic of Polish vehicles increased by 9.6%. Their share in road traffic on the national public road network accounted for 95.1% (8.8% more than in 2020), and on roads outside the country – 4.9% (27.9% more than in 2020).

Wykres 29. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju
 Chart 29. Road traffic on the national public roads network and roads outside the country

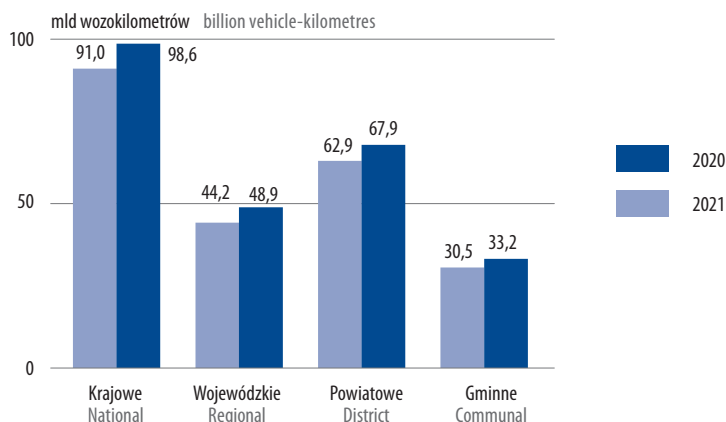


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
 Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W 2021 r. wzrost ruchu drogowego dotyczył wszystkich kategorii dróg, przy czym najwyższy odnotowano na drogach wojewódzkich (o 10,7%). Największe natężenie ruchu drogowego odnotowano na drogach krajowych (98,6 mld wozokilometrów w 2021 r.), które w porównaniu do 2020 r. wzrosło o 8,4%.

In 2021, there was an increase in traffic on all road categories, however, the largest year-on-year increase in road traffic was recorded on regional roads (by 10.7%). The highest road traffic occurred on national roads (98.6 billion vehicle-kilometres in 2021), and compared to 2020 it increased by 8.4%.

Wykres 30. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według kategorii dróg
Chart 30. 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.

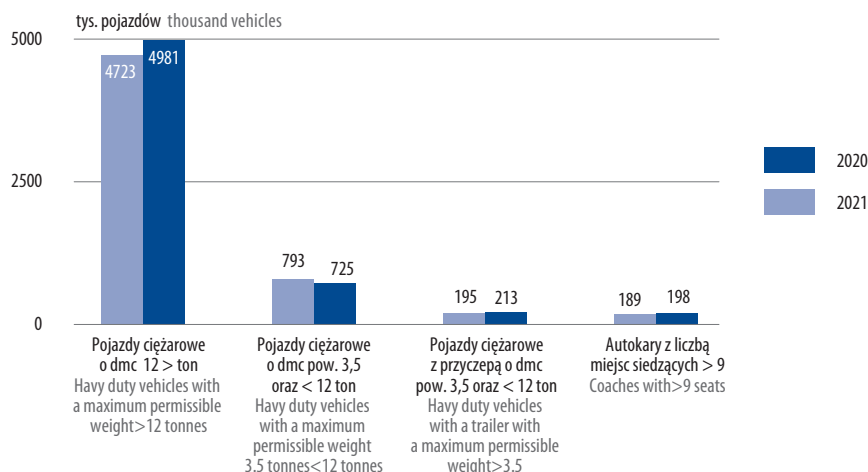
Dane o natężeniu ruchu drogowego obejmują informacje o liczbie pojazdów i liczbie transakcji zarejestrowanych w Systemie Poboru Opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce (viaTOLL, a od 1 października 2021 r. eTOLL). Opłata za przejazd obowiązuje w Polsce na autostradach płatnych, drogach szybkiego ruchu oraz wybranych drogach krajowych. Długość płatnych odcinków wynosi obecnie około 3677 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 viaTOLL (obecnie e-TOLL) to system obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autokarów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

W 2021 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem viaTOLL/eTOLL odnotowano 6,1 mln pojazdów (pojazdów ciężarowych i autokarów) – o 3,7% więcej niż w 2020 r. W 2021 r. w strukturze pojazdów ciężarowych pod względem ładowności największą grupę stanowiły pojazdy o dmc powyżej 12 ton (5,0 mln, co stanowiło 81,4% 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 (viaTOLL and from 1 October 2021 eTOLL). The toll is valid in Poland on toll motorways, expressways and selected national roads. The length of the toll sections is currently about 3677 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 viaTOLL system (now e-TOLL) 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 coaches regardless of their permissible total weight.

In 2021, 6.1 million vehicles (heavy goods vehicles and coaches) were recorded on the toll road network covered by the viaTOLL/eTOLL system, 3.7% more than in 2020. In 2021, in the structure of goods vehicles in terms of capacity, the largest group were vehicles with MPLW over 12 tons (5.0 million, which is 81.4% of all heavy goods vehicles).

Wykres 31. Liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem viaTOLL/eTOLL według rodzaju pojazdu
Chart 31. Number of vehicles on the road network covered by the viaTOLL/eTOLL system by type of vehicle

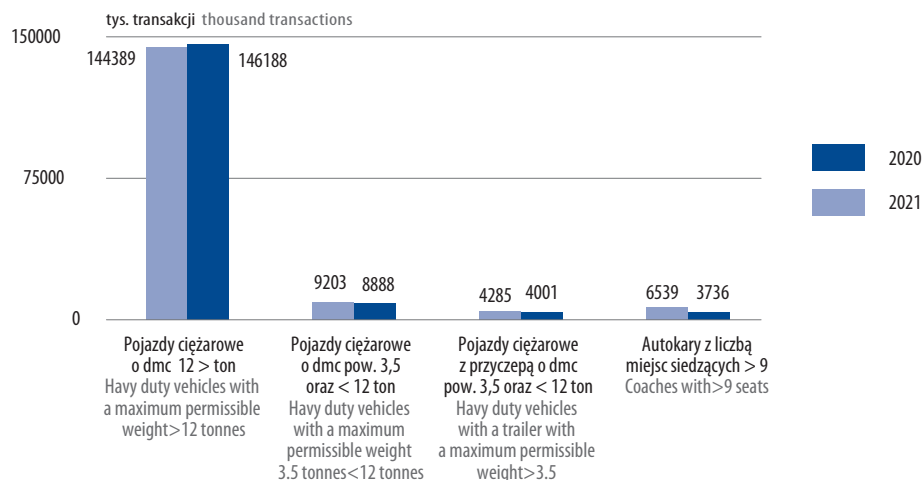


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej viaTOLL/eTOLL.
Source: own compile on the basis of data from viaTOLL/eTOLL toll collection system.

Według danych z systemu poboru opłat viaTOLL/eTOLL największa liczba transakcji została zrealizowana w 2021 r. przez pojazdy ciężarowe o dmc powyżej 12t – 146,2 mln transakcji (o 1,2% więcej w porównaniu z 2020 r.). Dla pozostałych rodzajów pojazdów ciężarowych liczba transakcji była mniejsza w porównaniu z 2020 r. Spadek liczby transakcji odnotowano również dla autokarów (o 42,9% mniej niż w 2020 r.); stanowiły one 2,3% ogółu transakcji w systemie viaTOLL/eTOLL.

According to data from the viaTOLL/eTOLL toll collection system, the largest number of transactions was carried out in 2021 by heavy goods vehicles with a MPLW above 12t – 146.2 million transactions (1.2% more compared to 2020). For other types of goods vehicles, the number of transactions was lower compared to 2020. A decrease in the number of transactions was also recorded for coaches (42.9% less than in 2020); They accounted for 2.3% of all transactions in the viaTOLL/eTOLL system.

Wykres 32. Liczba transakcji opłat w systemie viaTOLL/eTOLL według rodzaju pojazdu
Chart 32. Number of toll transactions in the viaTOLL/eTOLL system by type of vehicle



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

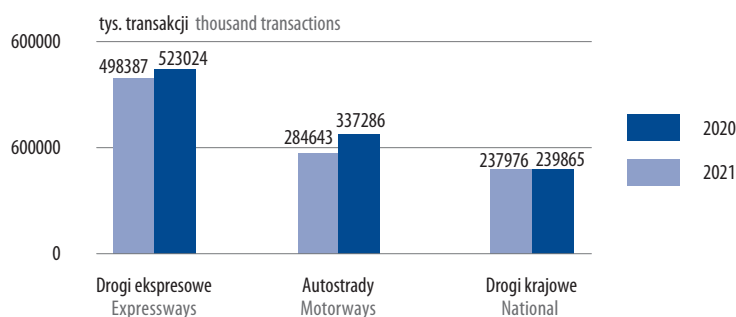
Największą liczbę transakcji opłat w latach 2020-2021 odnotowano na drogach ekspresowych – odpowiednio 48,8% i 47,5% ogółu transakcji.

Na drogach ekspresowych w 2021 r. zarejestrowano – 523,0 mln transakcji (4,9% więcej niż w 2020 r.), z czego najwięcej transakcji odnotowano na drodze ekspresowej S8 (241,1 mln). Kolejną grupę dróg pod względem liczby zarejestrowanych transakcji stanowiły autostrady – 337,3 mln (o 18,5% więcej niż w 2020 r.). Najmniejszą liczbę transakcji zarejestrowano na drogach krajowych – 239,9 mln (0,8% więcej niż w 2020 r.).

The highest number of toll transactions in 2020 and 2021 was recorded on expressways – respectively 48.8% and 47.5% of all transactions.

In 2021 – 523.0 million transactions were registered on expressways (by 4.9% more than in 2020), of which the most transactions were on the S8 expressway 241.1 million. The next road group in terms of the number of registered transactions were motorways 337.3 million (18.5% more than in 2020). The lowest number of transactions was registered on national roads – 239.9 million (0.8% more than in 2020).

Wykres 33. Liczba transakcji opłat w systemie viaTOLL/eTOLL według rodzaju drogi
Chart 33. Number of toll transactions in the viaTOLL/eTOLL system by type of road



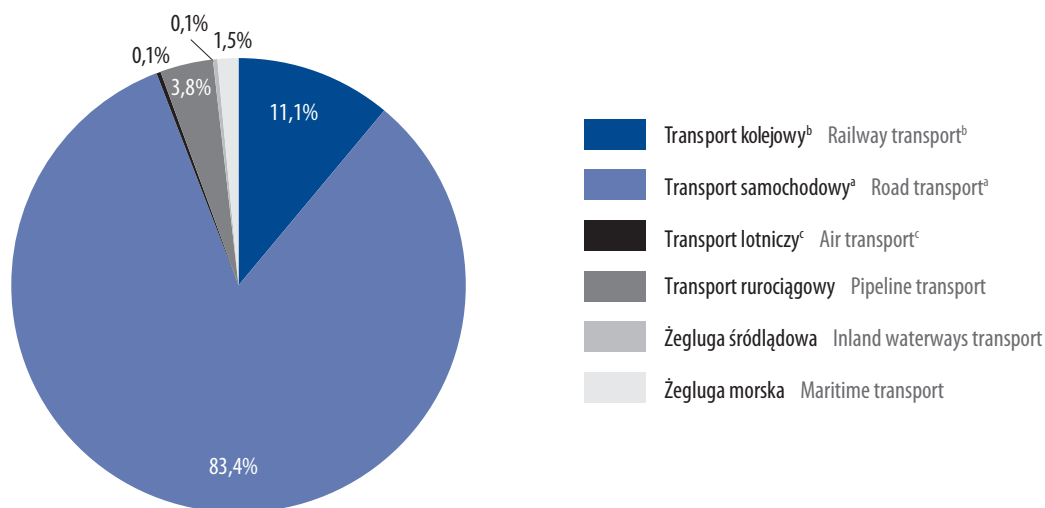
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej viaTOLL/eTOLL.
Source: own compile on the basis of data from viaTOLL/eTOLL toll collection system.

5. Transport towarowy

Przewozy ładunków według grup i typów ładunków

W 2021 r. w Polsce wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 2253,4 mln ton ładunków, tj. o 13,8% mniej niż w roku poprzednim oraz wykonano pracę przewozową na poziomie 491,4 mld tonokilometrów, tj. mniejszą o 9,1%. Dominującym rodzajem transportu był transport samochodowy, a jego udział w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu zmniejszył się w skali roku o 0,6 p. proc. do 86,6%.

Wykres 34. Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2021 r.
Chart 34. Structure of transport performance by modes of transport in 2021



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 2021 r. transportem samochodowym przewieziono 1952,5 mln ton ładunków, tj. o 1,7% więcej niż przed rokiem (w 2020 r. wystąpił spadek o 0,1%). Wykonana praca przewozowa transportu samochodowego wyniosła 410,2 mld tonokilometrów i była o 3,7% większa niż w 2020 r. (wobec wzrostu o 0,1% przed rokiem).

Udział transportu zarobkowego w przewozach ładunków transportem samochodowym ukształtował się na poziomie 61,6%, a gospodarczego – 38,4%, natomiast w pracy przewozowej – odpowiednio 86,4% i 13,6%.

5. Goods transport

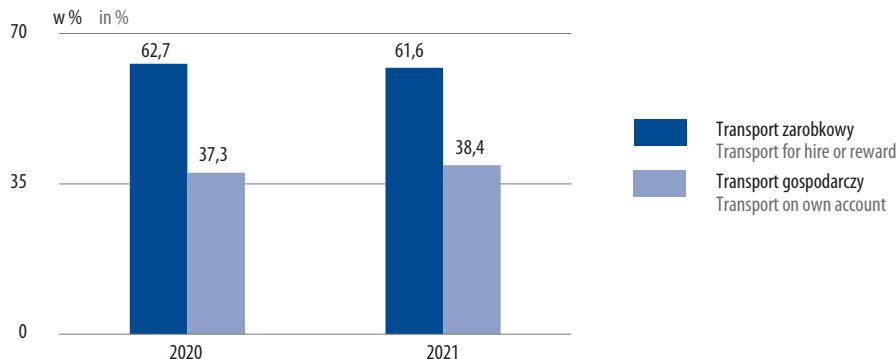
Goods transport by groups of goods and type of cargo

In 2021, 2253.4 million tonnes of goods were transported in Poland using all modes of transport, i.e. 13.8% less than in the previous year, whereas transport performance amounted to 491.4 billion tonne-kilometres which is 9.1% decrease. Road transport was the prevailing transport mode. Its share of goods transport using all transport modes decreased annually by 0.6 pp to reach 86.6%.

In 2021, 1952.5 million tonnes of goods were carried by road transport, i.e. 1.7% more than in the previous year (there was an decrease of 0.1% in 2020). Transport performance in road transport amounted to 410.2 billion tonne-kilometres and was higher than in 2020 by 3.7% (compared with 0.1% increase in the previous year).

The share of transport for hire or reward in goods road transport reached 61.6%, and of own account transport 38.4%, whereas transport performance amounted to 86.4% and 13.6%, respectively.

Wykres 35. Przewozy ładunków transportem samochodowym^a według form organizacyjnych transportu
 Chart 35. Goods road transport^a by organisational form of transport



a Dane częściowo szacunkowe.

a Data partly estimated.

W 2021 r. na podstawie badania reprezentacyjnego odnotowano wzrost przewozów w większości grup ładunkowych w krajowym transporcie samochodowym w stosunku do 2020 r. Największy wzrost nastąpił w przewozach ładunków z grup: wyroby włókiennicze i odzieżowe, skóry i produkty skórzane (o 92,1%), węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny (o 48,6%) oraz maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny (o 28,6%).

Spadek wielkości przewozów odnotowano dla ładunków z grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 23,9%), meble i pozostałe wyroby gotowe (o 13,9%), surowce wtórne, odpady komunalne (o 7,5%).

W strukturze przewozów transportem krajowym według grup ładunków znaczący udział w 2021 r. miały przewozy ładunków z grup: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (28,7%), wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych (13,9%) oraz produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe (11,9%).

W transporcie międzynarodowym największy wzrost liczby ton ładunków przewiezionych w 2021 r. w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w grupie węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny (o 36,5%). Dla tej grupy ładunków nastąpił również znaczny wzrost wykonanej pracy przewozowej (o 66,2%). Wzrost ten spowodowany był większą masą ładunków z tej grupy (o 105,0% w porównaniu do 2020 r.) przetransportowaną w transporcie międzynarodowym w strefie odległości 500 km i powyżej. W 2021 r. istotny wzrost tonażu przewiezionych ładunków dotyczył również ładunków z grup: produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; rybactwa i rybołówstwa (o 26,9%), wyroby włókiennicze i odzież; skóry i produkty skórzane (21,2%) oraz maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny (o 20,9%).

In 2021, based on sample survey, an increase in transport in most groups of goods in national road transport was recorded compared to 2020. The highest growth was recorded the transport of goods from the following groups: textiles and textile products; leather and leather products (by 92.1%), hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 48.6%) and machinery and equipment, electrical and electronic equipment (by 28.6%).

A decrease in the volume of transport was recorded only in relation to goods from the following groups: equipment and materials utilized in the transport of goods. (by 23.9%), furniture and other manufactured goods (by 13.9%) and secondary raw materials, municipal wastes (by 7.5%).

In the structure of national transport by groups of goods, a significant share in 2021 was held by the transport of goods from the following groups: metal ores and other mining and quarrying products (28.7%), other non-metallic mineral products (13.9%), and food products, beverages and tobacco products (11.9%) as well.

In international transport, the largest increase in the number of tonnes of goods transported in 2021 compared to the previous year was recorded in the group hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 36.5%). For this group of cargoes, there was also a significant increase in transport performance (by 66.2%). This increase was due to the higher weight of loads from this group (by 105.0% compared to 2020) transported in international transport in the distance zone of 500 km and above. In 2021, a significant increase in the tonnage of transported goods compared to also concerned goods from the groups: products of agriculture, hunting, forestry; fish and fishing products (by 26.9%), textiles and textile products; leather and leather products (by 21.2%) and machinery and equipment, electrical and electronic equipment (by 20.9%).

W stosunku do poprzedniego roku najistotniejszy spadek masy ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym odnotowano w grupach: surowce wtórne, odpady komunalne (o 13,6%), sprzęt transportowy (o 11,7%) oraz meble, pozostałe wyroby gotowe (o 6,8%). Zmiany te powiązane były również ze spadkiem wykonanej pracy przewozowej dla tych grup ładunków (odpowiednio o 6,0%, 9,5% i 5,6%).

W strukturze przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym w 2021 r. dominowały ładunki z grup: produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe – ich udział w strukturze ogółu przewiezionych ładunków wyniósł 12,8%, metale i wyroby metalowe – 11,4% oraz drewno i wyroby z drewna, papier i wyroby z papieru – 11,0%. Na podobnym poziomie ukształtowały się przewozy ładunków z grupy chemikalia i produkty chemiczne, które stanowiły 10,4% ogółu ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym.

Compared to the previous year, the most significant decrease in the weight of goods transported in international transport was in the following groups: secondary raw materials, municipal wastes (by 13.6%), transport equipment (by 11.7%) and furniture, other manufactured goods (by 6.8%). These changes were also related to a decrease in transport performance for these groups of goods (by 6.0%, 9.5% and 5.6%, respectively).

In 2021, 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 12.8%, basic metals, fabricated metal products – 11.4% and wood and products of wood, paper and paper products – 11.0%. Goods transport from the group of chemicals and chemical products was at a similar level, accounting for 10.4% of all cargo transported in international transport.

Tablica 6. Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków^a
Table 6. Road goods transport by groups of goods^a

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
Ogółem Total						
2020	1500104	354926	1172964	123819	327140	231107
2021	1580517	379820	1237253	134730	343264	245090
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; rybactwa i rybołówstwa Products of agriculture, hunting, forestry; fish and fishing products						
2020	106500	25781	87233	10677	19267	15104
2021	117838	29315	93393	11998	24445	17317
Węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas						
2020	23515	3800	22273	3217	1242	583
2021	34783	6513	33088	4343	1695	969
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa Metal ores and other mining and quarrying products						
2020	354922	20986	345834	17399	9088	3587
2021	363224	22260	354633	18559	8591	3701
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe Food products, beverages and tobacco						
2020	178505	56218	134632	22534	43873	33684
2021	191082	59619	147221	24938	43861	34681
Wyroby włókiennicze i odzież; skóry i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products						
2020	4331	2547	1766	283	2565	2264
2021	6501	3635	3393	657	3108	2978

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

Tablica 6. Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków^a (dok.)
Table 6. Road goods transport by groups of goods^a (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
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe Wood and products of wood and cork (except furniture), articles of straw, paper and paper products, printed matter and recorded media						
2020	92618	32529	56659	8697	35959	23832
2021	99229	33460	61380	8816	37849	24644
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej Coke, briquettes and refined petroleum products						
2020	47480	5378	44293	3633	3187	1745
2021	48196	6567	44554	4545	3642	2022
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i z tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe Chemicals, chemical products, man-made fibres, rubber and plastic products, nuclear fuel						
2020	76923	34266	41324	7686	35599	26581
2021	85420	36806	49736	7927	35684	28879
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych Other non metallic mineral products						
2020	178554	28706	158500	16200	20055	12507
2021	193742	32085	171572	17186	22170	14899
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) Basic metals, fabricated metal products (except machinery and equipment)						
2020	74911	31810	41807	7361	33104	24450
2021	88045	36016	49072	8324	38973	27692
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny Machinery and equipment, electrical and electronic equipment						
2020	24298	10857	14477	2085	9821	8772
2021	30483	12883	18614	2499	11869	10384
Sprzęt transportowy Transport equipment						
2020	36863	17140	18020	2042	18843	15098
2021	35786	15923	19156	2257	16630	13666
Meble, pozostałe wyroby gotowe Furniture, other manufactured goods						
2020	33240	15503	13847	2346	19393	13156
2021	29990	14571	11917	2155	18073	12416
Surowce wtórne, odpady komunalne Secondary raw materials, municipal wastes						
2020	115144	8971	108910	5750	6234	3221
2021	106177	9443	100792	6417	5385	3026
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and materials utilized in the transport of goods						
2020	25863	8608	17639	2924	8224	5684
2021	21244	7949	13430	2364	7814	5585
Pozostałe Other goods						
2020	126437	51826	65751	10985	60686	40841
2021	128777	53976	65303	11746	63475	42231

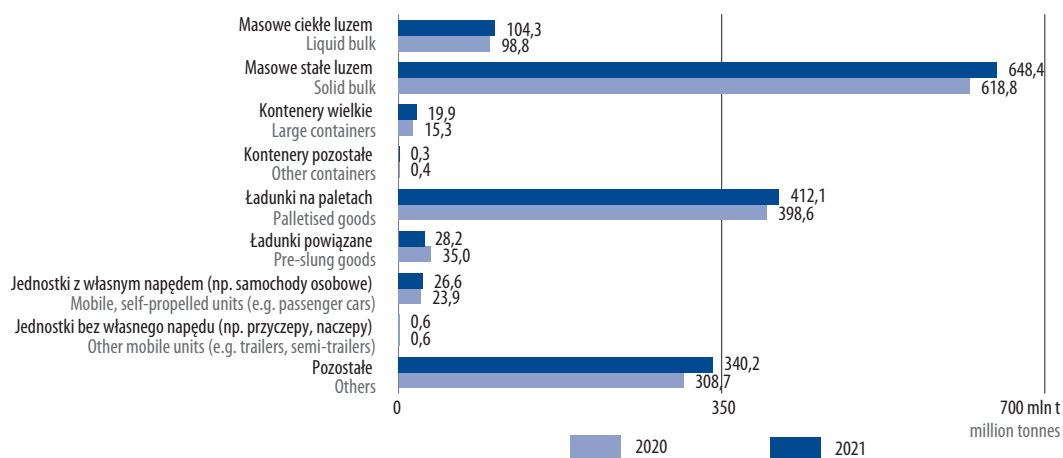
a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 143.

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 stanowiły w 2021 r. 41,0% ogółu przetransportowanych ton (wobec 41,3% w roku poprzednim). W strukturze wykonanej pracy przewozowej największy udział miały ładunki na paletach – 44,3% w 2021 r. (wobec 45,4% 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 41.0% of the total tonnes transported in 2021 (compared to 41.3% in the previous year). In the structure of transport performance, the largest share was held by palletised loads – 44.3% in 2021 (compared to 45.4% in the previous year). This is a constant trend occurring in road transport of goods.

Wykres 36. Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków^a
Chart 36. Road goods transport by types of goods^a



a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 143.

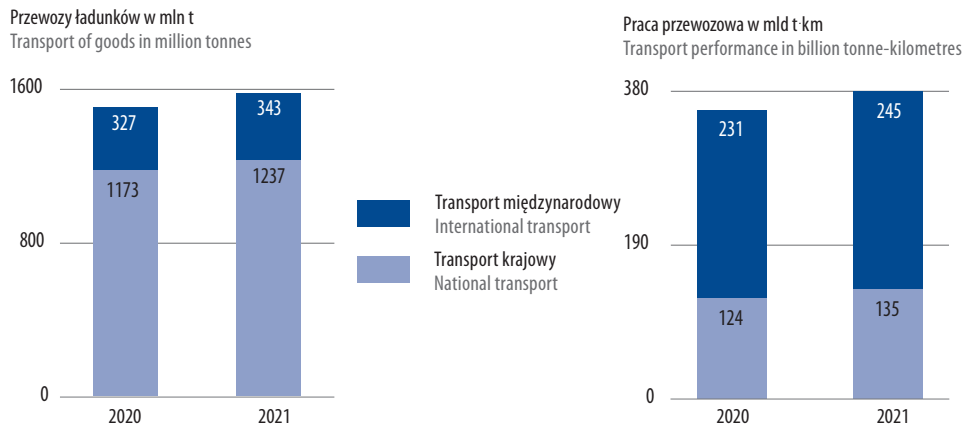
Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości

W 2021 r. większość ładunków przewieziono transportem krajowym; jego udział w przewozie ładunków na podstawie liczby ton zwiększył się w stosunku do poprzedniego roku o 0,1 p.proc. do poziomu 78,3%. W 2021 r. w porównaniu z rokiem poprzednim masa ładunków przewiezionych transportem międzynarodowym zwiększyła się o 4,9%, a ich udział w ogóle przewiezionych ładunków wyniósł 21,7%. Udział transportu krajowego w przewozach ładunków na podstawie wielkości wykonanej pracy przewozowej wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego o 0,6 p. proc. do poziomu 35,5%.

Goods transport by directions of transport and distance classes

In 2021, the majority of goods were carried in national transport; its share in goods transport based on the number of tons increased by 0.1 pp compared to the previous year to 78.3%. In 2021, the weight of goods carried in international transport was increased by 4.9% and their share in the total transported cargo was 21.7%. The share of national transport in goods transport based on the volume of transport performance increased by 0.6 pp to the level of 35.5% compared to the previous year.

Wykres 37. Przewozy ładunków w transporcie samochodowym według kierunków transportu
Chart 37. Road goods transport by direction of transport



W 2021 r. największy udział w krajowych przewozach ładunków miały przewozy wewnątrz województw i stanowiły one 59,8% wszystkich ładunków przyjętych do przewozu (przed rokiem 62,1%) oraz 59,1% – ładunków nadanych (wobec 61,4% w 2020 r.). Wśród wszystkich ładunków przyjętych, udział przewozów w relacjach międzywojewódzkich wyniósł 34,3%, natomiast wśród ładunków nadanych – 34,0% (w 2020 r. odpowiednio 32,0% i 31,6%). Najmniejszy udział miały przewozy ładunków w relacji z zagranicą i kształtowały się na podobnym poziomie, tj. 5,9% wszystkich przewozów z przyjęcia i 7,0% – z nadania (w 2020 r. odpowiednio 6,0% i 7,0%).

W 2021 r. najwięcej ładunków do innych województw nadano z województw: mazowieckiego (11,1%), wielkopolskiego (10,6%) i śląskiego (10,3%), a najmniej – z podlaskiego (2,7%), lubuskiego i podkarpackiego (po 2,9%).

In 2021, transport inside voivodships, which had the biggest share in national goods transport, carried 59.8% of all goods imported (62.1% the year before) and 59.1% of delivered goods (compared to 61.4% in 2020). Among received goods the share of intervoivodship transport amounted to 34.3%, while among delivered goods – 34.0% (in 2020, 32.0% and 31.6%, respectively). Goods transport to and from foreign countries constituted the smallest share, i.e. 5.9% of all goods received and 7.0% of delivered goods (in 2020 6.0% and 7.0%, respectively).

In 2021, the largest amount of goods was despatched from Mazowieckie (11.1%), Wielkopolskie (10.6%) and Śląskie (10.3%), and whereas the smallest amount – from Podlaskie (2.7%), Lubuskie (2.9%) and Podkarpackie (2.9%).

Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw^a
Table 7. Goods delivered by voivodships^a

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
Polska Poland								
2020	1260587	194660	774225	32567	398739	91252	87623	70841
2021	1329739	211859	785688	32641	451565	102089	92486	77130
Dolnośląskie								
2020	102195	17167	63512	2963	27247	6325	11436	7878
2021	99187	17115	56564	2370	31820	7319	10803	7427

^a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str.143.

^a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw^a (dok.)
Table 7. Goods delivered by voivodships^a (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
Kujawsko-pomorskie								
2020	63845	9634	34695	1402	25999	5132	3151	3100
2021	75428	11911	43234	1812	28269	6429	3925	3670
Lubelskie								
2020	67596	9579	47931	2054	16955	4504	2710	3021
2021	67158	10569	40931	1453	23001	5666	3226	3450
Lubuskie								
2020	33035	6276	18040	647	9366	2226	5629	3403
2021	36759	7744	17258	747	13194	2926	6308	4072
Łódzkie								
2020	84132	15086	42208	1870	36810	8016	5115	5200
2021	94874	14160	55534	1776	34188	7296	5152	5087
Małopolskie								
2020	86693	12425	53671	2168	27533	5816	5489	4442
2021	93204	12926	59826	2200	27528	5675	5850	5051
Mazowieckie								
2020	151349	23483	100977	4849	43957	11303	6414	7331
2021	179995	29489	118867	5298	50288	11897	10840	12294
Opolskie								
2020	40350	6029	18105	637	18908	3221	3337	2171
2021	55168	6843	26462	693	25935	4399	2772	1751
Podkarpackie								
2020	52473	7610	36372	1751	12545	3215	3557	2644
2021	46855	8392	29908	1344	13279	3360	3668	3687
Podlaskie								
2020	59448	6854	41157	1453	15120	3262	3171	2139
2021	40657	6646	25974	1206	12335	3505	2348	1935
Pomorskie								
2020	89851	11764	65399	2480	21459	6251	2993	3033
2021	91022	13079	62420	2566	25298	7248	3303	3264
Śląskie								
2020	139254	22059	87493	3393	39311	9363	12450	9303
2021	143917	23322	86367	3721	46355	10804	11196	8797
Świętokrzyskie								
2020	57023	8494	20594	609	34207	5891	2222	1993
2021	59669	8393	19879	720	38475	6428	1315	1245
Warmińsko-mazurskie								
2020	49246	6675	30191	1063	17206	3621	1850	1991
2021	50542	7224	28847	1315	20143	4202	1552	1707
Wielkopolskie								
2020	126949	21908	77762	3498	37423	8840	11763	9570
2021	133190	23845	73618	3651	47736	10482	11837	9712
Zachodniopomorskie								
2020	57150	9618	36119	1730	14694	4267	6337	3622
2021	62115	10202	40000	1769	13721	4452	8393	3981

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

Z innych województw najczęściej przyjmowano ładunki do województw: mazowieckiego (13,5%), wielkopolskiego (11,3%) i śląskiego (10,5%), a najrzadziej – do świętokrzyskiego (2,7%), podlaskiego (2,9%), warmińsko-mazurskiego (3,2%).

