Analizy i raporty statystyczne
Statistical analyses and reports

GUS



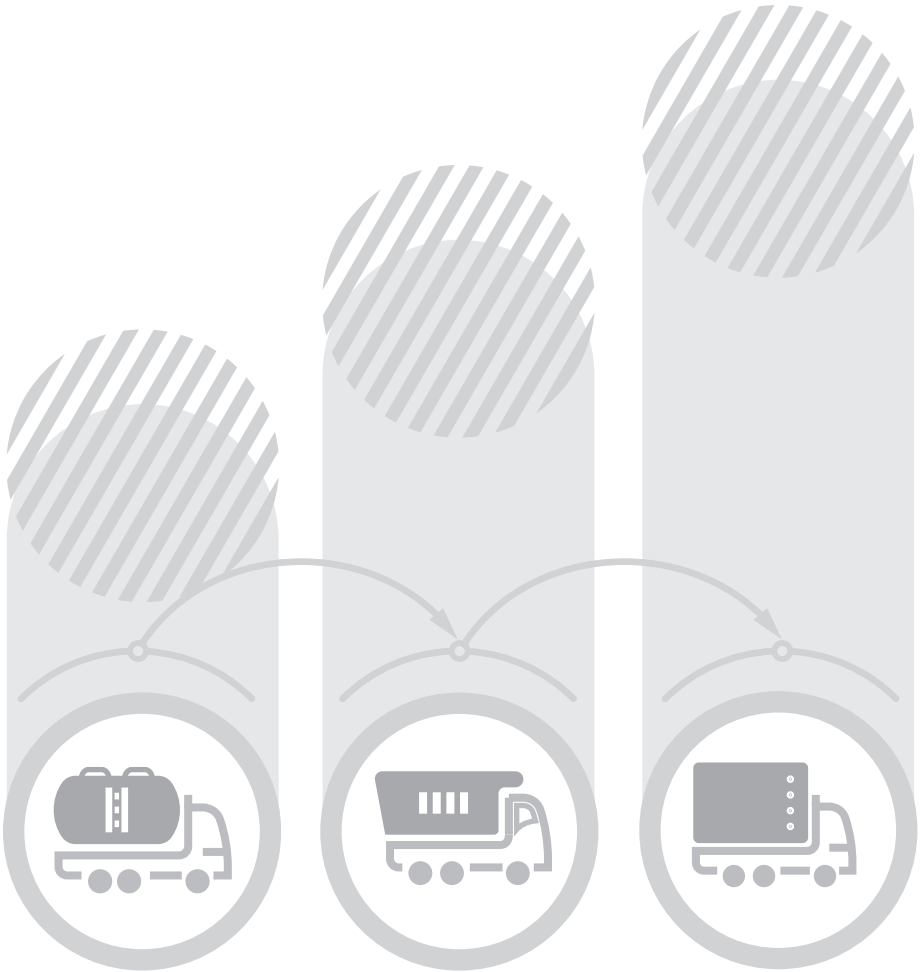
Transport drogowy w Polsce w latach 2024 i 2025

Road transport in Poland in the years 2024 and 2025

Warszawa, Szczecin 2026

Analizy i raporty statystyczne
Statistical analyses and reports

GUS



Transport drogowy w Polsce w latach 2024 i 2025

Road transport in Poland in the years 2024 and 2025

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

Warszawa, Szczecin 2026

Opracowanie merytoryczne
Content-related works

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

Zespół autorski
Editorial team

Katarzyna Bącela, Damian Budny, Anna De Hoog, Robert Janicki, Karolina Kaczmarczyk, Iwona Krejner, Justyna Pawłowska, Izabela Próchnicka, Grzegorz Schodowski, Bożena Stochniałek

pod kierunkiem
supervised by

Katarzyny Dmitrowicz-Życkiej

Prace redakcyjne
Editorial work

Katarzyna Korzonek

Skład i opracowanie graficzne
Typesetting and graphics

Żaklina Sikorska

Publikacja dostępna na stronie
Publication available on website

https://publikacje.new.stat.gov.pl/
https://publikacje.new.stat.gov.pl/en

Przy publikowaniu danych GUS prosimy o podanie źródła
When publishing Statistics Poland data — please indicate the source

Przedmowa

Transport drogowy stanowi istotny element systemu przewozu osób i ładunków, wpływając na sprawność procesów gospodarczych oraz dostępność komunikacyjną poszczególnych regionów. Jego funkcjonowanie zależy m.in. od stanu infrastruktury drogowej, dostępności taboru samochodowego oraz organizacji przewozów. Na skalę i strukturę transportu drogowego wpływa rozwój gospodarki, a także zmiany w zachowaniach transportowych ludności oraz w potrzebach przewozowych. Istotnym aspektem funkcjonowania transportu drogowego jest również jego oddziaływanie na środowisko oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W niniejszej publikacji prezentujemy wyniki badań statystycznych oraz dane pozyskiwane przez statystykę publiczną ze źródeł administracyjnych, które przedstawiają możliwie pełen obraz transportu drogowego w Polsce w latach 2024–2025. Opracowanie zawiera informacje dotyczące m.in. przewozów ładunków i pasażerów, infrastruktury drogowej, pojazdów samochodowych, ruchu drogowego, oddziaływania transportu na środowisko oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kontekst dla tych informacji stanowią dane Eurostatu, które przedstawiają sytuację transportu drogowego w Polsce na tle pozostałych państw Unii Europejskiej.

Serdecznie zachęcamy Państwa do zapoznania się z publikacją oraz do przekazywania uwag i sugestii, które będą pomocne w przygotowaniu jej kolejnych edycji. Mamy nadzieję, że będzie ona wartościowym źródłem informacji dla osób i instytucji zainteresowanych transportem drogowym. Zachęcamy do korzystania z danych i informacji udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny, w Dziedzinowych Bazach Wiedzy oraz publikacjach tematycznych.

Dyrektor
Urzędu Statystycznego w Szczecinie



Magdalena Wegner

Prezes
Głównego Urzędu Statystycznego



dr hab. Marek Cierpiał-Wolan

Szczecin, październik 2026 r.

Preface

Road transport is an important component of the passenger and freight transport system, contributing to the efficiency of economic processes and the transport accessibility of individual regions. Its functioning depends, among other things, on the condition of road infrastructure, the availability of road vehicles and the organisation of transport services. The scale and structure of road transport are influenced by economic development, as well as changes in the population's travel behaviour and transport needs. The impact of road transport on the environment and road traffic safety is also an important aspect of its operation.

This publication presents the results of statistical surveys and data obtained by official statistics from administrative sources, providing as comprehensive a picture as possible of road transport in Poland in 2024–2025. It includes information on, among other things, the carriage of goods and passengers, road infrastructure, motor vehicles, road traffic, the environmental impact of transport and road traffic safety. The data are complemented by Eurostat statistics, which show the situation of road transport in Poland in comparison with other European Union Member States.

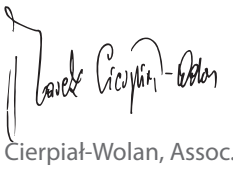
We warmly invite you to read the publication and to share your comments and suggestions, which will help us prepare future editions. We hope that it will be a valuable source of information for individuals and institutions interested in road transport. We encourage you to make use of the data and information provided by Statistics Poland, Knowledge Databases and subject-specific publications.

Director
Statistical Office in Szczecin



Magdalena Wegner

President
Statistics Poland



Marek Cierpiał-Wolan, Assoc. Prof.

Szczecin, October 2026

Spis treści
Contents

Strona
Page

Przedmowa . . . 3
Preface . . . 4

Objaśnienia znaków umownych . . . 13
Symbols . . . 13

Ważniejsze skróty . . . 13
Major abbreviations . . . 13

Synteza . . . 15
Executive summary . . . 15

Przedsiębiorstwa transportu drogowego . . . 15
Road transport entities . . . 15

Sieć drogowa . . . 15
Road network . . . 15

Środki transportu drogowego . . . 15
Means of road transport . . . 15

Ruch drogowy . . . 17
Road traffic . . . 17

Transport towarowy . . . 17
Goods transport . . . 17

Transport pasażerski . . . 18
Passenger transport . . . 18

Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . 20
Environmental aspects of road transport . . . 20

Wypadki drogowe . . . 20
Road accidents . . . 20

Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej . . . 21
Road transport in the European Union . . . 21

1. Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego . . . 22
1. Data on road transport entities . . . 22

Przychody . . . 22
Revenues . . . 22

Koszty . . . 23
Costs . . . 23

Aktywa obrotowe i zobowiązania . . . 25
Current assets and liabilities . . . 25

Wartość brutto środków trwałych . . . 27
Gross value of fixed assets . . . 27

Zatrudnienie i wynagrodzenia . . . 31
Paid employment, wages and salaries . . . 31

Nakłady inwestycyjne . . . 32
Investments outlays . . . 32

Strona
Page

2. Sieć dróg publicznych . . . 36
2. Public road network . . . 36
Kategorie dróg publicznych . . . 36
Public roads categories . . . 36
Nawierzchnia dróg publicznych . . . 39
Public roads surface . . . 39
Drogowe obiekty inżynierskie . . . 42
Road engineering structures . . . 42
3. Środki transportu drogowego . . . 44
3. Means of road transport . . . 44
Zasób środków transportu drogowego . . . 44
Stock of road transport means . . . 44
Pojazdy samochodowe . . . 48
Motor vehicles . . . 48
Naczepy i przyczepy ciężarowe . . . 55
Semi-trailers and trailers . . . 55
4. Ruch drogowy . . . 57
4. Road traffic . . . 57
5. Transport towarowy . . . 63
5. Goods transport . . . 63
Przewozy ładunków według grup i typów ładunków . . . 63
Goods transport by groups of goods and type of cargo . . . 63
Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości . . . 68
Goods transport by directions of transport and distance classes . . . 68
Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu . . . 75
Goods transport by selected vehicle features . . . 75
6. Transport pasażerski . . . 79
6. Passenger transport . . . 79
Komunikacja miejska . . . 80
Urban transport . . . 80
Autobusowa komunikacja krajowa i międzynarodowa . . . 85
National and international bus transport . . . 85
7. Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . 95
7. Environmental aspects of road transport . . . 95
Emisja zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego . . . 95
Emissions from road transport means . . . 95
Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska . . . 102
Economic aspects of environmental protection . . . 102
8. Wypadki drogowe . . . 104
8. Road accidents . . . 104
Wypadki drogowe . . . 104
Road accidents . . . 104
Ofiary wypadków . . . 109
Road accidents casualties . . . 109

Strona
Page

9. Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej . . . 117
9. Road transport in the European Union countries . . . 117
Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego . . . 117
Data on road transport entities . . . 117
Sieć drogowa . . . 120
Road network . . . 120
Pojazdy samochodowe . . . 123
Road motor vehicles . . . 123
Przewozy ładunków . . . 126
Transport of goods . . . 126
Przewozy pasażerów . . . 129
Transport of passengers . . . 129
Aspekty środowiskowe transportu drogowego . . . 131
Environmental aspects of road transport . . . 131
Wypadki drogowe . . . 133
Road accidents . . . 133
Uwagi metodologiczne . . . 136
Methodological notes . . . 136

Spis tablic
List of table

Tablica 1. Wartość brutto i stopień zużycia środków trwałych według województw . . . 28
Table 1. Gross value and degree of consumption of fixed assets by voivodships . . . 28
Tablica 2. Stan i ruch środków trwałych (wartość brutto) według województw . . . 29
Table 2. State and flow of fixed assets (gross value) by voivodships . . . 29
Tablica 3. Drogi szybkiego ruchu . . . 36
Table 3. Highways . . . 36
Tablica 4. Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2024 r. . . . 39
Table 4. The evaluation of technical and operating parameters of surface of the national roads network in 2024 . . . 39
Tablica 5. Pojazdy samochodowe według wybranych rodzajów stosowanego paliwa . . . 47
Table 5. Road motor vehicles by motor energy . . . 47
Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw . . . 69
Table 7. Goods delivered by voivodships . . . 69
Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw . . . 71
Table 8. Goods recieved by voivodships . . . 71
Tablica 9. Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości . . . 74
Table 9. Road goods transport by direction of transport and transport distance classes . . . 74
Tablica 10. Przebiegi pojazdów ciężarowych według kierunków transportu . . . 77
Table 10. Distance travelled by goods vehicles by direction of transport . . . 77
Tablica 11. Przewozy pasażerów komunikacją krajową i międzynarodową . . . 79
Table 11. Transport of passengers by national and international transport . . . 79
Tablica 12. Całkowita emisja metali ciężkich przez środki transportu drogowego . . . 102
Table 12. Total emission of heavy metals by means of road transport . . . 102

Strona
Page

Tablica 13. Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania . . . 102
Table 13. Outlays on fixed assets in road transport for environmental protection by groups of investors and directions of investing . . . 102

Tablica 14. Efekty rzeczowe oddanych do użytku inwestycji ochrony środowiska dotyczące zmniejszenia hałasu i wibracji na drogach według grup inwestorów . . . 103
Table 14. Tangible effects of completed investments in environmental protection by groups of investors . . . 103

Tablica 15. Wypadki drogowe oraz ich skutki według sprawstwa i przyczyny wypadku . . . 107
Table 15. Road accidents and their results by culprits and causes of accidents . . . 107

Tablica 16. Ofiary wypadków drogowych według grup wieku . . . 112
Table 16. Road accident casualties by age groups . . . 112

Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2025 r. . . . 115
Table 17. Road accident casualties by road users in 2025 . . . 115

Tablica 18. Zatrudnieni w przedsiębiorstwach transportu drogowego krajów Unii Europejskiej . . . 117
Table 18. Employed in road transport companies of the European Union countries . . . 117

Tablica 19. Obroty przedsiębiorstw transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej . . . 119
Table 19. Turnover of road transport enterprises in European Union countries . . . 119

Tablica 20. Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. . . . 121
Table 20. Roads in the European Union in 2024 . . . 121

Tablica 21. Samochody osobowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej . . . 123
Table 21. Passenger cars registered in European Union countries . . . 123

Tablica 22. Samochody ciężarowe zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej . . . 125
Table 22. Lorries registered in European Union countries . . . 125

Tablica 23. Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej . . . 126
Table 23. Modal split of goods land transport in European Union countries . . . 126

Tablica 24. Przewozy ładunków transportem drogowym w krajach Unii Europejskiej . . . 128
Table 24. Goods road transport in European Union countries . . . 128

Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego . . . 129
Table 25. Passenger transport in European Union countries by means of land transport . . . 129

Tablica 26. Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej . . . 131
Table 26. Emissions from transport in European Union countries . . . 131

Tablica 27. Wypadki drogowe w krajach Unii Europejskiej . . . 133
Table 27. Road accidents in European Union countries . . . 133

Spis wykresów
List of charts

Wykres 1. Samochody osobowe na 1000 ludności . . . 16
Chart 1. Passenger cars per 1000 inhabitants . . . 16

Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2025 r. . . . 18
Chart 2. Structure of road freight transport by group of goods in 2025 . . . 18

Wykres 3. Przedsiębiorstwa transportu drogowego na tle sektora transportu . . . 22
Chart 3. Road transport enterprises in the context of the transport sector . . . 22

Strona
Page

Wykres 4. Przychody z całokształtu działalności w transporcie drogowym . . . 23
Chart 4. Revenues from total activity in road transport . . . 23

Wykres 5. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności . . . 24
Chart 5. Costs of obtaining revenues from total costs . . . 24

Wykres 6. Koszty rodzajowe . . . 24
Chart 6. Costs by type . . . 24

Wykres 7. Aktywa obrotowe i zobowiązania . . . 26
Chart 7. Current assets and liabilities . . . 26

Wykres 8. Struktura wartości brutto środków trwałych w transporcie drogowym . . . 27
Chart 8. Structure of the gross value of fixed assets in road transport . . . 27

Wykres 9. Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy . . . 31
Chart 9. Average paid employment on the basis of employment contract . . . 31

Wykres 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto zatrudnionych na podstawie stosunku pracy . . . 31
Chart 10. Average monthly gross wages and salaries of persons employed on the basis of employment contract . . . 31

Wykres 11. Struktura nakładów inwestycyjnych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych . . . 32
Chart 11. Structure of investments outlays on road transport by groups of fixed assets . . . 32

Wykres 12. Dynamika nakładów inwestycyjnych poniesionych na transport drogowy według grup rodzajowych środków trwałych . . . 33
Chart 12. Dynamics of investment outlay on road transport by groups of fixed assets . . . 33

Wykres 13. Nakłady inwestycyjne według grup rodzajowych środków trwałych (ceny bieżące) według województw . . . 34
Chart 13. Investment outlays by groups of fixed assets (current prices) by voivodships . . . 34

Wykres 14. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne według województw . . . 35
Chart 14. Investment outlays on public roads by voivodships . . . 35

Wykres 15. Struktura dróg publicznych w 2025 r. . . . 38
Chart 15. Structure of public roads in 2025 . . . 38

Wykres 16. Drogi publiczne według kategorii dróg w 2025 r. . . . 38
Chart 16. Public roads by road categories in 2025 . . . 38

Wykres 17. Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2025 r. . . . 41
Chart 17. Local self-government roads by types of surface in 2025 . . . 41

Wykres 18. Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2025 r. . . . 42
Chart 18. Public hard surface roads by road categories in 2025 . . . 42

Wykres 19. Środki transportu drogowego . . . 45
Chart 19. Means of road transport . . . 45

Wykres 20. Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski . . . 46
Chart 20. Road motor vehicles registered for the first time on the territory of Poland . . . 46

Wykres 21. Struktura samochodów osobowych nowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski według marek . . . 49
Chart 21. Structure of new passenger cars registered for the first time on the territory of Poland by car brands . . . 49

Wykres 22. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2025 r. . . . 51
Chart 22. Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2025 . . . 51

Wykres 23. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku. . . . 52
Chart 23. Structure of registered passenger cars by age groups . . . 52

Wykres 24. Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2024 r. . . . 52
Chart 24. Structure of imported used passenger cars by age groups in 2024 . . . 52