Goods were most frequently received from other voivodships to Mazowieckie (13.5%), Wielkopolskie (11.3%), and Śląskie (10.5%) whereas the least frequently to Świętokrzyskie (2.7%), Podlaskie (2.9%), Warmińsko-Mazurskie (3.2%).

Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw^a
Table 8. Goods received by voivodships^a

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								
2020	1247234	187203	774225	32567	398739	91252	74270	63385
2021	1314622	203424	785688	32641	451565	102089	77370	68695
Dolnośląskie								
2020	94641	14359	63512	2963	21959	5249	9169	6147
2021	97064	15955	56564	2370	31484	6824	9016	6761
Kujawsko-pomorskie								
2020	62432	10170	34695	1402	24333	5263	3405	3505
2021	74187	11045	43234	1812	27823	6278	3130	2955
Lubelskie								
2020	69253	8691	47931	2054	19413	4586	1909	2051
2021	66424	9329	40931	1453	23012	4874	2482	3003
Lubuskie								
2020	34781	5724	18040	647	12452	2818	4290	2260
2021	36434	6666	17258	747	14826	3437	4351	2483
Łódzkie								
2020	87356	14849	42208	1870	39583	7949	5565	5030
2021	103477	17130	55534	1776	41555	8545	6388	6809
Małopolskie								
2020	84448	12252	53671	2168	25511	5313	5266	4772
2021	98760	13549	59826	2200	33878	6910	5056	4439
Mazowieckie								
2020	163149	28224	100977	4849	52986	12374	9186	11002
2021	189259	30726	118867	5298	60901	13433	9492	11995
Opolskie								
2020	35300	5129	18105	637	14073	2446	3123	2046
2021	46229	5441	26462	693	17018	2904	2750	1844
Podkarpackie								
2020	57647	8396	36372	1751	19172	4448	2103	2198
2021	51254	8113	29908	1344	18979	4720	2368	2050
Podlaskie								
2020	53654	5631	41157	1453	10780	2809	1717	1368
2021	40841	5906	25974	1206	12944	3357	1923	1343

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw^a (dok.)
Table 8. Goods received by voivodships^a (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
Pomorskie								
2020	90688	12039	65399	2480	23172	7389	2118	2170
2021	92215	13211	62420	2566	27403	8212	2392	2433
Śląskie								
2020	142038	21009	87493	3393	44211	9221	10333	8395
2021	144328	22456	86367	3721	47360	9876	10601	8859
Świętokrzyskie								
2020	35887	4652	20594	609	14039	2812	1254	1231
2021	33450	4398	19879	720	12367	2555	1204	1123
Warmińsko-mazurskie								
2020	45441	5592	30191	1063	13868	3082	1382	1447
2021	44897	6305	28847	1315	14475	3582	1576	1409
Wielkopolskie								
2020	133967	21419	77762	3498	47444	10780	8761	7142
2021	135370	24380	73618	3651	51077	11693	10675	9035
Zachodniopomorskie								
2020	56553	9068	36119	1730	15745	4715	4689	2624
2021	60435	8815	40000	1769	16466	4889	3968	2157

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.
 a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

W transporcie krajowym w 2021 r. największy tonaż ładunków przewieziony został w strefie odległości do 49 km – 45,4% ogółu przewiezionych ładunków (wobec 47,1% w 2020 r.). Najmniej przewozów realizowanych było na najdłuższe odległości – liczba ton ładunków przewiezionych na odległość od 500 km jest najmniejsza w porównaniu do przewozów w pozostałych strefach odległości i w 2021 r. stanowiła 2,1% ogółu przewiezionych transportem samochodowym ładunków.

W transporcie międzynarodowym największy wzrost liczby przewiezionych ton w 2021 r. w porównaniu do roku poprzedniego nastąpił w strefie odległości od 50 do 149 km – o 15,4%. Spadła natomiast liczba ton przewiezionych na odległość do 50 km – o 15,3%. W strukturze przewozów ładunków transportem międzynarodowym według stref odległości największy udział miały przewozy na najdłuższe odległości – 500 km i więcej. W 2021 r. stanowiły one 60,4% masy ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym (wobec 59,4% w 2020 r.).

In national transport in 2021, the largest tonnage of goods was transported in the distance zone up to 49 km – 45.4% of all transported goods (compared to 47.1% in 2020). As the least transport was carried out over the longest distances – the number of tons of goods transported over a distance of 500 km is the smallest compared to transport in other distance classes and in 2021 it amounted for 2.1% of all cargo transported by road.

In international transport, the largest increase in the number of tonnes transported in 2021 compared to the previous year took place over a distance from 50 to 149 km – by 15.4%. On the other hand, the number of tonnes transported over distances of up to 50 km decreased – by 15.3%. 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 2021, it accounted for 60.4% of the weight of cargo transported by international transport (compared to 59.4% in 2020).

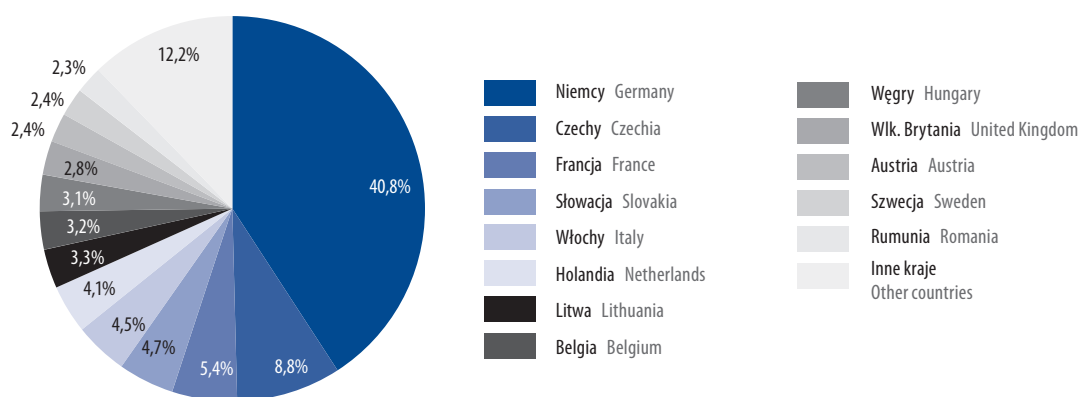
Tablica 9. Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości
Table 9. Road goods transport by direction of transport and transport distance classes

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	2020	1500104	354927	1172964	123819	327140	231108
	2021	1580517	379820	1237253	134730	343264	245090
0 - 49 km	2020	562648	10716	552563	10448	10085	268
	2021	569847	11689	561610	11471	8237	218
50 - 149	2020	346744	29985	325241	27835	21502	2151
	2021	377582	32504	352773	30014	24809	2490
150 - 499	2020	371595	103925	270387	70577	101208	33348
	2021	399300	111519	296392	77775	102908	33744
500 km i więcej 500 km and more	2020	219118	210300	24773	14959	194345	195341
	2021	233788	224108	26478	15470	207309	208638

W 2021 r. odnotowano wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym z i do Polski (eksport i import). Z kraju za granicę wywiezionych zostało 92,5 mln ton ładunków (o 5,5% więcej niż przed rokiem). Najczęściej realizowanym kierunkiem wywozów były kraje Unii Europejskiej (ich udział wzrósł do 85,2% w 2021 r.), z czego najwięcej ładunków – 37,8 mln ton (40,8% ogółu ładunków) przewieziono do Niemiec. Znaczący udział miał również eksport ładunków do Czech (8,1 mln ton przetransportowanych ładunków), Francji (5,0 mln ton), Słowacji (4,3 mln ton), Włoch (4,1 mln ton) i Holandii (3,8 mln ton).

In 2021, an increase was recorded in the volume of road goods transport to and from Poland (export and import). The transport of goods abroad amounted to 92.5 million tonnes and was by 5.5% higher than the year before. The most frequently implemented direction of transport were the European Union countries (their share increased to 85.2% in 2021), of which the most cargo 37.8 million tonnes was transported to Germany (40.8% of all transported goods). Transport of exported goods to the Czechia (8.1 million tonnes transported), France (5.0 million tonnes), Slovakia (4.3 million tonnes), Italy (4.1 million tonnes) and the Netherlands (3.8 million tonnes) also had a significant share.

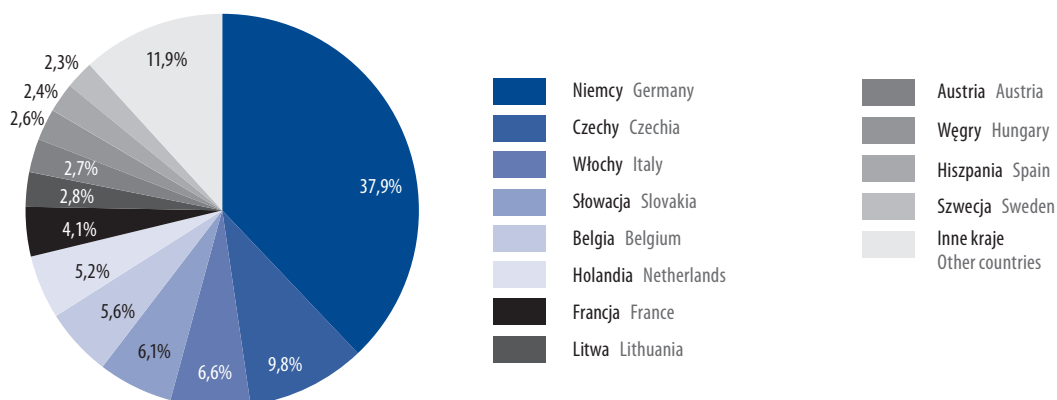
Wykres 38. Struktura wywozu ładunków według krajów w 2021 r.
Chart 38. Structure of goods export by countries in 2021



W 2021 r. przewozy ładunków importowanych osiągnęły poziom 77,4 mln ton i były o 4,2% wyższe niż przed rokiem (w 2020 r. nastąpił spadek o 1,2%). Najwięcej ładunków przywieziono z krajów Unii Europejskiej (w 2020 r. – 96,9%, a w 2021 r. – 94,8%). Również w imporcie dominowały przewozy w relacji z Niemcami, które w 2021 r. stanowiły 37,9% ogółu importowanych ładunków (wobec 39,5% w roku poprzednim). Znaczącymi kierunkami importu ładunków transportem samochodowym były również Czechy (7,6 mln ton przewiezionych ładunków), Włochy (5,1 mln ton), Słowacja (4,8 mln ton), Belgia (4,3 mln ton) i Holandia (4,0 mln ton).

In 2021 transport of imported goods reached the level of 77.4 million tonnes and was by 4.2% higher than the year before (in 2020, the year-on-year a decrease to 1.2%). The majority share of goods was transported from EU countries (in 2020 – 96.9% and in 2021 – 94.8%). Imports were also dominated by transport in relation to Germany, which in 2021 accounted for 37.9% of all imported goods (compared to 39.5% in the previous year). In 2021, a significant direction of cargo imports by road transport was also Czechia (7.6 million tonnes transported), Italy (5.1 million tonnes), Slovakia (4.8 million tonnes), Belgium (4.3 million tonnes) and the Netherlands (4.0 million tonnes).

Wykres 39. Struktura przywozu ładunków według krajów w 2021 r.
Chart 39. Structure of goods import by countries in 2021



Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu

Największy udział w przewozach ładunków transportem samochodowym miały ciągniki siodłowe z naczepami, które w 2021 r. przewiozły łącznie 1196,3 mln ton ładunków (o 11,9% więcej niż przed rokiem). Pojazdy te wykonały w 2021 r. 348,8 mld tonokilometrów pracy przewozowej (o 8,1% więcej niż w 2020 r.), co stanowiło 91,8% ogółu pracy przewozowej zrealizowanej przez polskich przewoźników transportu samochodowego.

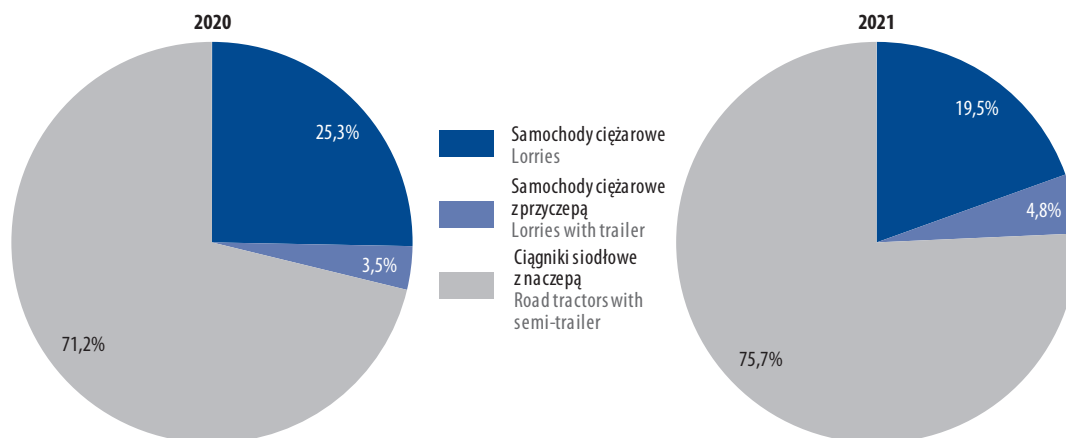
Spośród wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych uczestniczących w transporcie ładunków w 2021 r., jedynie w przewozach samochodami ciężarowymi udział transportu gospodarczego w ogóle przewiezionych ładunków był większy (o 0,2 p. proc.) niż transportu zarobkowego i wyniósł 50,1%. Pozostałymi rodzajami pojazdów większą masę ładunków przewieziono w transporcie zarobkowym: samochodami ciężarowymi z przyczepą – 52,9%, a ciągnikami siodłowymi z naczepą – 80,3%.

Goods transport by selected vehicle features

The largest share in road goods transport had road tractors with semi-trailers, which in 2021 transported a total of 1196.3 million tons of goods (11.9% more than last year). In 2021, these vehicles carried out 348.8 billion tonne-kilometres of transport performance (8.1% more than in 2020), which accounted for 91.8% of the total transport performance carried out by Polish road transport carriers.

Of all the types of motor vehicles involved in cargo transport in 2021, only in transport by lorries the share of own account transport in total goods transport was higher than hire or reward transport (by 0.2 pp) and amounted to 50.1%. Other types of vehicles transported a larger weight of goods in hire or reward transport: trucks with a trailer – 52.9% and tractors with a semi-trailer – 80.3%.

Wykres 40. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów^a
 Chart 40. Structure of goods road transport by type of vehicles^a



a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.
 a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

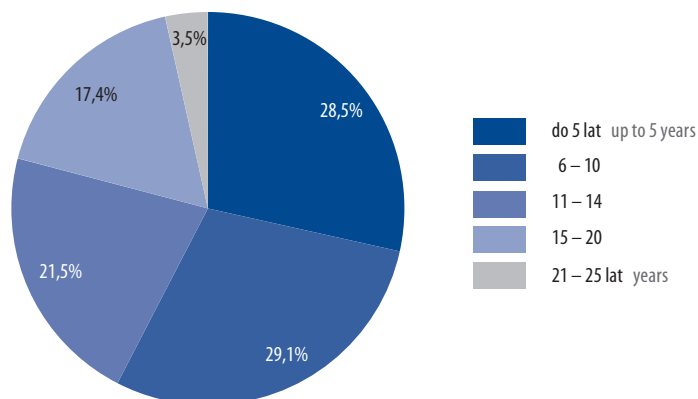
W 2021 r. największą liczbę ton ładunków przetransportowano przy wykorzystaniu pojazdów o nadwoziu uniwersalnym (37,5% ogółu ładunków) i samowyładowczym (30,7%). Mniejsze znaczenie miały cysterny, chłodnie czy pojazdy do przewozu kontenerów (odpowiednio 8,4%, 6,9%, 2,6%). Największą pracę przewozową zrealizowały w 2021 r. pojazdy o nadwoziu uniwersalnym (56,5%), chłodnie (12,7%) oraz pojazdy o nadwoziu samowyładowczym (10,3%).

W 2021 r. największy tonaż ładunków w transporcie samochodowym przewieziony został przez polskich przewoźników pojazdami w wieku od 6 do 10 lat – 459,2 mln ton (o 28,9% więcej niż przed rokiem) oraz pojazdami w wieku do 5 lat – 450,2 mln ton (o 5,3% mniej niż przed rokiem). Pojazdy z tych grup wiekowych przewiozły łącznie 57,5% ogółu ładunków i zrealizowały 80,0% ogółu pracy przewozowej. Wraz z zwiększającym się wiekiem pojazdów maleje ich znaczenie pod względem udziału w tonażu przewożonych ładunków i wykonanej pracy przewozowej. Najmniejszy udział (3,5%) w masie przewiezionych ładunków miały pojazdy z grupy wiekowej od 21 do 25 lat, które łącznie przewiozły w 2021 r. 55,9 mln ton ładunków (o 6,6% więcej niż w 2020 r.) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 2,8 mld tonokilometrów.

In 2021, the largest number of tonnes of goods was transported using ordinary open box vehicles (37.5% of all goods) and tipper vehicles (30.7%). Tankers, temperature controlled box vehicles and container and swap-body transporters were less important (8.4%, 6.9%, 2.6%, respectively). The largest transport performance in 2021 was carried out by ordinary open box vehicles (56.5%), temperature controlled box vehicles (12.7%) and tipper vehicles (10.3%).

In 2021, the largest tonnage of goods in road transport was transported by Polish carriers with vehicles aged 6 to 10 years – 459.2 million tonnes (28.9% more than last year) and vehicles aged up to 5 years – 450.2 million tonnes (5.3% less than last year). Vehicles from these age groups transported a total of 57.5% of all goods and carried out 80.0% 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 (3.5%) had vehicles from the age group from 21 to 25 years, which in total transported 55.9 million tons of cargo in 2021 (6.6% more than in 2020) and carried out transport performance at the level of 2.8 billion tonne-kilometres.

Wykres 41. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów^a
Chart 41. Structure of goods road transport by age groups of vehicles^a



^a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.
^a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

W 2021 r. pod względem zrealizowanych wozokilometrów z ładunkiem dominował transport międzynarodowy, który stanowił 61,2% całości przebiegów pojazdów ciężarowych z ładunkiem (o 5,9% więcej niż przed rokiem). Największe przebiegi z pojazdów ciężarowych z ładunkiem w transporcie międzynarodowym zrealizowano w eksporcie – 33,3% ogółu przebiegów w transporcie międzynarodowym (o 7,0% więcej niż przed rokiem). W przebiegach pojazdów bez ładunku większa liczba wozokilometrów wykonana została w transporcie krajowym – 69,4% całości przebiegów (o 8,6% więcej niż w 2020 r.).

In 2021, international transport dominated in terms of vehicle-kilometres completed, accounting for 61.2% of all vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo (5.9% more than last year). The highest number of vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo in international transport was carried out in exports – 33.3% of all vehicle-kilometres in international transport (7.0% more than last year). In the vehicle-kilometres of unladen vehicles, a greater number of vehicle-kilometres was made in national transport – 69.4% of all vehicle-kilometres (8.6% more than in 2020).

Tablica 10. Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu^a
Table 10. Distance travelled by goods vehicles by direction of transport^a

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	2020	23424	6830	11871	4967	19993	4923	8939	3227
	2021	24839	7210	12664	5364	21529	5177	9778	3495
Transport krajowy National transport	2020	9065	4606	9065	4606	6332	2946	6332	2946
	2021	9638	5001	9638	5001	6907	3199	6907	3199

^a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.
^a Results of a sample survey; see “Methodological Notes”, paragraph 18, page 143.

Tablica 10. Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu^a (dok.)
Table 10. Distance travelled by goods vehicles by direction of transport^a (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	2020	14359	2224	2806	361	13661	1978	2607	281
	2021	15201	2209	3026	363	14622	1978	2871	296
w tym: of which:									
eksport export	2020	4724	213	1458	85	4353	162	1340	63
	2021	5055	205	1588	83	4732	166	1491	68
import import	2020	1458	85	1215	274	1340	63	1134	216
	2021	1588	83	1315	278	1491	68	1257	226
przewozy pomiędzy obcymi krajami cross-trade	2020	4355	539	133	2	4284	521	132	2
	2021	4448	426	123	2	4389	415	123	1

a Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne” pkt 18, str. 143.

a Results of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 143.

6. Transport pasażerski¹

W 2021 r. środkami publicznego transportu zbiorowego² przewieziono 423,0 mln pasażerów, tj. o 13,1% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano we wszystkich rodzajach transportu, a najwyższy dotyczył transportu lotniczego (o 92,7%). Największy udział w przewozach pasażerów miał jednak transport kolejowy (57,9%), którym w 2021 r. przewieziono 244,9 mln osób, tj. o 17,4% więcej niż w 2020 r.

W 2021 r. transportem drogowym (komunikacją miejską, krajową i międzynarodową) przewieziono łącznie 2669,6 mln pasażerów, tj. o 9,8% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w komunikacji międzymiastowej (o 5,8%) oraz komunikacji miejskiej (o 10,1%), natomiast spadek – w komunikacji międzynarodowej (o 15,1%).

Wykres 42. Przewozy pasażerów^a
Chart 42. Passenger transport^a



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

a 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^a
Table 11. Transport of passengers by urban and interurban transport^a

Wyszczególnienie	2020	2021	Specification
	w tys. pasażerów in thousand passengers		
Komunikacja krajowa	158170	167320	Intercity transport
Komunikacja międzynarodowa	1530	1299	International transport

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

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

6. Passenger transport¹

In 2021, the public transport fleet² carried 423.0 million passengers, which is 13.1% more than in the previous year. The increase in the carriage of passengers by all modes of transport was noted and the largest increase – in air transport (by 92.7%). Railway transport had the biggest share in passenger transport (57.9%). In 2021, 244.9 million persons were transported by passenger transport, i.e. by 17.4% more than in 2020.

In 2021, road transport (urban and interurban) transported a total of 2669.6 million passengers, i.e. by 9.8% more than the year before. The increase was recorded in interurban transport (by 5.8%) and urban transport (by 10.1%) while the decrease was recorded in international transport (by 15.1%).

1 Dotyczy podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób . 2 Bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

1 Regards entities employing more than 9 persons. 2 Excluding urban transport companies.

Komunikacja miejska

Linie komunikacji miejskiej

W 2021 r. przewozy pasażerów komunikacją miejską realizowane były na liniach komunikacyjnych o łącznej długości 59,8 tys. km (0,5% krótszej niż w roku poprzednim). Długość linii autobusowych w 2021 r. miała łączną długość 56,9 tys. km (o 0,7% mniej niż w 2020 r.).

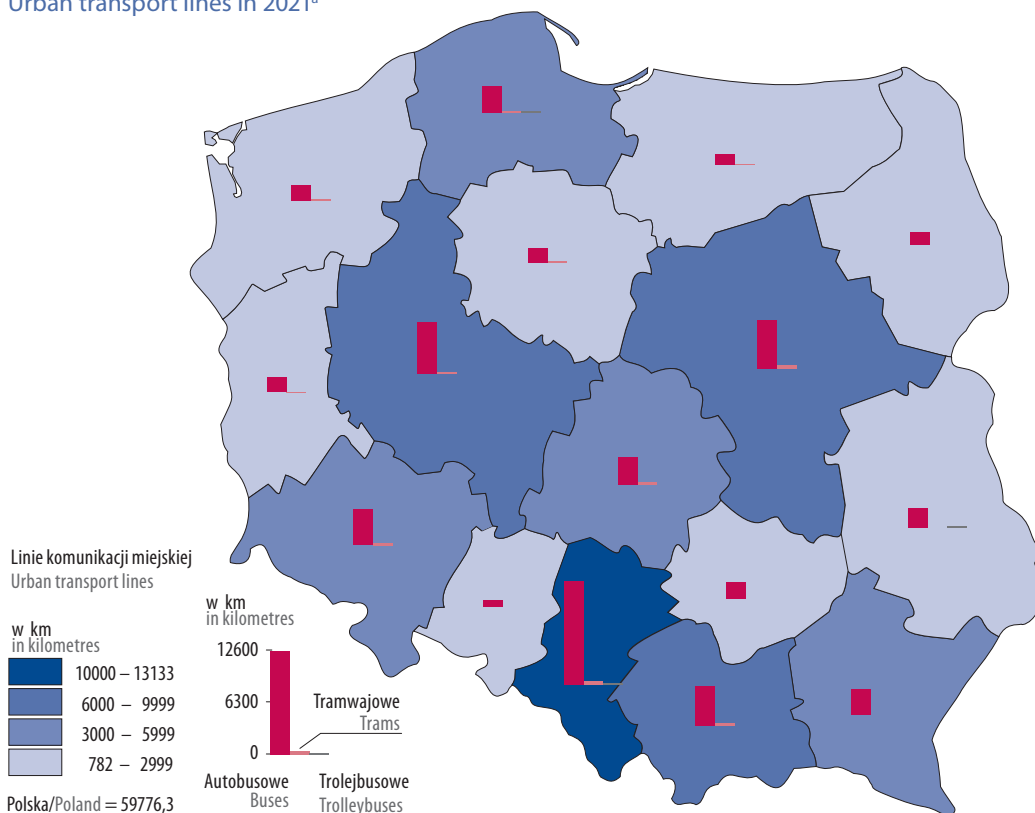
Największy spadek długości linii komunikacji miejskiej autobusowej odnotowano w województwach: wielkopolskim (o 452,2 km – 6,8%), małopolskim (o 252,7 km – 5,0%), dolnośląskim (o 181,0 km – 4,0%) oraz kujawsko-pomorskim (o 151,0 km – 7,7%). Pomimo ogólnej tendencji spadkowej odnotowano też województwa ze znaczącym wzrostem długości linii komunikacji autobusowej, było to śląskie (o 353,3 km – tj. 2,9%), świętokrzyskie (o 242,1 km – 13,8%) oraz mazowieckie (o 222,2 km – 3,9%). W porównaniu z 2020 r. nastąpił wzrost długości linii tramwajowych do 2,4 tys. km (o 2,3%) i trolejbusowych do 0,5 tys. km (o 5,4%). Największy wzrost długości linii tramwajowych i trolejbusowych odnotowano w województwie śląskim (o 26,5 km, 7,1% i o 24,1 km, 21,3%); o 12,2 km (tj. 6,2%); zwiększyła się również długość linii tramwajowych w województwie wielkopolskim.

Mapa 9.

Map 9.

Linie komunikacji miejskiej w 2021 r.^a

Urban transport lines in 2021^a



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

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

Urban transport

Urban transport lines

In 2021, passenger transport by public transport was carried out on transport lines with a total length of 59.8 thousand km, i.e. by 0.5% less than in the previous year. The length of bus lines in 2021 had a total length of 56.9 thousand km (by 0.7% less than in 2020).

The largest decrease in the length of urban transport lines was recorded in the following voivodships: Wielkopolskie (by 452.2 km – 6.8%), Małopolskie (by 252.7 km – 5.0%), Dolnośląskie (by 181.0 km – 4.0%) and Kujawsko-Pomorskie (by 151.0 km – 7.7%). Despite the general downward trend, voivodships with a significant increase in the length of urban bus lines were also recorded, these were Śląskie (by 353.3 km – 2.9%), Świętokrzyskie (by 242.1 km – 13.8%) and Mazowieckie (by 222.2 km – 3.9%). Compared to 2020, there was an increase in the length of tram lines to 2.4 thousand km (by 2.3%) and trolleybuses to 0.5 thousand km (by 5.4%). The largest increase in the length of tram and trolleybus lines was recorded in the Śląskie Voivodship (by 26.5 km, 7.1%, and by 24.1 km, 21.3%, respectively); The length of tram lines in the Wielkopolskie Voivodship also increased by 12.2 km (6.2%).

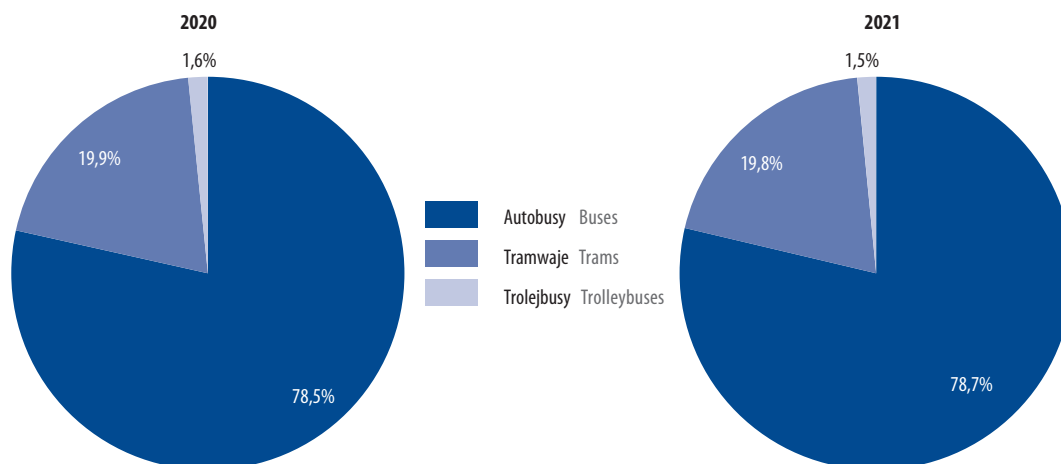
Stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej

Autobusy są najliczniejszym (78,7%) elementem miejskiej floty transportowej. W 2021 r. liczba autobusów wykorzystywanych w komunikacji miejskiej w 2021 r. wyniosła 12,3 tys. (o 45 szt. więcej niż w 2020 r.). Liczba tramwajów uległa nieznacznemu zmniejszeniu (o 23 szt.) i wyniosła 3,1 tys., podobnie jak trolejbusów, których w 2021 r. było 241 szt. (o 16 szt. mniej niż w roku poprzednim).

Inventory and operation of urban transport stock

Buses are the most numerous (78.7%) element of the urban transport fleet. In 2021, the number of buses used in public transport in 2021 amounted to 12.3 thousand (45 more than in 2020). The number of trams decreased slightly (by 23 units) and amounted to 3.1 thousand, similarly to trolleybuses, of which in 2021 there were 241 units, 16 less than in the previous year.

Wykres 43. Struktura taboru komunikacji miejskiej^a
Chart 43. Structure of urban transport stock^a



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.

W większości województw podstawowy element komunikacji miejskiej stanowią autobusy. Ich flota jest najliczniejsza w województwach mazowieckim oraz śląskim (15,7%). Najmniej liczną flotą autobusów dysponują województwa opolskie (1,4% liczby ogółem) i lubuskie (1,8%). Największy wzrost liczby autobusów komunikacji miejskiej w 2021 r. w porównaniu do roku poprzedniego odnotowano w województwie podlaskim (o 5,1%) i zachodniopomorskim (o 4,3%).