Strona
Page

Wykres 25. Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2025 r. . . . 54
Chart 25. Structure of registered lorries by age groups in 2025 . . . 54

Wykres 26. Produkcja samochodów osobowych i dostawczych o dmc do 3,5 tony. . . . 55
Chart 26. Production of passenger cars and light commercial vehicles with MPLW up to 3.5 tonnes . . . 55

Wykres 27. Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2025 r. . . . 55
Chart 27. Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2025 . . . 55

Wykres 28. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według rodzajów pojazdów . . . 57
Chart 28. Road traffic on national public road network by type of vehicles . . . 57

Wykres 29. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych (pojazdy zarejestrowane w Polsce, pojazdy zarejestrowane za granicą) . . . 58
Chart 29. Traffic on the national public road network (vehicles registered in Poland, vehicles registered abroad) . . . 58

Wykres 30. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju . . . 59
Chart 30. Road traffic on the national public roads network and roads outside the country . . . 59

Wykres 31. Ruch drogowy na krajowej sieci dróg publicznych według kategorii dróg. . . . 60
Chart 31. Road traffic on national public road network by road categories . . . 60

Wykres 32. Średniomiesięczna liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem e-TOLL według rodzaju pojazdu . . . 61
Chart 32. Average monthly number of vehicles on the road network covered by the e-TOLL system by type of vehicle . . . 61

Wykres 33. Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju pojazdu . . . 61
Chart 33. Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of vehicle . . . 61

Wykres 34. Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju drogi . . . 62
Chart 34. Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of road . . . 62

Wykres 35. Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2025 r. . . . 63
Chart 35. Structure of transport performance by modes of transport in 2025 . . . 63

Wykres 36. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzaju przewozów . . . 64
Chart 36. Structure of goods road transport by type of carriage . . . 64

Wykres 37. Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków . . . 68
Chart 37. Road goods transport by types of goods . . . 68

Wykres 38. Przewozy ładunków w transporcie samochodowym według kierunków transportu . . . 68
Chart 38. Road goods transport by direction of transport . . . 68

Wykres 39. Struktura wywozu ładunków według krajów w 2025 r. . . . 74
Chart 39. Structure of goods export by countries in 2025 . . . 74

Wykres 40. Struktura przywozu ładunków według krajów w 2025 r. . . . 75
Chart 40. Structure of goods import by countries in 2025 . . . 75

Wykres 41. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów . . . 76
Chart 41. Structure of goods road transport by type of vehicles . . . 76

Wykres 42. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup wieku pojazdów . . . 77
Chart 42. Structure of goods road transport by age groups of vehicles . . . 77

Wykres 43. Przewozy pasażerów. . . . 79
Chart 43. Passenger transport . . . 79

Wykres 44. Struktura taboru komunikacji miejskiej. . . . 81
Chart 44. Structure of urban transport stock . . . 81

Wykres 45. Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej . . . 82
Chart 45. Structure of distance travelled of urban transport stock. . . . 82

Strona
Page

Wykres 46. Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2025 r. . . . 83
Chart 46. Urban transport stock by voivodships in 2025 . . . 83

Wykres 47. Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2025 r. . . . 84
Chart 47. Number of passenger places in urban transport stock by voivodships in 2025 . . . 84

Wykres 48. Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw . . . 85
Chart 48. Urban transport of passengers by voivodships . . . 85

Wykres 49. Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw . . . 86
Chart 49. Lines of scheduled bus transport by voivodships . . . 86

Wykres 50. Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw . . . 87
Chart 50. Length of lines of scheduled bus transport by voivodships . . . 87

Wykres 51. Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej według województw . . . 89
Chart 51. Buses in national and international transport by voivodships . . . 89

Wykres 52. Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw . . . 91
Chart 52. National transport of passengers by voivodships . . . 91

Wykres 53. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji krajowej . . . 92
Chart 53. Structure of national passenger transport . . . 92

Wykres 54. Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw . . . 93
Chart 54. International transport of passengers by voivodships . . . 93

Wykres 55. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2025 r. . . . 94
Chart 55. Structure of passenger transport in international transport by directions in 2025 . . . 94

Wykres 56. Emisja CO_2 według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2025 r. . . . 96
Chart 56. CO_2 emissions by Euro emission class of vehicles in 2025 . . . 96

Wykres 57. Emisja NO_x według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2025 r. . . . 97
Chart 57. NO_x emissions by Euro emission class of vehicles in 2025 . . . 97

Wykres 58. Emisja CO_2 według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2025 r. . . . 98
Chart 58. CO_2 emission by load capacity of vehicles in 2025 . . . 98

Wykres 59. Emisja NO_x według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2025 r. . . . 99
Chart 59. NO_x emission by load capacity of vehicles in 2025 . . . 99

Wykres 60. Wypadki drogowe według obszaru występowania . . . 104
Chart 60. Road accidents by area of occurrence . . . 104

Wykres 61. Wypadki drogowe według rodzaju drogi . . . 105
Chart 61. Road accidents by road category . . . 105

Wykres 62. Liczba wypadków drogowych według województw . . . 105
Chart 62. Number of road accidents by voivodships . . . 105

Wykres 63. Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2025 r. . . . 107
Chart 63. Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2025 . . . 107

Wykres 64. Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2025 r. . . . 108
Chart 64. Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2025 . . . 108

Wykres 65. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych według obszaru występowania . . . 112
Chart 65. Road accidents fatalities by area of occurrence . . . 112

Wykres 66. Ofiary wypadków drogowych według rodzaju drogi . . . 113
Chart 66. Casualties of road accidents by road category . . . 113

Strona
Page

Wykres 67. Nietrzeźwi kierujący sprawcy wypadków drogowych według grup wieku . . . 114
Chart 67. Intoxicated drivers culprits of road accidents by age groups . . . 114

Wykres 68. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących według grup wieku . . . 114
Chart 68. Casualties of road accidents caused by intoxicated drivers by age groups . . . 114

Spis map
List of maps

Mapa 1. Drogi publiczne w 2025 r. . . . 37
Map 1. Public roads in 2025 . . . 37

Mapa 2. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2025 r. . . . 40
Map 2. Public roads with hard surface in 2025 . . . 40

Mapa 3. Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2025 r. . . . 43
Map 3. Bridges and viaducts on public roads in 2025. . . . 43

Mapa 4. Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2025 r. . . . 48
Map 4. New passenger cars registered on the territory of Poland in 2025 . . . 48

Mapa 5. Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2025 r. . . . 50
Map 5. Passenger cars per 1000 inhabitants in 2025 . . . 50

Mapa 6. Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski w 2025 r. . . . 53
Map 6. New lorries registered on the territory of Poland[a] in 2025 . . . 53

Mapa 7. Linie komunikacji miejskiej w 2025 r. . . . 80
Map 7. Urban transport lines in 2025 . . . 80

Mapa 8. Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2025 r. . . . 88
Map 8. National scheduled bus transport lines in 2025 . . . 88

Mapa 9. Emisja zanieczyszczeń CO_2 w 2025 r. . . . 100
Map 9. Emission of CO_2 pollution in 2025. . . . 100

Mapa 10. Emisja zanieczyszczeń NO_x w 2025 r. . . . 101
Map 10. Emision of NO_x pollution in 2025 . . . 101

Mapa 11. Wypadki drogowe w 2025 r. . . . 106
Map 11. Road accidents in 2025 . . . 106

Mapa 12. Udział wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2025 r. . . . 109
Map 12. Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2025 . . . 109

Mapa 13. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2025 r. . . . 110
Map 13. Road accidents fatalities in 2025 . . . 110

Mapa 14. Ranni w wypadkach drogowych w 2025 r. . . . 111
Map 14. Injured in road accidents in 2025 . . . 111

Mapa 15. Gęstość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. . . . 122
Map 15. Motorways density in European Union countries in 2024 . . . 122

Mapa 16. Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. . . . 124
Map 16. Motorisation rate in European Union countries in 2024 . . . 124

Mapa 17. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. . . . 135
Map 17. Road accidents fatalities in European Union countries in 2024. . . . 135

Objaśnienia znaków umownych
Symbols

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

Ważniejsze skróty
Major abbreviations

Skrót Abbreviation	**Znaczenie** Meaning
tys.	tysiąc
mln	milion
mld	miliard
zł PLN	złoty zloty
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 maximum permisible laden weight
szt. pcs	sztuka pieces
t·km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
wozo·km vkm	wozokilometr vehicle-kilometre
p. proc. pp	punkt procentowy percentage point

Skrót Abbreviation	**Znaczenie** Meaning
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

Synteza

Przedsiębiorstwa transportu drogowego

Przychody ze sprzedaży usług we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2024 r. były o 4,7% większe niż w 2023 r. i wyniosły 307,1 mld zł (w sektorze prywatnym wzrosły o 0,9%, a w sektorze publicznym – o 58,9%). Przychody przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób wyniosły 100,6 mld zł, co stanowiło ponad jedną trzecią łącznych przychodów w transporcie drogowym.

Koszt własny sprzedanych usług we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2024 r. wyniósł 275,5 mld zł i był o 2,1% większy niż w 2023 r. (w sektorze publicznym wzrósł o 59,1%, a w sektorze prywatnym spadł – o 2,3%). W strukturze rodzajowej kosztów ogółem w tych jednostkach odnotowano wzrost udziałów kosztów usług obcych o 1,6 p. proc. oraz pozostałych kosztów o 0,3 p. proc., natomiast spadek udziału kosztów zużycia materiałów i energii o 2,0 p. proc., kosztów wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników o 0,2 p. proc. oraz kosztów amortyzacji o 0,1 p. proc.

Wynik finansowy brutto osiągnięty przez podmioty o liczbie pracujących powyżej 49 osób w 2024 r. wyniósł 3330,3 mln zł (wobec 3772,8 mln zł w 2023 r.).

Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosło 359,1 tys. osób i było o 0,4% niższe niż w 2023 r. (w sektorze publicznym zwiększyło się o 1,8%, a w sektorze prywatnym zmniejszyło się o 0,8%).

Sieć drogowa

Według stanu na koniec 2025 r. **długość sieci dróg publicznych** w Polsce wyniosła 420,3 tys. km. Długość autostrad zwiększyła się o 8,6 km i na koniec roku wyniosła 1896,9 km. Oznacza to, że na 1000 km^2 powierzchni kraju przypadało 6,0 km autostrad, a na 100 tys. ludności – 5,1 km. W porównaniu z 2024 r. długość dróg ekspresowych (jedno- i dwujezdniowych) zwiększyła się o 204,5 km, osiągając na koniec 2025 r. 3519,1 km.

Środki transportu drogowego

Ogólna liczba **zarejestrowanych środków transportu drogowego** według stanu w dniu 31 grudnia 2025 r. (na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców) wyniosła 34,4 mln (przed rokiem – 32,4 mln).

Executive summary

Road transport entities

Revenue from the sale of services across all road transport units in 2024 was 4.7% higher than in 2023, amounting to PLN 307.1 billion (an increase of 0.9% in the private sector and 58.9% in the public sector). Revenue generated by enterprises employing more than 49 persons amounted to PLN 100.6 billion, accounting for more than one-third of total revenue in road transport.

The cost of services sold across all road transport units in 2024 amounted to PLN 275.5 billion, 2.1% higher than in 2023 (an increase of 59.1% in the public sector and a decrease of 2.3% in the private sector). In the structure of total costs in these units, the share of costs of outsourced services increased by 1.6 percentage points, while the share of other costs rose by 0.3 percentage points. In contrast, the share of costs of materials and energy consumption decreased by 2.0 pp, the share of gross wage costs, including employee benefits, fell by 0.2 pp, and the share of depreciation costs declined by 0.1 pp.

The gross financial result recorded by entities employing more than 49 persons in 2024 amounted to PLN 3330.3 million, compared with PLN 3772.8 million in 2023.

Average employment under employment contracts in road transport units employing more than 9 persons amounted to 359.1 thousand persons, 0.4% lower than in 2023 (an increase of 1.8% in the public sector and a decrease of 0.8% in the private sector).

Road network

At the end of 2025, the **total length of the public road network** in Poland amounted to 420.3 thousand km. The length of motorways increased by 8.6 km, reaching 1,896.9 km at the end of the year. This means that there were 6.0 km of motorways per 1000 km^2 of the country's area and 5.1 km per 100000 population. Compared with 2024, the length of expressways (single and dual carriageways) increased by 204.5 km, reaching 3519.1 km at the end of 2025.

Means of road transport

As at 31 December 2025, the total number of **registered road transport vehicles**, based on data from the Central Register of Vehicles and Drivers, amounted to 34.4 million, compared with 32.4 million a year earlier.

W 2025 r. **pojazdy samochodowe** stanowiły 87,5% ogólnej liczby zarejestrowanych środków transportu drogowego (w 2024 r. – 87,3%) 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 2025 r. wyniosła 4287,6 tys., co oznacza wzrost o 4,4% w porównaniu z poprzednim rokiem.

Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju (pojazdów nowych i używanych sprowadzonych z zagranicy) była o 102,8% większa niż w 2024 r.

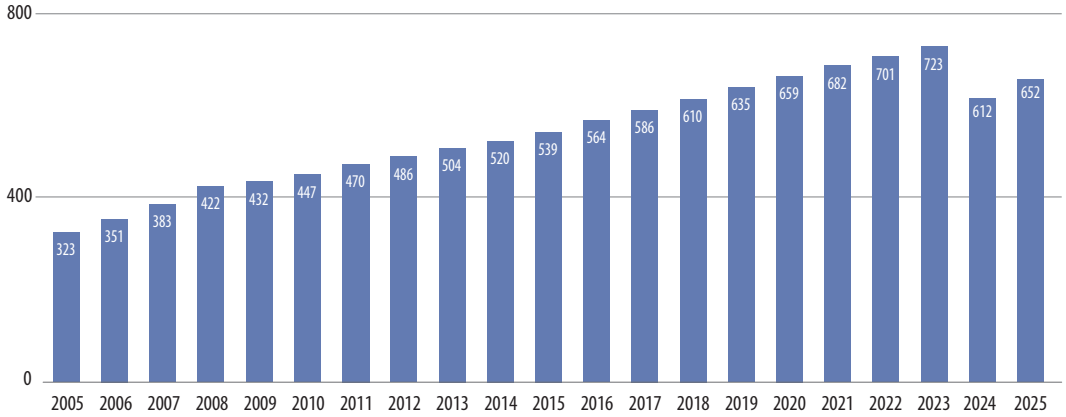
Liczba zarejestrowanych **samochodów osobowych** na koniec 2025 r. wyniosła 24,4 mln i była o 6,1% większa niż rok wcześniej. Na 1000 mieszkańców przypadały 652 samochody osobowe (w 2024 r. – 612), w tym 565 samochodów w wieku do 30 lat (w 2024 r. – 539). Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat w ogólnej liczbie tych pojazdów w 2025 r. wyniósł 12,1%.

In 2025, motor vehicles accounted for 87.5% of all **registered road transport vehicles** (87.3% in 2024). Other road transport vehicles, not classified as motor vehicles, include mopeds, agricultural tractors and non-motor vehicles, i.e. trailers and semi-trailers. As at 31 December 2025, their number amounted to 4287.6 thousand, an increase of 4.4% compared with the previous year.

The number of vehicles registered for the first time in Poland (new vehicles and used vehicles imported from abroad) was 102.8% higher than in 2024.

At the end of 2025, the number of registered **passenger cars** amounted to 24.4 million, 6.1% more than a year earlier. There were 652 passenger cars per 1000 inhabitants (612 in 2024), including 565 cars aged up to 30 years (539 in 2024). In 2025, passenger cars aged up to 5 years accounted for 12.1% of all registered passenger cars.

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



Na koniec 2025 r. liczba zarejestrowanych **samochodów ciężarowych** (łącznie z ciężarowo-osobowymi) wyniosła 3,2 mln szt., i była o 5,9% większa niż przed rokiem. W strukturze wiekowej samochodów ciężarowych pojazdy w wieku do 5 lat stanowiły 12,8%, a pojazdy w wieku 16–30 lat – 47,3%. Udział samochodów ciężarowych w wieku powyżej 30 lat zwiększył się z 7,4% do 8,3% w 2025 r. Pod względem ładowności odnotowano wzrost udziału samochodów ciężarowych o ładowności poniżej 1,5 tony do 83,3% w 2025 r. (o 0,3 p. proc.). W ogólnej liczbie samochodów ciężarowych dominowały pojazdy z silnikami wysokoprężnymi, które stanowiły 87,5% (w 2024 r. – 87,1%).

At the end of 2023, the number of registered **lorries** (including vans) amounted to 3.2 million, 5.9% more than a year earlier. In terms of age structure, vehicles aged up to 5 years accounted for 12.8% of lorries, while those aged 16–30 years accounted for 47.3%. The share of lorries aged over 30 years increased from 7.4% to 8.3% in 2025. In terms of capacity, the share of lorries with a capacity of less than 1.5 tonnes increased to 83.3% in 2025 (up by 0.3 pp). Diesel-powered vehicles predominated among lorries, accounting for 87.5% of the total (87.1% in 2024).

Liczba **ciągników siodłowych** na koniec 2025 r. wyniosła 557,9 tys. szt. i była o 6,0% większa niż przed rokiem. Udział ciągników siodłowych w wieku do 5 lat nieznacznie się zmniejszył (o 0,1 p. proc., do 24,1% w 2025 r.). Udział ciągników siodłowych w wieku 16–30 lat wyniósł w 2025 r. 28,5%, a powyżej 30 lat – 1,7%.

Na koniec 2025 r. zarejestrowanych było 109,3 tys. **autobusów**, o 6,4% więcej niż w 2024 r. Autobusy o pojemności powyżej 45 miejsc stanowiły 62,4% ogólnej liczby tych pojazdów. W strukturze wiekowej autobusów zmniejszył się udział pojazdów w wieku do 5 lat (o 0,8 p. proc., do 9,4% w 2025 r.), w wieku 16–30 lat wyniósł 50,5% wobec 52,4% rok wcześniej, natomiast udział autobusów w wieku powyżej 30 lat zwiększył się z 13,7% w 2024 r. do 14,4% w 2025 r.

Ruch drogowy

W 2025 r. **ruch drogowy na sieci dróg publicznych** w kraju wyniósł 282,9 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2024 r. wzrósł o 4,6%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2025 r. wygenerowały 231,1 mld wozokilometrów, tj. o 3,7% więcej niż w 2024 r.

W 2025 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL odnotowano średniomiesięcznie 528,8 tys. unikalnych pojazdów (ciężarowych i autokarów), tj. o 1,5% więcej niż w 2024 r.

Transport towarowy

W 2025 r. transportem samochodowym przewieziono 2300,3 mln ton ładunków, tj. o 7,6% więcej niż przed rokiem. Wykonana praca przewozowa wyniosła 500,4 mld tonokilometrów co oznacza wzrost o 3,6% w skali roku. Udział transportu samochodowego w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu wyniósł w 2025 r. 88,1% (o 1,0 p. proc. więcej niż w 2024 r.).

W 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych (o 11,0% w tonach i o 15,3% w tonokilometrach). Przewozy międzynarodowe zmniejszyły się odpowiednio o 3,4% w tonach i o 3,2% w tonokilometrach. W 2025 r., w porównaniu z rokiem poprzednim, udział przewozów międzynarodowych zmniejszył się o 2,4 p. proc. w ujęciu masy przewiezionych ładunków (z 22,4% do 20,0%) oraz o 4,2 p. proc. w ujęciu pracy przewozowej (z 64,2% do 60,0%).

At the end of 2025, the number of registered **road tractors** amounted to 557.9 thousand, 6.0% more than a year earlier. The share of road tractors aged up to 5 years decreased slightly, by 0.1 pp, to 24.1% in 2025. Road tractors aged 16–30 years accounted for 28.5% in 2025, while those aged over 30 years accounted for 1.7%.

At the end of 2025, there were 109.3 thousand registered **buses**, 6.4% more than in 2024. Buses with a capacity of more than 45 seats accounted for 62.4% of all registered buses. In the age structure of buses, the share of vehicles aged up to 5 years decreased by 0.8 pp, to 9.4% in 2025. The share of buses aged 16–30 years stood at 50.5%, compared with 52.4% a year earlier. Meanwhile, the share of buses aged over 30 years increased from 13.7% in 2024 to 14.4% in 2025.

Road traffic

In 2025, **road traffic on the country's public road network** amounted to 282.9 billion vehicle-kilometres and increased by 4.6% compared to 2024. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2025 generated 231.1 billion vehicle-kilometeres, i.e. 3.7% more than in 2024.

In 2025, an average of 528.8 thousand unique vehicles (trucks and coaches) per month were recorded on the toll road network covered by the e-TOLL system, i.e. 1.5% more than in 2024.

Goods transport

In 2025, 2300.3 million tonnes of goods were transported by road, 7.6% more than a year earlier. The transport performance amounted to 500.4 billion tonne-kilometres, representing an annual increase of 3.6%. Road transport accounted for 88.1% of total freight transport by all modes of transport in 2025, an increase of 1.0 pp compared with 2024.

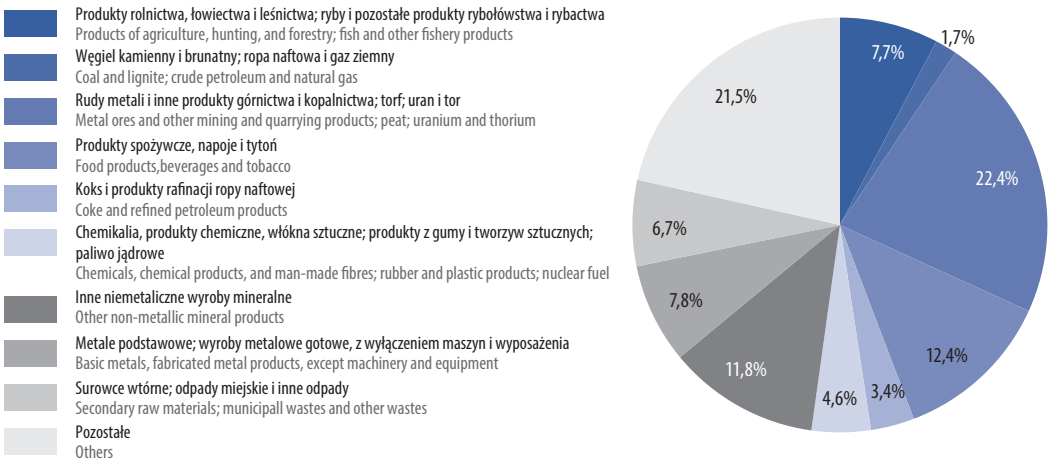
In 2025, compared with the previous year, domestic transport increased by 11.0% in terms of tonnes carried and by 15.3% in terms of tonne-kilometres. International transport decreased by 3.4% in terms of tonnes and by 3.2% in terms of tonne-kilometres. In 2025, the share of international transport decreased compared with the previous year by 2.4 pp in terms of the weight of goods carried (from 22.4% to 20.0%) and by 4.2 pp in terms of transport performance (from 64.2% to 60.0%).

Uwzględniając grupy ładunków największy wzrost przewozów w transporcie samochodowym w porównaniu do 2024 r. odnotowano w przewozach koksu i produktów rafinacji ropy naftowej (o 56,6%), węgla kamiennego i brunatnego; ropy naftowej i gazu ziemnego (o 39,1%). Wzrost odnotowano również w przewozach ładunków z następujących grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 28,1%), maszyny i sprzęt gdzie indziej niesklasyfikowane (o 22,5%), surowce wtórne, odpady miejskie i inne odpady (o 14,6%) oraz metale podstawowe i wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn (o 13,9%). Spadek przewozów odnotowano w przypadku sprzętu transportowego (o 12,4%), a także ładunków z grup: meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane (o 10,3%) oraz drewno i wyroby z drewna oraz korka (o 5,9%).

By group of goods, the largest increases in road freight transport compared with 2024 were recorded for coke and refined petroleum products (56.6%) and hard coal and lignite, crude petroleum and natural gas (39.1%). Increases were also recorded in the transport of goods belonging to the following groups: transport equipment and materials used in the transport of goods (28.1%); machinery and equipment not elsewhere classified (22.5%); secondary raw materials, municipal waste and other waste (14.6%); and basic metals and fabricated metal products, excluding machinery (13.9%). A decrease was recorded in the transport of transport equipment (12.4%), as well as in the transport of goods belonging to the following groups: furniture and other goods not elsewhere classified (10.3%), and wood and products of wood and cork (5.9%).

Wykres 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według typów ładunków w 2025 r. (na podstawie liczby ton)

Chart 2. Structure of road freight transport by group of goods in 2025 (in tonnes)



Transport pasażerski

Regularna **komunikacja autobusowa**[1] prowadzona była na 10,1 tys. linii krajowych o ogólnej długości 404,1 tys. km (w 2024 r. – 416,9 tys. km) oraz na 174 liniach międzynarodowych o długości 215,5 tys. km (w 2024 r. – 188,1 tys. km). W 2025 r. w ogólnej liczbie linii krajowych dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 87,4% (w 2024 r. – 85,5%).

Liczba autobusów[1] eksploatowanych zwiększyła się wobec 2024 r. o 532 szt. i wyniosła 14,2 tys. szt., a łączna pojemność (liczba miejsc pasażerskich) była większa o 4,4%.

1 Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących komunikację w ruchu drogowym krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Passenger transport

Scheduled bus services[1] operated on 10.1 thousand national lines with the total length of 404.1 thousand kilometres (416.9 thousand kilometres in 2024) and on 174 international lines with the total length of 215.5 thousand kilometres (in 2024 – 188.1 thousand kilometres). In 2025, suburban lines predominated in the total number of national lines, accounting for 87.4% (in 2024 – 85.5%).

The number of buses[1] increased by 532 units in comparison to 2024 and amounted to 14.2 thousand units, whereas their total capacity (number of passenger places) was higher by 4.4%.

1 Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing road national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises.

W 2025 r. **autobusami**[1] przewieziono 277,9 mln **pasażerów**, tj. o 1,9% więcej niż przed rokiem, przy spadku pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 14,9%. Zwiększyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 0,8%) i regularnej specjalnej (o 9,6%), a w pozostałych przewozach nastąpił nieznaczny spadek (o 2,4%).

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej były o 15,6% niższe niż w 2024 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach zmniejszyła się o 43,2%.

W **transporcie autobusowym**[1] w 2025 r. największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 8,7 tys. autobusów (61,3% ogółu autobusów) o łącznej pojemności 534,7 tys. miejsc pasażerskich (67,2% dostępnej pojemności tego taboru). Przedsiębiorstwa te przewiozły 193,2 mln pasażerów (o 3,7% więcej niż w 2024 r.) i wykonały pracę przewozową wynoszącą 7,2 mld pasażerokilometrów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2025 r. wyniósł 69,5%, a w wykonanej pracy przewozowej – 61,3%.

W 2025 r. **komunikacja miejska** realizowana była przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej[2] na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 63,6 tys. km (o 5% dłuższej). W porównaniu z 2024 r. wzrosła liczba autobusów (o 299 szt.) i trolejbusów (o 1 szt.), zmniejszyła się natomiast liczba tramwajów (o 19 szt.). Z ogólnej liczby autobusów 58,9% stanowiły pojazdy w wieku do 10 lat. Liczba autobusów komunikacji miejskiej przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami zwiększyła się o 2,8%, a ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 97,6% w 2024 r. do 98,0% w 2025 r. Większa niż przed rokiem była też liczba tramwajów przystosowanych do przewozu tych osób – o 3,3% (ich udział w ogólnej liczbie tramwajów wzrósł z 57,5% do 59,7%).

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 3333,0 mln pasażerów, tj. o 2,0% mniej niż w 2024 r.

Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej w 2025 r. posiadały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 94,0% autobusów (12,0 tys. o łącznej pojemności 1270,0 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 517,0 tys.) oraz wszystkie trolejbusy (0,2 tys. szt. o pojemności 21,3 tys. miejsc). Przewiozły 98,5% ogólnej liczby pasażerów (3283,6 mln).

1 Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących komunikację w ruchu drogowym krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.
2 Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

In 2025, **buses** transported[1] 277.9 million of **passengers**, which was 1.9% more than in the previous year, while the transport performance in passenger-kilometres dropped by 14.9% in comparison with 2024. Scheduled services increased (by 0.8%), as well as special scheduled services (by 9.6%) and in other carriage there was a slight decrease (by 2.4%).

The carriage of passengers in international transport was 15.6% lower in comparison with 2024 and the transport performance in passenger-kilometres decreased by 43.2%.

Enterprises[1] employing more than 49 persons played the greatest role within **bus transport** in 2025. They owned 8.7 thousand buses (61.3% of a total bus fleet) with total capacity of 534.7 thousand places for passengers (67.2% of total capacity). The enterprises carried 193.2 million of passengers (3.7% more than in the previous year) and reached transport performance of 7.2 billion of passenger-kilometres. The share of these enterprises in total transport amounted to 69.5% for the number of carried passengers and 61.3% for the transport performance.

In 2025, **urban transport** was provided by urban transport enterprises[2] on the overall length of transportation network amounting to 63.6 thousand km (by 5% longer). In comparison to 2024 the number of buses operated by the urban transport increased (by 299 vehicles) as well as the number of trolleybuses (by 1 vehicle), but the number of trams decreased (by 19 vehicles). Vehicles aged 10 and less accounted for 58.9% of total number of buses. The number of buses adjusted to carry persons with disabilities increased by 2.8%, and its share in the total amount of buses increased from 97.6% in 2024 to 98.0% in 2025. The total number of disability-accessible trams was by 3.3% higher than a year ago (its share in a total number of trams increased from 57.5% in 2024 to 59.7% in 2025).

Urban transport fleet transported 3333.0 million passengers, i.e. 2.0% less than in 2024.

Enterprises employing more than 49 persons held the dominating position in urban transport in 2025. These enterprises concentrated 94.0% of total number of buses (12.0 thousand with the total capacity of 1270.0 thousand passenger places), 99.1% of trams (3.0 thousand units with 517.0 thousand passenger places) and all trolleybuses (0.2 units with the capacity of 21.3 thousand passenger places). They carried 98.5% of the total number of passengers (3283.6 million).

1 Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing road national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises.
2 Refer to enterprises employing more than 9 persons.

Aspekty środowiskowe transportu drogowego

Transport drogowy, oparty na paliwach ropopochodnych, przyczynia się do emisji gazów cieplarnianych, wywierając istotny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. W 2025 r. szacowana emisja **dwutlenku węgla**, jednego z głównych gazów cieplarnianych, z wybranych grup pojazdów transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 29252,5 tys. ton i była o 1,0% mniejsza niż w poprzednim roku. Jednocześnie liczba zarejestrowanych pojazdów z tych grup zwiększyła się o 0,3%.

Tlenki azotu (NO_x), obecne w spalinach emitowanych przez pojazdy samochodowe, również należą do zanieczyszczeń wywierających istotny negatywny wpływ na środowisko. W 2025 r. emisja tlenków azotu wyniosła 45,8 tys. ton, tj. o 10,5% mniej niż w poprzednim roku.

Wypadki drogowe

W 2025 r. w Polsce doszło do 20,9 tys. **wypadków drogowych** (o 2,8% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 1,7 tys. osób, a rannych zostało 24,6 tys. osób (odpowiednio o 12,4% i 0,8% mniej niż w 2024 r.). W 2025 r. kierowcy byli sprawcami 91,7% wypadków drogowych. Do głównych przyczyn tych wypadków należały: nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu (26,5%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (22,3%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (13,9%). W wypadkach spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2025 r. zginęło 1,4 tys. osób (co stanowiło 86,1% ogółu ofiar śmiertelnych), a rannych zostało 22,8 tys. osób (92,9% ogółu rannych).

W 2025 r. na 100 wypadków drogowych przypadało 7,9 ofiary śmiertelnej, i 117,5 osoby rannej. Wskaźnik ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. ludności wyniósł 4,4, a wskaźnik liczby osób rannych – 65,7.

Wśród ofiar wypadków drogowych w 2025 r. najliczniejsze grupy stanowiły osoby w wieku 25–39 lat oraz 40–59 lat. Ich udział w ogólnej liczbie ofiar wypadków drogowych, obejmujących zarówno osoby zabite, jak i ranne, wyniósł odpowiednio 21,8% i 30,9%.

Environmental aspects of road transport

Road transport, which relies on petroleum-based fuels, contributes to greenhouse gas emissions, having a significant impact on the environment and human health. In 2025, the estimated **carbon dioxide** emissions, one of the main greenhouse gases, from selected groups of road transport vehicles (urban buses, road tractors and lorries) amounted to 29252.5 thousand tonnes, 1.0% less than in the previous year. At the same time, the number of registered vehicles in these groups increased by 0.3%.

Nitrogen oxides (NO_x), present in exhaust gases emitted by motor vehicles, are also pollutants that have a significant adverse impact on the environment. In 2025, nitrogen oxide emissions amounted to 45.8 thousand tonnes, 10.5% less than in the previous year.

Road accidents

In 2025, 20.9 thousand **road accidents** occurred in Poland (2.8% fewer than in the previous year). A total of 1.7 thousand people were killed and 24.6 thousand injured in these accidents (12.4% and 0.8% fewer, respectively, than in 2024). In 2025, drivers were responsible for 91.7% of road accidents. The main causes of these accidents included failure to give right of way (26.5%), failure to adjust speed to traffic conditions (22.3%) and improper behaviour towards pedestrians (13.9%). In accidents caused by drivers in 2025, 1.4 thousand people were killed (86.1% of all fatalities), and 22.8 thousand people were injured (92.9% of all those injured).

In 2025, there were 7.9 fatalities and 117.5 people injured per 100 road accidents. The rate of road fatalities per 100000 population was 4.4, while the rate of people injured in road accidents was 65.7.

In 2025, the largest age groups among road accident victims were people aged 25–39 and 40–59. Their shares in the total number of road accident victims, including both people killed and injured, amounted to 21.8% and 30.9%, respectively.

Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej

W 2024 r. w 27 krajach UE 1093,4 tys. podmiotów prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 1074,8 tys. w 2023 r.). Wśród państw UE, dla których dostępne są dane za 2024 r., najwyższe obroty przedsiębiorstw transportu drogowego odnotowano w Niemczech (83,7 mld euro), Włoszech (81,0 mld euro) i Polsce (64,2 mld euro).

Wśród państw UE, dla których dostępne są dane za 2024 r., największą liczbę **osób zatrudnionych** w transporcie drogowym odnotowano w Niemczech (795,1 tys. osób), Francji (718,2 tys. osób) i Hiszpanii (584,5 tys. osób).

W 2024 r. **sieć dróg w krajach Unii Europejskiej** liczyła łącznie 4536,9 tys. km, z czego autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Długość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. wyniosła 76878 km (o 1,1% więcej niż przed rokiem), co odpowiadało 18 km autostrad na każde 1000 km^2 łącznej powierzchni tych krajów.

W 2024 r. **przedsiębiorstwa transportu drogowego**[3] państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,0 mld ton ładunków (o 0,7% mniej niż w poprzednim roku). Największy tonaż przewiezionych ładunków odnotowano w Niemczech, Hiszpanii, Francji i Polsce (odpowiednio 2778,2 mln ton, 1644,2 mln ton, 1548,1 mln ton, 1528,4 mln ton).

W 2024 r. spadek liczby przewiezionych **pasażerów** odnotowano jedynie w Estonii, Hiszpanii, Holandii i Szwecji. Praca przewozowa w transporcie drogowym pasażerów (samochodami osobowymi, autobusami i autokarami) zwiększyła się w 2024 r. o 0,7% w porównaniu z poprzednim rokiem.

3 Wyniki badania reprezentacyjnego; patrz „Uwagi metodologiczne" pkt 18, str. 145.

Road transport in the European Union

In 2024, 1093.4 thousand enterprises operated in road transport in 27 EU countries (compared to 1074.8 thousand in 2023). Among the EU Member States for which data for 2024 are available, the highest turnover of road transport enterprises was recorded in Germany (EUR 83.7 billion), Italy (EUR 81.0 billion) and Poland (EUR 64.2 billion).