Istotnym elementem komunikacji miejskiej są tramwaje. Tu również w czołówce pod względem liczebności taboru jest województwo mazowieckie, które dysponuje 23,3% wszystkich tramwajów oraz łódzkie – 15,3%. Największy wzrost liczby tramwajów w skali roku odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim – o 27,9%.

W 2021 r. przebieg taboru komunikacji miejskiej pozostał na zbliżonym poziomie do roku wcześniejszego i dla autobusów przyjął wartość 700,3 mln wozokilometrów, dla tramwajów – 146,2 mln wozokilometrów, a dla trolejbusów – 12,0 mln wozokilometrów.

In most voivodships, buses are the basic element of urban transport. Their fleet is the largest in the following Voivodships: Mazowieckie, which has and Śląskie (15.7%). The least numerous fleet of buses has Opolskie (1.4% of the total) and Lubuskie Voivodship (1.8%). The largest increase in the number of urban transport buses in 2021 compared to the previous year was recorded in Podlaskie (by 5.1%) and Zachodniopomorskie (by 4.3%) Voivodships.

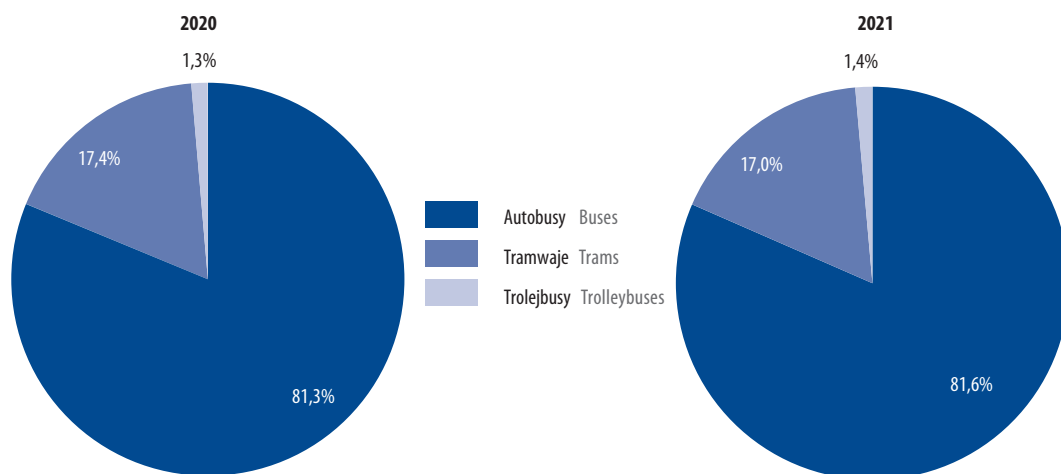
Trams are also an important element of public transport. In the forefront in terms of rolling stock in 2021 was also the Mazowieckie Voivodship, which had 23.3% of all trams, and Łódzkie – 15.3%. The largest increase in the number of trams y/y was recorded in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship – by 27.9%.

In 2021, the mileage of the urban transport stock remained at a similar level to the previous year and for buses it amounted to 700.3 million vehicle-kilometres, for trams – 146.2 million vehicle-kilometres, and for trolleybuses – 12.0 million vehicle-kilometres.

Przeciętny przebieg 1 autobusu w kilometrach w ciągu doby był najwyższy w województwach: kujawsko-pomorskim i małopolskim – po 209 km, mazowieckim – 208 km i śląskim – 207 km. Najniższy natomiast odnotowano w warmińsko-mazurskim – 133 km. W odniesieniu do tramwajów przeciętny przebieg w kilometrach w ciągu doby był najwyższy w województwach: pomorskim – 353 km, śląskim – 242 km oraz lubuskim – 198 km, w którym wykazano również największy wzrost przebiegu w ciągu doby w porównaniu z 2020 r. – o 98,0%. Najmniejszy przebieg tramwaju w ciągu doby wykazano w województwie kujawsko-pomorskim – 120 km.

The average mileage of 1 bus in kilometres per day was the highest in the following voivodships: Kujawsko-Pomorskie – 209 km, Małopolskie – 209 km, Mazowieckie – 208 km and Śląskie – 207 km, while in Warmińsko-Mazurskie – 133 km. In relation to trams, the average mileage in kilometers per day was the highest in the following voivodships: Pomorskie – 353 km, Śląskie – 242 km and Lubuskie – 198 km, which also showed the largest increase in mileage per day compared to 2020 – by 98.0%. The smallest mileage of the tram per day was shown in Kujawsko-Pomorskie – 120 km.

Wykres 44. Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej^a
Chart 44. Structure of distance travelled of urban transport stock^a



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.

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

W 2021 r. podmioty komunikacji miejskiej posiadały łącznie 11,6 tys. autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (wzrost o 2,9% w porównaniu do 2020 r.). Ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 92,1% w 2020 r. do 94,4% w 2021 r.

W 2021 r. w ponad połowie województw odnotowano wzrost liczby autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Najwięcej takich autobusów przybyło w województwach: łódzkim, lubelskim i małopolskim – odpowiednio o 88, 67 i 61 szt.

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.

In 2021, urban transport entities had a total of 11.6 thousand buses adapted to transport people with disabilities (an increase of 2.9% compared to 2020). Their share in the total number of buses increased from 92.1% in 2020 to 94.4% in 2021.

In 2021, in more than half of the voivodships, an increase in the number of buses adapted to transport disabled people was recorded. The largest occurred in the following voivodships: Łódzkie – by 88 units, Lubelskie and Małopolskie – 67 and 61 units, respectively.

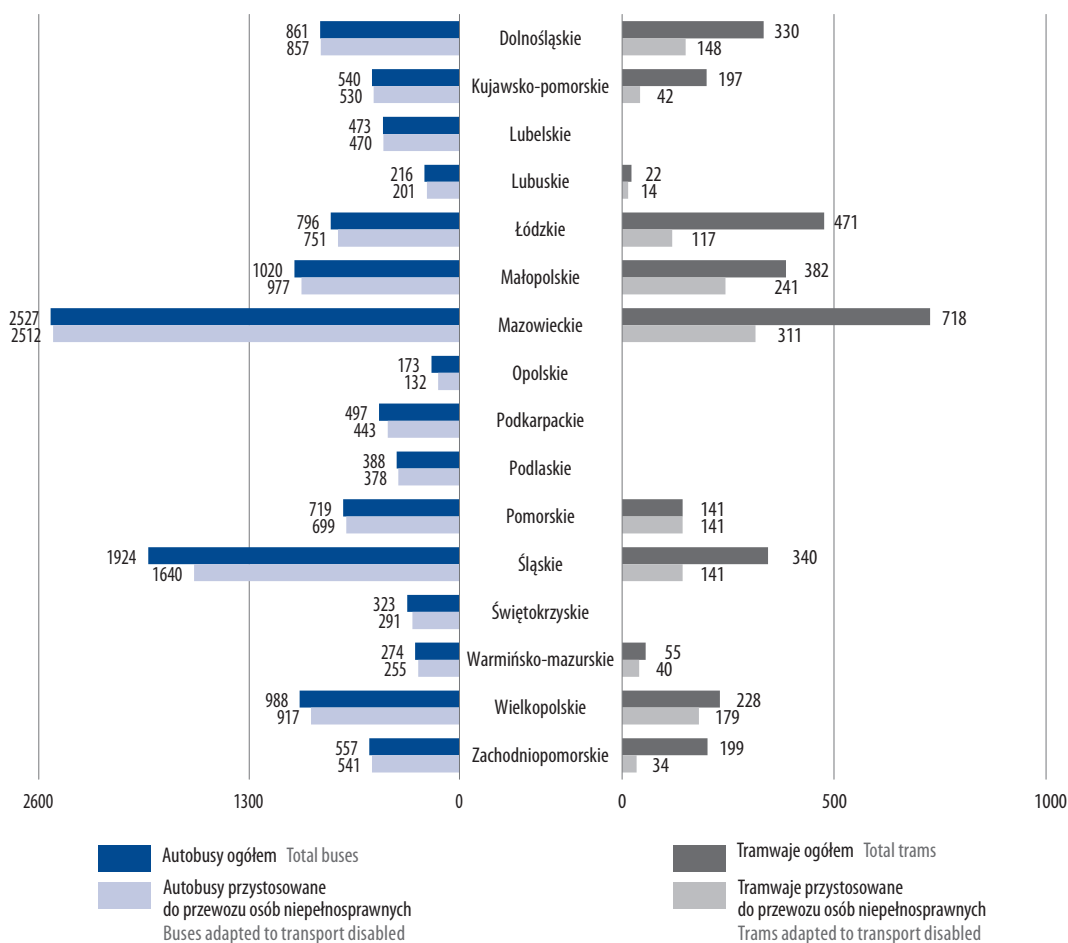
W porównaniu do 2020 r. zwiększyła się również liczba tramwajów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych (o 7,0%), a ich udział w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 42,4% do 45,7% w 2021 r. Liczba tramwajów wzrosła w województwach: małopolskim, śląskim i warmińsko-mazurskim – odpowiednio o 35, 24 i 16 szt.

Największy odsetek autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych odnotowano w województwach: dolnośląskim (99,5%), lubelskim (99,4%), mazowieckim (99,4%), najniższy natomiast był w województwach: opolskim (76,3%), śląskim (85,3%) oraz podkarpackim (89,1%). W odniesieniu do tramwajów, najwięcej pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych odnotowano w województwach: pomorskim (100%), wielkopolskim (78,5%) oraz warmińsko-mazurskim (72,7%), najmniej natomiast w województwach zachodniopomorskim (17,1%) oraz kujawsko-pomorskim (21,3%).

Compared to 2020, the number of trams adapted to transport disabled people also increased (by 7.0%), and their share in the total number of trams increased from 42.4% to 45.7%. The largest increase occurred in the following voivodships: Małopolskie – by 35 units, Śląskie – by 24 and Warmińsko-Mazurskie – by 16.

The highest percentage of buses adapted to transport disabled people was recorded in the following voivodships: Dolnośląskie (99.5%), Lubelskie (99.4%), Mazowieckie (99.4%), while the lowest was in Opolskie (76.3%), Śląskie (85.3%) and Podkarpackie (89.1%) voivodship. With regard to trams, the most adapted to the transport of disabled people was in the following voivodships: Pomorskie (100%), Wielkopolskie (78.5%) and Warmińsko-Mazurskie (72.7%), while the least in Zachodniopomorskie (17.1%) and Kujawsko-Pomorskie (21.3%) Voivodship.

Wykres 45. Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2021 r. ^a
Chart 45. Urban transport stock by voivodships in 2021^a



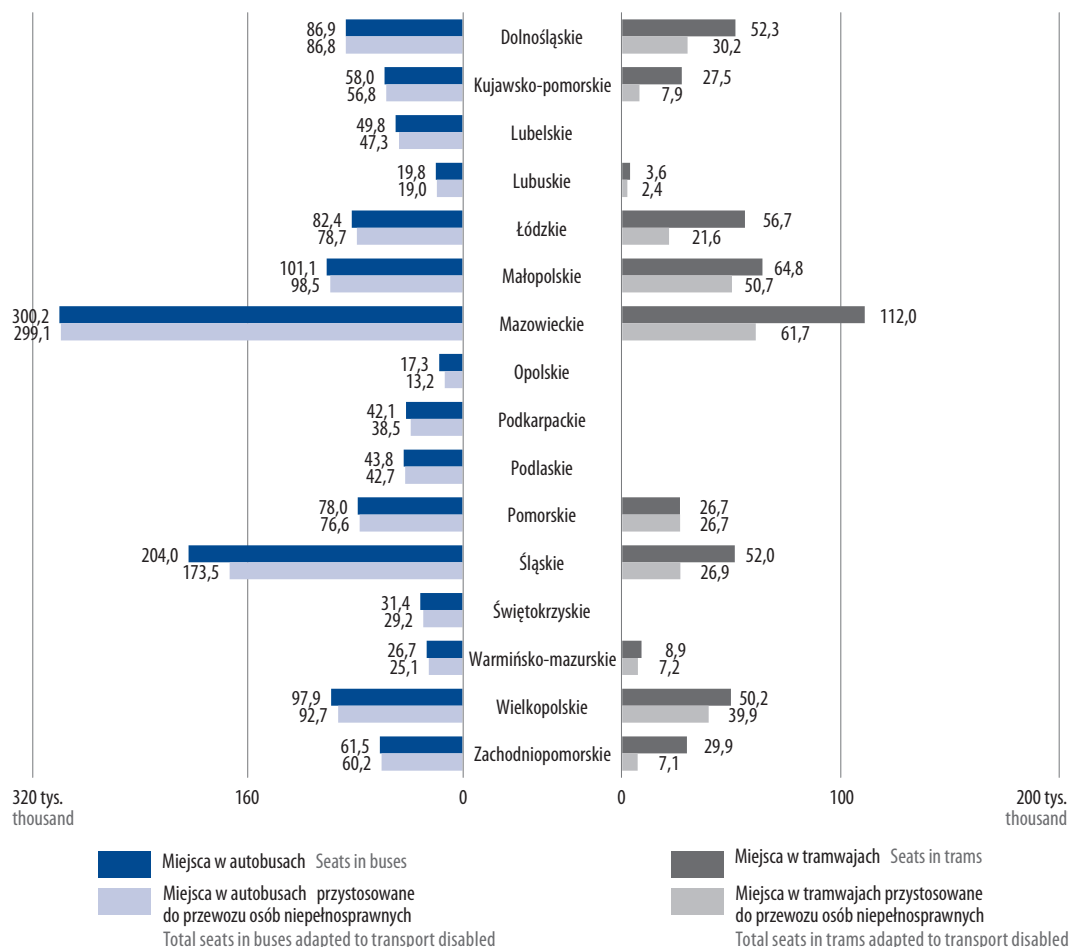
^a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.

^a 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 4,7%, a w tramwajach – o 6,9%. Największy wzrost liczby miejsc w autobusach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w 2021 r. odnotowano w województwie łódzkim – o 22,4 tys. (o 39,7%), a w przypadku tramwajów w województwie małopolskim – o 7,6 tys. (tj. o 17,6%).

The volume of the urban transport stock adjusted to carrying the disabled increased annually: by 4.7% as regards buses and by 6.9% as regards trams. The largest increase in the number of seats in buses adapted to transport disabled people in 2021 was recorded in the Łódzkie Voivodship – by 22.4 thousand (by 39.7%), and in the case of trams in the Małopolskie Voivodship – by 7.6 thousand (i.e. by 17.6%).

Wykres 46. Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2021 r.^a
Chart 46. Number of passenger seats in urban transport stock by voivodships in 2021^a



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

a 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 2021 r. w komunikacji miejskiej przewieziono łącznie 2500,9 mln pasażerów, tj. o 10,1% więcej niż przed rokiem. Największy udział w przewozach posiadały województwa: mazowieckie – 25,5%, śląskie – 13,1% oraz małopolskie – 9,9%, a najmniejszy warmińsko-mazurskie – 1,1% i opolskie – 0,6%.

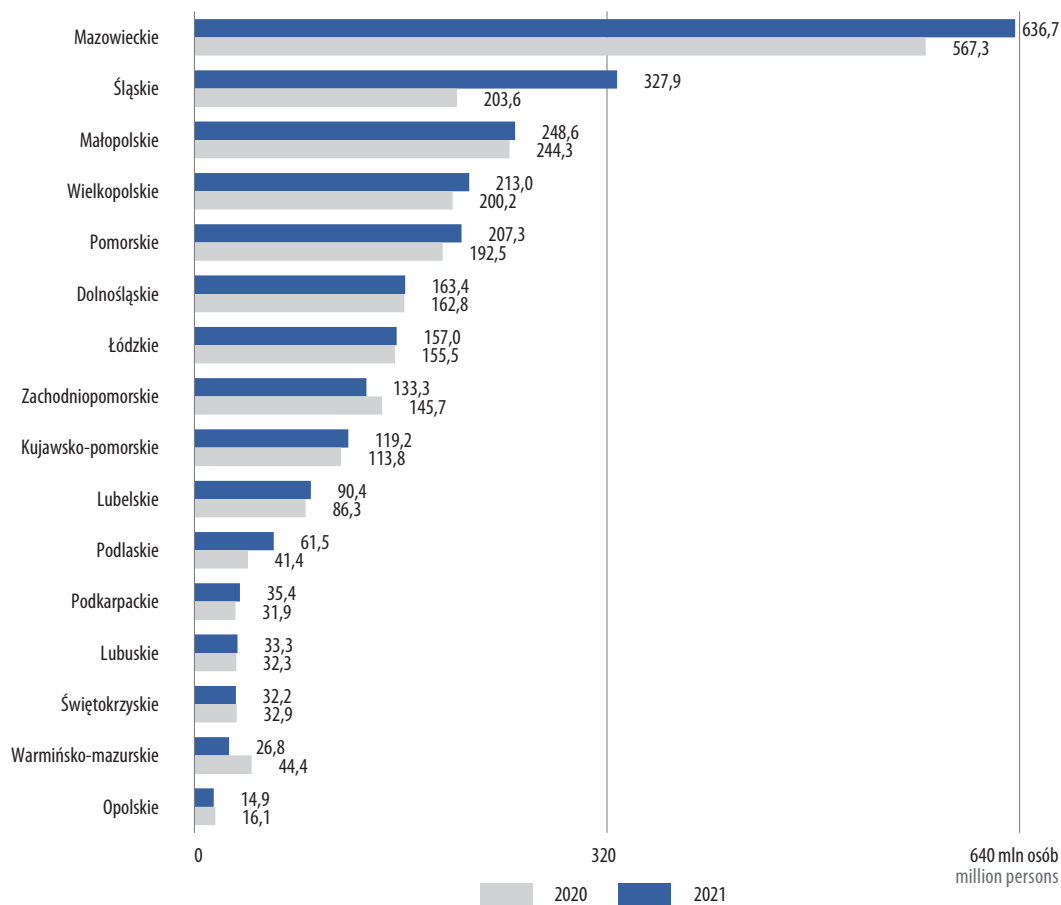
Urban transport of passengers

In 2021, a total of 2500.9 million passengers were transported in urban transport, i.e. 10.1% more than last year. The largest share in transport was held by the following voivodships: Mazowieckie – 25.5%, Śląskie – 13.1%, Małopolskie – 9.9%, and the smallest by Warmińsko-Mazurskie – 1.1% and Opolskie – 0.6%.

W porównaniu do 2020 r. największy wzrost liczby pasażerów przewiezionych komunikacją miejską był w województwach śląskim – o 61,1% i podlaskim – o 48,6%, spadła natomiast wielkość przewozów pasażerów w województwie warmińsko-mazurskim – o 39,6%.

Compared to 2020, passenger transport by urban transport increased in Śląskie – by 61.1% and Podlaskie – by 48.6% Voivodship, while a decrease in transport was recorded in Warmińsko-Mazurskie Voivodship – by 39.6%.

Wykres 47. Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw^a
Chart 47. Urban transport of passengers by voivodships^a



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 2021 r. na 9305 liniach krajowych (tj. o 9,2% mniej niż w 2020 r.) oraz 92 liniach międzynarodowych (o 11,5% mniej niż w 2020 r.).

National and international bus transport

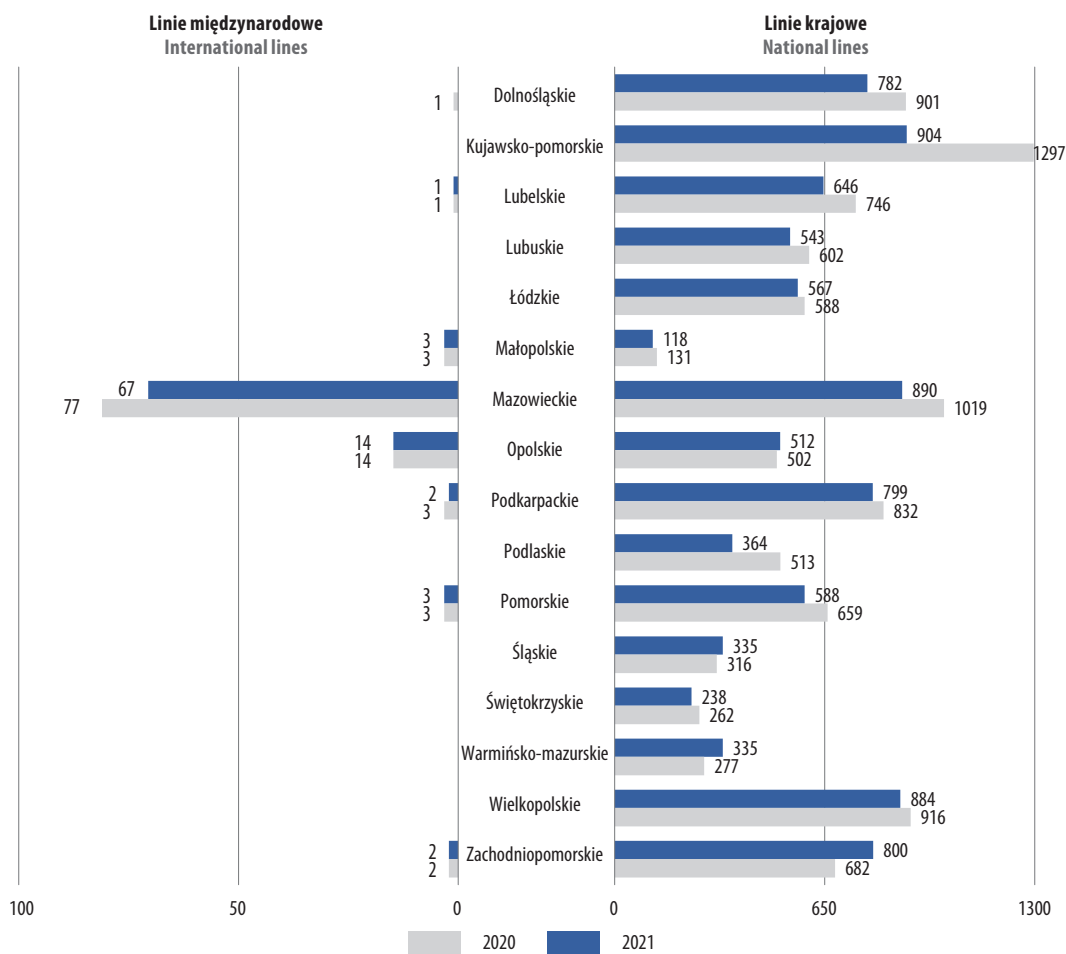
Scheduled bus transport lines

Scheduled bus transport was carried out in 2021 on 9305 national lines (i.e. 9.2% less than in 2020) and 92 international lines (11.5% less than in 2020).

Tendencja spadkowa w liczbie linii regularnej komunikacji krajowej jest widoczna w 75% województw. Największy spadek notowano w województwach kujawsko-pomorskim – o 30,3% (o 393 linii mniej) oraz podlaskim – o 29,0% (o 149 mniej). Wzrost liczby linii wykazano w województwie warmińsko-mazurskim – o 20,9% (o 58 linii więcej).

The downward trend in the number of scheduled national transport lines is visible in 75% of voivodships. The largest decrease was recorded in Kujawsko-Pomorskie – by 30.3% (by 393 lines less) and Podlaskie – by 29.0% (by 149 less) voivodship. An increase in the number of lines was shown in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship – by 20.9% (by 58 lines more).

Wykres 48. Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw^a
Chart 48. Lines of scheduled bus transport by voivodships^a



a 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.

a 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 zmniejszenia liczby linii w komunikacji krajowej było również zmniejszenie ich długość. W 2021 r. łączna długość linii krajowych wyniosła 398,9 tys. km (o 81,5 tys. mniej). Największe spadki w skali roku odnotowano w województwach: kujawsko-pomorskim (o 26,6 tys. km) oraz mazowieckim (o 32,7 tys. km). W pięciu województwach nastąpił wzrost długości linii krajowych, największy w warmińsko mazurskim (o 2,6 tys. km).

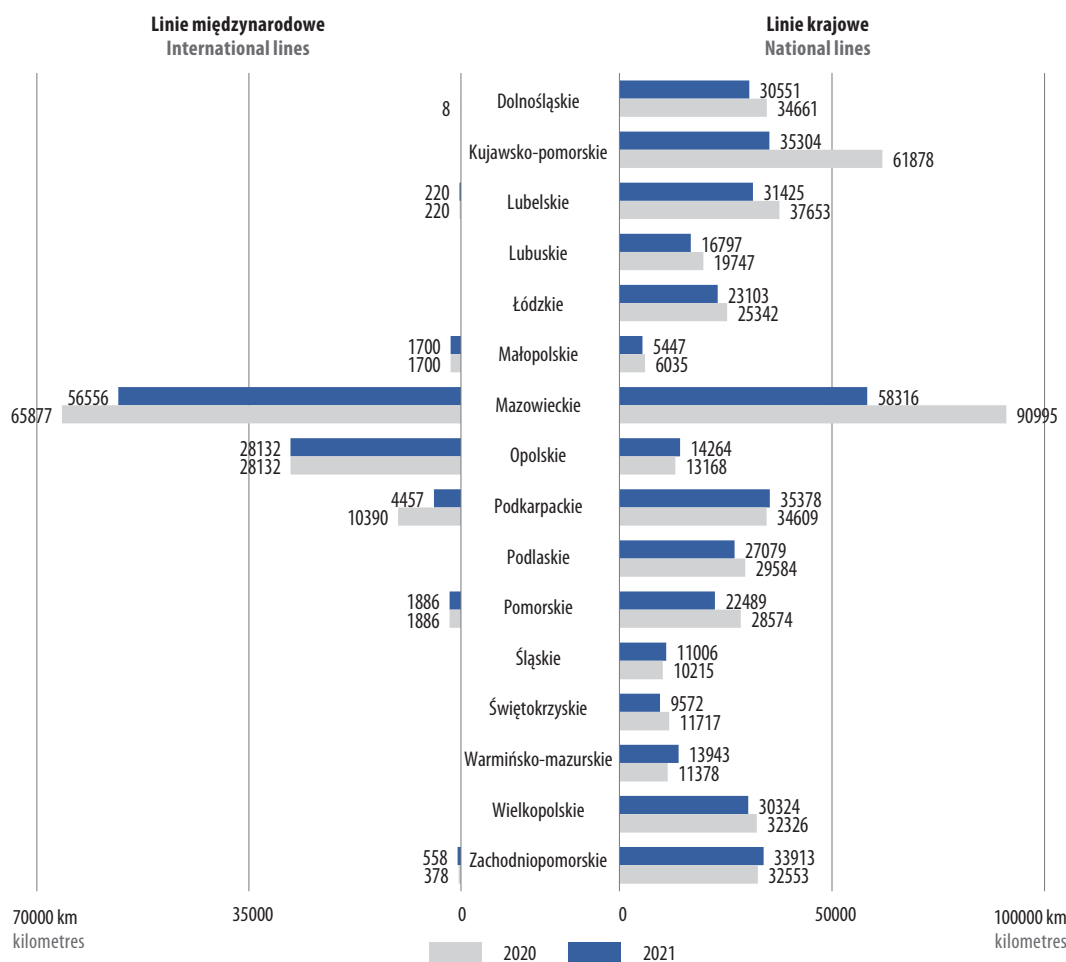
W przypadku linii międzynarodowych sytuacja była bardziej stabilna, jednak ich łączna długość również uległa zmniejszeniu w 2021 r. do 93,5 tys. km (o 15,1 tys. km w porównaniu do 2020 r.).

The consequence of the reduction in the number of lines in national transport in most voivodships was also a reduction in their length. In 2021, the total length of national lines amounted to 398.9 thousand km (81.5 thousand less). The largest year-on-year decreases were recorded in Kujawsko-Pomorskie (by 26.6 thousand km) and Mazowieckie Voivodship (by 32.7 thousand km). In five voivodships there was an increase in the length of national lines, the largest in Warmińsko-Mazurskie (by 2.6 thousand km).

In the case of international lines, the situation was more stable, but their total length also decreased in 2021 to 93.5 thousand km (by 15.1 thousand km compared to 2020).

Wykres 49. Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw^a

Chart 49. Length of lines of scheduled bus transport by voivodships^a



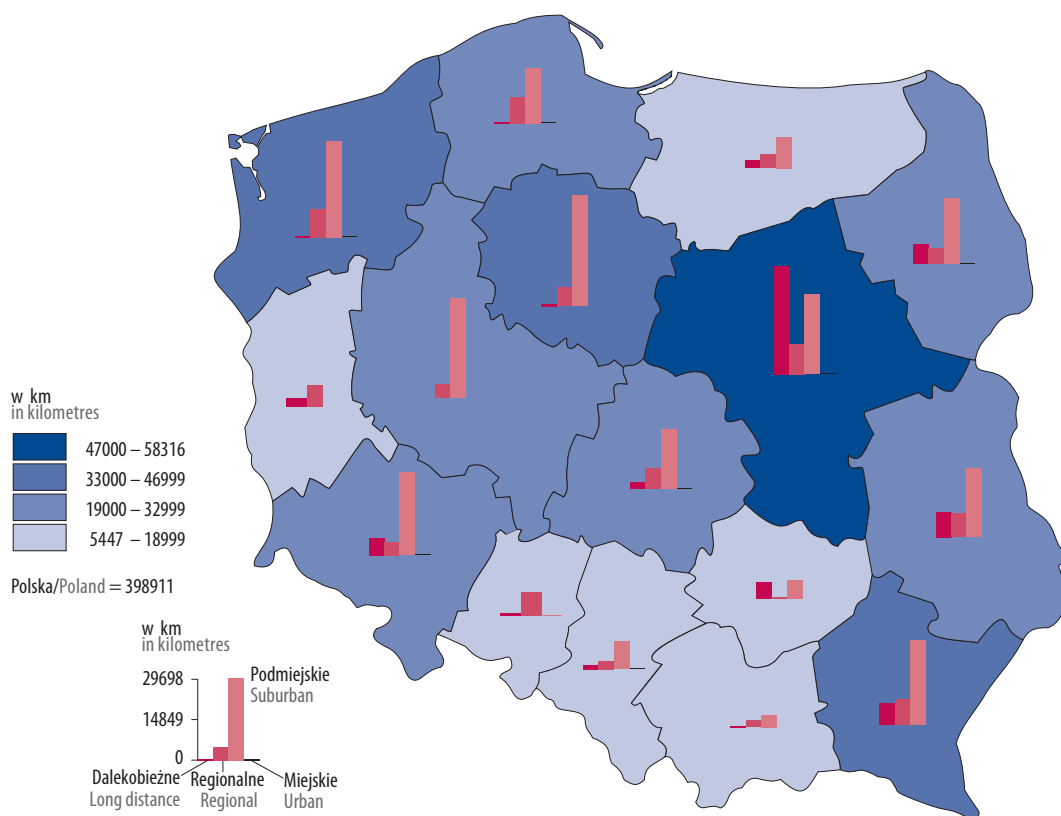
a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według siedziby przedsiębiorstw. Stan w dniu 31 grudnia.

a 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 2021 r. w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 86,9% (w 2020 r. – 82,5%). Największą ich liczbę odnotowano w województwach kujawsko-pomorskim – 845 (o 217 mniej niż w 2020 r.) i wielkopolskim – 824 (o 9 więcej), a najmniejszą w małopolskim – 98 (o 17 mniej niż w 2020 r.). Kolejne pod względem liczebności były linie regionalne z 10,5% udziałem w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej. Ich łączna liczba w 2021 r. wyniosła 979 (o 409 linii mniej w porównaniu z 2020 r.). Największą liczbę linii regionalnych odnotowano w województwach zachodniopomorskim – 118 linii (o 40 mniej) i pomorskim – 115 (o 32 mniej).

In 2021, the total number of national lines of regular bus transport was dominated by suburban lines, which accounted for 86.9% of all lines (in 2020 – 82.5%). The largest number of them was in Kujawsko-Pomorskie – 845 (217 less than in 2020) and Wielkopolskie Voivodship – 824 (9 more), the least in Małopolskie Voivodship – 98 (17 less than in 2020). The next largest group, with a share of 10.5% in national lines of regular bus transport, were regional lines. Their total number in 2021 was 979 (409 less compared to 2020). The dominant number of regional lines was held by the following voivodships Zachodniopomorskie – 118 (40 less) and Pomorskie – 115 (32 less).

Mapa 10. Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2021 r.^a
Map 10. Regular national bus transport lines in 2021^a



a 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.

a 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 wyniosła 11,9 tys. szt. (o 6,0% mniej niż w 2020 r.), z czego 928 szt. (o 3,1% mniej niż w 2020 r.) było przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. W trzech województwach stan inwentarzowy autobusów przekroczył tysiąc sztuk: mazowieckim – 1635 szt. oraz podkarpackim – 1139 szt., dolnośląskim – 1100 szt. Najmniejszą liczbą autobusów dysponowało w 2021 r. województwo świętokrzyskie – 204 szt. Największy udział autobusów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów w odnotowano w 2021 r. w województwie śląskim (18,9%) oraz mazowieckim (15,5%).

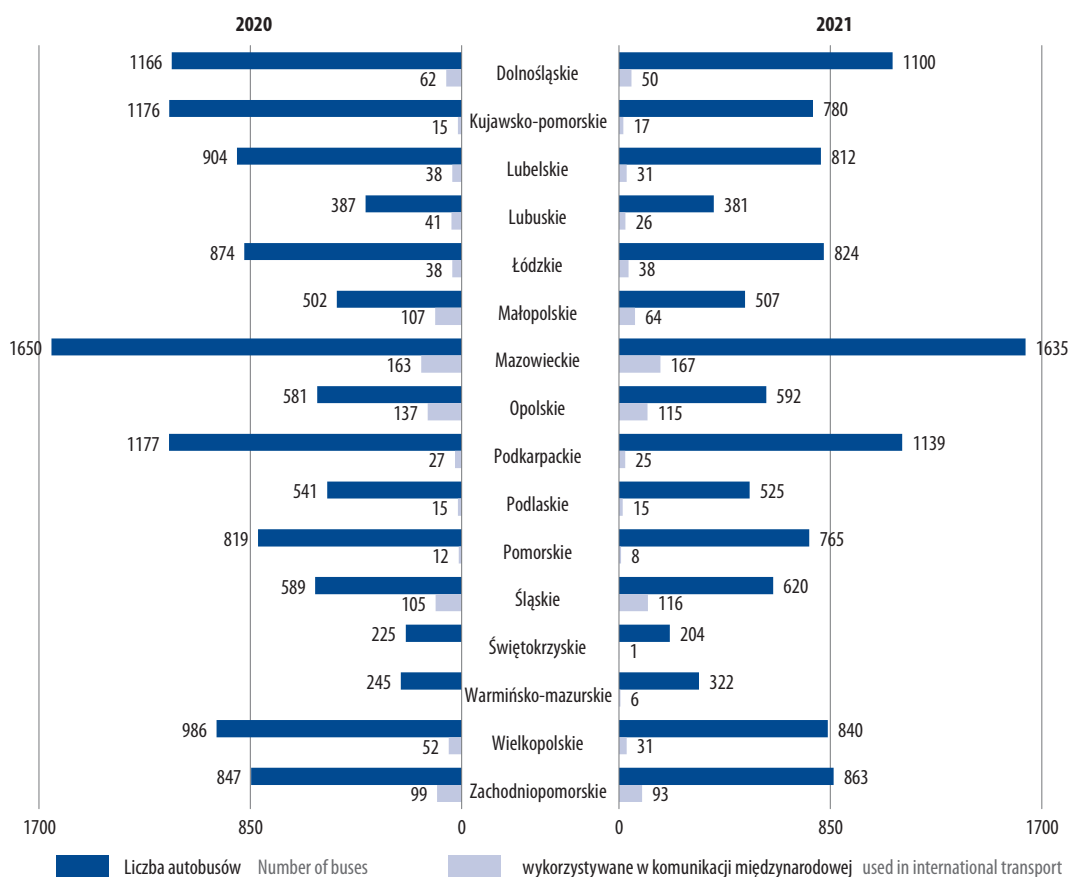
W komunikacji międzynarodowej wykorzystywane były 803 autobusy (o 11,9% mniej w porównaniu do 2020 r.). Największy udział autobusów wykorzystywanych w tym kierunku w ogólnej liczbie autobusów był w województwach opolskim (19,4%) oraz śląskim (18,7%).

Inventory and operation of buses

The number of buses used by motor-transport entities in national transport amounted to 11.9 thousand (by 6.0% less than in 2020), of which 928 units (3.1% less than in 2020) was adapted to transport of disabled people. In three voivodships, the inventory of buses exceeded one thousand units: Mazowieckie – 1635 and Podkarpackie – 1139, Dolnośląskie – 1100 units. The smallest number of buses in 2021 was in the Świętokrzyskie Voivodship – 204 units. The largest share of buses adapted to transport disabled people in the total number of buses in 2021 was recorded in the Śląskie Voivodship (18.9%) and Mazowieckie Voivodship (15.5%).

In international transport 803 buses were used (11.9% less compared to 2020). The largest share of buses used in this direction in the total number of buses in the voivodship was in Opolskie (19.4%) and Śląskie (18.7%)

Wykres 50. Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej^a
Chart 50. Buses in national and international transport by voivodships^a



^a 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.

^a 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 2021 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 170 km, tj. o 4,3% więcej niż w 2020 r. Najwyższe wartości osiągał w województwach: podlaskim (249 km), w którym wykazano również największy wzrost średniego przebiegu w ciągu doby – o 63,8%, małopolskim (216 km) i podkarpackim (211 km), a najniższe – w dolnośląskim (131 km) i zachodniopomorskim (132 km).

W komunikacji międzynarodowej w 2021 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 900 km (o 140 km mniej w porównaniu z 2020 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w województwie opolskim – 1419 km (38 km więcej niż w poprzednim roku), a najniższą w śląskim – 319 km (o 16 km więcej).

Przewozy pasażerów

W komunikacji autobusowej krajowej przedsiębiorstwa należące do sektora publicznego przewiozły 34,9% ogółu pasażerów (w 2020 r. – 34,2%), a należące do sektora prywatnego – 65,1% (w 2020 r. – 65,8%).

W 2021 r. komunikacją krajową przewieziono 167,3 mln pasażerów, tj. o 5,8% więcej niż przed rokiem. W porównaniu z 2020 r. liczba pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej regularnej wzrosła o 4,7%, w komunikacji regularnej specjalnej – o 4,9%, a w pozostałych przewozach – o 63,3%.

Największą liczbę pasażerów przewiezionych w ramach komunikacji krajowej odnotowano w województwie mazowieckim – 17509 tys. osób (10,5% ogółu przewiezionych pasażerów, a najmniejszą – w województwie świętokrzyskim – 2559 tys. osób (1,5%) i warmińsko-mazurskim – 2736 tys. osób (1,6%).

W porównaniu z 2020 r. największy wzrost przewozu pasażerów odnotowano w województwie śląskim o (29,8%), a największy spadek w lubuskim (4,2%).

In national transport in 2021, the average daily distance travelled of 1 bus was 170 km, i.e. 4.3% more than in 2020. The highest values were achieved in the following voivodships: Podlaskie (249 km, which also showed the largest increase in average daily distance travelled – by 63.8%), Małopolskie (216 km) and Podkarpackie (211 km), and the lowest in Dolnośląskie (131 km) and Zachodniopomorskie (132 km) Voivodship.

In international transport in 2021, the average daily distance travelled of 1 bus was 900 km (140 km less compared to 2020). The highest value was recorded – in the Opolskie Voivodship – 1419 km (38 km more than in the previous year), the lowest in Śląskie – 319 km (16 km more).

Transport of passengers

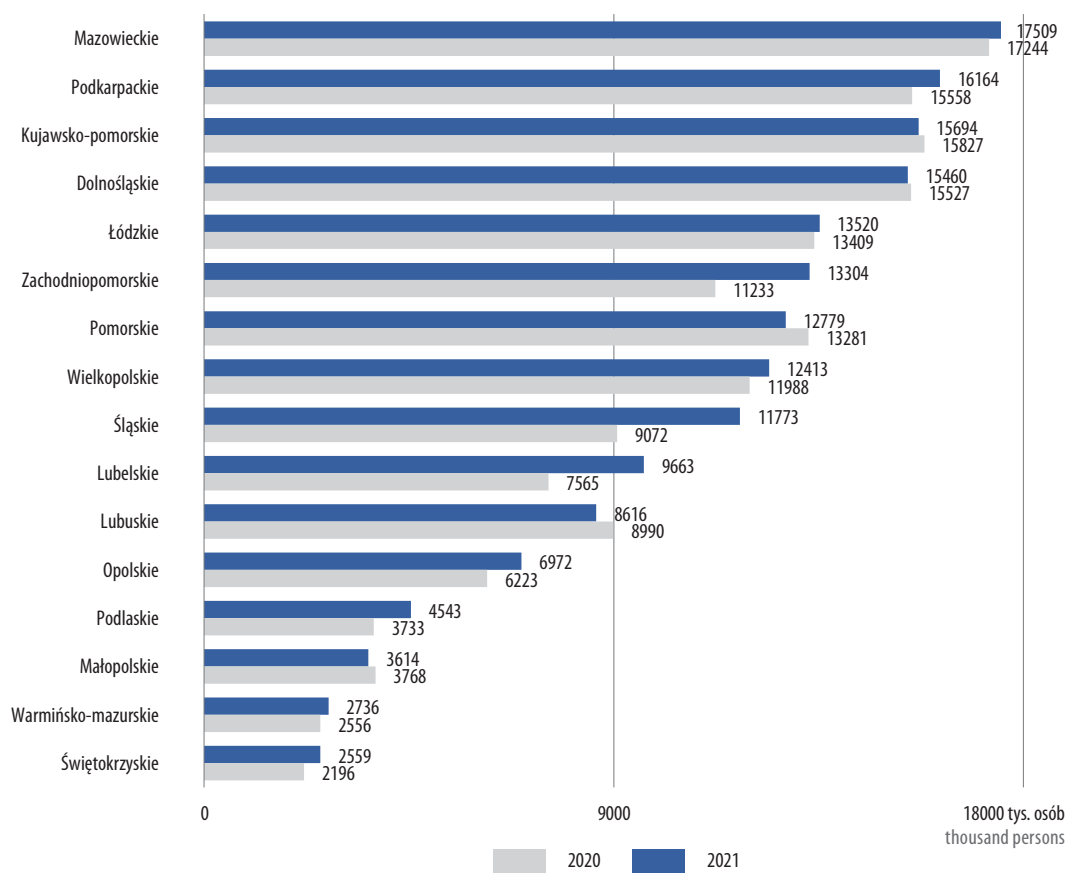
In national bus transport, public sector enterprises carried 34.9% of all passengers (in 2020 – 34.2%), and private sector enterprises – 65.1% (in 2020 – 65.8%).

In 2021, 167.3 million passengers were transported by national transport, i.e. 5.8% more than last year. Compared to 2020, the number of passengers using scheduled services increased by 4.7%, in special scheduled services – by 4.9% and in other transport – by 63.3%.

The highest number of passengers transported as part of national transport was recorded in the Mazowieckie Voivodship – 17509 thousand people (10.5% of all passengers transported) and the smallest – in the Świętokrzyskie Voivodship – 2559 thousand people (1.5%) and Warmińsko-Mazurskie – 2736 thousand people (1.6% of all passengers transported).

Compared to 2020, the largest increase in passenger transport was recorded in Śląskie Voivodship (29.8%) and the largest decrease in Lubuskie (4.2%).

Wykres 51. Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw^a
Chart 51. National transport of passengers by voivodships^a



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.

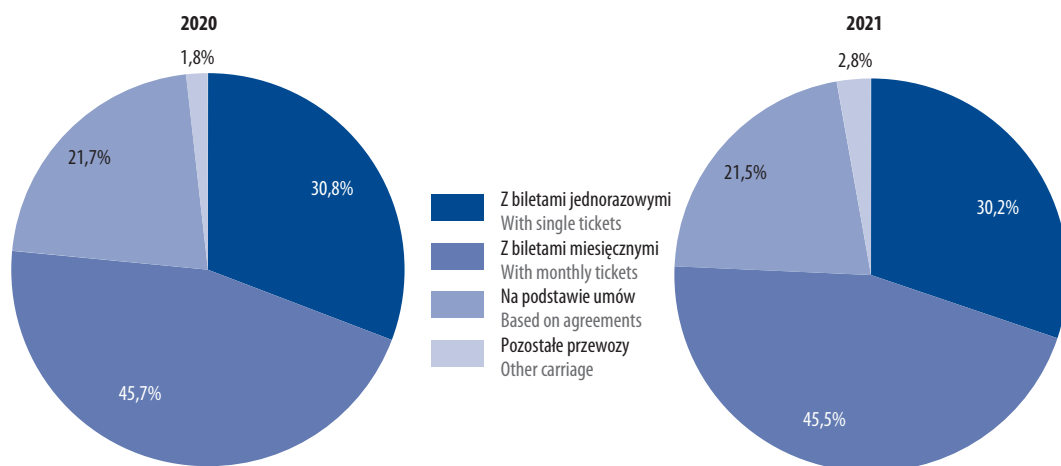
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji krajowej regularnej pozostała na tym samym poziomie i wyniosła 34 km, a w pozostałych przewozach – 137 km (o 4,5% więcej niż w 2020 r.). W komunikacji krajowej regularnej średnia odległość przewozu 1 pasażera była najwyższa w województwie: małopolskim (49,6 km), mazowieckim (48,2 km) i podkarpackim (48,5 km), najniższa natomiast w województwie kujawsko-pomorskim (19,7 km). W pozostałych przewozach najwyższą średnią odległość przewozu 1 pasażera notowano w województwie warmińsko-mazurskim (284,1 km) i podlaskim (274,8 km), a najniższą w podkarpackim (74,1 km).

The average transport distance of 1 passenger in regular national transport remained at the same level and amounted to 34 km, and in other transport – 137 km (4.5% more than in 2020). In scheduled national transport, the average transport distance of 1 passenger was the highest in the following voivodships: Małopolskie (49.6 km), Mazowieckie (48.2 km) and Podkarpackie (48.5 km), while the lowest in the Kujawsko-Pomorskie Voivodship (19.7 km). In other transport, the highest average transport distance of 1 passenger was recorded in Warmińsko-Mazurskie (284.1 km) and Podlaskie (274.8 km) voivodships, and the lowest in Podkarpackie (74.1 km).

W 2021 r. dominujący udział w przewozach pasażerów komunikacją krajową miały przewozy komunikacją regularną (97,2% przewozów ogółem). W stosunku do roku poprzedniego w komunikacji regularnej odnotowano wzrost przewozów z biletami jednorazowymi (o 3,8%) i miesięcznymi szkolnymi (o 7,0%), natomiast spadek przewozów z biletami miesięcznymi pracowniczymi (o 3,3%). W komunikacji regularnej specjalnej nastąpił wzrost w przewozach szkolnych i pracowniczych (odpowiednio o 16,8% i 0,3%).

In 2021, scheduled services had the dominant share in national transport of passengers (97.2% of total transport). Compared to the previous year, scheduled services recorded an increase in transport with single tickets (by 3.8%) and monthly school tickets (by 7.0%), while a decrease in transport with monthly employee tickets (by 3.3%). In scheduled special services, there was an increase in school and employee transport (by 16.8% and 0.3% respectively).

Wykres 52. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji krajowej
Chart 52. 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 1,3 mln i zmniejszyły się w skali roku o 15,2%. Przewozy w ramach komunikacji regularnej i regularnej specjalnej stanowiły 91,8% ogółu przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej i w porównaniu z 2020 r. były mniejsze o 12,3%, a przewozy pozostałe – o 37,7%.

Passenger transport in international transport amounted to 1.3 million and decreased by 15.2% per year. Scheduled and special scheduled transport accounted for 91.8% of total international passenger transport and was lower by 12.3% compared to 2020, and other transport by 37.7%.

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji międzynarodowej regularnej była większa o 26,4 km w porównaniu do 2020 r. i wyniosła 1010,1 km. Najwyższą wartość tego wskaźnika stwierdzono w województwie podkarpackim (2182,8 km). W pozostałych przewozach średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 1529,1 km (o 632,4 km więcej), a najwyższą wartość notowano w kujawsko-pomorskim (2715,1 km).

The average transport distance of 1 passenger in scheduled international transport was higher compared to 2020 and amounted to 1010.1 km. The highest value was in the Podkarpackie Voivodship (2182.8 km). In other transports the average transport distance of 1 passenger was 1529.1 km (632.4 km more) and the highest value was recorded in Kujawsko-Pomorskie (2715.1 km).

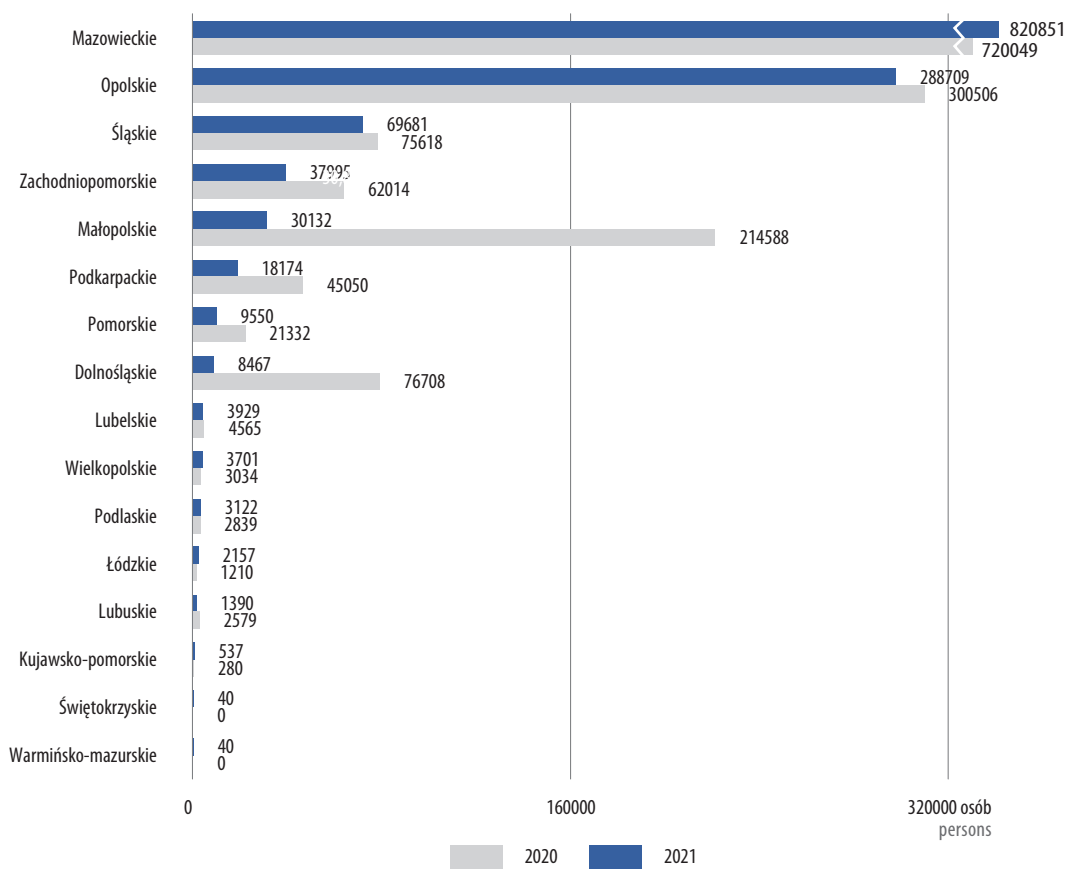
Największą liczbę pasażerów przewiezionych w ramach komunikacji międzynarodowej odnotowano w województwie mazowieckim – 820,9 tys. (63,2% ogółu przewozów), a najmniejszą – w województwach świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim – po 40 osób.

The highest number of passengers transported as part of international transport was recorded in the Mazowieckie Voivodship – 820.9 thousand (63.2% of all transport), and the lowest – in the Świętokrzyskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodships – 40 people.

W porównaniu z 2020 r. największy wzrost przewozu pasażerów odnotowano w województwie kujawsko-pomorskim (91,8%), a największy spadek w dolnośląskim (89,0%).

Compared to 2020, the largest increase in passenger transport was recorded in the Kujawsko-Pomorskie Voivodship (91.8%), and the largest decrease in Dolnośląskie Voivodship (89.0%).

Wykres 53. Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw^a
Chart 53. International transport of passengers by voivodships^a



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

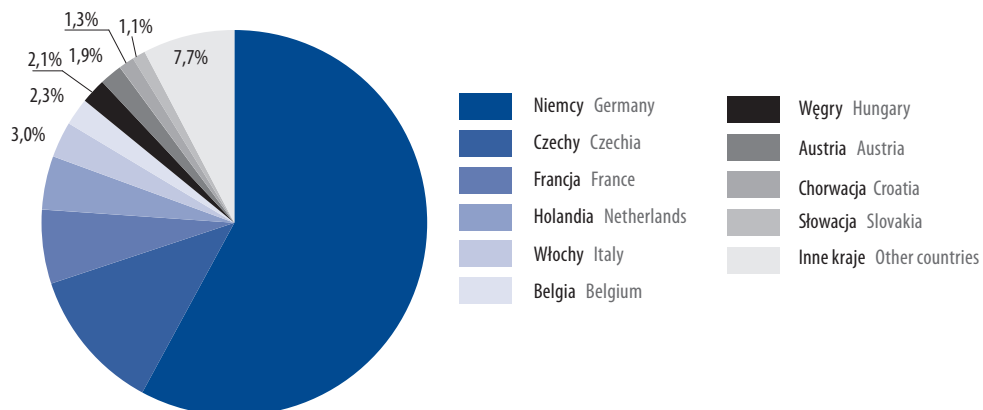
a Refers to enterprises with more than 9 employees engaged in international transport; excluding public transport enterprises. Data presented by residence of enterprises.

W 2021 r. przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej najczęściej odbywały się w relacji z Niemcami (57,8% wszystkich przewozów międzynarodowych), Czechami (12,0%), Francją (6,2%), Holandią (4,5%), Włochami (3,0%), Belgią (2,3%) oraz Węgrami (2,2%). Spośród wymienionych krajów największy wzrost przewozów pasażerów w porównaniu z 2020 r. wystąpił w relacji z Francją (o 103,5%), Belgią (o 44,4%), Holandią (o 35,5%) i Włochami (o 12,9%). Spadek natomiast odnotowano w relacji z Węgrami (o 85,1%) i Niemcami (o 13,2%).

In 2021, passenger international transport most often took place in relation to Germany (57.8% of all international transport), the Czechia (12.0%), France (6.2%), the Netherlands (4.5%), Italy (3.0%), Belgium (2.3%) and Hungary (2.2%). Among these countries, the largest increase in passenger transport compared to 2020 occurred in relation to France (by 103.5%), Belgium (by 44.4%), the Netherlands (by 35.5%) and Italy (by 12.9%). On the other hand, a decrease was recorded in relation to Hungary (by 85.1%) and Germany (by 13.2%).

Wykres 54. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2021 r.^a

Chart 54. Structure of passenger transport in international transport by transport directions in 2021^a



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących komunikację w ruchu międzynarodowym.

a 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 CO₂ w Unii Europejskiej w 2019 r. pochodziło z sektora transportu, z czego 71,7% z transportu drogowego. W ramach działań mających na celu redukcję emisji CO₂, 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 roku¹.

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 ich wielkość, wiek i stan techniczny.

Dwutlenek węgla (CO₂) jest głównym gazem cieplarnianym. Zwiększona w skutek działalności człowieka warstwa emitowanych gazów cieplarnianych zakłóca naturalną równowagę w środowisku, co powoduje pogłębianie się efektu cieplarnianego, a zarazem 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%¹.

¹ Emisje CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 1990¹.

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 altitudes 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 (CO₂) 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 at the same time 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 2019¹.

¹ CO₂ emissions from cars: facts and figures (infographics) | News | European Parliament (europa.eu)

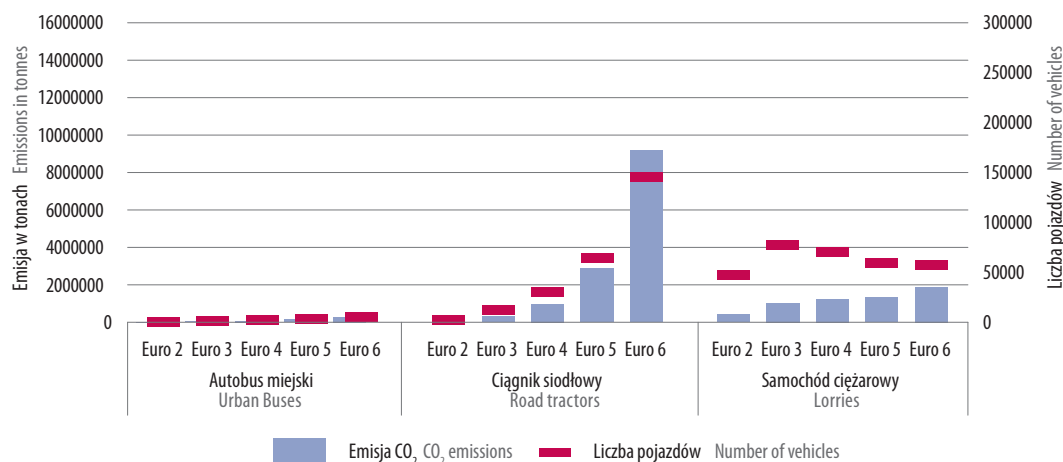
W 2021 r. szacowana wielkość emisji CO₂ ze środków transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 19 887 993,3 ton, tj. o 10,8% mniej niż w poprzednim roku, w porównaniu do 2020 r. wzrosła natomiast liczba zarejestrowanych pojazdów w analizowanych grupach pojazdów – o 0,7%.

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 64,6% i 82,4% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tych grupach. Pojazdy te odpowiadały również za emisję większości CO₂; w 2021 r. liczba ton CO₂ wyemitowanych przez autobusy miejskie o klasie emisji spalin Euro 5 i Euro 6 stanowiła 78,1% CO₂ wyemitowanego przez tę grupę pojazdów, natomiast ciągniki siodłowe o kategorii Euro 5 i 6 wyemitowały łącznie liczbę ton CO₂ stanowiącą 89,9% całości emisji dwutlenku węgla. W przypadku samochodów ciężarowych pojazdy o najwyższej klasie Euro stanowiły w 2021 r. 18,5% floty pojazdów (wobec 16,2% w 2020 r.) i odpowiadały za emisję 31,8% CO₂ dla tej grupy pojazdów.

In 2021, the estimated amount of CO₂ emissions from road transport (urban buses, road tractors and lorries) amounted to 19 887 993.3 tonnes, 10.8% less than in the previous year, while compared to 2020 the number of registered vehicles from the analysed vehicle groups increased by 0.7%.

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 64.6% and 82.4% of all vehicles registered in these groups respectively. These vehicles were also responsible for most CO₂ emissions; in 2021, the number of tonnes of CO₂ emitted by Euro 5 and Euro 6 urban buses accounted for 78.1% of the all CO₂ emitted by this group of vehicles, while Euro 5 and 6 road tractors combined for 89.9% of total carbon dioxide emissions. For lorries, vehicles with the highest Euro class accounted for 18.5% of the vehicle fleet in 2021 (compared to 16.2% in 2020) and accounted for 31.8% of CO₂ emissions for this vehicle group.

Wykres 55. Emisja CO₂ według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2021 r.
Chart 55. CO₂ emissions by Euro emission class of vehicles in 2021



Tlenki azotu (NO_x) wchodzące w skład emitowanych przez pojazdy samochodowe spalin, także należą do zanieczyszczeń, które są szkodliwe dla środowiska i zdrowia ludzkiego. Tlenki azotu 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 zakwaszenie środowiska mórz i oceanów. Tlenki azotu są także prekursorami związków rakotwórczych. Przyczyniają się do powstawania smogu fotochemicznego.

Nitrogen oxides (NO_x), which are part of the exhaust fumes emitted by motor vehicles, are also pollutants that are harmful to the environment and human health. Nitrogen oxides 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.

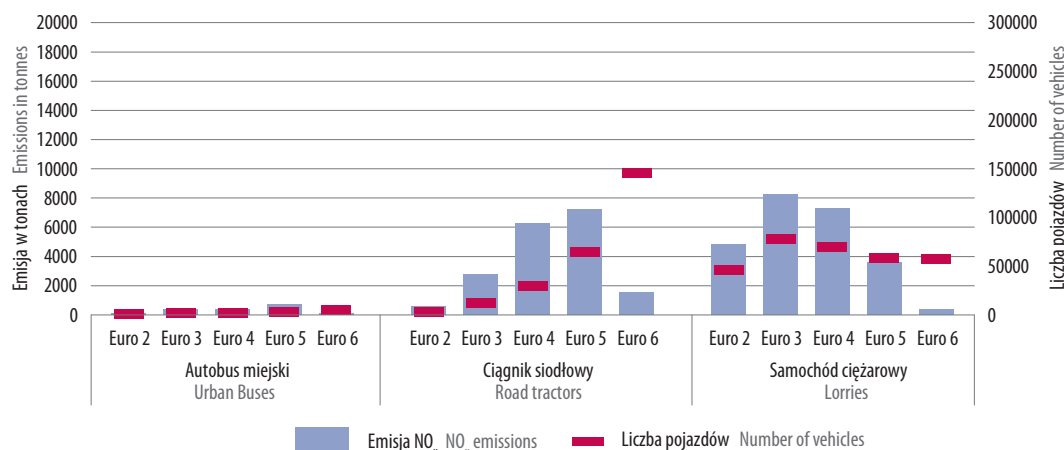
W odniesieniu do emisji NO_x przez pojazdy transportu drogowego istnieje korelacja pomiędzy klasą emisji spalin silnika, w szczególności dotyczącą klasy EURO 6, a wielkością emisji tlenków azotu. Widoczny jest znaczący spadek wielkości emisji tych zanieczyszczeń dla pojazdów posiadających silniki o najwyższych klasach emisji spalin, pomimo wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów.