Among the EU Member States for which data for 2024 are available, the highest number of **persons employed** in road transport was recorded in Germany (795.1 thousand), France (718.2 thousand) and Spain (584.5 thousand).

In 2024, the **road network in the European Union** countries extended over a total of 4536.9 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of the total road network length. The length of motorways in the EU countries amounted to 76878 km in 2024 (1.1% more than a year earlier), equivalent to 18 km of motorways per 1000 km^2 of the combined area of these countries.

In 2024, road **transport enterprises**[3] in the European Union countries carried a total of 13.0 billion tonnes of goods (0.7% less than in the previous year). The largest tonnages of goods transported were recorded in Germany, Spain, France and Poland (2778.2 million tonnes, 1644.2 million tonnes, 1548.1 million tonnes and 1,528.4 million tonnes, respectively).

In 2024, a decrease in the number of **passengers** transported was recorded only in Estonia, Spain, the Netherlands and Sweden. Transport performance in road passenger transport (by passenger cars, buses and coaches) increased by 0.7% in 2024 compared with the previous year.

3 R esults of a sample survey; see "Methodological Notes", paragraph 18, page 145.

1. Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego

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

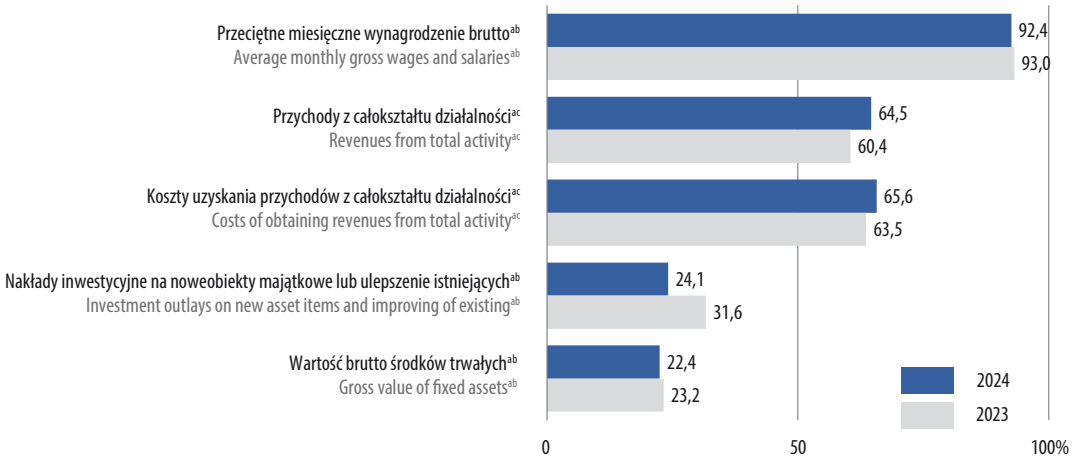
Przychody z całokształtu działalności w jednostkach transportu drogowego w 2024 r. stanowiły 64,5% przychodów uzyskanych w sektorze transportu. Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności w transporcie drogowym stanowiły 65,6% kosztów całego sektora transportu.

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 2024 accounted for 64.5% of revenues obtained in the transport sector. Total costs in road transport accounted for 65.6% of the cost in entire transport sector.

Wykres 3. Przedsiębiorstwa transportu drogowego na tle sektora transportu[a]
Chart 3. Road transport enterprises in the context of the 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 2024 r. wyniosły 307,1 mld zł i były większe o 4,7% w porównaniu z 2023 r. Sektor prywatny wypracował 90,1% przychodów (wzrost o 0,9%), sektor publiczny – 9,9% (wzrost o 58,9% w porównaniu z 2023 r.). W przedsiębiorstwach transportu drogowego 89,4% stanowiły przychody ze sprzedaży wyrobów i usług, z czego przewozy ładunków wynoszące 195,1 mld zł, stanowiły 71,0%.

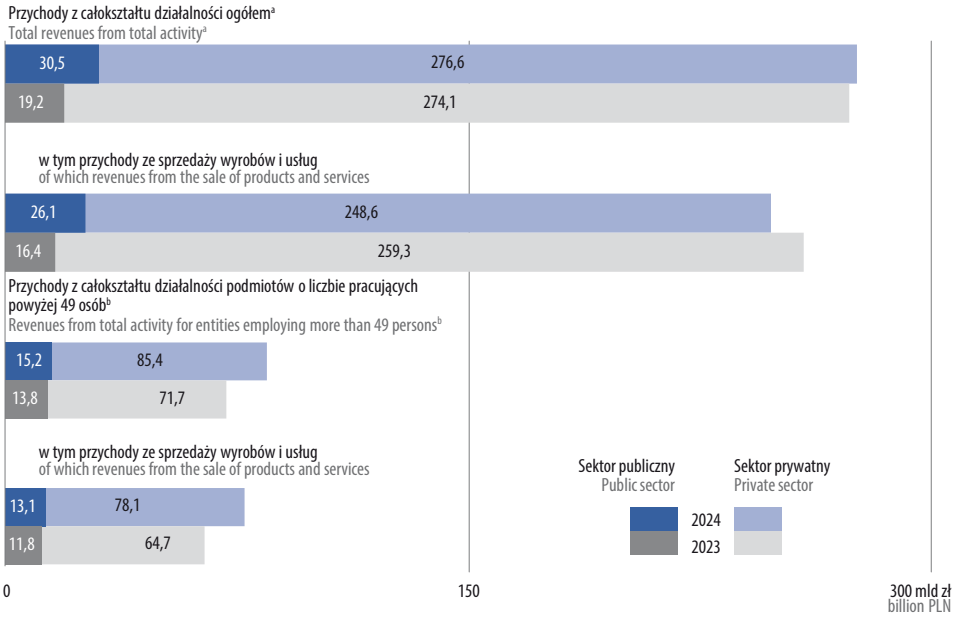
Revenues

Revenues from total activity in all road transport units in 2024 amounted to PLN 307.1 billion and were higher by 4.7% compared to 2023. The private sector generated 90.1% of revenues (an increase of 0.9%), the public sector – 9.9% (an increase by 58.9% compared to 2023). In road transport enterprises, 89.4% of revenues were from the sale of goods and services, of which from goods transport, amounting to PLN 195.1 billion, accounted for 71.0%.

Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób wypracowały w 2024 r. przychód w wysokości 100,6 mld zł, co stanowiło ponad jedną trzecią przychodów w transporcie drogowym. W porównaniu z 2023 r. w tej grupie przedsiębiorstw odnotowano wzrost przychodów o 17,7%. Przychody uzyskane ze sprzedaży wyrobów i usług stanowiły 90,7% ogółu przychodów.

Enterprises employing more than 49 employees generated revenue of PLN 100.6 billion in 2024, which accounted for over one third of revenues in road transport. Compared to 2023, revenues in this group of enterprises increased by 17.7%. Revenues from the sale of goods and services accounted for 90.7% 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 wyniosły 275,5 mld zł w 2024 r. i były większe o 2,1% w porównaniu z 2023 r. Sektor prywatny wypracował 88,9% kosztów (spadek o 2,3%), sektor publiczny – 11,1% kosztów (wzrost o 59,1% w porównaniu z 2023 r.). Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 91,3% kosztów uzyskania przychodów.

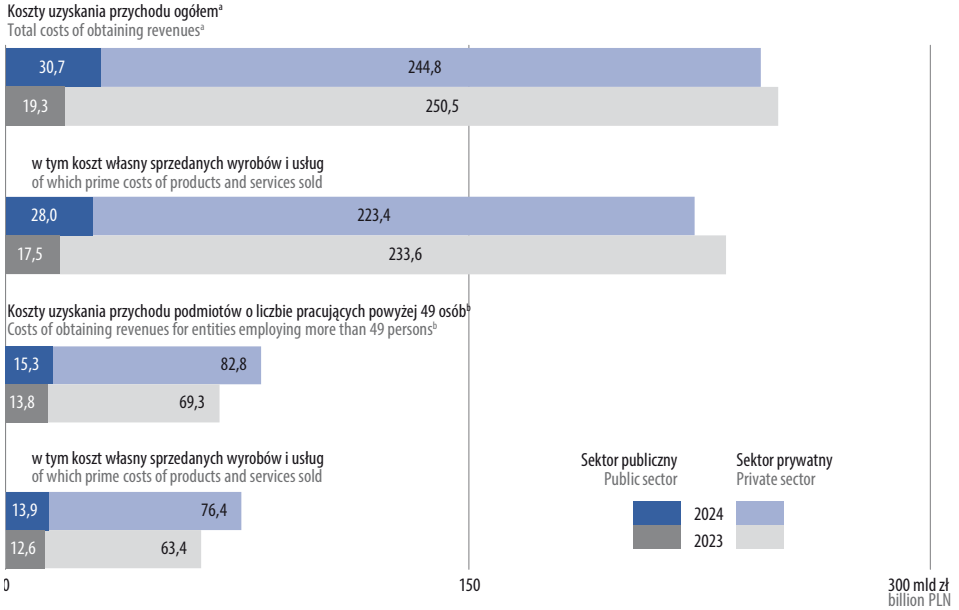
W przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 49 osób koszty uzyskania przychodów wyniosły 98,1 mld zł w 2024 r., co stanowiło 35,6% kosztów w sektorze transportu drogowego. W porównaniu z 2023 r. odnotowano wzrost kosztów w tej grupie przedsiębiorstw o 18,1%. Koszty własne sprzedanych wyrobów i usług stanowiły 92,0% kosztów uzyskania przychodów.

Costs

Total costs in all road transport units in 2024 amounted to PLN 275.5 billion and were higher by 2.1% compared to 2023. The private sector generated 88.9% costs (decrease by 2.3%), public sector – 11.1% of costs (increase by 59.1% compared to 2023). Own costs of goods and services sold accounted for 91.3% of total costs.

Total costs in enterprises with more than 49 employees amounted to PLN 98.1 billion in 2024, accounting for 35.6% of costs in the road transport sector. Compared to 2023, there was an increase in costs in this group of companies by 18.1%. Costs of products sold (goods and services) accounted for 92.0% of total costs.

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

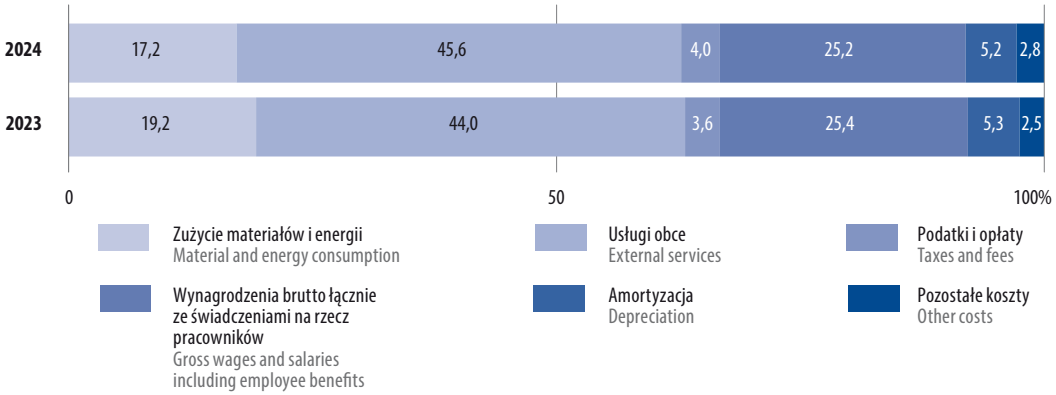


a Dane dotyczą wszystkich podmiotów transportu drogowego. b Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 49 osób.
a Data concern all transport entities. b Data concern entities employing more than 49 persons.

W strukturze rodzajowej kosztów dominowały koszty z grupy usługi obce, które wyniosły 54,1 mld zł w 2024 r.; ich udział zwiększył się w skali roku o 1,6 p. proc. Wzrósł także udział podatków i opłat (o 0,4 p. proc.), pozostałych kosztów (o 0,3 p. proc.) przy spadku kosztów zużycia materiałów i energii (o 2,0 p. proc.), wynagrodzeń brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników (o 0,2 p. proc.) oraz kosztów amortyzacji (o 0,1 p. proc.).

In the cost structure the largest share was accounted for by costs of external services, which reached PLN 54.1 billion in 2024; their share increased y/y by 1.6 pp. The share of taxes and fees and other costs also increased (by 0.4 pp and 0.3 pp respectively), while decreased the costs of materials and energy consumption (by 2.0 pp), gross wages and salaries, including employee benefits (by 0.2 pp) and depreciation costs (by 0.1 pp).

Wykres 6. **Koszty rodzajowe[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 2024 r. wyniósł 3330,3 mln zł (wobec 3772,8 mln zł w 2023 r.). Wynik finansowy netto osiągnął wartość 2906,2 mln zł (wobec 3016,8 mln zł w 2023 r.).

W 2024 r. wskaźnik poziomu kosztów z całokształtu działalności wzrósł z 87,5% przed rokiem do 97,7%, a ze sprzedaży produktów – z 99,3% do 99,6%. W skali roku zmniejszyły się wskaźniki rentowności obrotu brutto i netto – odpowiednio z 3,4% do 2,3% oraz z 2,7% do 2,0%. Wskaźnik płynności finansowej I stopnia wyniósł 41,3% w 2024 r. (wobec 34,6% w 2023 r.), a wskaźnik płynności finansowej II stopnia – 119,5% (wobec 111,0% w 2023 r.).

Aktywa obrotowe i zobowiązania

Aktywa obrotowe w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 49 osób wyniosły 24897,2 mln zł na koniec grudnia 2024 r. (o 23,8% więcej w porównaniu z 2023 r.). Wartość zapasów w tej grupie przedsiębiorstw wynosiła 1069,5 mln zł (o 2,8% mniej niż przed rokiem). Wartość należności krótkoterminowych była większa o 19,7% niż w 2023 r. i wyniosła 15075,8 mln zł.

Wartość zobowiązań krótkoterminowych w badanych przedsiębiorstwach osiągnęła poziom 19281,6 mln zł na koniec 2024 r. i była wyższa niż przed rokiem o 16,9%. W 2024 r. odnotowano wzrost zobowiązań krótkoterminowych z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń i innych świadczeń (o 35,9%), kredytów i pożyczek (o 37,9%) oraz zobowiązań z tytułu dostaw i usług (o 21,5%).

Zobowiązania długoterminowe wyniosły 13068,8 mln zł na koniec 2024 r. i były o 18,3% wyższe niż w 2023 r. Odnotowano wzrost zobowiązań z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych (o 2,5%), z tytułu kredytów i pożyczek (o 38,4%), oraz z tytułu innych zobowiązań finansowych (o 1,1%).

Gross profit generated by entities employing more than 49 persons in 2024 amounted to PLN 3330.3 million (compared to PLN 3772.8 million in 2023). Net profit reached PLN 2906.2 million (compared to PLN 3016.8 million in 2023).

In 2024 the cost level indicator for total activity increased from 87.5% a year ago to 97.7%, while for the product sales slightly increased – from 99.3% to 99.6%. Gross and net turnover profitability indicator decreased year-on-year – from 3.4% to 2.3% and from 2.7% to 2.0%, respectively. The first degree financial liquidity indicator amounted to 41.3% in 2024 (compared to 34.6% in 2023), and the second-degree financial liquidity indicator – 119.5% (compared to 111.0% in 2023).

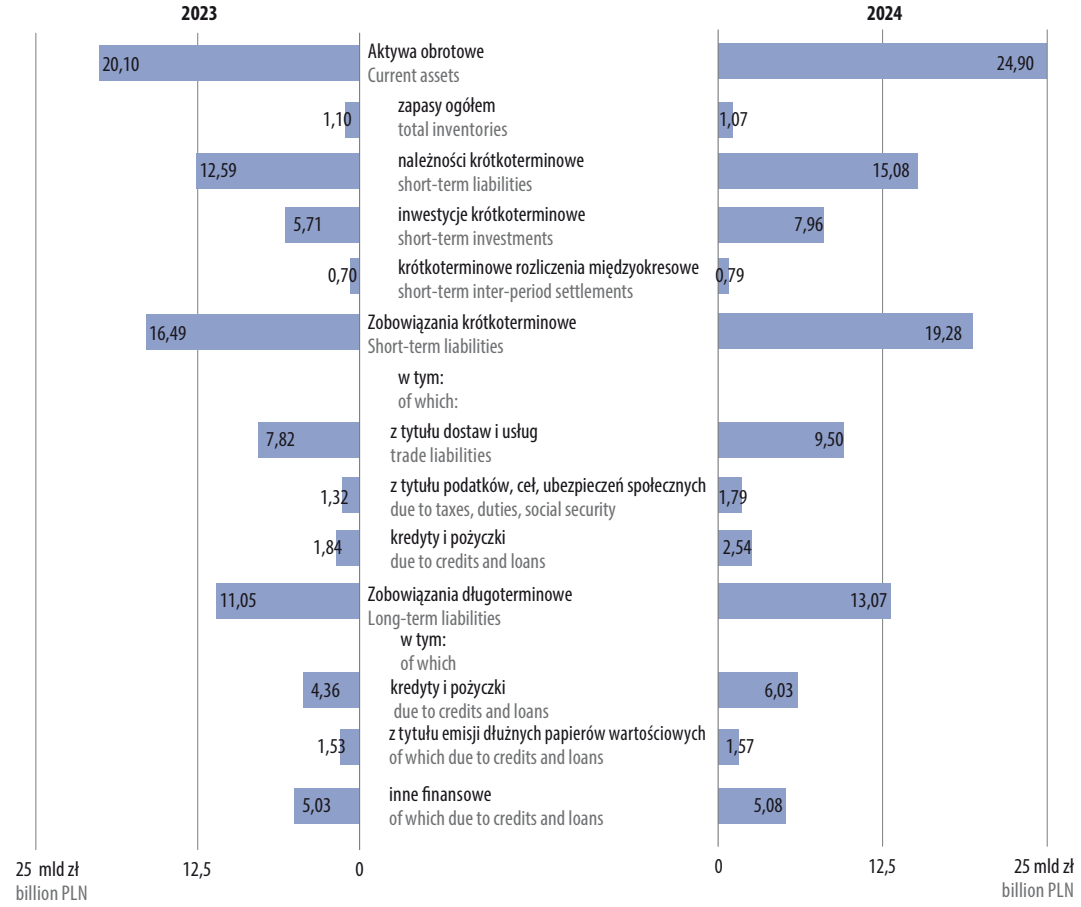
Current assets and liabilities

Current assets in road transport enterprises employing more than 49 people amounted to PLN 24897.2 million at the end of December 2024 (23.8% higher than in 2023). The value of inventories in this group of enterprises amounted to PLN 1069.5 million (2.8% lower than a year ago). The value of short-term receivables was 19.7% higher than in 2023 and amounted to PLN 15075.8 million.