Autobusy miejskie o klasie Euro 6 w 2021 r. stanowiły największą grupę zarejestrowanych pojazdów (37,8% ogółu), ale wielkość wyemitowanych przez nie tlenków azotu stanowiła jedynie 5,2% całości NO_x wyemitowanych przez wszystkie autobusy miejskie w 2021r. Ciągniki siodłowe o klasie Euro 6 w 2021 r. stanowiły 57,1% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tej grupie (wzrost o 15,6% w porównaniu do 2020 r.), udział emisji NO_x wyniósł w 2021 r. 8,4% ogółu NO_x wyemitowanych przez ciągniki siodłowe (wzrost o 16,3% w porównaniu do 2020 r.). Podobna prawidłowość dotyczy samochodów ciężarowych o klasie Euro 6, stanowiących 18,5% z ogółu pojazdów zarejestrowanych w tej grupie (wzrost o 16,4% w porównaniu z 2020 r.), które wyemitowały 1,4% NO_x (tyle samo co w poprzednim roku).

With regard to 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 2021 accounted for the largest group of registered vehicles (37.8% of the total), but the amount of nitrogen oxides emitted by them accounted for only 5.2% of the total NO_x emitted by all urban buses in 2021. Euro 6 road tractors in 2021 they accounted for 57.1% of all vehicles registered in this group (an increase of 15.6% compared to 2020), while NO_x emissions in 2021 accounted for 8.4% of the total NO_x emitted by road tractors (an increase of 16.3% compared to 2020). A similar pattern applies to lorries of the Euro 6 class, which account for 18.5% of all vehicles registered in this group (increased by 16.4% compared to 2020), which emitted 1.4% NO_x (same amount like in the previous year).

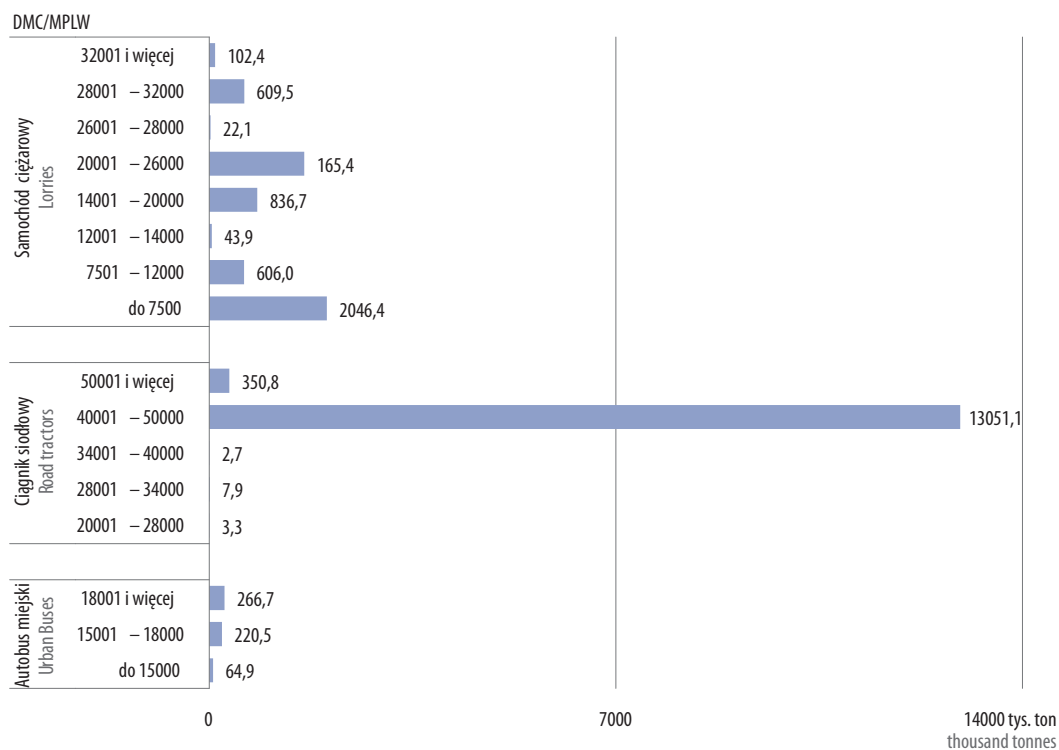
Wykres 56. Emisja NO_x według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2021 r.
Chart 56. NO_x emissions by Euro emission class of vehicles in 2021



W strukturze pojazdów drogowych według dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) najwięcej dwutlenku węgla wygenerowanego zostało w 2021 r. przez ciągniki siodłowe w przedziałach dmc od 40 do 50 ton – 97,3% ogółu wyemitowanego CO₂ (o 11,5% mniej niż w 2020 r.). Ciągników siodłowych z tego przedziału dmc było najwięcej; w 2021 r. stanowiły zdecydowaną większość wśród zarejestrowanych ciągników siodłowych – 97,5% (wobec 97,7% w 2020 r.). Wielkość CO₂ generowana przez samochody ciężarowe była w 2021 r. o ponad połowę mniejsza niż przez ciągniki siodłowe (stanowiła 29,8% CO₂ wyemitowanego łącznie przez omawiane grupy pojazdów w 2021 r. – wobec 67,5% CO₂ wyemitowanego przez ciągniki siodłowe), pomimo większej floty samochodów ciężarowych niż ciągników (odpowiednio 311,1 tys. i 255,1 tys. zarejestrowanych pojazdów w 2021 r.). Największą grupą samochodów ciężarowych były w 2021 r. pojazdy o dmc do 7,5 tony (52,2% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych, o 0,6% mniej niż w poprzednim roku). Pojazdy te wyemitowały w 2021 r. 2046,4 tys. ton dwutlenku węgla, co stanowiło 34,6% ogółu emisji tego zanieczyszczenia z omawianych środków transportu drogowego w 2021 r. (wobec 34,8% w 2020 r.).

In the structure of road vehicles according to the maximum permissible laden weight (MPLW), the most carbon dioxide was generated in 2021 by road tractors in the MPLW range from 40 to 50 tons – 97.3% of the total CO₂ emitted (11.5% less than in 2020). However, in 2021 the road tractors of this MPLW range accounted for the vast majority of registered tractor units – 97.5% (compared to 97.7% in 2020). The CO₂ generated by lorries in 2021 was more than half that of road tractors (and accounted for 29.8% of the CO₂ emitted by the vehicle groups in question in 2021 compared to 67.5% of the CO₂ emitted by road tractors), despite a larger fleet of lorries than road tractors (311.1 thousand and 255.1 thousand registered vehicles respectively in 2021). The largest group of goods vehicles in 2021 were vehicles with MPLW up to 7.5 tonnes (52.2% of all registered goods vehicles, 0.6% less than in the previous year). These vehicles emitted 2046.4 thousand tonnes of carbon dioxide in 2021, which accounted for 34.6% of the total emission of this pollutant from the road transport vehicles in question in 2021 (compared to 34.8% in 2020).

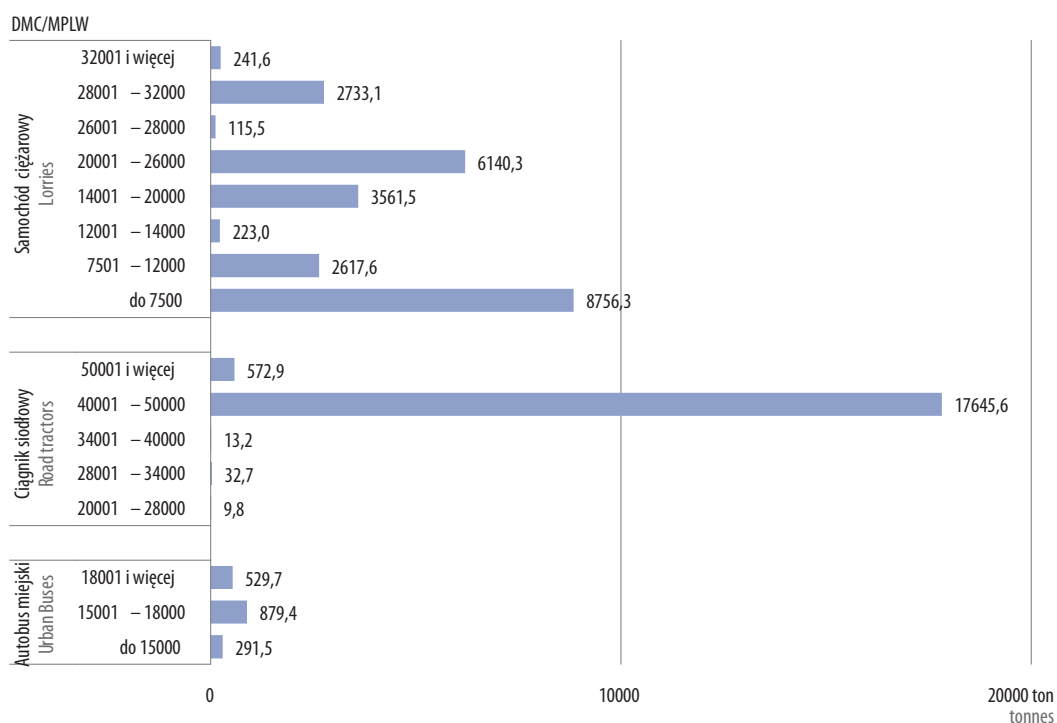
Wykres 57. Emisja CO₂ według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2021 r.
Chart 57. CO₂ emission by load capacity of vehicles in 2021



W odniesieniu do wielkości emisji tlenków azotu dominujące znaczenie w 2021 r. miała również najliczniejsza spośród grup omawianych pojazdów (stanowiąca w 2021 r. 43,0% łącznej liczby pojazdów z tych grup): ciągniki siodłowe z przedziału dmc od 40 do 50 ton, odpowiedzialna za wyemitowanie 96,6% NO_x tego zanieczyszczenia przez ciągniki siodłowe (co stanowiło 39,8% emisji NO_x ze wszystkich omawianych grup pojazdów). W 2021 r. ponad połowę emisji tlenków azotu (55,0%, o 4,4% więcej niż w 2020 r.) wyemitowały pojazdy ciężarowe, przy czym w strukturze pojazdów według dmc największą ilość NO_x wygenerowały samochody ciężarowe do 7,5 ton dmc – 35,9% ogółu emisji w tej grupie pojazdów, oraz o dmc od 20 do 26 ton – 25,2%. Pojazdy w tych przedziałach dmc stanowiły najliczniejsze grupy samochodów ciężarowych (łącznie 69,7% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych). Autobusy miejskie wyemitowały w 2021 r. 1700,6 ton NO_x , co stanowiło 3,8% emisji z omawianych środków transportu.

With regard to nitrogen oxide emissions, the most numerous of the groups of vehicles concerned (representing 43.0% of the total number of vehicles in these groups in 2021) was also predominant in 2021: road tractors in the MPLW range from 40 to 50 tonnes, responsible for 96.6% of the NO_x emissions of this pollutant by road tractors (representing 39.8% of NO_x emissions from all vehicle groups in question). In 2021, more than half of the nitrogen oxide emissions (55.0%, 4.4% less than in 2020) were emitted by lorries, with lorries up to 7.5 tonnes MPLW generating the highest amount of NO_x in the vehicle structure according to MPLW – 35.9% of all emissions in this vehicle group, and MPLW from 20 to 26 tonnes – 25.2%. Vehicles in these MPLW ranges constituted the largest groups of lorries (a total of 69.7% of all registered lorries). In 2021, urban buses emitted 1700.6 tons of NO_x , which accounted for 3.8% of emissions from the discussed means of transport.

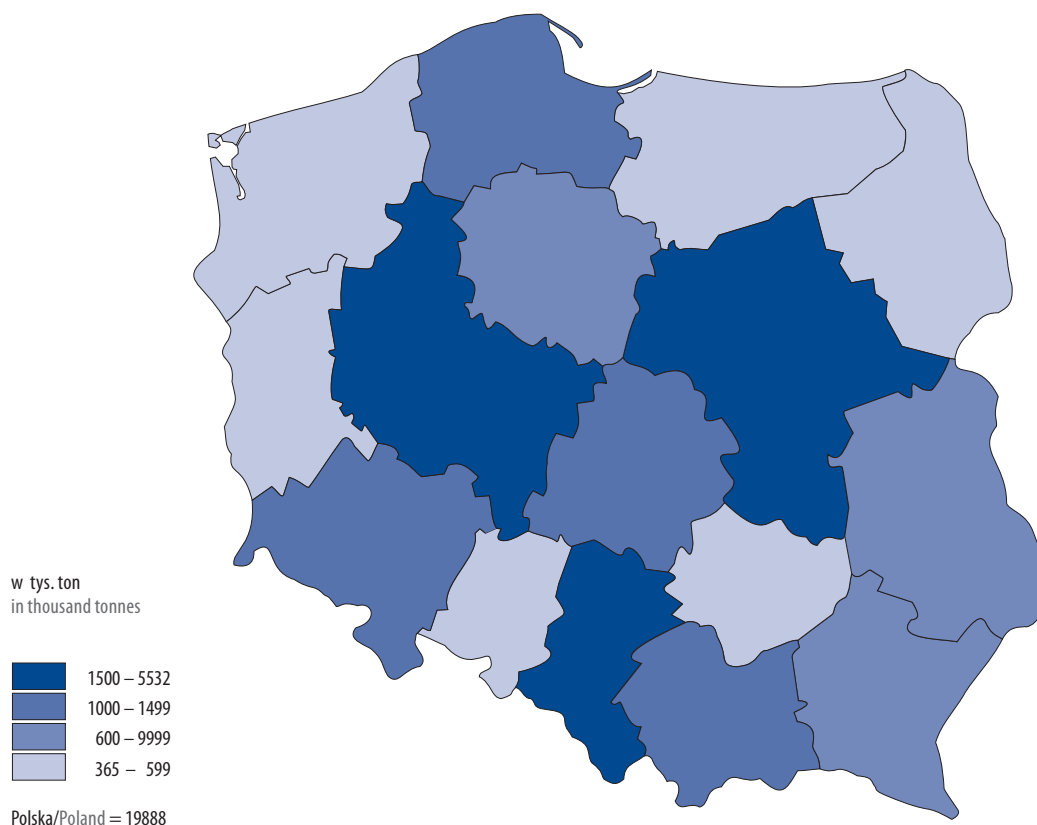
Wykres 58. Emisja NO_x według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2021 r.
Chart 58. NO_x emission by load capacity of vehicles in 2021



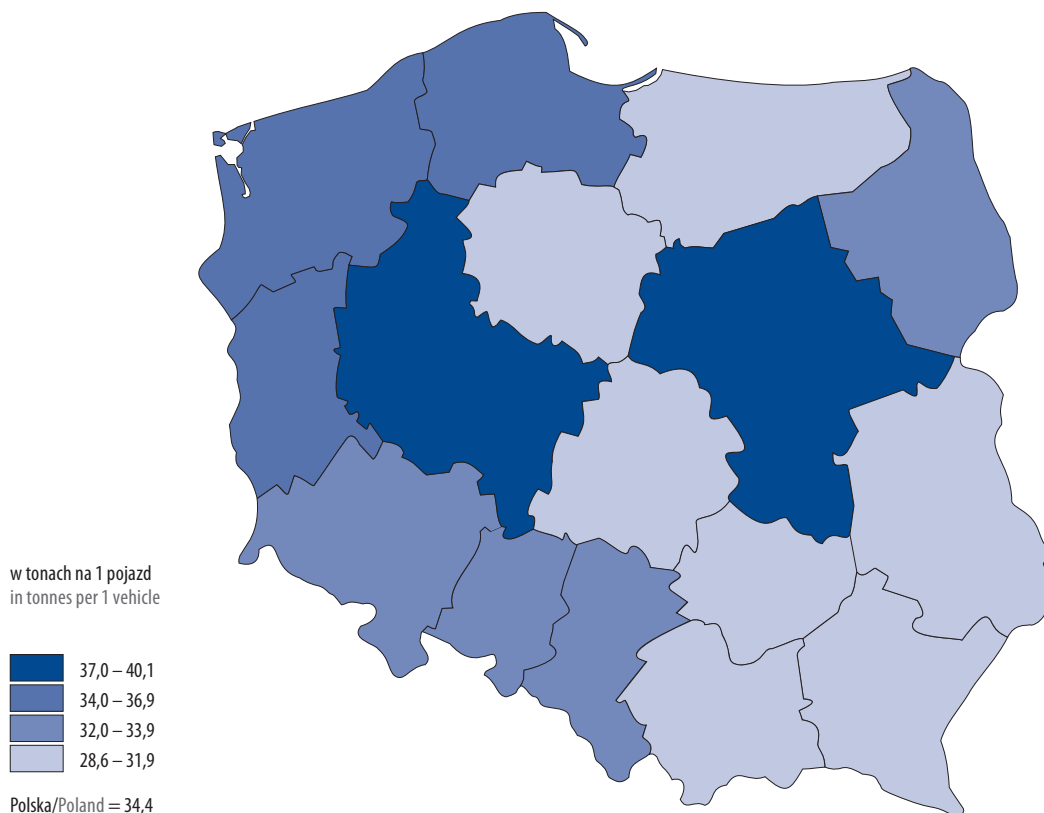
Najwięcej dwutlenku węgla ze środków transportu drogowego wyemitowanego zostało w województwie mazowieckim – 26,8% (27,5% w 2020 r.) oraz wielkopolskim – 14,2% (14,3% w 2020 r.). W odniesieniu do liczby pojazdów zarejestrowanych w danym województwie, największe wskazania emisji CO₂ wyrażonej w tonach wyemitowanych przez jeden pojazd odnotowano w 2021 r. dla województw: mazowieckiego – 40,0 ton (46,8 ton w 2020 r.), wielkopolskiego – 37,6 ton (43,3 ton w 2020 r.), lubuskiego – 36,3 ton (42,5 ton w 2020 r.).

The largest amount of carbon dioxide from road transport was emitted in the Mazowieckie Voivodship – 26.8% (27.5% in 2020) and Wielkopolskie – 14.2% (14.3% in 2020). With regard to the number of vehicles registered in a given voivodship, the highest indications of CO₂ emissions expressed in tonnes emitted by one vehicle were recorded in 2021 for the Mazowieckie Voivodship – 40.0 tonnes (46.8 tonnes in 2020), Wielkopolskie – 37.6 tonnes (43.3 tonnes in 2020), Lubuskie – 36.3 tonnes (42.5 tonnes in 2020).

Mapa 11. Emisja zanieczyszczeń CO₂ w 2021 r.
Map 11. Emission of CO₂ pollution in 2021



Mapa 11. Emisja zanieczyszczeń CO₂ w 2021 r. (dok.)
Map 11. Emission of CO₂ pollution in 2021 (cont.)

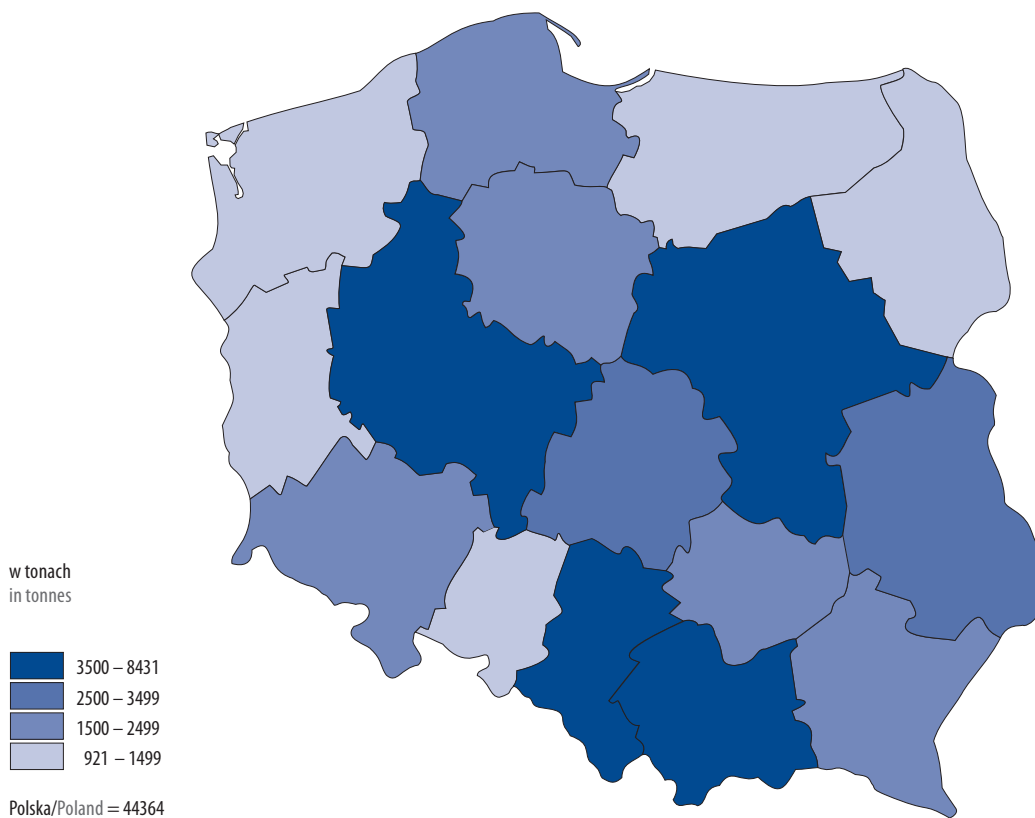


Tak jak w przypadku CO₂, największe wartości w odniesieniu do wielkości emisji tlenku azotu ze środków transportu drogowego odnotowano w 2021 r. w województwie mazowieckim – 19,0% (19,3% w 2020 r.) oraz wielkopolskim – 11,4% (tyle samo w 2020 r.). W odniesieniu do liczby pojazdów zarejestrowanych w danym województwie, największe wskazania emisji NO_x wyrażonej w gramach wyemitowanych przez jeden pojazd odnotowano w 2021 r. dla województwa świętokrzyskiego – 94,6 kg (110,4 kg w 2020 r.), lubelskiego – 93,7 kg (109,8 kg w 2020 r.) oraz warmińsko-mazurskiego – 91,3 kg (108,6 kg w 2020 r.).

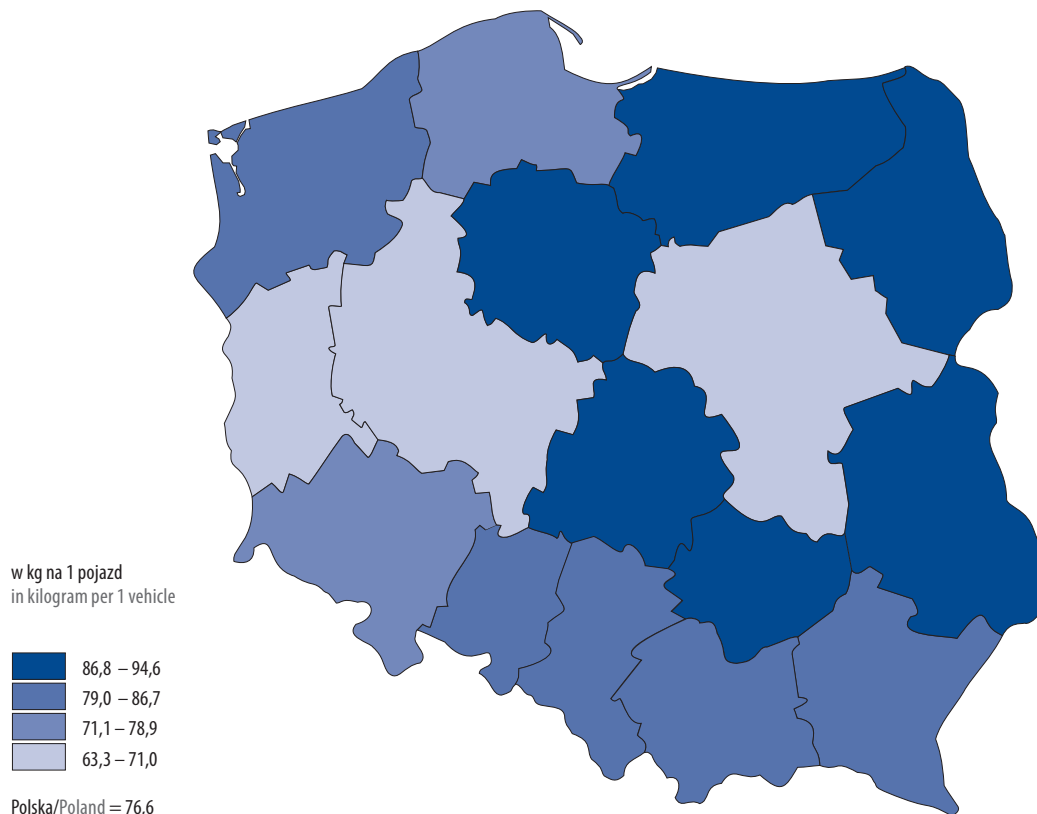
As in the case of CO₂, the highest values in relation to the amount of nitrogen oxide emissions from road transport vehicles were recorded in 2021 in Mazowieckie Voivodship – 19.0% (19.3% in 2020) and Wielkopolskie Voivodship – 11.4% (11.4% in 2020). With regard to the number of vehicles registered in a given voivodship, the highest indications of NO_x emissions expressed in grams emitted by one vehicle were recorded in 2021 for the Świętokrzyskie Voivodship – 94.6 kg (110.4 kg in 2020), Lubelskie – 93.7 kg (109.8 kg in 2020), Warmińsko-Mazurskie – 91.3 kg (108.6 kg in 2020).

Mapa 12.
Map 12.

Emisja zanieczyszczeń NO_x w 2021 r.
Emission of NO_x pollution in 2021



Mapa 12. Emisja zanieczyszczeń NO_x w 2021 r. (dok.)
Map 12. Emission of NO_x pollution in 2021 (cont.)



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, oddalenia od drogi, 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 2020 r. odnotowano spadek w ilości wyemitowanych metali ciężkich: niklu (o 5,4% w porównaniu z 2019 r.), ołowiu (o 4,3%), chromu (o 3,9%) oraz miedzi (o 4,5%).

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, distance from the road, 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 2020, a decrease was recorded in the amount of heavy metals emitted: nickel (by 5.4% compared to 2019), lead (by 4.3%), chromium (by 3.9%) and copper (by 4.5%).

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

Wyszczególnienie Specification	2019	2020
	w megagramach in megagrams	
Chrom Chromium	3,56	3,42
Kadm Cadmium	0,04	0,04
Miedź Copper	75,15	71,75
Nikiel Nickel	0,56	0,53
Ołów Lead	9,20	8,80

Źródło: dane Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami zatwierdzone przez Ministerstwo Środowiska.
 Source: data of the National Centre for Emissions Management approved by the Ministry of Environment.

Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska

W 2021 r. dominującym kierunkiem nakładów poniesionych na środki trwałe służącym ochronie środowiska były nakłady na budowę urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych. Wartość poniesionych na ten cel nakładów zwiększyła się w 2021 r. o 63,4% w porównaniu do roku poprzedniego. Nakłady na ten cel miały w poprzednich latach tendencję rosnącą przy czym ich spadek w 2020 r. związany był w głównej mierze z częściowym zamrożeniem gospodarki związanym z pandemią COVID-19.

Głównym inwestorem w nakładach na środki trwałe służące ochronie środowiska w obszarze transportu w 2021 r. były jednostki budżetowe, które poniosły 49,5% ogółu wartości nakładów na inwestycje w zakresie modyfikacji źródeł hałasu i wibracji oraz 88,5% wartości nakładów na budowę urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych.

Economic aspects of environmental protection

In 2021, the dominant direction of outlays on fixed assets for environmental protection was expenditure on the construction of anti-noise and anti-vibration equipment. The value of outlays incurred for this purpose increased in 2021 by 63.4% compared to the previous year. Outlays for this purpose have tended to increase in previous years, with their decline in 2020 mainly related to the partial freezing of the economy related to the COVID-19 pandemic.

The main investor in outlays on fixed assets for environmental protection in the area of transport in 2021 were budgetary entities, which incurred 49.5% of the total value of expenditures on investments in the modification of noise and vibration sources and 88.5% of the value of expenditures on the construction of anti-noise and anti-vibration equipment.

Tablica 13. Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym^a służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowaniaTable 13. Outlays on fixed assets in road transport^a 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				
2020				
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/ vibration	1662,6	–	1439,0	223,6
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	109626,8	27906,1	–	81720,7
2021				
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/ vibration	5758,8	1147,6	1758,0	2853,2
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	179165,7	20592,1	–	158573,6

a Łącznie z transportem kolejowym.
a Including rail transport.

W 2021 r., w obszarze działań wspierających zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach, oddano do użytku 24,3 km barier chroniących przed hałasem drogowym, dla których głównym inwestorem (95,9%) były jednostki budżetowe oraz dwa urządzenia do monitorowania poziomu hałasu drogowego, dla których inwestorem były przedsiębiorstwa.

In 2021, in the area of tasks supporting the reduction of noise and vibration on roads, 24.3 km of road noise barriers were put into operation, for which the main investor (95.9%) were budgetary entities and two 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
2020				
Bariera przeciw hałasowi drogowemu w km Noise barriers against road noise in km	8,8	1,1	–	7,7
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	–	–	–	–

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
2021				
Barieri przeciw hałasowi drogowemu w km Noise barriers against road noise in km	24,3	1,0	–	23,3
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	2	2	–	–

Istotnym aspektem przeciwdziałania negatywnemu wpływowi transportu drogowego na środowisko jest gospodarowanie odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z użytkowania. W 2021 r. do stacji demontażu przekazanych zostało 439,6 tys. pojazdów wycofanych z eksploatacji (o 9,9% więcej niż w 2020 r.) o łącznej masie 611,8 tys. ton (o 34,6% więcej niż w poprzednim roku).

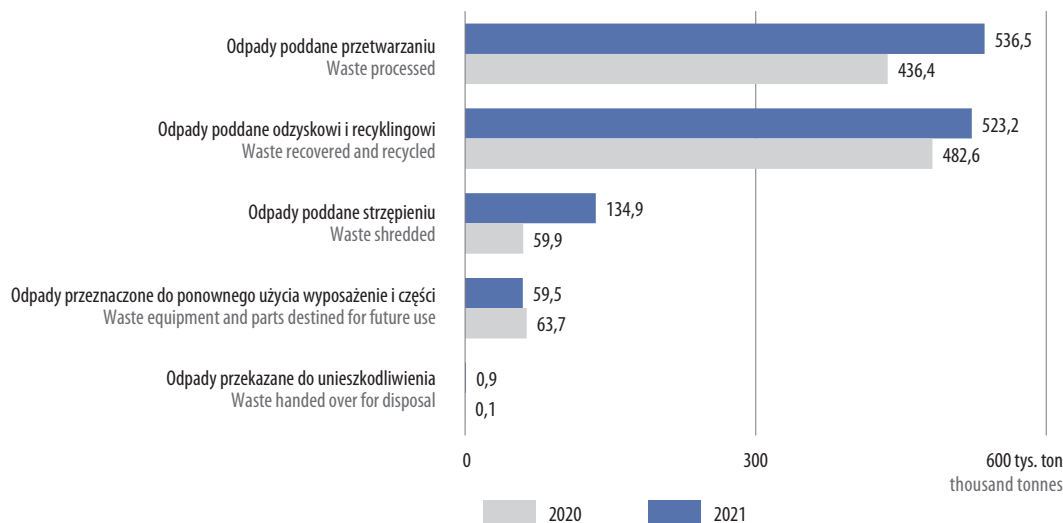
Za jeden z wyznaczników poziomu rozwoju gospodarczego w obszarze gospodarowania odpadami uznawana jest wysoka efektywność odzyskiwania i ponownego wykorzystania surowców wtórnych. W Polsce w 2021 r. spośród odpadów pochodzących z demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, największa masa odpadów – 536,5 tys. ton poddana została przetworzeniu (o 22,9% więcej niż w 2020 r.) oraz odzyskowi i recyklingowi – 523,2 tys. ton. (o 8,4% więcej niż w poprzednim roku).

An important aspect of counteracting the negative impact of road transport on the environment is the management of waste from vehicles withdrawn from operation. In 2021, 439.6 thousand end-of-life vehicles were handed over to the dismantling facilities (9.9% more than in 2020) with a total weight of 611.8 thousand tonnes (34.6% more than in the previous year).

One of the determinants of the level of economic development in the area of waste management is considered to be high efficiency of recovery and reuse of secondary raw materials. In 2021 in Poland, among the waste from the dismantling of vehicles withdrawn from operation, the largest mass of waste – 536.5 thousand tons was processed (22.9% more than in 2020) and recovery and recycling – 523.2 thousand tons (8.4% more than in the previous year).

Wykres 59. Postępowanie z odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji

Chart 59. Treatment of waste from vehicles withdrawn from operation



8. Wypadki drogowe

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ciągu ostatnich lat uległ poprawie. Jest to efekt wielu działań podejmowanych przez organy państwa, samorzady 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 2021 r. w Polsce doszło do 22,8 tys. wypadków drogowych (o 3,1% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 2,2 tys. osób, rannych zostało 26,4 tys. osób (odpowiednio o 9,9% i 0,2% mniej niż w 2020 r.).

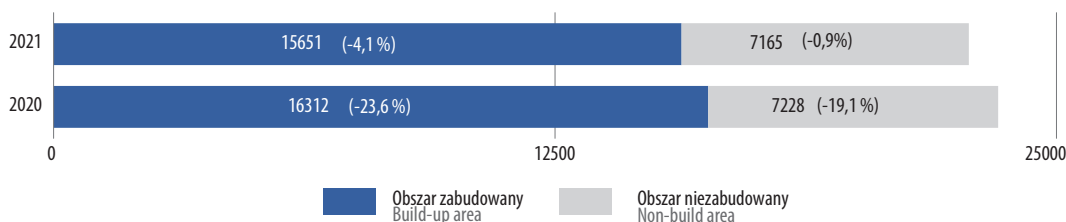
Większość wypadków (68,6% w 2021 r.) miała miejsce na obszarze zabudowanym.

Wykres 60.

Chart 60.

Wypadki drogowe według obszaru występowania

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 80,0% 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 and thousand 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.

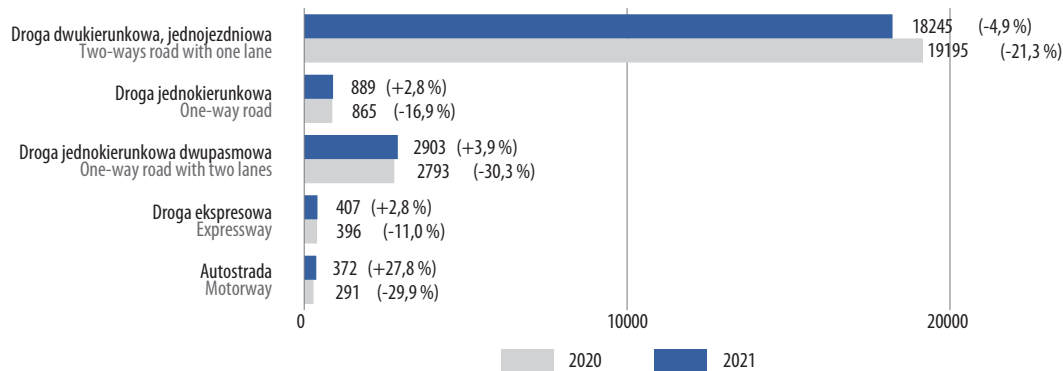
Road accidents

In 2021, 22.8 thousand road accidents happened in Poland (by 3.1% more than the year before). 2.2 thousand persons were killed (by 9.9% less than in 2020) and 26.4 thousand persons were injured (by 0.2% less).

The majority of accidents (68.6%) occurred in built-up areas.

The most dangerous category of roads turned out to be two-way single-carriageway roads. 80.0% of all accidents occurred there.

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.

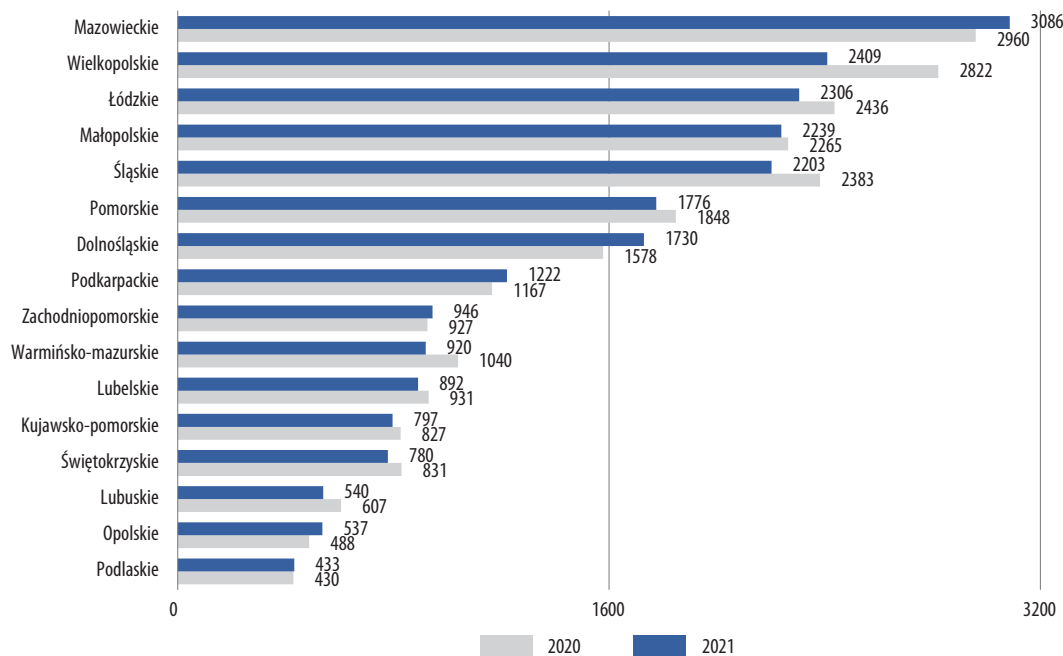
W 2021 r. największą liczbę wypadków odnotowano w województwach: mazowieckim (3086), śląskim (2203), wielkopolskim (2409), łódzkim (2306) i małopolskim (2239). Najrzadziej do wypadków dochodziło w województwach: podlaskim (433), opolskim (537) i lubuskim (540).

Największy spadek liczby wypadków w 2021 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwie wielkopolskim (o 14,6%).

In 2021, the highest number of accidents was recorded in voivodships: Mazowieckie (3086), Śląskie (2203), Wielkopolskie (2409), Łódzkie (2306) and Małopolskie (2239). The least frequent accidents occurred in Podlaskie (433), Opolskie (537) and Lubuskie (540) voivodship.

The largest decrease in the number of accidents in 2021 compared to the previous year was recorded in the Wielkopolskie Voivodship (by 14.6%).

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

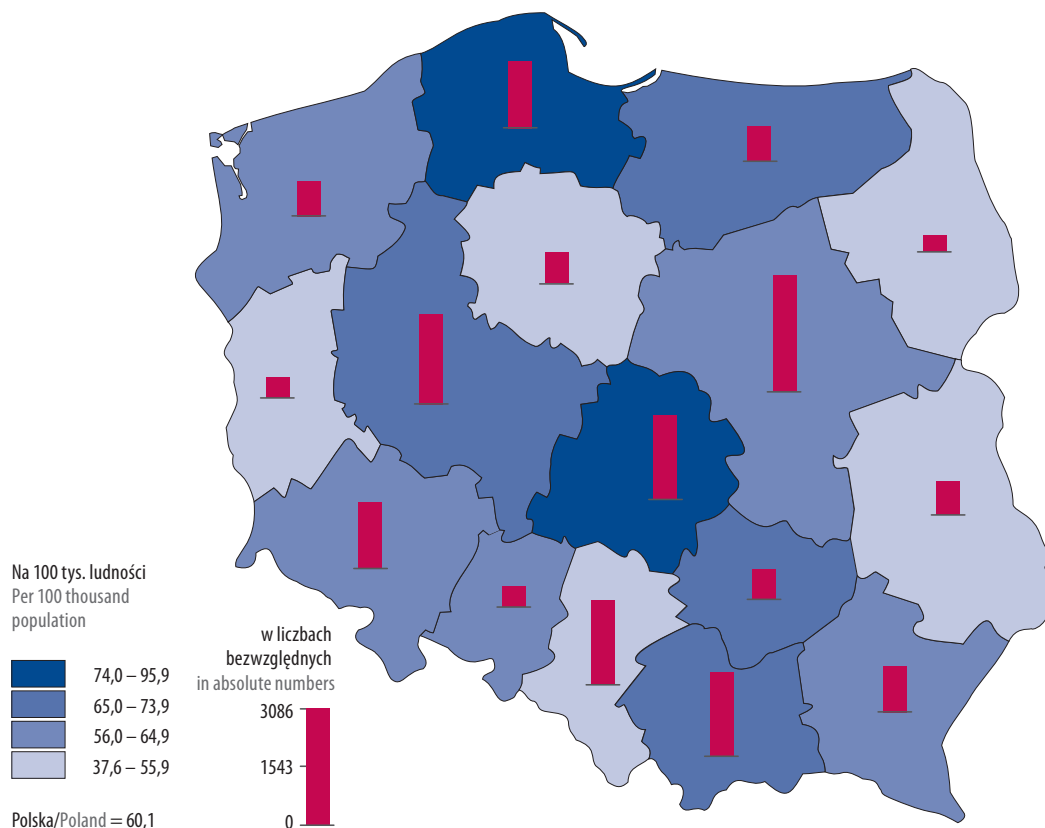


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. ludności był zróżnicowany terytorialnie. Największą liczbę wypadków w przeliczeniu na liczbę ludności odnotowano w 2021 r. w województwie łódzkim (95,9), natomiast najniższą wartość wskaźnik przyjął w województwie podlaskim (37,6).

The accident rate per 100 thousand population varied territorially. The highest number of accidents per population was recorded in 2021 in the Łódzkie Voivodship (95.9), while the lowest value was in Podlaskie Voivodship (37.6).

Mapa 13. Wypadki drogowe w 2021 r.
Map 13. Road accidents in 2021



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

Większość wypadków drogowych spowodowana była przez kierujących pojazdami. W 2021 r. kierowcy byli sprawcami 90,4% wypadków drogowych, a do głównych przyczyn zaliczyć można: nieprzestrzeganie pierwszeństwa (27,0%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (25,5%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (12,8%). Wskutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2021 r. śmierć poniosło 1,9 tys. osób (co stanowiło 85,0% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków), a rannych zostało 24,3 tys. osób (92,0% ogółu rannych w wypadkach).

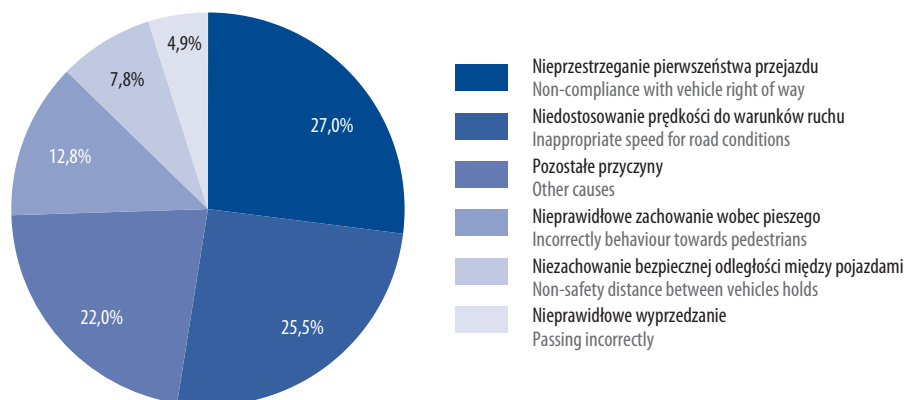
The majority of road accidents was caused by drivers. In 2021, drivers caused 90.4% of road accidents, with the main causes including: failure to respect the priority (27.0%), inappropriate speed for the road conditions (25.5%), and incorrect behaviour towards pedestrians (12.8%). As a result of accidents caused by drivers in 2021, 1.9 thousand people were killed (which accounted for 85.0% of all fatalities) and 24300 people were injured (92.0% 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
Ogółem Total	2020	23540	2491	26463
	2021	22816	2245	26415
z winy kierującego caused by drivers	2020	20999	2020	24123
	2021	20623	1909	24307
z winy pieszego caused by pedestrians	2020	1385	301	1115
	2021	1218	241	1007
z winy pasażera caused by passengers	2020	100	2	100
	2021	125	5	121
współwina caused jointly	2020	228	27	254
	2021	226	25	277
z innych przyczyn other causes	2020	828	141	871
	2021	624	65	703

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

Wykres 63. Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2021 r.
Chart 63. Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2021



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

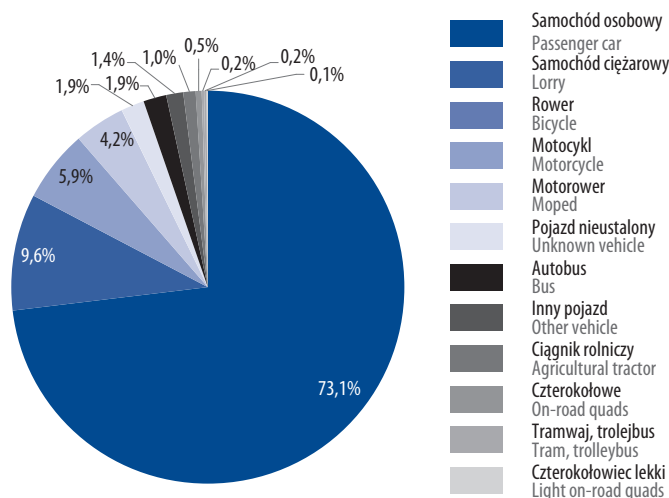
Kierowcy samochodów osobowych spowodowali największą ilość wypadków drogowych – 15,1 tys., co stanowiło 73,1% ogółu wypadków z winy kierującego (o 2,4% mniej niż w 2020 r.). W wypadkach tych zginęło 1,4 tys. osób (o 4,3% mniej niż rok wcześniej), a 18,3 tys. osób zostało rannych (o 0,5% więcej niż w 2020 r.). Drugą co do wielkości grupą sprawców wypadków byli kierowcy samochodów ciężarowych, którzy spowodowali w 2021 r. 2,0 tys. wypadków (o 12,5% więcej niż w 2020 r.). W wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych zginęło 0,2 tys. osób, a 2,3 tys. zostało rannych (odpowiednio o 5,6% i 9,5% więcej niż przed rokiem).

Drivers of passenger cars caused the highest number of road accidents – 15.1 thousand, which was 73.1% of all accidents caused by the fault of the driver (2.4% less than in 2020). In these accidents, 1.4 thousand people were killed (4.3% less than in 2020) and 18.3 thousand people were injured (0.5% more than in 2020). The second largest group of accident culprits were lorries drivers, who caused 2.0 thousand accidents in 2021 (12.5% more than in 2020). In accidents involving lorries, 0.2 thousand people were killed (5.6% more than in 2020) and 2.3 thousand were injured (9.5% more than in 2020).

W 2021 r. rowerzyści spowodowali 1,2 tys. wypadków i jest to znacznie niższy wynik niż rok wcześniej (o 12,5%). Zmniejszyła się w związku z tym liczba osób poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez rowerzystów zarówno rannych (o 10,0% mniej niż w 2020 r.) jak i zabitych (o 31,5% mniej).

In 2021, cyclists caused 1.2 thousand accidents and this is a much lower result than a year earlier (by 12.5%). As a result, the number of victims in accidents caused by cyclists, both injured (10.0% less than in 2020) and killed (31.5% less than in 2020) decreased.

Wykres 64. Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2021 r.
Chart 64. Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2021



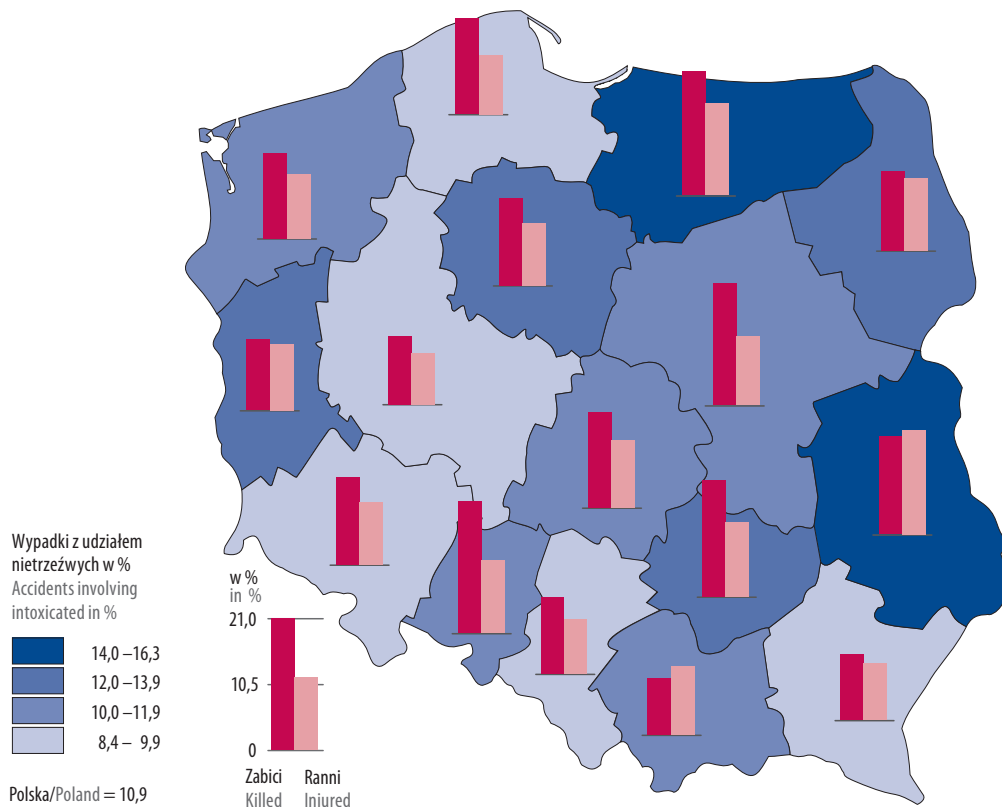
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

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 2021 r. użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 2,5 tys. wypadków drogowych (10,9% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 0,3 tys. osób (14,7% ogółu zabitych), a 2,8 tys. osób odniosło obrażenia (10,6% 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 2021, they participated in 2.5 thousand road accidents (10.9% of all accidents) in which 0.3 thousand persons were killed (14.7% of all accident fatalities) and 2.8 thousand were injured (10.6% of all casualties).

Mapa 14. Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2021 r.

Map 14. Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2021



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 2021 r. w wypadkach drogowych poszkodowanych zostało 28660 osób, w tym śmierć poniosło 2245 osób, a 26415 zostało rannych. W porównaniu do 2020 r. zmniejszyła się liczba ofiar wypadków – zabitych o 246 osób i rannych o 48 osób.

W Polsce wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych w 2021 r. miał wartość 9,8, a dla osób rannych 115,8, natomiast wskaźnik liczby wypadków drogowych na 100 tys. ludności dla ofiar śmiertelnych przyjął w 2021 r. wartość 5,9, a dla rannych – 69,5.

Wartość wskaźnika w 2021 r. była najwyższa dla województwa podlaskiego – 18,2 ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 wypadków, kujawsko-pomorskiego – 15,3 ofiar śmiertelnych, lubelskiego i opolskiego – 15,1. Najniższą wartość wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków przyjął w województwie małopolskim 6,4 osoby. Największy spadek wskaźnika r/r odnotowano w województwie podkarpackim z 11,3 w 2020 r. do 7,8 ofiar śmiertelnych w 2021 r.

Road accidents casualties

In 2021, noted 28660 victims of road accidents, including 2245 deaths and 26415 injuries. Compared to 2020, the number of accident victims decreased by 246 people killed and 48 injured.

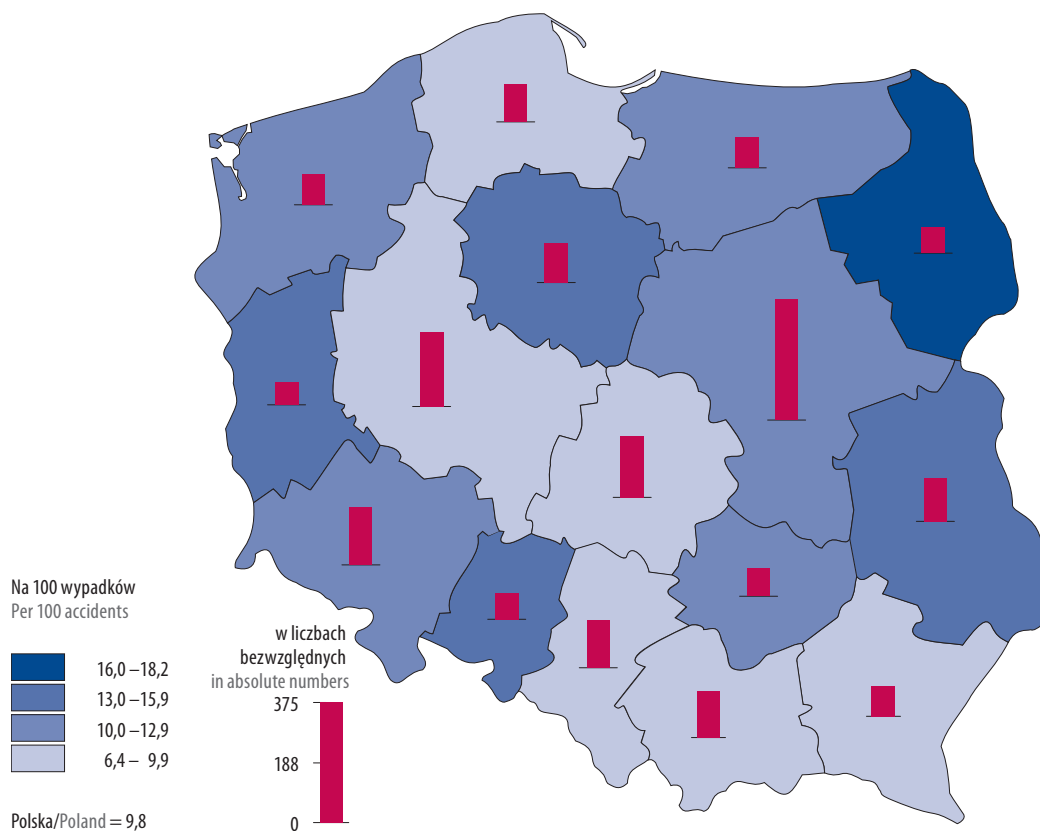
In Poland, the indicator of fatalities per 100 road accidents in 2021 was 9.8, and for injured people 115.8, while the indicator of number of road accidents per 100 thousand population for fatalities in 2021 was 5.9, and for the injured – 69.5.

In 2021, the highest value of the indicator was noted in Podlaskie Voivodship – 18.2 fatalities per 100 accidents, Kujawsko-Pomorskie – 15.3 fatalities, Lubelskie and Opolskie – 15.1. The lowest Numer of the fatalities per 100 accidents – by 6.4, was noted in the Małopolskie Voivodship. The largest year-on-year decrease was recorded in the Podkarpackie Voivodship from 11.3 in 2020 to 7.8 fatalities in 2021.

W odniesieniu do wskaźnika liczby osób rannych na 100 wypadków drogowych najwyższą wartość odnotowano w 2021 r. dla województwa lubuskiego (120,0), łódzkiego (119,8) oraz podkarpackiego (118,2). Jednocześnie w województwie podkarpackim nastąpił największy wzrost wskaźnika r/r (o 11,9%).

With regard to the rate of the number of injured persons per 100 road accidents, the highest value was recorded in 2021 for Lubuskie (120.0), Łódzkie (119.8) and Podkarpackie (118.2) voivodship. At the same time, in the Podkarpackie Voivodship was noted the largest increase in the y/y index (by 11.9%).

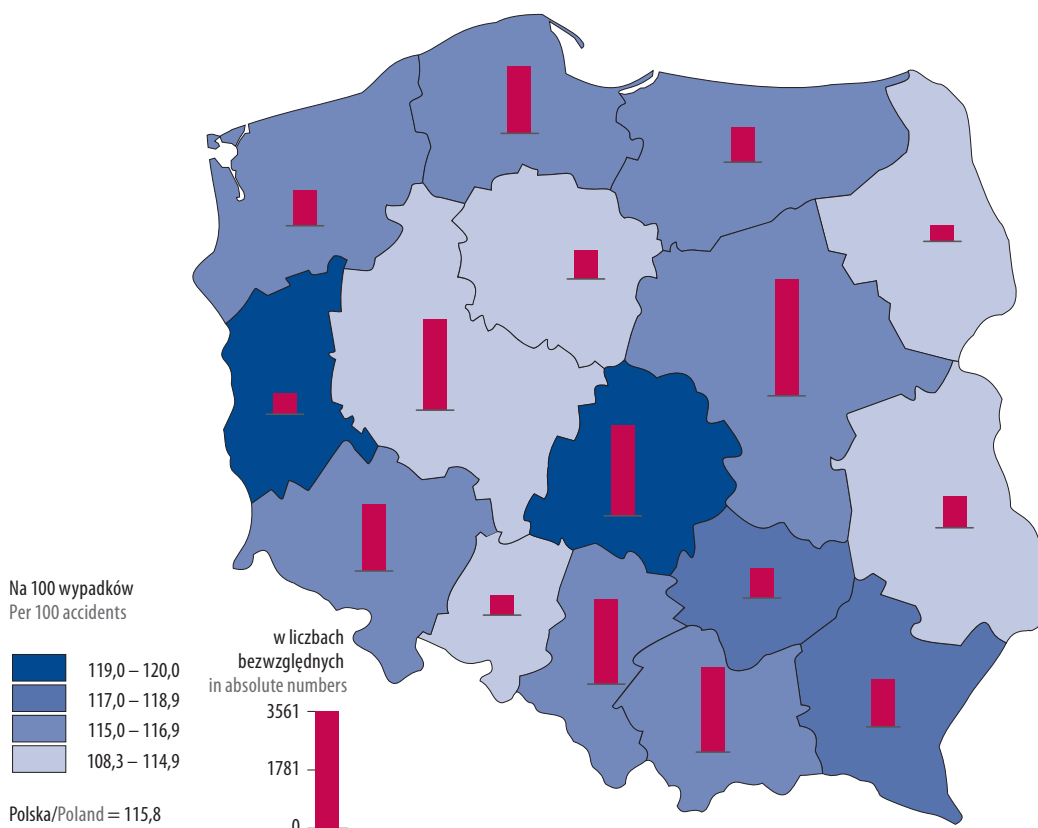
Mapa 15. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2021 r.
Map 15. Road accidents fatalities in 2021



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

Mapa 16.
Map 16.

Ranni w wypadkach drogowych w 2021 r.
Injured in road accidents in 2021



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 się do zmniejszania liczby wypadków drogowych, w tym wypadków z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat. W 2021 r. odnotowano 1,8 tys. takich wypadków i w porównaniu z 2020 r. liczba ta zwiększyła się o 234 (o 15,2%).

W wypadkach drogowych z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat śmierć poniosło 50 dzieci, a 1832 doznało obrażeń. W stosunku do 2020 r. liczba dzieci zabitych w zdarzeniach drogowych wzrosła o 6, a liczba rannych – o 227.

Wśród najbardziej narażonych na wypadki w 2021 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 27,7% i 27,4%. Spośród śmiertelnych ofiar wypadków w 2021 r. najliczniejszą grupę (0,7 tys. osób, tj. 29,6% 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 2021, there were recorded 1.8 thousand of this type of accidents and the number increased by 234 (by 15.2%) in comparison to 2020.

In the accidents involving children aged 0–14, 50 children were killed and 1832 injured. In relation to 2020, the number of children killed in road accidents increased by 6 persons and the number of casualties increased by 227.

Among those most at risk of accidents in 2021, 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 27.7% and 27.4%, respectively. Among the fatalities in 2021, the largest group (0.7 thousand people, i.e. 29.6% of all fatalities) constituted seniors.

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

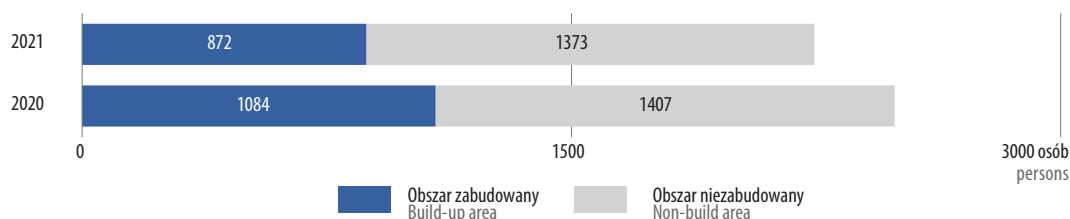
Wiek Age	Zabici Killed				Ranni Injured			
	w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent		w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Ogółem Total	2491	2245	100,0	100,0	26463	26415	100,0	100,0
0 - 6 lat 0 - 6 years	12	23	0,5	1,0	470	527	1,8	2,0
7 - 14	32	27	1,3	1,2	1135	1305	4,3	4,9
15 - 17	52	32	2,1	1,4	976	1025	3,7	3,9
18 - 24	370	275	14,8	12,3	3990	3791	15,1	14,4
25 - 39	617	584	24,7	26,0	7398	7367	27,9	27,9
40 - 59	672	635	27,0	28,3	7185	7208	27,1	27,3
60 lat i więcej 60 years and more	732	665	29,4	29,6	5261	5186	19,9	19,6
nieznany unknown	4	4	0,2	0,2	48	6	0,2	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 osiemnastym.

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 eighteenth accident.

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

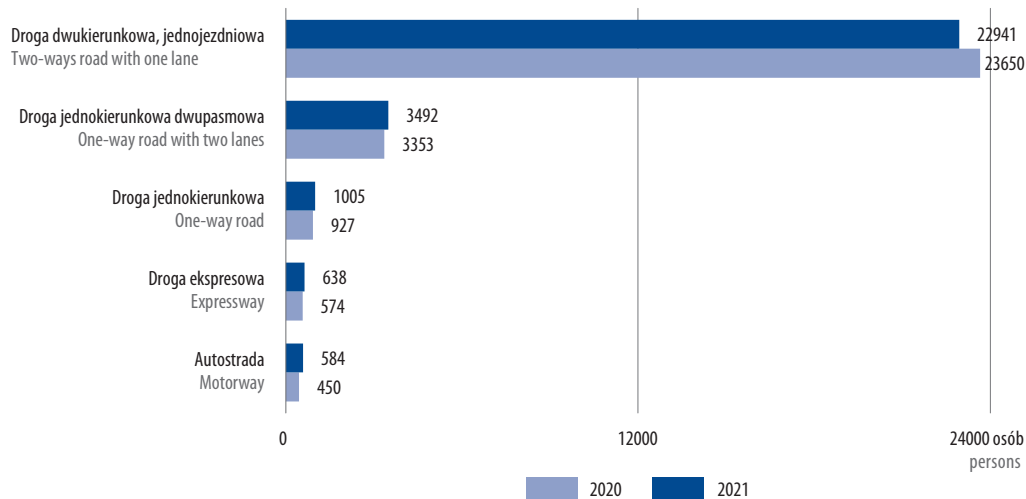


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2021 r. ofiary wypadków na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych stanowiły 80,0% ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. Spośród wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, 85,8% poniosło śmierć na drogach tej kategorii.