The value of short-term liabilities in the surveyed enterprises amounted to PLN 19281.6 million at the end of 2024 and was 16.9% higher than the year before. In 2024 there was an increase in short-term liabilities from taxes, customs duties, insurances and other benefits (by 35.9%), credits and loans (by 37.9%) and trade liabilities (by 21.5%).

Long-term liabilities amounted to PLN 13068.8 million at the end of 2024 and were 18.3% higher than in 2023. Liabilities arising from the issue of debt securities increased (by 2.5%), as well as from credits and loans (by 38.4%) and from other financial liabilities (by 1.1%).

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.

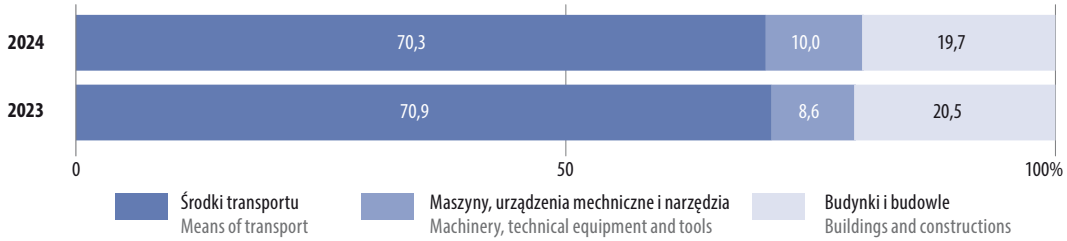
Wartość brutto środków trwałych

Wartość brutto środków trwałych w podmiotach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób według stanu w dniu 31 grudnia 2024 r. wynosiła 72838,0 mln zł (w bieżących cenach ewidencyjnych) i zwiększyła się o 4,5% wobec poprzedniego roku. W porównaniu z 2023 r. wartość brutto środków trwałych była większa w następujących grupach rodzajowych: maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (o 21,1%), budynki i budowle (o 0,7%) oraz w grupie środki transportu (o 3,6%). Udział wartości brutto środków trwałych jednostek transportu drogowego w sektorze transportu wyniósł 22,4%.

Gross value of fixed assets

The gross value of fixed assets in road transport entities employing more than 9 people as at 31 December 2024 amounted to PLN 72838.0 million (at current book-keeping prices) and increased by 4.5% compared to the previous year. Compared to 2023, the gross value of fixed assets was higher in the following all types of groups: machinery, technical equipment and tools (by 21.1%), buildings and constructions (by 0.7%) and in the group of means of transport (by 3.6%). The share of the gross value of fixed assets of road transport units in the transport sector was 22.4%.

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 obejmowała w 70,3% środki transportu. Uwzględniając podział terytorialny, wartość brutto środków trwałych była najwyższa w województwie mazowieckim – 21,5 mld zł, a najniższa w województwie warmińsko-mazurskim - 0,7 mld zł. Największy stopień zużycia środków trwałych wykazały podmioty transportu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim (61,1%), w tym stopień zużycia środków transportu – również w województwie warmińsko–mazurskim (74,8%).

In road transport enterprises, means of transport accounted for 70.3% of the gross value of fixed assets. Taking into account the territorial breakdown, the gross value of fixed assets was the highest in the Mazowieckie Voivodship, at PLN 21.5 billion, while the lowest in the Warmińsko-Mazurskie Voivodships, at PLN 0.7 billion. The highest degree of consumption of fixed assets was recorded among road transport entities in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (61.1%), including means of transport – also in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (74.8%).

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 środki transportu of which transport equipment
			budynki i budowle buildings and structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equiment and tools	środki transportu transport equipment	ogółem total	w tym środki transportu of which transport equipment		
		w mln zł in million PLN				w zł in PLN		w % in %	
Polska Poland	**2023**	**69706,3**	**14277,0**	**6003,7**	**49422,8**	**1852,1**	**1313,2**	**49,7**	**51,6**
	2024	**72838,0**	**14374,0**	**7270,1**	**51191,2**	**1942,9**	**1365,5**	**49,7**	**53,0**
Dolnośląskie	2023	3887,1	592,2	324,9	2970,0	1350,0	1031,5	48,8	48,8
	2024	4289,5	650,0	342,3	3297,2	1495,5	1149,6	46,8	46,7
Kujawsko-pomorskie	2023	2588,8	728,7	214,1	1645,9	1297,0	824,6	48,5	55,5
	2024	2850,4	837,3	256,8	1756,3	1436,3	885,0	48,9	58,3
Lubelskie	2023	1637,3	255,8	106,3	1275,1	814,1	634,1	52,3	55,6
	2024	1719,0	283,2	123,6	1312,2	861,0	657,3	54,6	57,6
Lubuskie	2023	2712,7	425,4	129,6	2157,7	2782,2	2213,0	43,5	46,9
	2024	3695,0	927,3	617,4	2150,3	3810,0	2217,2	34,6	50,1
Łódzkie	2023	3382,5	770,9	334,9	2276,7	1431,7	963,7	53,2	56,7
	2024	3596,2	814,2	363,6	2418,3	1532,9	1030,9	53,2	55,7
Małopolskie	2023	6732,9	1257,8	638,5	4834,0	1963,1	1409,5	48,0	49,8
	2024	6874,7	1329,3	719,4	4823,5	2004,8	1406,6	51,6	53,8
Mazowieckie	2023	21589,2	4518,1	2359,6	14711,4	3917,8	2669,7	51,6	50,1
	2024	21456,3	3611,2	2768,1	15076,9	3895,3	2737,1	50,1	50,9
Opolskie	2023	1251,4	191,7	89,5	970,2	1335,9	1035,7	57,5	60,4
	2024	1308,4	198,2	85,8	1024,4	1406,4	1101,2	54,9	57,0
Podkarpackie	2023	1674,9	234,2	123,4	1317,3	808,5	635,8	51,7	55,7
	2024	1750,9	195,7	134,1	1421,1	848,7	688,8	52,8	54,3
Podlaskie	2023	1441,9	261,2	66,5	1114,2	1266,8	978,9	57,5	60,9
	2024	1587,1	268,7	67,8	1250,6	1401,3	1104,2	57,4	59,9
Pomorskie	2023	4172,0	948,1	319,3	2904,5	1768,1	1231,0	47,7	52,1
	2024	4354,5	1010,9	350,7	2992,9	1845,5	1268,5	50,0	54,6

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 structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equiment and tools	środki transportu transport equipment	ogółem total	w tym środki transportu of which transport equipment		
		w mln zł in million PLN				w zł in PLN		w % in %	
Śląskie	2023	9681,5	2685,5	567,8	6428,2	2241,0	1488,0	46,3	53,3
	2024	9743,1	2789,9	493,4	6459,8	2270,4	1505,3	48,7	56,2
Świętokrzyskie	2023	808,7	91,9	51,8	665,0	692,1	569,1	46,5	45,3
	2024	966,9	94,1	56,7	816,1	834,9	704,7	45,3	43,7
Warmińsko-mazurskie	2023	708,7	224,0	83,8	400,8	521,9	295,2	55,7	70,1
	2024	721,4	222,9	80,1	418,4	534,7	310,1	61,1	74,8
Wielkopolskie	2023	5953,7	908,9	487,9	4556,9	1706,9	1306,5	46,6	47,8
	2024	6380,2	963,8	639,3	4777,1	1833,4	1372,7	48,9	49,9
Zachodniopomorskie	2023	1483,1	182,5	105,8	1194,9	908,9	732,2	55,1	55,9
	2024	1544,3	177,4	170,9	1196,1	951,7	737,1	57,0	57,5

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 2024 r. odnotowano w województwie mazowieckim, gdzie sprzedaż wyniosła 750,3 mln zł, a wartość zlikwidowanych środków trwałych – 70,8 mln zł oraz w województwie śląskim, w którym sprzedaż wyniosła 383,0 mln zł, a wartość zlikwidowanych środków trwałych - 27,3 mln zł.

The largest movement of fixed assets in 2024 was recorded in the Mazowieckie Voivodship, where sales amounted to PLN 750.3 million, and the value fixed assets disposal – PLN 70.8 million, and in the Śląskie Voivodship, where sales amounted to of PLN 383.0 million, and the value of fixed assets disposal – PLN 27.3 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	**2023**	**61660,0**	**322,8**	**2256,7**	**69706,3**
	2024	**68017,6**	**399,4**	**2652,3**	**72838,0**

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

Województwa Voivodships		Stan w dniu 1 stycznia As of 1 January	Zlikwidowane Liquidated	Sprzedane Sold	Stan w dniu 31 grudnia As of 31 December
		w mln zł in million PLN			
Dolnośląskie	2023	3685,4	14,9	125,4	3887,1
	2024	3910,6	12,4	150,7	4289,5
Kujawsko-pomorskie	2023	2052,2	10,0	46,8	2588,8
	2024	2580,3	11,1	47,6	2850,4
Lubelskie	2023	1457,6	2,2	44,7	1637,3
	2024	1639,3	1,6	82,0	1719,0
Lubuskie	2023	2268,2	7,8	167,9	2712,7
	2024	2785,3	4,2	234,2	3695,0
Łódzkie	2023	3119,3	36,0	174,4	3382,5
	2024	3433,1	100,4	128,4	3596,2
Małopolskie	2023	5933,9	39,0	209,3	6732,9
	2024	6646,9	21,4	226,8	6874,7
Mazowieckie	2023	18547,9	55,7	468,0	21589,2
	2024	20259,0	70,8	750,3	21456,3
Opolskie	2023	1016,6	3,3	57,9	1251,4
	2024	1153,3	7,1	62,5	1308,4
Podkarpackie	2023	1659,4	13,2	79,0	1674,9
	2024	1579,0	16,0	61,3	1750,9
Podlaskie	2023	1368,6	12,4	73,4	1441,9
	2024	1378,2	6,3	88,9	1587,1
Pomorskie	2023	3809,6	25,5	101,4	4172,0
	2024	4107,8	11,3	104,2	4354,5
Śląskie	2023	8578,3	55,5	395,5	9681,5
	2024	9516,2	27,3	383,0	9743,1
Świętokrzyskie	2023	654,4	1,3	32,3	808,7
	2024	834,0	16,8	45,2	966,9
Warmińsko-mazurskie	2023	665,5	5,5	18,5	708,7
	2024	715,8	4,9	28,5	721,4
Wielkopolskie	2023	5433,2	28,3	212,3	5953,7
	2024	5990,4	78,9	219,4	6380,2
Zachodniopomorskie	2023	1410,0	12,2	50,1	1483,1
	2024	1488,3	9,0	39,3	1544,3

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.

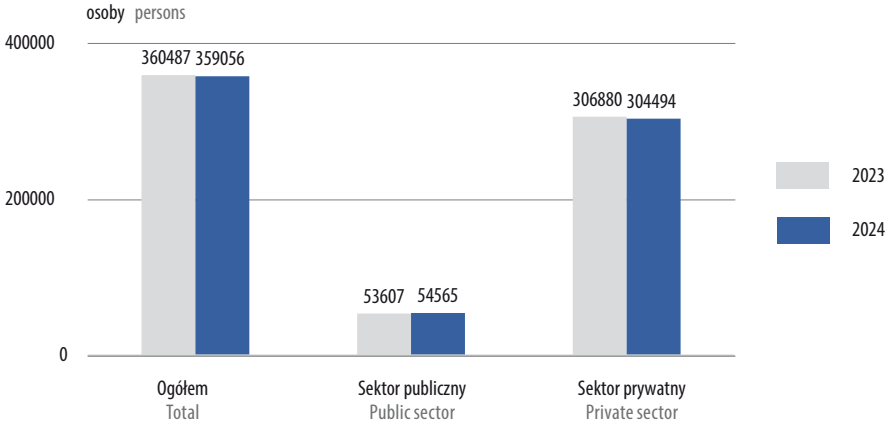
Zatrudnienie i wynagrodzenia

W jednostkach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w 2024 r. wyniosło 359,1 tys. osób i było o 0,4% mniejsze niż w 2023 r. Wzrost przeciętnego zatrudnienia odnotowano w sektorze publicznym (o 1,8%), przy spadku – w sektorze prywatnym (o 0,8%).

Paid employment, wages and salaries

In road transport units with more than 9 employees, the average employment based on an employment relationship in 2024 amounted to 359.1 thousand people and was lower by 0.4% than in 2023. An increase in average employment was recorded in the public sector (by 1.8%), with a decrease in the private sector (by 0.8%).

Wykres 9. **Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy** [a]
Chart 9. Average paid employment on the basis of employment contract [a]

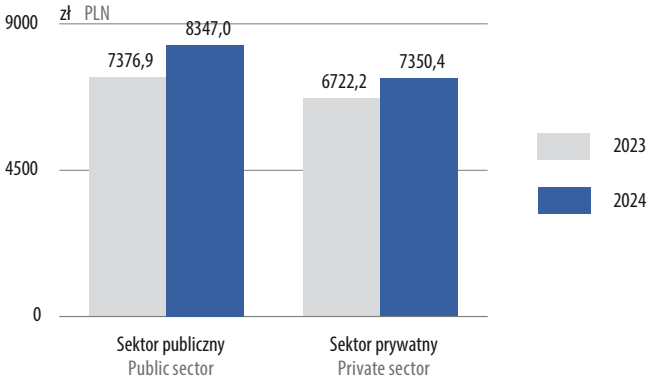


a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; bez zatrudnionych poza granicami kraju i bez uczniów.
a Data concern entities employing more than 9 persons; excluding persons employed abroad and apprentices.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, w podmiotach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób w 2024 r. wyniosło 7501,96 zł i w porównaniu z 2023 r. zwiększyło się o 10,0%. Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia wystąpił zarówno w sektorze prywatnym (o 9,3%), jak i publicznym (o 13,2%).

The average monthly gross wages and salaries of workers employed on the basis of an employment contract in road transport entities with more than 9 employees in 2024 amounted to PLN 7501.96 and increased by 10.0% compared to 2023. The increase in the average monthly wage occurred both in the private sector (by 9.3%) and the public sector (by 13.2%).

Wykres 10. **Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto zatrudnionych na podstawie stosunku pracy** [a]
Chart 10. 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

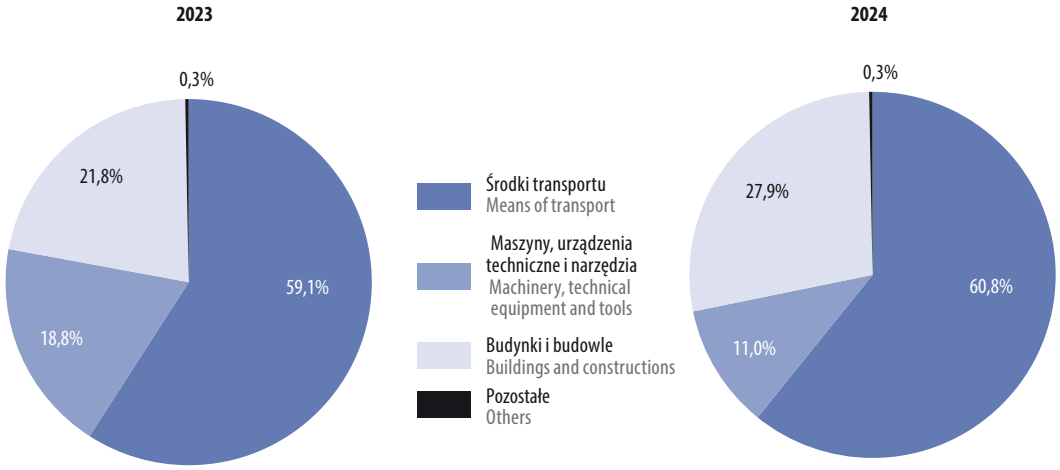
W 2024 r. wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych na zakup środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosła 6749,3 mln zł, w tym na środki transportu – 4101,7 mln zł, budynki i budowle – 1880,8 mln zł, a na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia – 744,1 mln zł.