In 2021 victims of accidents on two-way single-carriageway roads accounted for 80.0% of fatalities and injuries in road accidents. Of all road fatalities, 85.8% died on roads in this category.

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

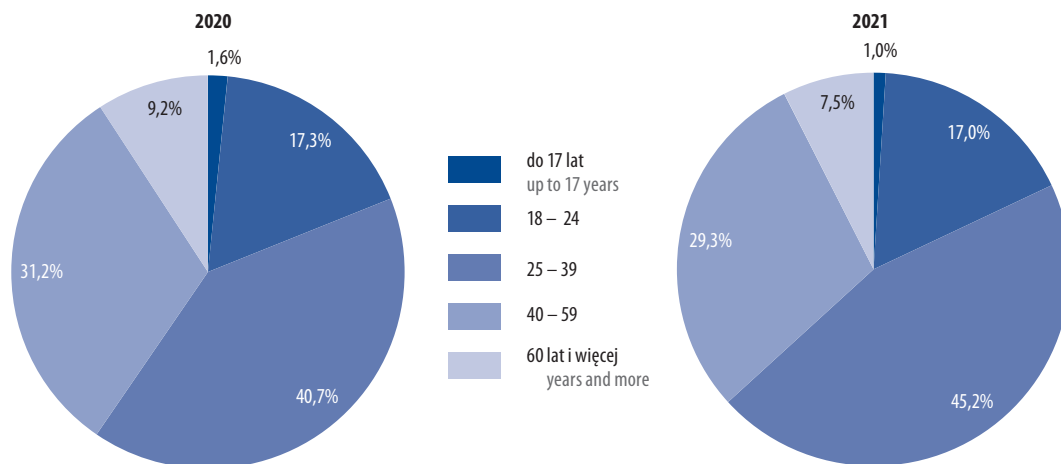


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2021 r. kierujący pod wpływem alkoholu spowodowali 1,6 tys. wypadków (stanowiących 7,0% ogółu wypadków). Największy udział w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców odnotowano w grupie wiekowej 25–39 lat (45,3%). Niepokojący jest fakt, że wypadki powodują również niepełnoletni nietrzeźwi kierowcy (w wieku do 17 lat), którzy w 2021 r. spowodowali 1,0% wypadków pod wpływem alkoholu.

In 2021, drivers under the influence of alcohol caused 1.6 thousand accidents (7.0% of total). The highest share of intoxicated drivers in road accidents was recorded in the 25–39 age group (45.3%). It is disturbing that the involvement of drivers under the influence of alcohol is also recorded among persons underage (up to 17). In 2021, they caused 1.0% 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



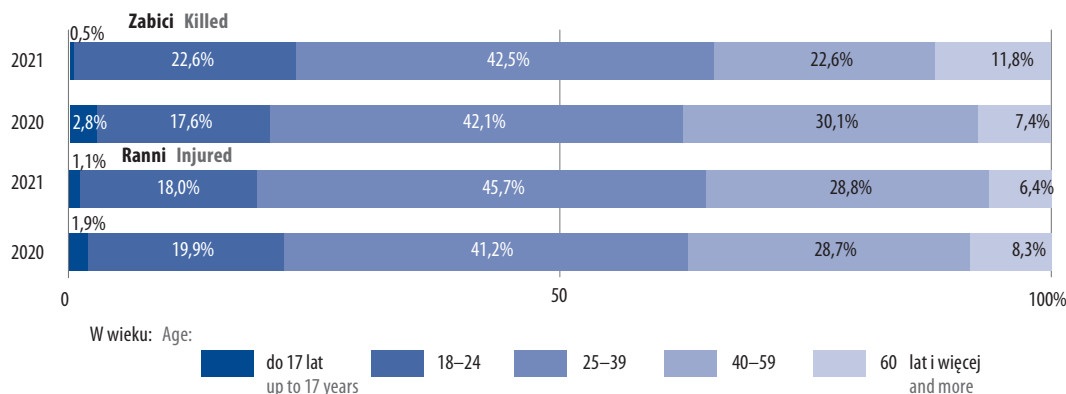
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

Najwięcej ofiar śmiertelnych oraz osób rannych odnotowano w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowających w wieku 25–39 lat. W 2021 r. było 966 ofiar wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców w grupie wiekowej 25–39 lat, tj. o 13,4% więcej niż w 2020 r.

Most fatalities and injuries were recorded in accidents caused by intoxicated drivers aged 25–39. In 2021, there were 966 victims of accidents caused by intoxicated drivers in the 25–39 age group, i.e. 13.4% more than in 2020.

Wykres 68. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowających 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 2021 r. byli kierowający pojazdami, którzy stanowili 57,6% ofiar śmiertelnych i rannych (o 2,3% więcej niż w 2020 r.), z tego kierowający samochodami osobowymi stanowili 54,8% ofiar (o 4,5% więcej niż przed rokiem). Wśród kierowających pojazdami ranni stanowili 92,0% wszystkich ofiar wypadków.

The most frequent victims of accidents among road users in 2021 were vehicle drivers, they accounted for 57.6% of fatalities and injuries (2.3% more than in 2020), of which passenger car drivers accounted for 54.8% of victims (4.5% more than last year). Among vehicle drivers, the injured accounted for 92.0% of all casualties.

Kolejną dużą grupą ofiar byli pasażerowie, stanowiący 25,6% ogółu ofiar wśród użytkowników dróg (o 2,2% mniej niż w 2020 r.), z tego udział pasażerów samochodów osobowych wyniósł 78,5% (o 4,1% mniej niż rok wcześniej). Wśród ogółu pasażerów uczestniczących w wypadkach, ranni stanowili 94,0% ofiar.

Passengers constituted another large group of victims, accounting for 25.6% of total road user casualties (2.2% less than in 2020), of which passengers of car passengers vehicles accounted for 78.5% (4.1% less than the previous year). Among the total number of passengers involved in accidents, the injured constituted 94.0% of victims.

Piesi użytkownicy dróg stanowili 16,9% wszystkich ofiar wypadków drogowych. Również w tej grupie użytkowników ranni mieli dominujący udział i stanowili 89,1% pieszych ofiar wypadków.

Pedestrian road user casualties accounted for 16.9% of all road accident victims. Also in this group of users, the injured had a dominant share and accounted for 89.1% of pedestrian accident victims.

Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2021 r.

Table 17. Road accident casualties by road users in 2021

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
Ogółem Total	28660	2245	26415
Piesi Pedestrians	4831	527	4304
Kierujący pojazdami Drivers of:	16495	1314	15181

Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2021 r. (dok.)
 Table 17. Road accident casualties by road users in 2021 (cont.)

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
samochodami osobowymi passenger cars	9037	746	8291
rowerami bicycles	3364	185	3179
motocyklami motorcycles	1913	207	1706
motorowerami mopeds	840	51	789
samochodami ciężarowymi lorries	825	95	730
ciągnikami tractors units	74	13	61
autobusami buses	48	1	47
tramwajami, trolejbusami trams, trolleybuses	5	–	5
czterokołowcami on road quads	62	9	53
innymi pojazdami other vehicles	327	7	320
Pasażerowie Passengers	7334	404	6930
samochodów osobowych passenger cars	5756	348	5408
autobusów buses	737	10	727
samochodów ciężarowych lorries	388	33	355
motorowerów mopeds	67	3	64
motocykli motorcycles	186	8	178
tramwajów, trolejbusów trams, trolleybuses	107	–	107
ciągników tractors units	19	2	17
rowerów bicycles	13	–	13
czterokołowców on road quads	15	–	15
innych pojazdów other vehicles	46	–	46

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 2019 r. w 27 krajach UE 972,2 tys. podmiotów prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 1015,8 tys. w 2018 r.), z czego 57,1% stanowiły przedsiębiorstwa drogowego transportu ładunków, a pozostałe 42,9% przedsiębiorstwa drogowego transportu pasażerskiego.

W 2019 r. w przedsiębiorstwach transportu drogowego 27 państw Unii Europejskiej zatrudnionych było 5237,1 tys. osób (o 1,8% więcej niż w 2018 r.). Z ogólnej liczby pracujących w przedsiębiorstwach transportu drogowego, 62,8% stanowili pracujący w podmiotach drogowego transportu ładunków. Wśród ogółu pracujących w podmiotach transportu drogowego państw UE największy udział mają Niemcy, Francja i Polska (stanowiąc odpowiednio 17,8%, 12,6% i 11,8%).

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 2019, in the 27 EU countries, 972.2 thousand entities were engaged in road transport activities (compared to 1015.8 thousand in 2018), of which 57.1% were road freight transport companies and the remaining 42.9% were road passenger transport companies.

In 2019, 5237.1 thousand people were employed in road transport enterprises of the 27 European Union countries (by 1.8% more than in 2018). Of the total number of people working in road transport enterprises, 62.8% were employed in road freight transport entities. Among all EU road transport operators, Germany, France and Poland have the largest share (17.8%, 12.6% and 11.8% respectively).

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

Kraje Countries	2018			2019		
	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-28 EU-28	5683,4	3496,4	2187,0	.	.	.
UE-27 EU-27	5145,4	3205,5	1939,8	5237,1	3289,6	1947,5
Austria Austria	117,8	61,9	55,9	120,4	63,2	57,2
Belgia Belgium	81,3	62,3	19,1	84,8	63,5	21,3
Bułgaria Bulgaria	104,5	73,9	30,6	104,6	74,3	30,3
Chorwacja Croatia	38,4	23,0	15,4	46,0	25,9	20,1
Cypr Cyprus	5,6	2,1	3,5	5,8	2,2	3,6

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

Kraje Countries	2018			2019		
	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					
Czechy Czechia	172,5	131,3	41,2	172,7	131,1	41,6
Dania Denmark	60,6	32,1	28,5	58,1	31,4	26,8
Estonia Estonia	20,1	16,3	3,8	20,3	16,8	3,5
Finlandia Finland	70,6	45,2	25,4	72,2	44,7	27,5
Francja France	640,0	372,7	267,3	661,7	388,5	273,2
Grecja Greece	97,9	36,5	61,4	95,5	37,2	58,3
Hiszpania Spain	535,0	342,2	192,8	548,3	349,3	199,0
Holandia Netherlands	188,1	128,8	59,3	191,5	131,5	60,0
Irlandia Ireland	53,1	24,1	29,0	54,8	24,7	30,1
Litwa Lithuania	99,5	82,4	17,2	112,0	93,9	18,1
Luksemburg Luxembourg	9,7	7,8	1,9	12,4	7,9	4,5
Łotwa Latvia	40,6	27,1	13,5	39,1	26,6	12,5
Malta Malta	5,4	1,3	4,0	5,4	1,3	4,1
Niemcy Germany	948,0	452,8	495,2	930,4	455,9	474,6
Polska Poland	599,8	458,4	141,3	618,4	480,6	137,8
Portugalia Portugal	110,4	73,5	36,9	118,0	75,9	42,1
Rumunia Romania	241,2	160,8	80,4	242,7	162,3	80,4
Słowacja Slovakia	66,9	50,9	16,0	69,1	52,7	16,4
Słowenia Slovenia	33,5	27,6	5,8	35,3	29,3	5,9
Szwecja Sweden	157,4	82,2	75,2	161,2	82,5	78,7
Węgry Hungary	134,0	81,2	52,8	139,0	83,9	55,1
Wielka Brytania United Kingdom	538,1	290,9	247,2	.	.	.
Włochy Italy	513,6	347,2	166,4	517,3	352,6	164,7

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, Komisja Europejska.
 Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, European Commission.

Obroty w tych przedsiębiorstwach w 2019 r. wyniosły 493,4 mld euro, z czego 73,2% stanowiły obroty w transporcie towarowym (wobec 72,8% w poprzednim roku). Największy udział w ogólnej wartości obrotów państw UE w 2019 r. miały Niemcy – 17,5% (wobec 17,5% w 2018 r.), Francja – 15,9% (15,7% w 2018 r.), Włochy – 12,8% (13,2% w 2018 r.); obroty przedsiębiorstw transportu drogowego z tych państw w 2019 r. łącznie stanowiły 46,2% całości obrotów w państwach UE (w tym 41,7% obrotów w transporcie towarowym).

The turnover of these enterprises in 2019 amounted to EUR 493.4 billion, of which 73.2% accounted for freight transport (compared to 72.8% in the previous year). The largest share in the total value of EU countries' turnover in 2019 was held by Germany – 17.5% (compared to 17.5% in 2018), France – 15.9% (15.7% in 2018), Italy – 12.8% (13.2% in 2018); the turnover of road transport companies from these countries in 2019 together accounted for 46.2% of total turnover in EU countries (including 41.7% 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	2018			2019		
	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					
UE-28 EU-28	526531	374531	152000	.	.	.
UE-27 EU-27	474562	345436	129125	493357	361109	132249
Austria Austria	14434	9547	4887	14884	9801	5083
Belgia Belgium	13193	11945	1248	14061	12616	1445
Bułgaria Bulgaria	4809	4288	521	4961	4430	531
Chorwacja Croatia	2225	1745	480	2368	1835	533
Cypr Cyprus	333	180	153	351	195	156
Czechy Czechia	11309	9606	1703	11453	9687	1766
Dania Denmark	9573	6269	3304	9824	6413	3411
Estonia Estonia	1577	1417	160	1672	1496	176
Finlandia Finland	8720	6925	1795	8784	6496	2288
Francja France	74640	49430	25210	78562	52739	25823
Grecja Greece	4042	2531	1512	4159	2658	1501
Hiszpania Spain	45063	34479	10584	46820	36213	10607
Holandia Netherlands	27604	23470	4133	29348	24999	4349
Irlandia Ireland	5441	2449	2991	5618	2963	2654
Litwa Lithuania	6205	5862	343	7138	6772	366
Luksemburg Luxembourg	1753	1443	311	1895	1509	386

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	2018			2019		
	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	1753	1546	208	1771	1556	215
Malta Malta	258	121	137	276	117	159
Niemcy Germany	82861	44248	38613	86263	47437	38826
Polska Poland	40709	36361	4348	42808	38251	4557
Portugalia Portugal	7464	6027	1437	7927	6325	1602
Rumunia Romania	11997	10483	1515	12786	11044	1742
Słowacja Slovakia	4727	4350	377	4604	4228	376
Słowenia Slovenia	3379	3088	291	3549	3252	297
Szwecja Sweden	19706	11253	8453	20165	11547	8618
Węgry Hungary	8132	6295	1837	8116	6249	1867
Wielka Brytania United Kingdom	51969	29095	22875	.	.	.
Włochy Italy	62657	50081	12576	63196	50282	12914

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, Komisja Europejska.
 Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, European Commission.

Sieć drogowa

W 2020 r. sieć dróg w krajach Unii Europejskiej obejmowała 4392,8 tys. km, przy czym autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Najdłuższą siecią dróg dysponuje Francja (1093,5 tys. km), natomiast najkrótszą – Malta (2,6 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 2020 r. 27,2%); w Polsce wskaźnik ten w 2020 r. wyniósł 0,4%.

Road network

In 2020, the road network in the European Union countries covered 4392.8 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of road lengths. France has the longest road network (1093.5 thousand km), while Malta has the shortest (2.6 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 (27.2% in 2020); in Poland, this indicator in 2020 amounted to 0.4%.

**Tablica 20. Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.
Stan w dniu 31 grudnia**

Table 20. Roads in the European Union in 2020
As of 31 December

Wyszczególnienie	Ogółem Total	W tym autostrady Of which motorways	Specification
	w kilometrach in kilometres		
UE-27	4392761	74502	EU-27
Austria	126233	1749	Austria
Belgia	153447	1763	Belgium
Bułgaria	19111	806	Bulgaria
Chorwacja	25439	1310	Croatia
Cypr	12882	257	Cyprus
Czechy	129412	1298	Czechia
Dania	73581	1354	Denmark
Estonia	58647	199	Estonia
Finlandia	76975	933	Finland
Francja	1093531	11660	France
Grecja	115763	2145	Greece
Hiszpania	650800	15722	Spain
Holandia	138572	2789	Netherlands
Irlandia	97982	995	Ireland
Litwa	72220	400	Lithuania
Luksemburg	2749	165	Luxembourg
Łotwa	69453	–	Latvia
Malta	2640	–	Malta
Niemcy	216529	13192	Germany
Polska	428555	1712	Poland
Portugalia	11260	3065	Portugal
Rumunia	85871	920	Romania
Słowacja	57279	521	Slovakia
Słowenia	38068	616	Slovenia
Szwecja	193471	2179	Sweden
Węgry	213776	1774	Hungary
Włochy	228515	6977	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, Komisja Europejska.

Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2021, 2022, European Commission.

Długość autostrad w 27 krajach Unii Europejskiej w 2020 r. wyniosła łącznie 74,5 tys. km (o 0,5% więcej niż przed rokiem), co dawało wynik 18 km autostrad na każde 1000 km² łącznej powierzchni krajów UE.

The length of motorways in the 27 countries of the European Union in 2020 amounted to a total of 74.5 thousand km (5.0% more than the year before), which gave the result of 18 km of motorways for every 1000 km² of the total area of EU countries.

W porównaniu do 2019 r. wskaźnik gęstości autostrad pozostał na niezmiennym poziomie w większości państw Unii Europejskiej, przy czym w 2020 r. największą gęstością autostrad charakteryzowały się Holandia – 75 km na 1000 km², Luksemburg – 64 km, Belgia – 57 km, Niemcy – 37 km. W Polsce w 2020 r. długość autostrad wyniosła 1712 km (o 2,1% więcej niż w poprzednim roku) co dawało wynik 5 km autostrad na 1000 km² powierzchni kraju.

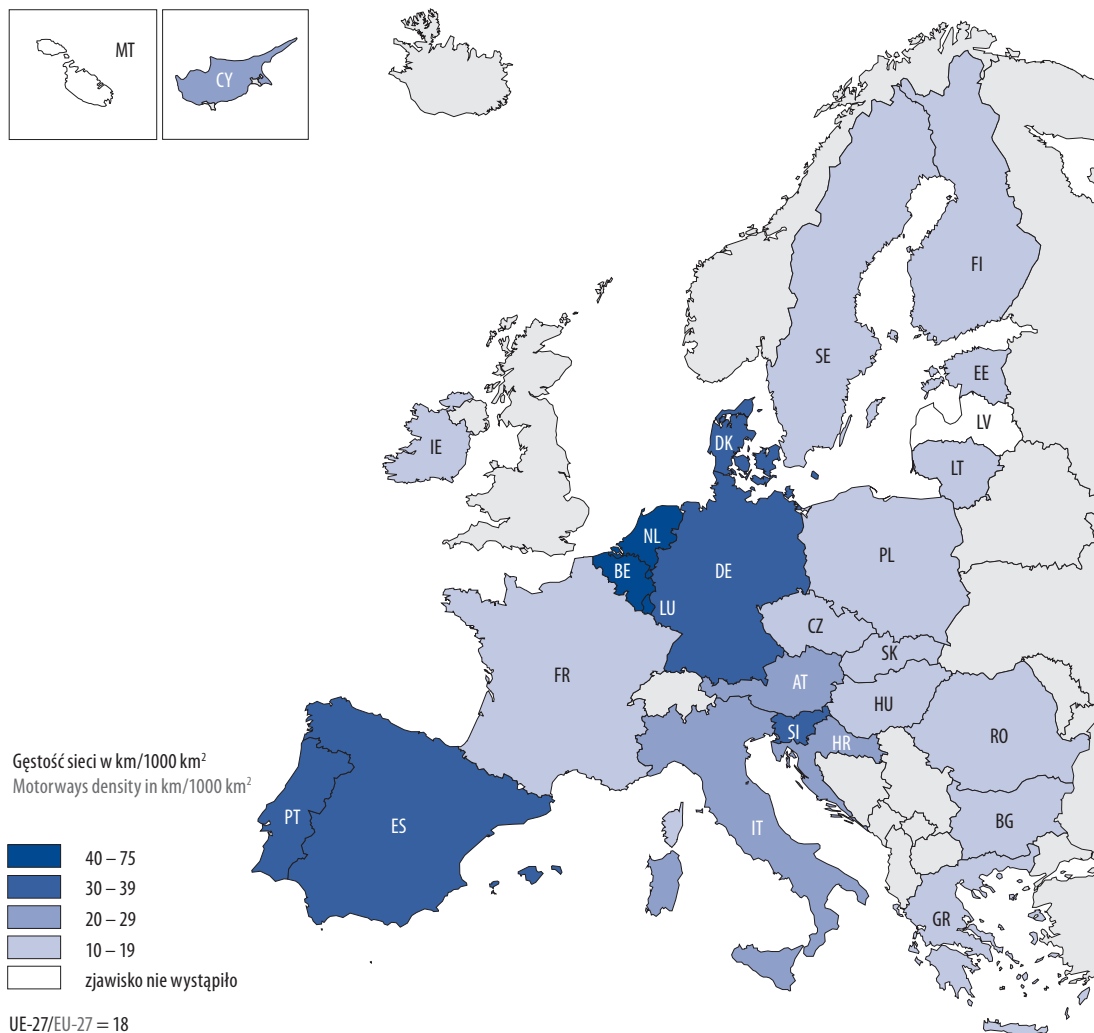
Compared to 2019, the motorway density indicator remained unchanged in most European Union countries, with the highest motorway in 2020 density in the Netherlands – 75 km per 1000 km², Luxembourg – 64 km, Belgium – 57 km, Germany – 37 km. In Poland, in 2020, the length of motorways amounted to 1712 km (2.1% more than in the previous year), which gave the result of 5 km of motorways per 1000 km² of the country's area.

Mapa 17.

Map 17.

Gęstość autostrad w wybranych krajach Unii Europejskiej w 2020 r.

Motorways density in selected European Union countries in 2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.

Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.

Pojazdy samochodowe

W 2020 r. w 27 krajach UE zarejestrowanych było łącznie 250,4 mln samochodów osobowych (o 1,2% więcej niż w 2019 r.). Największy udział w ogólnej liczbie samochodów osobowych wśród krajów Unii Europejskiej miały Niemcy – liczba zarejestrowanych w tym kraju samochodów stanowiła 19,3% ogółu pojazdów z tej grupy zarejestrowanych w UE. Istotny udział miały również: Włochy – 15,9%, Francja – 15,3%, Polska – 10,0%.

Road motor vehicles

In 2020, a total of 250.4 million passenger cars were registered in the EU-27 (1.2% more than in 2019). Germany accounted for the largest share of the total number of passenger cars among the European Union countries, accounting for 19.3% of all vehicles registered in the EU. A significant share was also made by: Italy – 15.9%, France – 15.3%, Poland – 10.0%.

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

Kraje	2019	2020	Countries
	w tys. in thousand		
UE-28	280387	.	EU-28
UE-27	247503	250411	EU-27
Austria	5040	5092	Austria
Belgia	5889	5889	Belgium
Bułgaria	2830	2867	Bulgaria
Chorwacja	1725	1746	Croatia
Cypr	573	578	Cyprus
Czechy	5925	6049	Czechia
Dania	2652	2724	Denmark
Estonia	795	809	Estonia
Finlandia	3575	3633	Finland
Francja	38467	38346	France
Grecja	5407	5492	Greece
Hiszpania	24558	24717	Spain
Holandia	8678	8794	Netherlands
Irlandia	2197	2234	Ireland
Litwa	1499	1565	Lithuania
Luksemburg	426	433	Luxembourg
Łotwa	727	739	Latvia
Malta	307	308	Malta
Niemcy	47716	48249	Germany
Polska	24360	25114	Poland
Portugalia	5452	5566	Portugal
Rumunia	6903	7275	Romania
Słowacja	2394	2440	Slovakia
Słowenia	1165	1171	Slovenia
Szwecja	4887	4943	Sweden
Węgry	3812	3921	Hungary
Wielka Brytania	32884	.	United Kingdom
Włochy	39545	39718	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, European Commission.

W 2020 r. na każde 1000 mieszkańców 27 państw Unii Europejskiej przypadało 560 zarejestrowanych samochodów osobowych (o 7 samochodów więcej niż w 2019 r.). Wskaźnik motoryzacji dla Polski w 2020 r. wyniósł 664 i był wyższy o 3,4% w stosunku do 2019 r., lokując nas na trzecim miejscu wśród krajów UE, za Luksemburgiem (682) i Włochami (670). Najniższy poziom wskaźnika motoryzacji odnotowano w Rumunii (379), przy czym w porównaniu do 2019 r. odnotowano tu największy wzrost wskaźnika motoryzacji wśród krajów UE – o 6,2%.

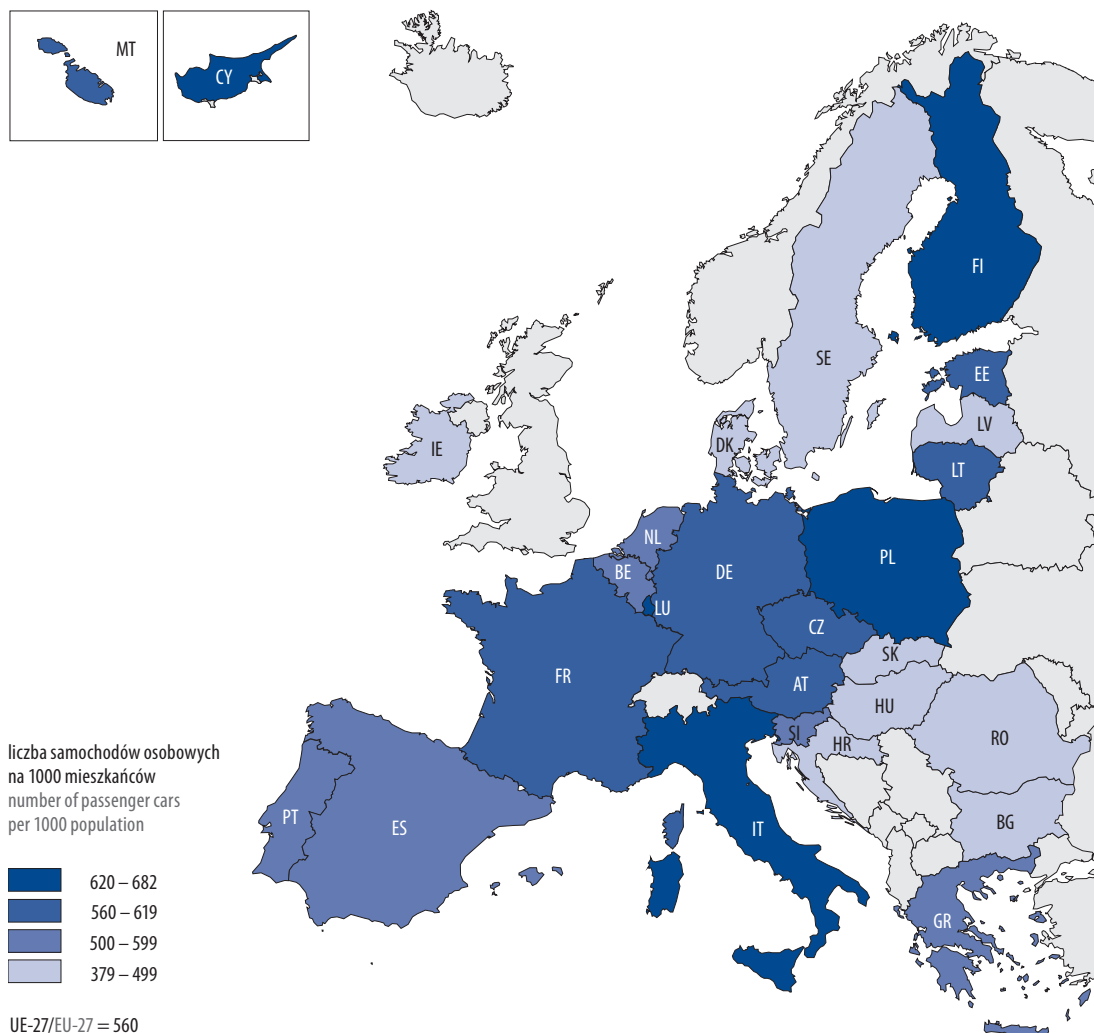
In 2020, for every 1,000 inhabitants of the 27 countries of the European Union, there were 560 registered passenger cars (7 cars more than in 2019). The motorisation rate for Poland in 2020 amounted to 664 and was higher by 3.4% compared to 2019, placing us in third place among EU countries, ahead of Luxembourg (682) and Italy (670). The lowest level of the automotive index was recorded in Romania (379), with the largest increase in the motorisation rate among EU countries in 2020 – by 6.2% compared to 2019.

Mapa 18.

Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.

Map 18.

Motorisation rate in European Union countries in 2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.

Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.

W krajach UE w 2020 r. zarejestrowanych było łącznie 35,5 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (o 0,9% więcej niż przed rokiem). Państwem o największej liczbie zarejestrowanych pojazdów z tej grupy była w 2020 r. Francja (6,5 mln pojazdów), której udział w ogólnej liczbie pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych zarejestrowanych w krajach UE stanowił w 18,3%. Najliczniejszą flotą zarejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych charakteryzują się również: Hiszpania (14,8% ogółu zarejestrowanych w UE pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych), Włochy (12,4%), Polska (11,3%), Niemcy (10,2%). Do państw o najmniejszej liczbie pojazdów z tej grupy zaliczane są Luksemburg i Malta – udział zarejestrowanych pojazdów wyniósł tu 0,1% ogółu pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych w UE.

A total of 35.5 million lorries and road tractors were registered in EU countries in 2020 (by 0.9% more than the year before). The country with the highest number of registered vehicles from this group was in 2020. France (6.5 million vehicles); their share in the total number of lorries and road tractors registered in EU countries in 2020 was 18.3%. The largest fleet of registered lorries and road tractors is also characterized by: Spain (14.8% of all lorries and road tractors registered in the EU), Italy (12.4%), Poland (11.3%), Germany (10.2%). Luxembourg and Malta are among the countries with the lowest number of vehicles in this group, accounting for 0.1% of all lorries and road tractors in the EU.