Investments outlays

In 2024, the value of investment outlays on purchasing fixed assets in road transport enterprises employing more than 9 persons amounted to PLN 6749.3 million, including PLN 4101.7 million for means of transport, PLN 1880.8 million for buildings and construction, and PLN 744.1 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 outlay on road transport by groups of fixed assets [a]



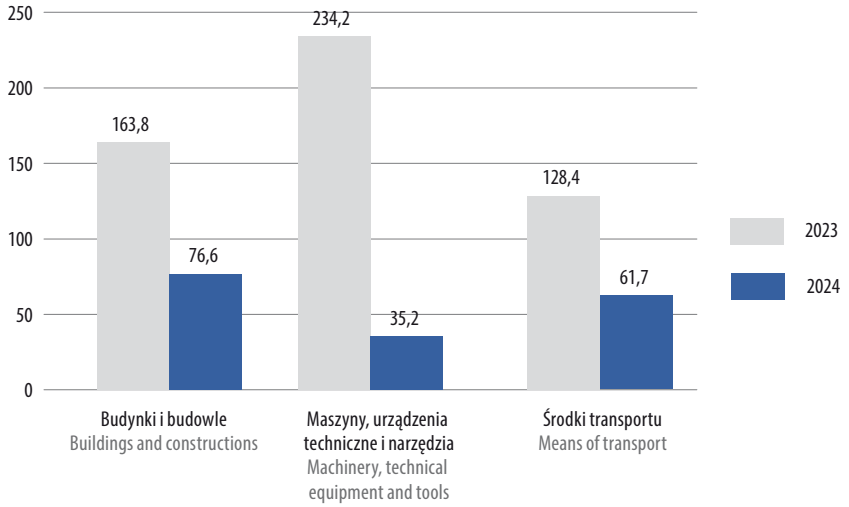
a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.
a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

W 2024 r. odnotowano spadek o 40,0% w skali roku wartości nakładów inwestycyjnych (w cenach bieżących). Najwyższe nakłady inwestycyjne dotyczyły środków transportu i stanowiły one 60,8% ogółu poniesionych nakładów, a ich wysokość w porównaniu z 2023 r. zmniejszyła się o 38,3%. Kolejną co do wielkości grupą nakładów inwestycyjnych były nakłady na budynki i budowle (27,9% poniesionych nakładów); ich wysokość zmniejszyła się w skali roku o 23,4%. Nakłady na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia stanowiły 11,0% poniesionych nakładów (spadek wobec 2023 r. o 64,8%). Udział przedsiębiorstw transportowych w poniesionych nakładach inwestycyjnych w sektorze transportu na nowe obiekty majątkowe lub ulepszenie istniejących osiągnął w 2024 r. poziom 24,1%.

In 2024, an annual decrease by 40.0% in the value of Investment outlays (in current prices) was recorded. The highest investment outlays concerned means of transport, they accounted for 60.8% of the total incurred expenditures, and their amount decreased by 38.3% compared to 2023. The next largest group of Investment outlays were expenditures on buildings and constructions (i.e. 27.9% of incurred expenditures); their amount decreased y/y by 23.4%. Expenditures on machinery and technical equipment and tools amounted to 11.0% of incurred expenditures (an decrease of 64.8% compared to 2023). The share of transport companies in the investment outlays incurred in the transport sector for new property facilities or improvement of existing ones reached 24.1% in 2024.

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

Chart 12. Dynamics of investment outlays on road transport by groups of fixed assets [a] (previous year = 100)



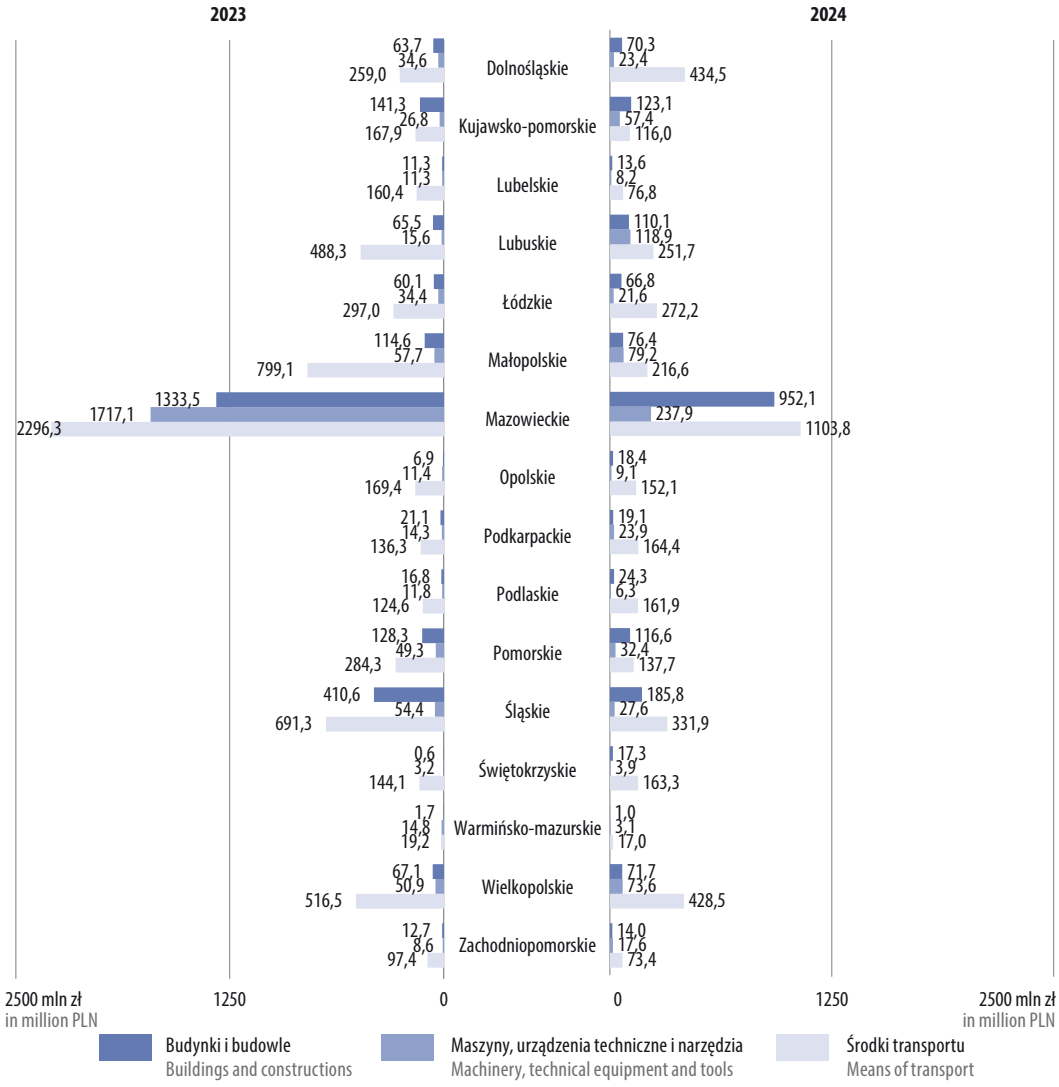
a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.
a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Uwzględniając podział terytorialny, największy poziom nakładów inwestycyjnych w 2024 r. osiągnęły badane podmioty z województwa mazowieckiego (34,0% ogółu nakładów), z czego 48,1% przeznaczono na środki transportu oraz z województwa śląskiego (8,1% ogółu nakładów), w którym na środki transportu przeznaczono 60,8%.

Taking into account the territorial division, the highest level of investment outlays in 2024 was achieved by the surveyed entities from the Mazowieckie Voivodship (34.0% of total expenditures) of which 48.1% was allocated to means of transport, and from the Śląskie Voivodship (8.1% of total expenditures), where 60.8% was allocated to means of transport.

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

Chart 13. Investment outlays[a] by groups of fixed assets (current prices) by voivodships

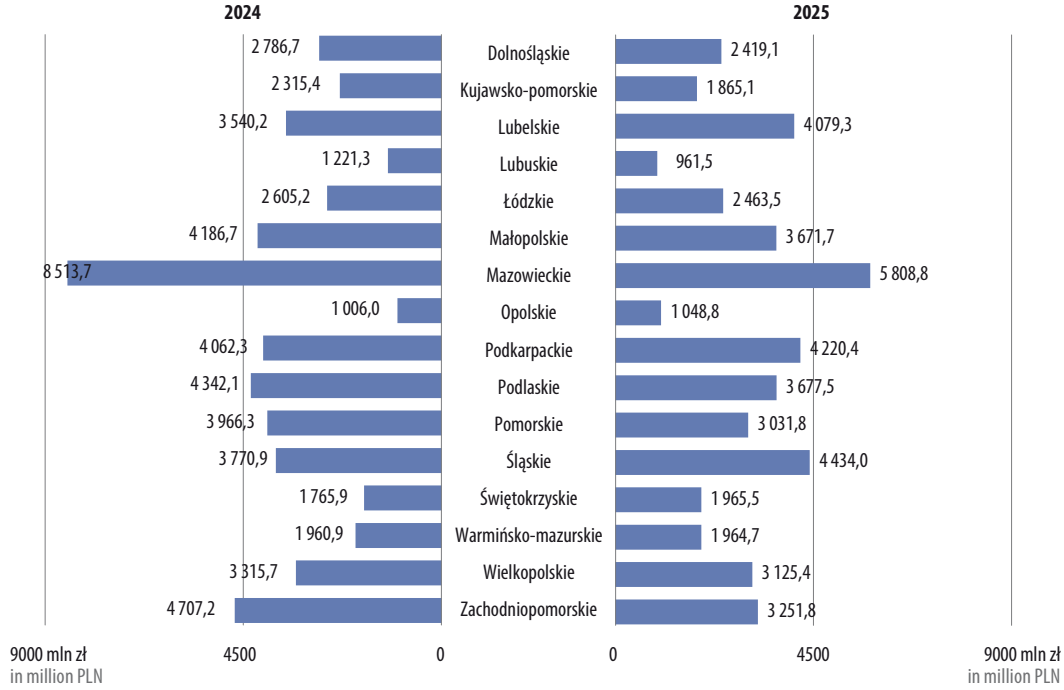


a Dane dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób; według siedziby inwestora.
a Data concern entities employing more than 9 persons; on the basis of enterprises' location.

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne w 2025 r. wyniosły 47988,9 mln zł i w porównaniu z 2024 r. były niższe o 11,2%. Największy wzrost nakładów w skali roku wystąpił w województwach śląskim (o 17,6%) i lubelskim (o 15,2%). Spadek nakładów odnotowano w 10 województwach, a największy – w województwie mazowieckim (o 31,8%).

Investment outlays on public roads in 2025 amounted to PLN 47988.9 million and were lower by 11.2% compared to 2024. The largest increase in expenditures y/y occurred in Śląskie Voivodship (by 17.6%) and Lubelskie Voivodship (by 15.2%). A decrease in expenditures was recorded in 10 voivodships, the largest in the Mazowieckie Voivodship – 31.8%.

Wykres 14. Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne[a] według województw
Chart 14. Investment outlays on public roads[a] by voivodships



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

2. Sieć dróg publicznych

W Polsce podejmowane są liczne działania na rzecz rozbudowy sieci dróg oraz poprawy ich stanu technicznego i bezpieczeństwa. Płynność ruchu i przepustowość dróg mają istotne znaczenie dla przedsiębiorstw świadczących usługi transportowe, wpływając m.in. na czas i koszty realizacji przewozów.

Powierzchnia gruntów zajętych pod drogi systematycznie się zwiększa. W 2025 r. największy wzrost w skali roku odnotowano w województwie małopolskim – 1,1%.

W 2025 r. grunty zajęte pod drogi stanowiły średnio 2,7% powierzchni kraju. Największy udział odnotowano w województwie śląskim - 3,7%, a najmniejszy w województwach warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim - po 2,3%.

2. Public road network

In Poland numerous actions are being taken to expand the road network and improve its technical condition and safety. Traffic flow and road capacity are of significant importance to enterprises providing transport services, affecting, among other things, the time and cost of transport operations.

The area of land occupied by roads is steadily increasing. In 2025, the largest year-on-year increase was recorded in Małopolskie Voivodship, at 1.1%.

In 2025, land occupied by roads accounted, on average, for 2.7% of the country's total area. The highest share was recorded in Śląskie Voivodship, at 3.7%, while the lowest shares were recorded in Warmińsko-Mazurskie and Zachodniopomorskie Voivodships, at 2.3% each.

Kategorie dróg publicznych

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło możliwość skorzystania z funduszy strukturalnych na modernizację systemu transportowego, w tym rozwój autostrad i dróg ekspresowych. W 2025 r. długość dróg ekspresowych zwiększyła się o 204,5 km, a autostrad o 8,6 km. Ich udział w ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej w kraju wyniósł odpowiednio 1,1% i 0,6%.

Public roads categories

Poland's accession to the European Union created opportunities to use structural funds to modernise the transport system, including the development of motorways and expressways. In 2025, the length of expressways increased by 204.5 km, while the length of motorways increased by 8.6 km. They accounted for 1.1% and 0.6%, respectively, of the total length of hard-surfaced roads in Poland.

Tablica 3. Drogi szybkiego ruchu Stan w dniu 31 grudnia

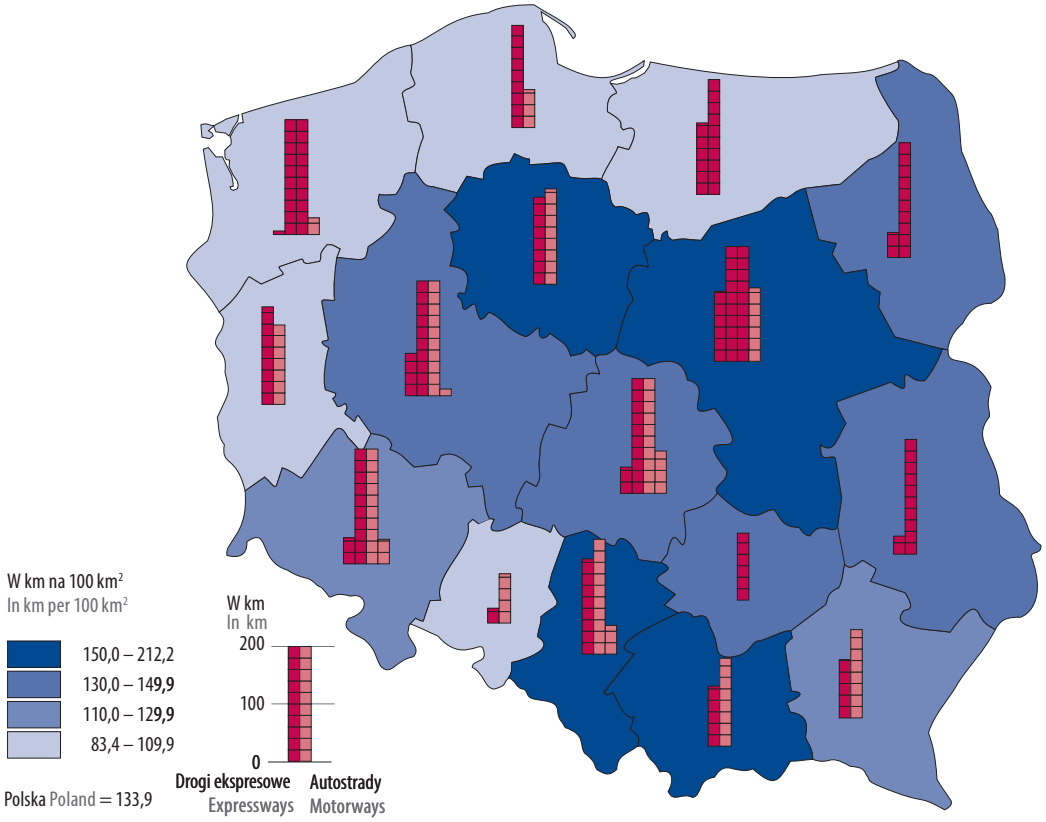
Table 3. Highways As of 31 December

Wyszczególnienie Specification	2024	2025
	w kilometrach in kilometres	
Autostrady Motorways	1888,3	1896,9
Drogi ekspresowe Expressways	3314,6	3519,1

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

Mapa 1. **Drogi publiczne w 2025 r.**
Stan w dniu 31 grudnia

Map 1. Public roads in 2025
As of 31 December



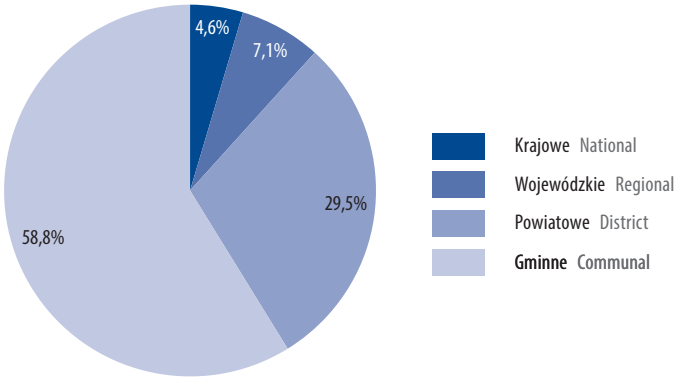
Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Według stanu na koniec 2025 r. długość sieci dróg publicznych w Polsce wyniosła 420,3 tys. km. Drogi gminne stanowiły największą część tej sieci – 58,8% jej długości, podobnie jak w poprzednich latach.

As of the end of 2025, the length of the public road network in Poland amounted to 420.3 thousand km. Communal roads accounted for the largest share of this network, at 58.8% of its total length, as in previous years.

Wykres 15. Struktura dróg publicznych w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

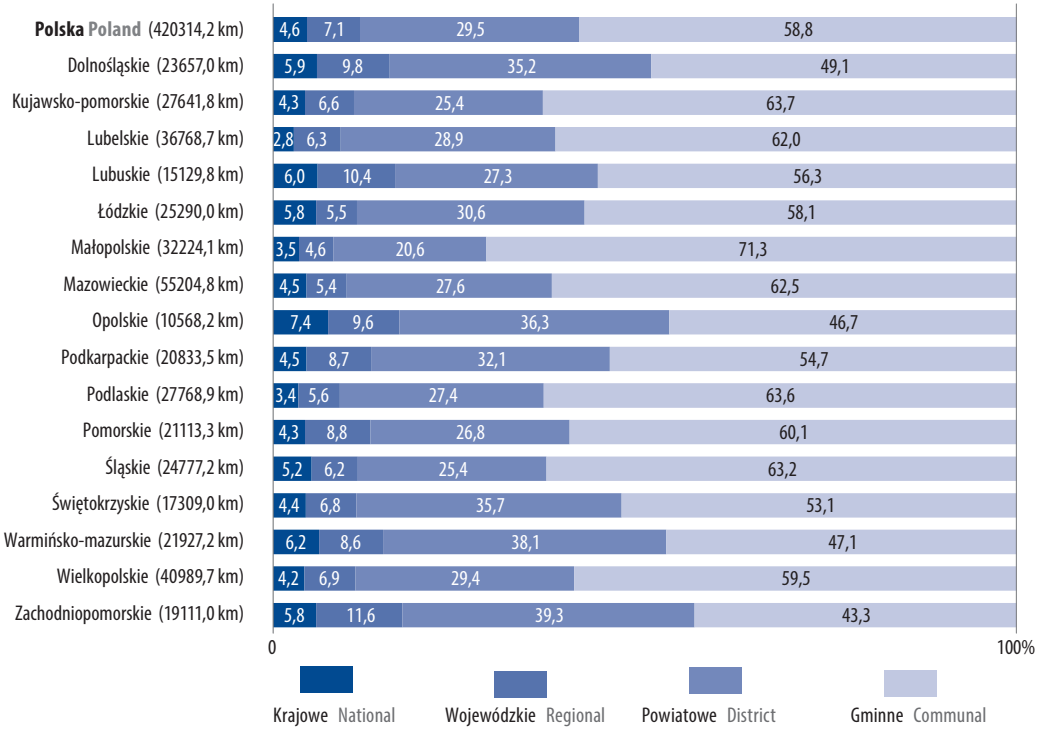
Chart 15. Structure of public roads in 2025 As of 31 December



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

Wykres 16. Drogi publiczne według kategorii dróg w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 16. Public roads by road categories in 2025 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 2025 r. długość dróg krajowych wyniosła 19,4 tys. km, co stanowiło 4,6% sieci dróg w Polsce. Zgodnie z raportem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na koniec 2024 r. 56,3% dróg krajowych będących zarządzie GDDKiA miało nawierzchnię w stanie dobrym, 26,1% – w stanie niezadowalający, a 16,0% – w stanie złym.

W odniesieniu do 2023 r. zmniejszyła się długość dróg będących w stanie dobrym (o 2,5%), natomiast zwiększyła się długość dróg w stanie niezadowalającym i złym.

Public roads surface

In 2025, the total length of national roads amounted to 19.4 thousand km, accounting for 4.6% of the road network in Poland. According to a report by the General Directorate for National Roads and Motorways, at the end of 2024, 56.3% of national roads managed by the General Directorate for National Roads and Motorways had road surfaces in good condition, 26.1% in unsatisfactory condition, and 16.0% in poor condition.

Compared with 2023, the length of roads in good condition decreased by 2.5%, while the length of roads in unsatisfactory and poor condition increased.

Tablica 4. **Ocena parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych w 2024 r.**
Table 4. The evaluation of technical and operating parameters of surface of the national roads network in 2024

Klasa/ocena Class	Ocena ze względu na The evaluation according to				
	stan spękań the condition of cracks	równość podłużna longitudinal profile	koleiny rutting	stan nawierzchni the condition of the surface	właściwości przeciwpoślizgowe skid resistance
	w % dróg krajowych ogółem in % of total national roads				
A – stan dobry A – good condition	31,4	80,3	74,1	83,7	31,6
B – zadowalający B – satisfactory	51,5	18,7	19,4	14,5	39,5
C – niezadowalający C – unsatisfactory	14,6	0,9	4,9	1,6	21,9
D – zły D – poor	2,6	0,1	1,6	0,2	7,0

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

W 2025 r. drogi o nawierzchni twardej miały łączną długość 320,6 tys. km, co stanowiło 76,3% długości dróg publicznych.

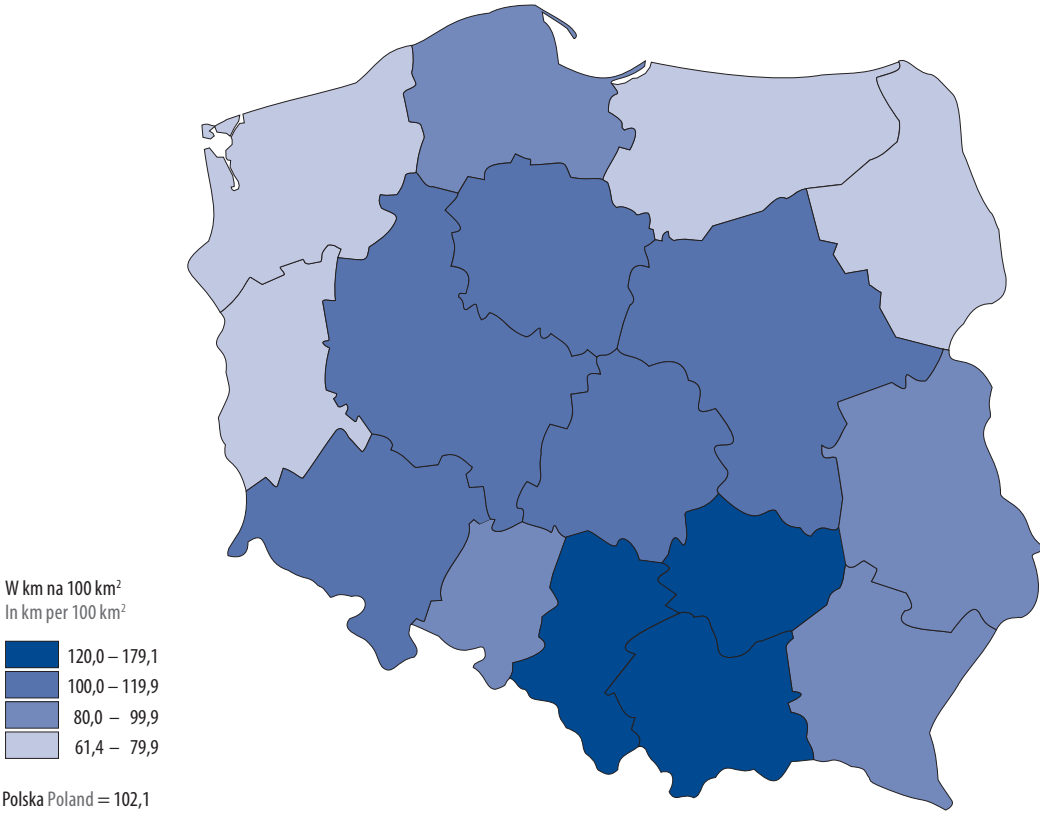
Wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej w 2025 r. wyniósł 102,1 km na 100 km^2 i wykazywał duże zróżnicowanie terytorialne. Najwyższą jego wartość odnotowano w województwach śląskim (179,1) i małopolskim (177,3), a najniższą – w warmińsko-mazurskim (61,4) i zachodniopomorskim (63,3).

In 2025, hard-surfaced roads had a total length of 320.6 thousand km, accounting for 76.3% of the total length of public roads.

In 2025, the density of hard-surfaced roads was 102.1 km per 100 km^2 and varied considerably across the country. The highest values were recorded in Śląskie Voivodship (179.1) and Małopolskie Voivodship (177.3), while the lowest were recorded in Warmińsko-Mazurskie Voivodship (61.4) and Zachodniopomorskie Voivodship (63.3).

Mapa 2. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Map 2. Public roads with hard surface in 2025 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 2025 r. miały łączną długość 301,6 tys. km, co stanowiło 94,1% długości dróg o nawierzchni twardej.

Udział długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej w ogólnej długości dróg o nawierzchni twardej we wszystkich województwach wyniósł co najmniej 91,5%. Najwyższy udział odnotowano w województwach mazowieckim i lubelskim (po 96,3%), a najniższą – w pomorskim, kujawsko-pomorskim oraz lubuskim (po 91,5%).

Drogi o nawierzchni twardej nieulepszonej stanowiły 5,9% długości dróg o nawierzchni twardej. Najwyższy udział odnotowano w województwach pomorskim, kujawsko-pomorskim oraz lubuskim (po 8,5%), a najniższy – w mazowieckim oraz lubelskim (po 3,7%).

In 2025, improved hard-surfaced roads had a total length of 301.6 thousand km, accounting for 94.1% of the total length of hard-surfaced roads.

The share of improved hard-surfaced roads in the total length of hard-surfaced roads was at least 91.5% in all voivodships. The highest shares were recorded in Mazowieckie and Lubelskie Voivodships, at 96.3% each, while the lowest were recorded in Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie and Lubuskie Voivodships, at 91.5% each.

Unimproved hard-surfaced roads accounted for 5.9% of the total length of hard-surfaced roads. The highest shares were recorded in Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie and Lubuskie Voivodships, at 8.5% each, while the lowest were recorded in Mazowieckie and Lubelskie Voivodships, at 3.7% each.

W 2025 r. długość dróg wojewódzkich wyniosła 29,7 tys. km, z czego 99,9% stanowiły drogi o nawierzchni twardej. Wśród dróg powiatowych, których łączna długość wyniosła 123,9 tys. km, drogi o nawierzchni twardej stanowiły 93,5%. Największy udział dróg o nawierzchni twardej odnotowano w województwach małopolskim (98,9%) i podkarpackim (97,7%), natomiast najmniejszy – w warmińsko-mazurskim (84,2%) oraz lubuskim (84,7%).

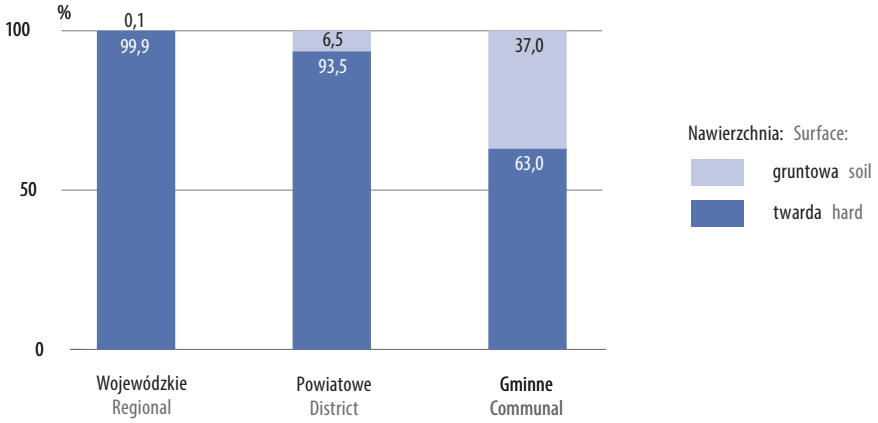
Drogi o nawierzchni twardej stanowiły 63,0% ogólnej długości dróg gminnych, wynoszącej 247,3 tys. km. Najwyższy udział odnotowano w województwach śląskim (84,5%) i świętokrzyskim (78,6%), a najniższy – w lubuskim (35,7%) i podlaskim (37,0%).

In 2025, the total length of voivodship roads amounted to 29.7 thousand km, of which 99.9% were hard-surfaced roads. Of the 123.9 thousand km of county roads, 93.5% were hard-surfaced. The highest shares of hard-surfaced roads were recorded in Małopolskie (98.9%) and Podkarpackie (97.7%) Voivodships, while the lowest were recorded in Warmińsko-Mazurskie (84.2%) and Lubuskie (84.7%) Voivodships.

Hard-surfaced roads accounted for 63.0% of the total length of communal roads, which amounted to 247.3 thousand km. The highest shares were recorded in Śląskie (84.5%) and Świętokrzyskie (78.6%) Voivodships, while the lowest were recorded in Lubuskie (35.7%) and Podlaskie (37.0%) Voivodships.

Wykres 17. Drogi samorządowe według rodzajów nawierzchni w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 17. Local self-government roads by types of surface in 2025 As of 31 December



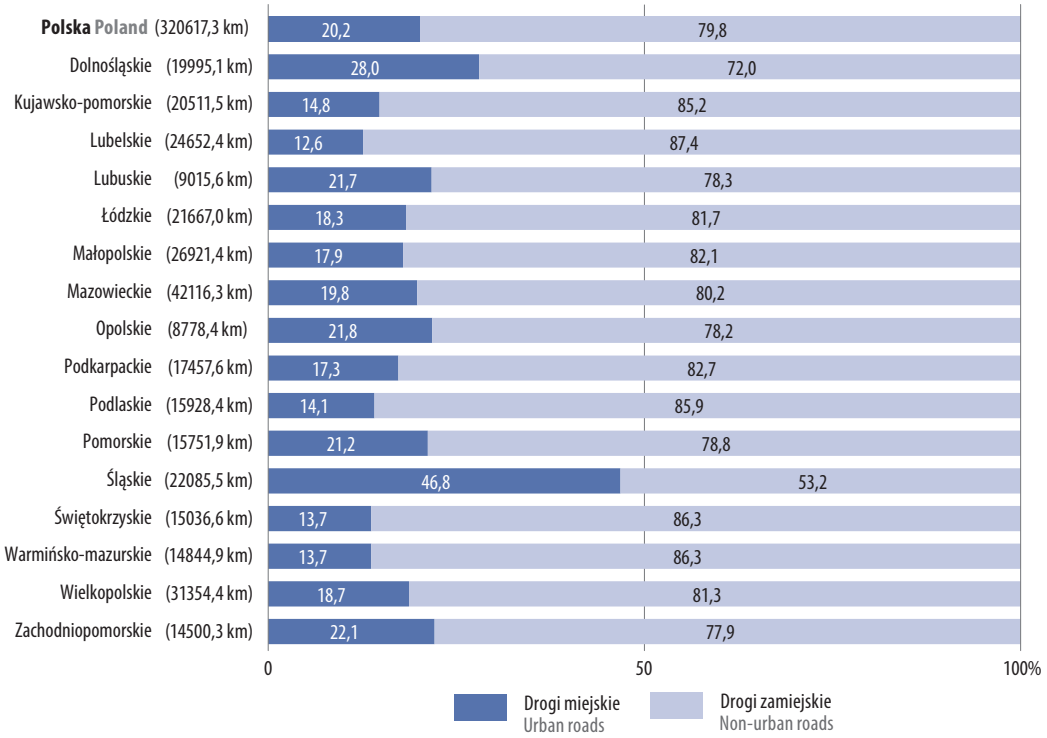
Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W 2025 r. drogi publiczne miejskie o nawierzchni twardej miały łączną długość 64,8 tys. km, co stanowiło 20,2% dróg publicznych o nawierzchni twardej. Drogi zamiejskie miały 255,8 tys. km długości, co stanowiło 79,8%.

In 2025, urban public roads with hard surfaces had a total length of 64.8 thousand km, accounting for 20.2% of public roads with hard surfaces. Non-urban roads had a total length of 255.8 thousand km, accounting for 79.8%.

Wykres 18. **Drogi publiczne o twardej nawierzchni według kategorii dróg w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia**

Chart 18. Public hard surface roads by road categories in 2025 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

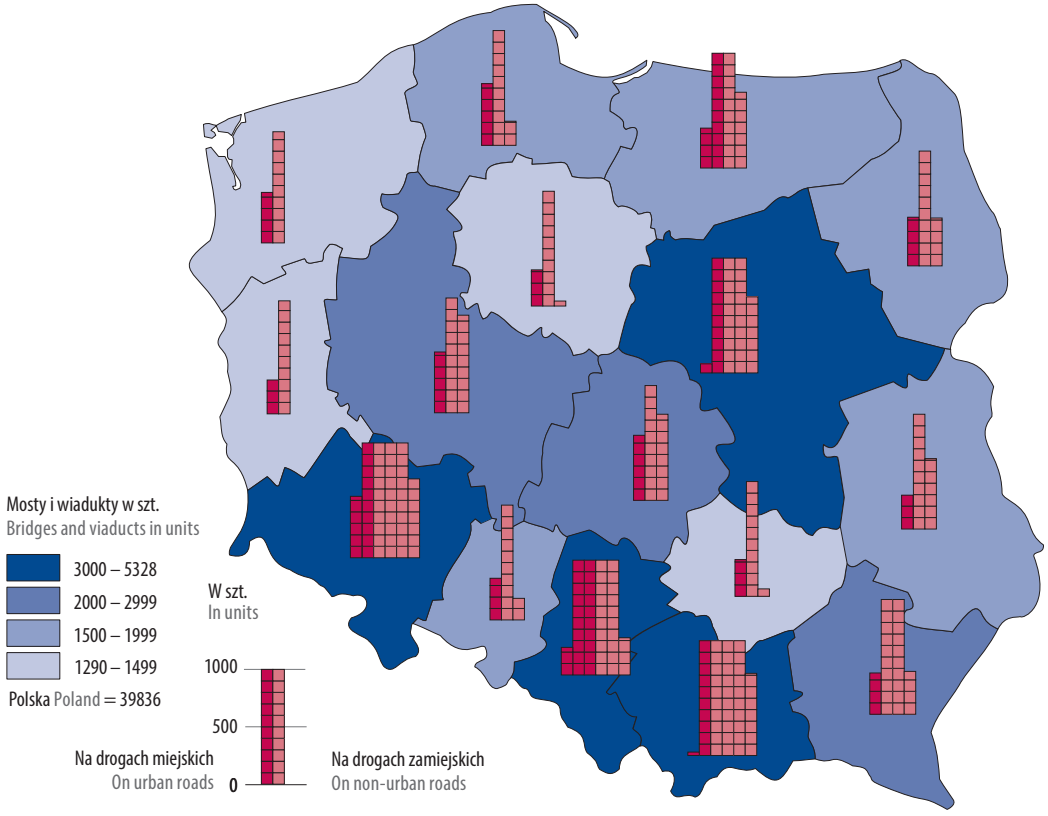
Liczba mostów i wiaduktów w 2025 r. Wyniosła 39,8 tys., co oznaczało wzrost o 1,8% w porównaniu z poprzednim rokiem. Najwięcej ww. obiektów znajdowało się w województwach dolnośląskim (5,2 tys.), małopolskim (4,8 tys.) i śląskim (4,6 tys.). Większość z nich (99,7%) stanowiły obiekty trwałe, a 0,3% obiekty tymczasowe.

Road engineering structures

The number of bridges and viaducts in 2025 amounted to 39.8 thousand, representing an increase of 1.8% compared with the previous year. The largest numbers of these structures were located in Dolnośląskie (5.2 thousand), Małopolskie (4.8 thousand) and Śląskie (4.6 thousand) Voivodships. Most of them (99.7%) were permanent structures, while 0.3% were temporary structures.

Mapa 3. Obiekty mostowe na drogach publicznych w 2025 r.
Stan w dniu 31 grudnia

Map 3. Bridges and viaducts on public roads in 2025
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 na 31 grudnia 2025 r. wyniosła 34368,5 tys. i zwiększyła się w porównaniu z 2024 r. o 6,2%.