Tablica 22. Samochody ciężarowe^a zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej

Table 22. Lorries^a registered in European Union countries

Kraje	2019	2020	Countries
	w tys. in thousand		
UE-28	39964		EU-28
UE-27	35192	35516	EU-27
Austria	514	532	Austria
Belgia	938	963	Belgium
Bułgaria	452	461	Bulgaria
Chorwacja	194	202	Croatia
Cypr	115	116	Cyprus
Czechy	724	732	Czechia
Dania	423	419	Denmark
Estonia	131	135	Estonia
Finlandia	649	669	Finland
Francja	6608	6505	France
Grecja	1359	1374	Greece
Hiszpania	5249	5266	Spain
Holandia	1084	1104	Netherlands
Irlandia	367	378	Ireland
Litwa	136	143	Lithuania
Luksemburg	47	49	Luxembourg
Łotwa	91	92	Latvia
Malta	51	52	Malta
Niemcy	3495	3629	Germany
Polska	3883	3999	Poland
Portugalia	1513	1396	Portugal
Rumunia	1090	1142	Romania
Słowacja	326	327	Slovakia
Słowenia	116	118	Slovenia
Szwecja	669	680	Sweden
Węgry	599	616	Hungary
Wielka Brytania	4772	.	United Kingdom
Włochy	4368	4417	Italy

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

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022 Komisja Europejska.

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

Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, European Commission.

Przewozy ładunków

Transport drogowy ma zdecydowanie największy udział w lądowych przewozach ładunków w Unii Europejskiej. W 2020 r. pozostał on na ubiegłorocznym poziomie i wyniósł 77,4%.

Transport of goods

Road transport accounts for by far the largest share of land freight transport in the European Union. In 2020, it remained unchanged compared to the previous year and amounted to 77.4%.

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-28	2019	17,0	77,4	5,6
EU-28	2020	.	.	.
UE-27	2019	16,7	77,4	5,8
EU-27	2020	16,7	77,4	5,8
Austria	2019	30,8	66,7	2,4
Austria	2020	29,7	68,0	2,3
Belgia	2019	10,8	77,6	11,6
Belgium	2020	10,2	78,7	11,2
Bułgaria	2019	21,1	47,1	31,8
Bulgaria	2020	20,7	50,6	28,7
Chorwacja	2019	22,8	70,7	6,5
Croatia	2020	24,4	68,9	6,7
Cypr	2019	–	100,0	–
Cyprus	2020	–	100,0	–
Czechy	2019	26,2	73,8	0,1
Czechia	2020	22,8	77,2	0,0
Dania	2019	11,5	88,5	–
Denmark	2020	10,8	89,2	–
Estonia	2019	42,0	58,0	–
Estonia	2020	38,6	61,4	–
Finlandia	2019	26,9	72,8	0,3
Finland	2020	25,9	73,8	0,3
Francja	2019	9,7	87,9	2,4
France	2020	9,9	87,9	2,2
Grecja	2019	2,5	97,5	–
Greece	2020	3,2	96,8	–
Hiszpania	2019	4,8	95,2	–
Spain	2020	4,1	95,9	–
Holandia	2019	6,3	51,2	42,4
Netherlands	2020	6,1	52,2	41,6
Irlandia	2019	0,6	99,4	–
Ireland	2020	0,8	99,2	–
Litwa	2019	0,6	99,4	0,0
Lithuania	2020	64,7	35,3	0,0
Luksemburg	2019	6,9	85,0	8,2
Luxembourg	2020	6,6	85,2	8,2

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		
Łotwa Latvia	2019	73,6	26,4	–
	2020	56,5	43,5	–
Malta Malta	2019	–	100,0	–
	2020	–	100,0	–
Niemcy Germany	2019	18,7	73,4	8,0
	2020	17,6	75,0	7,4
Polska Poland	2019	24,0	76,0	0,0
	2020	22,6	77,4	0,0
Portugalia Portugal	2019	13,0	87,0	–
	2020	14,2	85,8	–
Rumunia Romania	2019	26,8	45,0	28,1
	2020	25,8	45,5	28,6
Słowacja Slovakia	2019	31,0	65,5	3,6
	2020	28,5	68,0	3,4
Słowenia Slovenia	2019	35,5	64,5	–
	2020	34,5	65,5	–
Szwecja Sweden	2019	30,6	69,3	0,1
	2020	29,7	70,2	0,1
Węgry Hungary	2019	26,3	68,5	5,2
	2020	29,1	65,9	5,0
Włochy Italy	2019	11,9	88,1	0,0
	2020	11,9	88,0	0,1

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022 Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, European Commission.

W 2021 r. przedsiębiorstwa transportowe 27 państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,7 mld ton ładunków (o 5,0% więcej niż w poprzednim roku). Na czele państw o największym tonażu przetransportowanych w 2021 r. ładunków znalazły się Niemcy, dalej Francja, Hiszpania i Polska. Udział masy przewiezionych ładunków w stosunku do ogółu ładunków przetransportowanych w UE wyniósł dla tych państw odpowiednio: 22,8%, 12,1%, 11,9% i 11,6%.

In 2021, transport companies from the 27 European Union countries transported a total of 13.7 billion tons of cargo (5.0% more than in the previous year). The countries with the largest tonnage of cargo transported in 2021 were led by Germany, followed by France, Spain and Poland. The share of the weight of transported cargo in relation to the total cargo transported in the EU for these countries was 22.8%, 12.1%, 11.9% and 11.6% respectively.

W 2021 r. przewozy ładunków transportem drogowym, mierzone wielkością zrealizowanej pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej wyniosły 1921,2 mld t-km i były o 6,5% większe niż w 2020 r. Liderem w wykonanej pracy przewozowej była Polska (379,8 mld t-km, o 7,0% więcej niż w 2020 r.). Na drugim miejscu znalazły się Niemcy (307,3 mld t-km, o 0,9% więcej niż w poprzednim roku), a za nimi Hiszpania (270,2 mld t-km, o 11,5% więcej). W 2021 r. największy wzrost liczby tonokilometrów w przewozie ładunków transportem drogowym w skali roku odnotowano w Portugalii – o 32,2%.

Udział pracy przewozowej w przewozie ładunków zrealizowanej przez polskie przedsiębiorstwa transportu drogowego stanowił 19,8% ogółu pracy przewozowej wykonanej w krajach UE; dla Niemiec i Hiszpanii udział ten wyniósł odpowiednio 16,0% i 14,1%.

In 2021, cargo transport by road transport, measured by the volume of transport performance carried out in the European Union countries, amounted to 1921.2 billion t-km and was 6.5% higher than in 2020. The leader in transport performance was Poland (379.8 billion t-km, 7.0% more than in 2020). Germany came second (307.3 billion t-km, 0.9% more than in the previous year), followed by Spain (270.2 billion t-km, 11.5% more). The largest increase in the number of tonne-kilometres in the transport of goods by road transport in 2021 was recorded by Portugal – by 32.2% compared to 2020.

The share of transport performance in the transport of goods carried out by Polish road transport companies accounted for 19.8% of the total transport work performed in EU countries; for Germany and Spain the share was 16.0% and 14.1% respectively.

Tablica 24. Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej
Table 24. Goods road transport in European Union countries

Kraje	2020	2021	2020	2021	Countries
	w tys. ton in thousand tonnes		w mln t-km in million tkm		
UE-27	13003184	13651392	1803565	1921179	EU-27
Austria	373064	403502	25910	27282	Austria
Belgia	273251	277828	34379	36175	Belgium
Bułgaria	136229	157376	32566	35130	Bulgaria
Chorwacja	80707	84968	12255	13629	Croatia
Cypr	26041	27670	709	731	Cyprus
Czechy	459703	500288	56090	63756	Czechia
Dania	178098	171555	14686	15342	Denmark
Estonia	23281	28894	4279	5237	Estonia
Finlandia	261920	259023	29671	29618	Finland
Francja	1508016	1648948	169663	174853	France
Grecja	289246	270994	25161	21053	Greece
Hiszpania	1467774	1626362	242268	270176	Spain
Holandia	684348	701990	67594	70228	Netherlands
Irlandia	139987	153466	11424	12493	Ireland
Litwa	107042	113135	55292	57755	Lithuania
Luksemburg	44931	48225	6176	6904	Luxembourg
Łotwa	75660	81562	13705	15103	Latvia
Niemcy	3119646	3107981	304613	307272	Germany
Polska	1500104	1580517	354927	379820	Poland
Portugalia	131115	147065	24241	32050	Portugal
Rumunia	266547	306805	55027	61849	Romania

Tablica 24. Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej (dok.)
Table 24. Goods road transport in European Union countries (cont.)

Kraje	2020	2021	2020	2021	Countries
	w tys. ton in thousand tonnes		w mln t-km in million tkm		
Słowacja	168653	154828	31634	30183	Slovakia
Słowenia	90870	98910	22662	24968	Slovenia
Szwecja	475232	492496	43187	47485	Sweden
Węgry	188118	219919	32224	37101	Hungary
Włochy	933601	987085	133222	144986	Italy

Źródło: Eurostat (road_go_ta_tott – stan na 15 lutego 2023 r.).
Source: Eurostat (road_go_ta_tott – as of 15th February 2023).

Przewozy pasażerów

W 27 państwach Unii Europejskiej w 2020 r. zrealizowano pracę przewozową przy przewozie pasażerów transportem lądowym wynoszącą 4157,6 mld pasażerokilometrów (o 21,8% mniej niż w 2019 r.). Spadek przewozów pasażerów w 2020 r. odnotowano we wszystkich krajach UE. Negatywny wpływ na wyniki w transporcie pasażerskim, w tym drogowym, miała pandemia COVID-19 oraz związane z nią ograniczenia w podróżowaniu i przemieszczaniu się osób. Największe spadki w przewozach pasażerskich nastąpiły od połowy marca do czerwca 2020 r. W 2020 r. liczba zrealizowanych pasażerokilometrów w przewozach samochodami osobowymi w krajach UE w porównaniu do roku poprzedniego spadła średnio o 17,2%, natomiast w przewozach autokarami i autobusami (nie obejmującymi komunikacji miejskiej) – o 39,7%.

Największy udział w wykonanej pracy przewozowej przy przewozach pasażerów transportem drogowym wśród krajów UE miały: Niemcy, Francja, Włochy i Hiszpania (samochodami osobowymi łącznie 62,1%, natomiast autobusami i autokarami łącznie 51,0%).

Transport of passengers

In the 27 countries of the European Union, in 2020, transport performance was carried out in the transport of passengers by land transport amounting to 4157.6 billion passenger-kilometres (21.8% less than in 2019). A decrease in passenger transport in 2020 was recorded in all EU countries. The COVID-19 pandemic and related restrictions on travel and movement of people had a negative impact on the results in passenger transport, including road transport. The largest decreases in passenger transport occurred from mid-March to June 2020. The number of passenger kilometres carried out in passenger car transport in EU countries decreased by an average of 17.2% in 2020 compared to the previous year, while in coach and bus transport (excluding public transport) – by 39.7%.

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 62.1%, while buses and coaches in total 51.0%.

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-28 EU-28	2019	6177,1	5062,6	520,8	493,2	100,6
	2020	.	.	.	.	.
UE-27 EU-27	2019	5320,0	4325,0	486,7	421,4	87,0
	2020	4157,6	3583,0	293,6	227,3	53,9
Austria Austria	2019	110,2	79,1	10,4	13,4	7,4
	2020	88,2	65,2	8,3	7,4	7,4
Belgia Belgium	2019	133,7	107,4	13,7	11,1	1,5
	2020	110,4	93,1	8,9	7,5	0,9

Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego (cd.)
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				
Bułgaria Bulgaria	2019	71,5	58,1	10,8	1,5	1,1
	2020	57,9	51,0	5,0	1,1	0,7
Chorwacja Croatia	2019	30,7	25,4	4,0	0,7	0,6
	2020	23,1	20,2	2,1	0,4	0,4
Cypr Cyprus	2019	8,6	7,0	1,6	–	–
	2020	7,0	6,2	0,9	–	–
Czechy Czechia	2019	121,1	81,2	18,0	10,9	11,1
	2020	88,7	68,9	9,4	6,6	3,8
Dania Denmark	2019	76,1	62,5	6,9	6,2	0,4
	2020	67,3	58,5	4,5	3,9	0,3
Estonia Estonia	2019	17,7	14,1	3,1	0,4	0,1
	2020	14,3	12,4	1,6	0,3	0,1
Finlandia Finland	2019	80,3	66,8	7,9	4,9	0,7
	2020	74,3	64,1	6,8	2,8	0,6
Francja France	2019	960,7	787,3	59,8	102,1	11,4
	2020	732,6	629,8	37,0	59,2	6,6
Grecja Greece	2019	128,6	105,3	20,3	1,3	1,7
	2020	107,7	92,7	13,3	0,6	1,1
Hiszpania Spain	2019	412,3	342,0	33,3	28,8	8,2
	2020	336,4	298,2	21,0	12,1	5,1
Holandia Netherlands	2019	172,1	146,5	5,3	19,4	1,0
	2020	117,3	105,2	2,4	9,2	0,5
Irlandia Ireland	2019	72,1	58,7	10,7	2,4	0,3
	2020	60,1	51,8	7,4	0,8	0,1
Litwa Lithuania	2019	34,7	31,4	2,9	0,4	–
	2020	30,3	28,5	1,5	0,2	0,0
Luksemburg Luxembourg	2019	9,7	8,0	1,2	0,5	0,0
	2020	8,2	7,1	0,8	0,3	0,0
Łotwa Latvia	2019	18,5	15,5	2,2	0,6	0,1
	2020	16,6	14,8	1,4	0,4	0,1
Malta Malta	2019	3,3	2,7	0,6	–	–
	2020	2,8	2,4	0,4	–	–
Niemcy Germany	2019	1081,7	902,3	61,4	100,4	17,6
	2020	912,7	809,2	34,0	57,8	11,7
Polska^a Poland^a	2019	307,2	244,5	36,2	22,1	4,4
	2020	258,6	224,1	19,3	12,6	2,6
Portugalia Portugal	2019	112,3	98,0	7,9	5,1	1,3
	2020	93,9	86,7	3,9	2,6	0,7
Rumunia Romania	2019	148,0	110,5	26,7	5,9	4,9
	2020	126,8	100,9	18,7	3,7	3,4
Słowacja Slovakia	2019	39,0	28,6	6,2	4,0	0,3
	2020	31,3	25,3	3,7	2,1	0,2
Słowenia Slovenia	2019	32,2	27,9	3,8	0,6	–
	2020	26,6	24,3	2,0	0,3	–
Szwecja Sweden	2019	141,9	114,5	10,1	14,6	2,7
	2020	109,0	90,2	9,0	8,1	1,7

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
Węgry Hungary	2019	96,4	67,0	18,8	7,8	2,8
	2020	83,0	63,9	12,4	4,9	1,8
Wielka Brytania United Kingdom	2019	857,1	737,6	34,1	71,8	13,6
	2020	.	.	.	.	.
Włochy Italy	2019	899,3	732,4	102,9	56,6	7,4
	2020	572,5	488,3	57,8	22,3	4,2

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 2022, 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 2022 European Commission.

Aspekty środowiskowe transportu drogowego

Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu wyrażona w ekwiwalencie CO₂ w krajach UE w 2020 r. ukształtowała się na poziomie 899,7 mln ton (o 18,7% mniejszym niż w 2019 r.), natomiast emisja dwutlenku węgla z sektora transportu – na poziomie 888,8 mln ton (również o 18,7% mniejszym).

W emisji zanieczyszczeń z transportu znaczny udział ma transport drogowy, który zarówno w przypadku emisji gazów cieplarnianych jak i CO₂ wynosił dla krajów UE w 2020 r. 76,7% ogółu zanieczyszczeń (po 13,0% mniej niż w 2019 r.). Faktyczne obniżenie się poziomu wyemitowanych z sektora transportu zanieczyszczeń można wiązać głównie z ograniczeniami w przemieszczaniu się ludności, a w szczególności lockdownem wprowadzonymi w konsekwencji pandemii COVID-19. Wśród państw członkowskich najniższy udział emisji gazów cieplarnianych oraz CO₂ z transportu drogowego w stosunku do emisji tych zanieczyszczeń z całego krajowego sektora transportu w 2020 r. wykazały: Malta (odpowiednio 6,3% i 6,4%), Holandia (po 36,0%) i Belgia (odpowiednio 45,3% i 45,1%). Dla Polski udział ten wyniósł odpowiednio 94,7% i 94,8% 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 CO₂ equivalent in EU countries in 2020 amounted to 899.7 million tonnes (18.7% less than in 2019), while carbon dioxide emissions from the transport sector amounted to 888.8 million tonnes (also 18.7% less).

Road transport has a significant share in transport emissions, which in terms of both greenhouse gas and CO₂ emissions amounted to 76.7% of all pollutants for EU countries in 2020 (about 13% less than in 2019). The actual decrease in the level of pollution emitted from the transport sector may mainly be related to restrictions on the movement of people, and in particular the lockdown introduced as a consequence of the COVID-19 pandemic. Among the Member States, Malta (6.3% and 6.4% respectively), the Netherlands (36.0% each) and Belgium (45.3% and 45.1% respectively) reported the lowest share of greenhouse gas and CO₂ emissions from road transport relative to emissions from the entire national transport sector in 2020. For Poland, this share was 94.7% and 94.8% respectively, 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 ₂ z transportu CO ₂ emissions from transport	
		ogółem total	w tym drogowego of which road	ogółem total	w tym drogowego of which road
		w mln ton CO ₂ in million tonnes CO ₂		w mln ton in million tonnes	
UE-28	2019	1273,3	903,2	1258,8	892,7
EU-28	2020	1019,6	779,1	1007,4	770,0
UE-27	2019	1106,2	792,8	1093,5	783,5
EU-27	2020	899,7	689,8	888,8	681,6
Austria	2019	27,5	23,7	27,2	23,4
Austria	2020	22,3	20,6	22,0	20,3
Belgia	2019	58,1	25,0	57,6	24,7
Belgium	2020	45,9	20,8	45,5	20,5
Bułgaria	2019	10,9	9,8	10,8	9,6
Bulgaria	2020	10,0	9,2	9,9	9,1
Chorwacja	2019	7,3	6,4	7,2	6,3
Croatia	2020	6,0	5,6	6,0	5,5
Cypr	2019	4,1	2,1	4,0	2,1
Cyprus	2020	3,1	1,9	3,1	1,9
Czechy	2019	20,4	18,7	20,1	18,5
Czechia	2020	18,1	17,4	17,9	17,2
Dania	2019	18,5	12,2	18,3	12,1
Denmark	2020	14,7	11,3	14,5	11,1
Estonia	2019	3,2	2,3	3,1	2,3
Estonia	2020	3,2	2,2	3,2	2,2
Finlandia	2019	14,9	10,5	14,8	10,5
Finland	2020	12,3	9,9	12,2	9,8
Francja	2019	156,6	124,6	155,0	123,3
France	2020	120,7	104,5	119,4	103,2
Grecja	2019	30,3	15,2	29,8	15,0
Greece	2020	22,3	13,4	21,8	13,2
Hiszpania	2019	133,7	84,5	132,2	83,5
Spain	2020	101,2	70,0	100,0	69,1
Holandia	2019	81,4	29,9	80,6	29,6
Netherlands	2020	70,8	25,5	70,0	25,2
Irlandia	2019	16,0	11,6	15,8	11,5
Ireland	2020	12,0	9,7	11,8	9,6
Litwa	2019	7,3	6,1	7,2	6,0
Lithuania	2020	6,9	5,9	6,8	5,9
Luksemburg	2019	8,0	6,2	7,9	6,1
Luxembourg	2020	6,3	4,7	6,3	4,6
Łotwa	2019	4,8	3,2	4,7	3,1
Latvia	2020	4,0	3,0	3,9	3,0
Malta	2019	8,6	0,7	8,5	0,7
Malta	2020	7,9	0,5	7,8	0,5
Niemcy	2019	199,0	159,7	196,6	157,7
Germany	2020	164,6	143,1	162,5	141,3
Polska	2019	70,2	64,8	69,4	64,1
Poland	2020	65,6	62,1	64,8	61,4
Portugalia	2019	25,3	16,9	25,0	16,8
Portugal	2020	18,6	14,3	18,4	14,2
Rumunia	2019	19,5	18,2	19,2	17,9
Romania	2020	18,7	17,7	18,4	17,5
Słowacja	2019	8,3	7,6	8,2	7,5
Slovakia	2020	7,1	6,8	7,1	6,7

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 ₂ z transportu CO ₂ emissions from transport	
		ogółem total	w tym drogowego of which road	ogółem total	w tym drogowego of which road
		w mln ton CO ₂ in million tonnes CO ₂		w mln ton in million tonnes	
Słowenia Slovenia	2019	6,3	5,6	6,3	5,5
	2020	5,0	4,6	4,9	4,5
Szwecja Sweden	2019	26,1	15,0	25,7	14,8
	2020	24,7	14,1	24,3	13,9
Węgry Hungary	2019	15,6	14,4	15,4	14,2
	2020	12,9	12,3	12,7	12,2
Wielka Brytania United Kingdom	2019	167,0	110,4	165,2	109,2
	2020	119,8	89,4	118,5	88,4
Włochy Italy	2019	124,5	97,7	123,1	96,6
	2020	94,9	78,7	93,8	77,8

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, European Commission.

Wypadki drogowe

W 2020 r. na drogach Unii Europejskiej doszło do 752,5 tys. wypadków (o 19,7% mniej niż przed rokiem), w których śmierć poniosło 18,8 tys. osób (o 17,2% mniej niż w 2017 r.). Największą liczbę wypadków wśród państw UE w 2020 r. odnotowano w Niemczech – 264,5 tys. (o 11,9% mniej niż rok wcześniej), we Włoszech – 118,3 tys. (o 31,3% mniej), we Francji – 45,1 tys. (o 19,5% mniej). Jednym z czynników, które odpowiadają za mniejszą liczbę wypadków w większości krajów UE, były wprowadzone w 2020 r. ograniczenia w przemieszczaniu się i wprowadzenie pracy zdalnej spowodowane pandemią COVID-19, co wpłynęło na mniejszą aktywność transportową ludności.

Road accidents

In 2020, there were 752.5 thousand accidents on the roads of the European Union (19.7% less than the year before), in which 18.8 thousand people died (17.2% less than in 2017). The highest number of accidents among EU countries was recorded in 2020 in Germany – 264.5 thousand, 11.9% less than a year earlier, in Italy – 118.3 thousand, 31.3% less, in France – 45.1 thousand, 19.5% less. One of the factors responsible for the lower number of accidents in most EU countries was the restrictions on movement and the introduction of remote work introduced in 2020 due to the COVID-19 pandemic, which resulted in lower transport activity of the population.

Tablica 27. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej
Table 27. Road accidents in European Union countries

Kraje	2019	2020	Countries
UE-28	1065,2	.	EU-28
UE-27	936,8	752,5	EU-27
Austria	35,7	30,7	Austria
Belgia	37,7	30,2	Belgium
Bułgaria	6,7	5,7	Bulgaria
Chorwacja	9,7	7,7	Croatia
Cypr	0,5	0,3	Cyprus
Czechy	20,8	18,4	Czechia
Dania	2,8	2,5	Denmark
Estonia	1,4	1,4	Estonia

Tablica 27. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej (dok.)

Table 27. Road accidents in European Union countries (cont.)

Kraje	2019	2020	Countries
Finlandia	4,0	3,6	Finland
Francja	56,0	45,1	France
Grecja	10,7	9,1	Greece
Hiszpania	104,1	73,0	Spain
Holandia	19,0	17,0	Netherlands
Irlandia	5,9	5,9	Ireland
Litwa	3,2	2,8	Lithuania
Luksemburg	1,0	0,8	Luxembourg
Łotwa	3,7	3,4	Latvia
Malta	1,3	1,3	Malta
Niemcy	300,1	264,5	Germany
Polska	30,3	23,5	Poland
Portugalia	37,3	27,7	Portugal
Rumunia	31,1	22,8	Romania
Słowacja	5,1	4,3	Slovakia
Słowenia	6,0	4,8	Slovenia
Szwecja	13,7	13,7	Sweden
Węgry	16,6	13,8	Hungary
Wielka Brytania	128,4	.	United Kingdom
Włochy	172,2	118,3	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook 2022, Komisja Europejska.

Source: „EU energy and transport in figures”, European Commission, Luxembourg 2022.

Wśród państw członkowskich UE najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2020 r. odnotowano w Niemczech – 2719 osób, we Francji – 2538 oraz w Polsce – 2491. Najwięcej ofiar śmiertelnych przypadających na 1 mln samochodów osobowych odnotowano w Rumunii – 226, a najmniej na Malcie – 36.

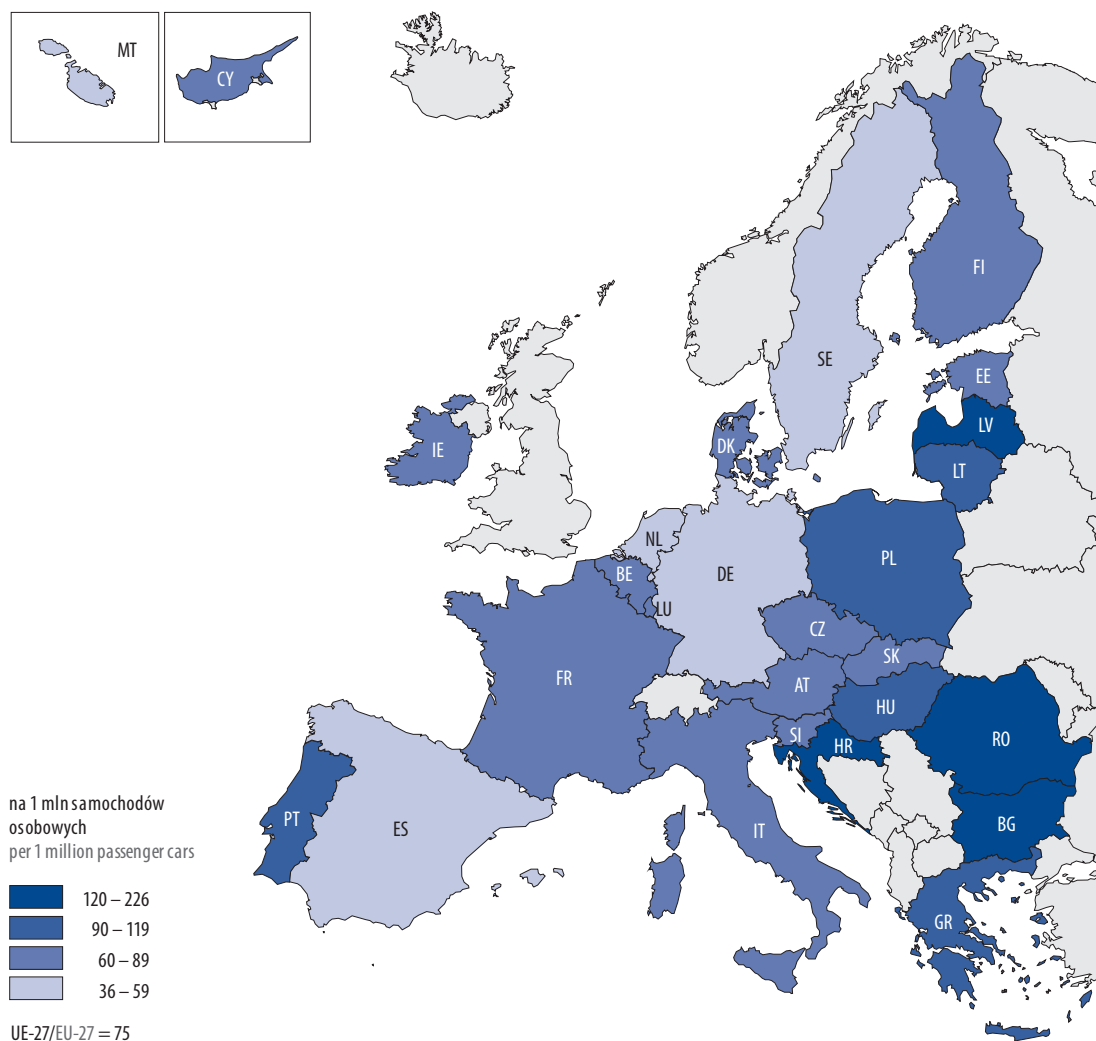
Among the EU Member States, the highest number of road fatalities was recorded in 2020 in Germany – 2719 people, in France – 2538 and in Poland – 2491. Romania had the highest number of fatalities per 1 million passenger cars – 226 and Malta the lowest – 36.

Mapa 19.

Map 19.

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.

Road accidents fatalities in European Union countries in 2020



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 2020 i 2021 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 2020 and 2021 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.,

- 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,

- po 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach bieżących nabycia lub wytworzenia;
- 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 I 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.

- after 1 January 1995 – the purchase of manufacturing value at current prices;
- 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. 2022, poz. 1693) 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 2022 item 1693), 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 international 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 (viaTOLL a od 1 października 2021 r eTOLL). Opłaty dotyczą wybranych odcinków autostrad, dróg szybkiego ruchu oraz dróg krajowych.

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 (viaTOLL and, from 1 October, 2021, eTOLL). The fees apply to selected sections of motorways, expressways and national roads.

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 2020 i 2021 liczba ciągników w wieku do 10 lat była dwukrotnie większa niż ciągników starszych. Udział samochodów ciężarowych w próbie zmniejszył się z 52,0% w 2020 r. do 51,0% w 2021 r., natomiast udział ciągników siodłowych wzrósł z 48,0% do blisko 49,0%. 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 2020 r. i 2021 r., co stanowiło 7,5,0% ogólnej liczby pojazdów w operacji.

Wskaźnik odpowiedzi w latach 2020–2021. kształtował się na poziomie – 66,3% i 68,4%, przy czym na pojazdy użytkowane w tygodniu sprawozdawczym przypadało 33,3% w 2020 r. i 37,3% w 2021 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 2020 and 2021. The share of lorries in the sample decreased from 52.0% in 2020 to 51.0% in 2021, while the share of road tractors increased from 48,0,% in 2020 to about 49,0% in 2021. 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 2020 and 2021 which accounted for 87.5% of total volume of vehicles in frame.

The response rate in 2020–2021 was 66.3% and 68.4% while the vehicles used during the reporting week amount to 33.3% in 2020 and 37.3% in 2021.

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 2020 i 2021 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
2020	2,6	1,7	1,5	3,5	3,1	2,4	2,8	2,8	2,5
2021	2,6	1,6	1,3	3,5	3,2	2,6	2,7	2,5	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 2020 and 2021 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 trasa łącząca krańcowe punkty przebiegu wozów oznaczonych numerem lub znakiem literowym.

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,
- 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.

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** is a route connecting the extreme points of the route of vehicles designated with the same number or letter.

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,
- 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.

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Długość linii autobusowej jest to długość trasy w km pomiędzy dwiema krańcowymi miejscowościami niezależnie od ilości 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; 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”¹. 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.

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)florantenu 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.

A **bus line** is a permanent road connection between two extreme localities as well as between selected intermediate localities which involves using one or several buses travelling between these localities according to a defined schedule.

The length of a bus line is the length of the route, given in kilometres, between two extreme localities, regardless of the number of journeys carried out by buses on that 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; 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”¹. 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.

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) fluorantene, benzo (k) florantene 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.

¹ transtat.stat.gov.pl

¹ transtat.stat.gov.pl

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.

Uwaga.

Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą różnić się nieznacznie od podanych wielkości „ogółem”.

25. Data regarding **road accidents** covers events connected with the movement of vehicles on public roads as a result of which death or injury occurred.

A **road accident fatality** is understood as a person who died (as a result of injuries incurred) at the scene of the accident or in the course of 30 days.

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.

Note.

Due to the rounding of data, the sums of elements may in some cases be different from the provided “total” values.