W 2025 r., podobnie jak w roku poprzednim, pojazdy samochodowe stanowiły 87,5% ogółu pojazdów zaliczanych do środków transportu drogowego. Liczba pozostałych środków transportu drogowego (niezaliczanych do grupy pojazdów samochodowych: motorowerów, ciągników rolniczych oraz pojazdów bezsilnikowych, tj. przyczep i naczep) zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów na dzień 31 grudnia 2025 r. wyniosła 4287,6 tys. (o 4,4% więcej niż w roku poprzednim). W porównaniu z 2024 r. największy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych odnotowano w grupie motocykli (o 13,3%) oraz samochodów specjalnych (o 10,6%). Liczba zarejestrowanych autobusów w 2025 r. wzrosła o 6,4%, samochodów osobowych – o 6,1%, ciągników siodłowych – o 6,0%, a samochodów ciężarowych – o 5,9%. Wśród pozostałych środków transportu drogowego, nieujmowanych w ogólnej liczbie pojazdów samochodowych, największy wzrost dotyczył liczby zarejestrowanych przyczep ciężarowych – o 6,5%, naczep ciężarowych – o 5,9% oraz ciągników rolniczych – o 5,0%. Liczba zarejestrowanych motorowerów zwiększyła się w tym okresie o 2,3%.

3. Means of road transport

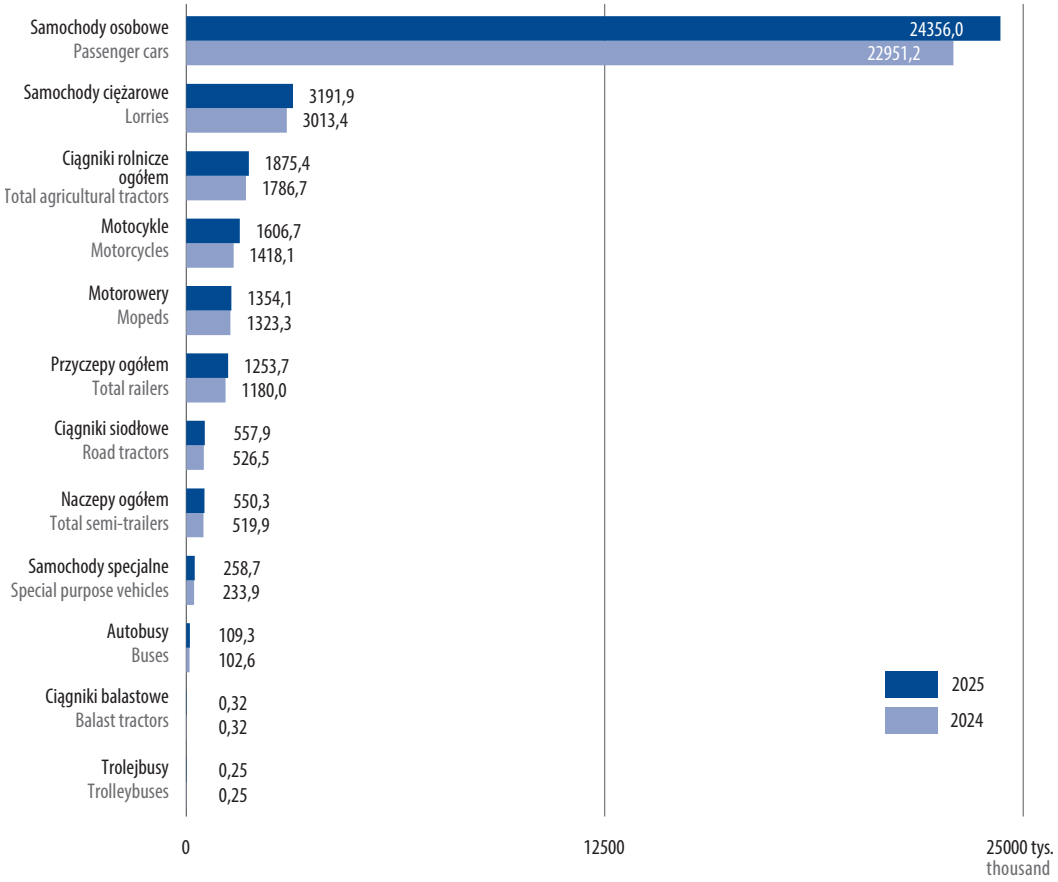
Stock of road transport means

The number of registered means of road transport (based on the Central Register of Vehicles and Drivers) amounted to 34368.5 thousand as of 31 December 2025 and increased by 6.2% compared to 2024.

Motor vehicles accounted for 87.5% of all vehicles classified as road transport means in 2025 (as in the previous year). The number of other means of road transport, not classified as 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 2025, amounted to 4287.6 thousand (4.4% more than in the previous year). Compared to 2024, the largest increase in the number of registered motor vehicles was recorded in the group of motorcycles (by 13.3%) and special purpose vehicles (by 10.6%). The number of registered buses increased by 6.4% in 2025, passenger cars by 6.1%, road tractors by 6.0% and lorries by 5.9%. Among other modes of road transport not included in the total number of motor vehicles, the largest increase compared to 2024 concerned the number of registered trailers increased by 6.5%, semi-trailers – by 5.9% and agricultural tractors – by 5.0%. The number of registered mopeds increased by 2.3% during this period.

Wykres 19. Środki transportu drogowego
Stan w dniu 31 grudnia

Chart 19. Means of road transport
As of 31 December

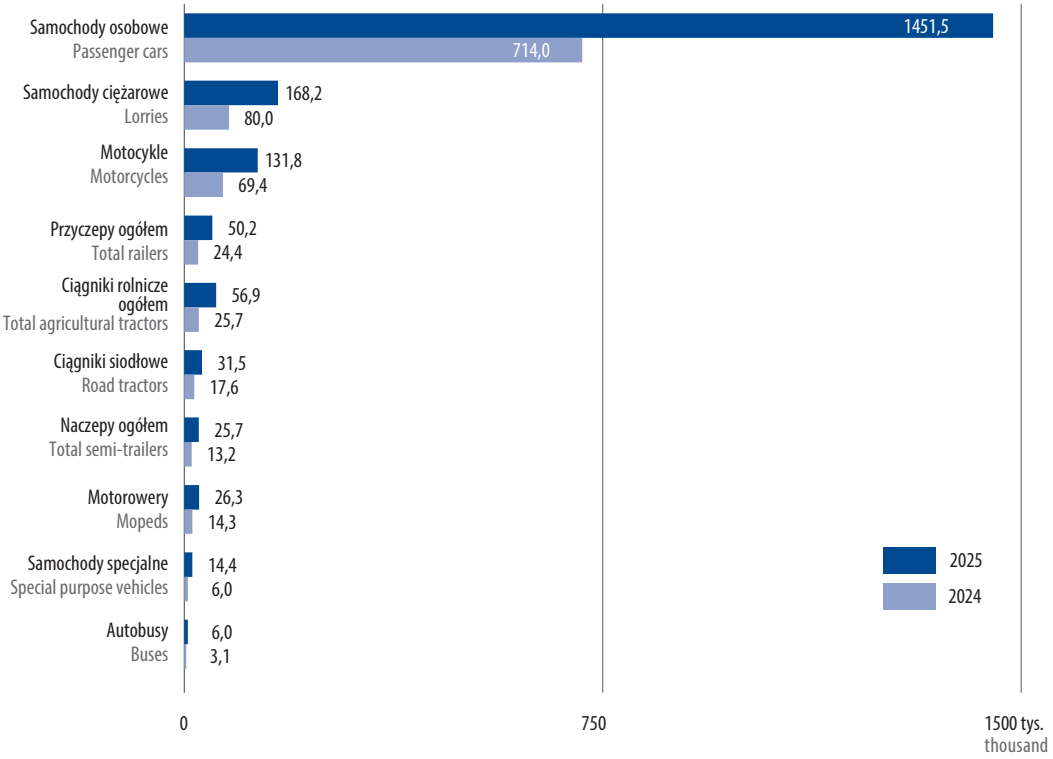


Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles

W 2025 r., najliczniejszą grupą pojazdów samochodowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie kraju były samochody osobowe – 1451,5 tys., co stanowiło 80,5% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce pojazdów samochodowych (wobec 80,2% w 2024 r.).

In 2025, passenger cars were the largest group of motor vehicles registered for the first time in the country – 1451.5 thousand, which accounted for 80.5% of all motor vehicles registered for the first time in Poland (compared to 80.2% in 2024).

Wykres 20. Pojazdy samochodowe zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski[a]
Chart 20. 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: opracowanie własne na podstawie 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: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

W strukturze zarejestrowanych pojazdów samochodowych według rodzaju stosowanego paliwa pojazdy na olej napędowy dominują w grupie ciągników siodłowych – 96,6%, autobusów – 93,4%, samochodów specjalnych – 92,2% oraz samochodów ciężarowych – 87,5%. Olej napędowy jako dominujący rodzaj stosowanego paliwa występuje również w tej grupie pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie kraju.

In the structure of registered motor vehicles by type of fuel used, diesel vehicles dominate the group of road tractors – 96.6%, buses – 93.4%, special cars – 92.2%, lorries – 87.5%. 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.

W grupie samochodów osobowych największą część stanowiły te na benzynę 44,9% oraz na olej napędowy 35,6%, a wśród zarejestrowanych po raz pierwszy, odpowiednio 45,6% oraz 24,8%.

Vehicles with petrol and diesel engines predominate in the group of passenger cars, 44.9% (petrol) and 35.6% (diesel), while among registered for the first time the figures were 45.6% and 24.8%, respectively.

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	Samochody specjalne Special purpose vehicles
		razem total	w tym o pojemności silnika of which engine the cylinder capacity		razem total	w tym o ładowności 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	**2024**	**22951213**	**1979394**	**4964620**	**3013364**	**512390**	**526469**	**102647**	**233939**
	2025	**24356010**	**1945725**	**4984114**	**3191852**	**531463**	**557869**	**109253**	**258732**
w tym: of which:									
Benzyna Pertol	2024	10328226	5440523	4312864	182113	3343	625	395	10269
	2025	10933338	5627853	4662269	181724	3399	632	402	10581
Olej napędowy Diesel oil	2024	8392960	348195	6805315	2626104	490104	508419	96561	215262
	2025	8664753	344465	7039277	2793755	507815	538833	102067	238649
Gaz ciekły (LPG) Liquefied petroleum gas (LPG)	2024	3203935	865104	1921165	125965	1409	806	129	2491
	2025	3208975	882489	1890774	123884	1413	744	146	2518
Gaz ziemny sprężony (CNG) Compressed natural gas (CNG)	2024	2894	1105	1582	3043	1251	1762	1144	205
	2025	2977	1236	1548	3074	1367	1179	1305	191
Energia elektryczna[a] Electric energy[a]	2024	62182	.	.	6742	105	38	1294	63
	2025	122151	.	.	10895	183	85	1729	92
Benzyna i energia elektryczna (hybryda) Petrol and electric energy (hybrid)	2024	66298	4662	45048	60	–	–	–	26
	2025	68332	5710	52426	87	–	–	–	37
Olej napędowy i energia elektryczna (hybryda) Diesel oil and electric energy (hybrid)	2024	9303	2	5729	17	7	–	197	4
	2025	12628	5	9306	33	6	2	125	10
Wodór Hydrogen	2024	159	–	–	–	–	–	–	–
	2025	453	–	–	–	–	–	–	–

a Łącznie z pojazdami hybrydowymi.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
a Including hybrid vehicles.
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Pojazdy samochodowe

Samochody osobowe

W ogólnej liczbie zarejestrowanych pojazdów samochodowych największy udział miały samochody osobowe. W 2025 r. ich udział wyniósł 81,0%.

W 2025 r. na 1451,5 tys. samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, 600,5 tys. (41,4%) stanowiły pojazdy fabrycznie nowe (wzrost o 8,3% w porównaniu z rokiem poprzednim).

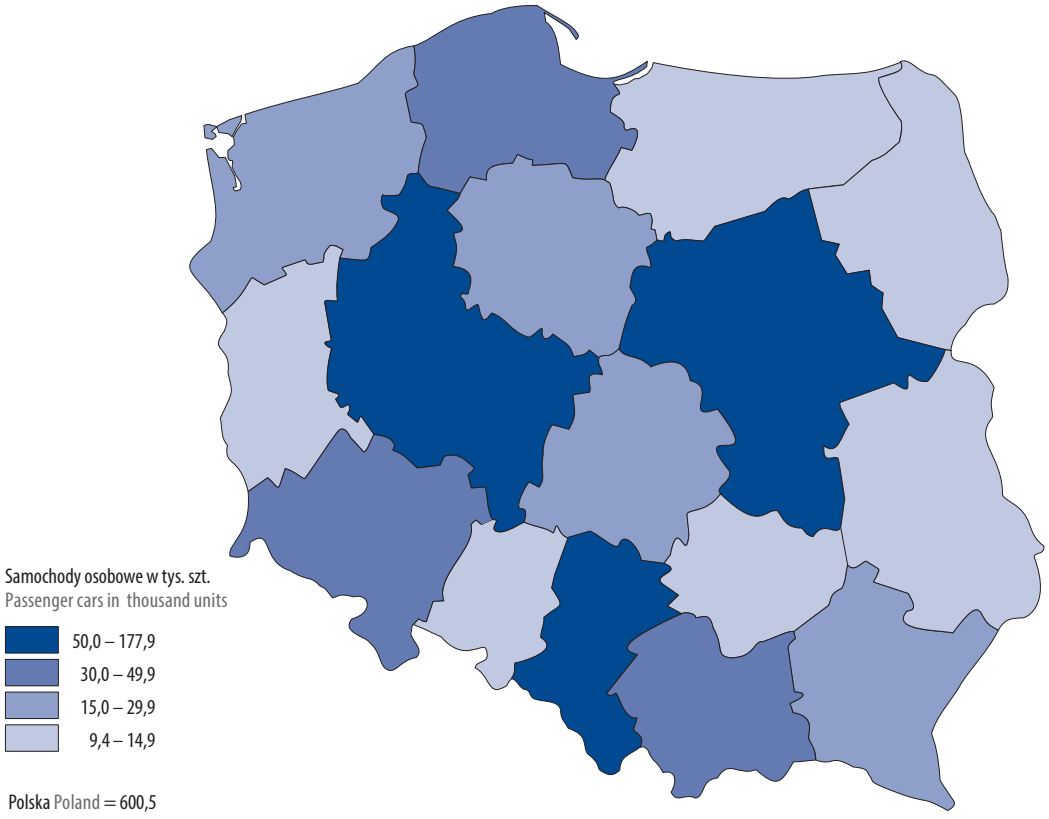
Motor vehicles

Passenger cars

Passenger cars had the largest share in the total number of road motor vehicles. In 2025, this proportion maintained a similar level as in the previous year and amounted to 81.0%.

In 2025, out of 1451.5 thousand passenger cars registered for the first time in Poland, 600.5 thousand (41.4%), were brand new vehicles (8.3% more in comparison to the previous year).

Mapa 4. **Samochody osobowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski[a] w 2025 r.**
Map 4. New passenger cars registered on the territory of Poland[a] in 2025



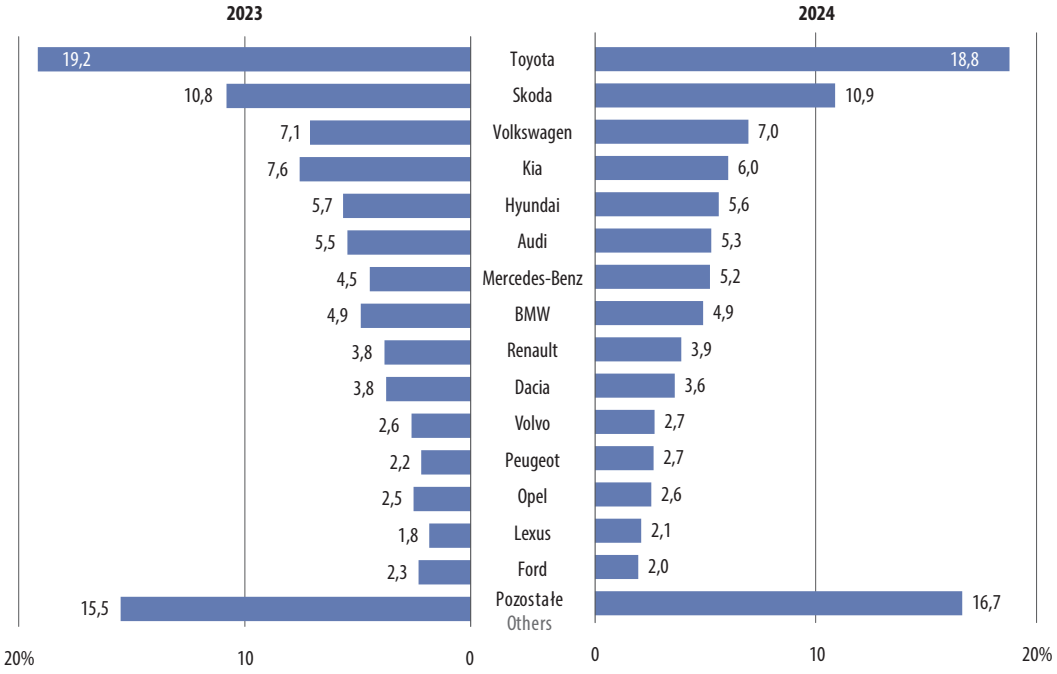
a Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
a Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.
Source: 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 2024 r. znalazła się Toyota. Samochody tej marki stanowiły 18,8% ogółu rejestracji nowych samochodów osobowych. Istotny udział miały również samochody marki Skoda – 10,9%.

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 2024. Cars of this brand accounted for 18.8% of all registrations of new passenger cars. Škoda cars also had a significant share – 10.9%.

Wykres 21. Struktura samochodów osobowych nowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski[a] według marek

Chart 21. Structure of new passenger cars registered for the first time on the territory of Poland[a] by car brands



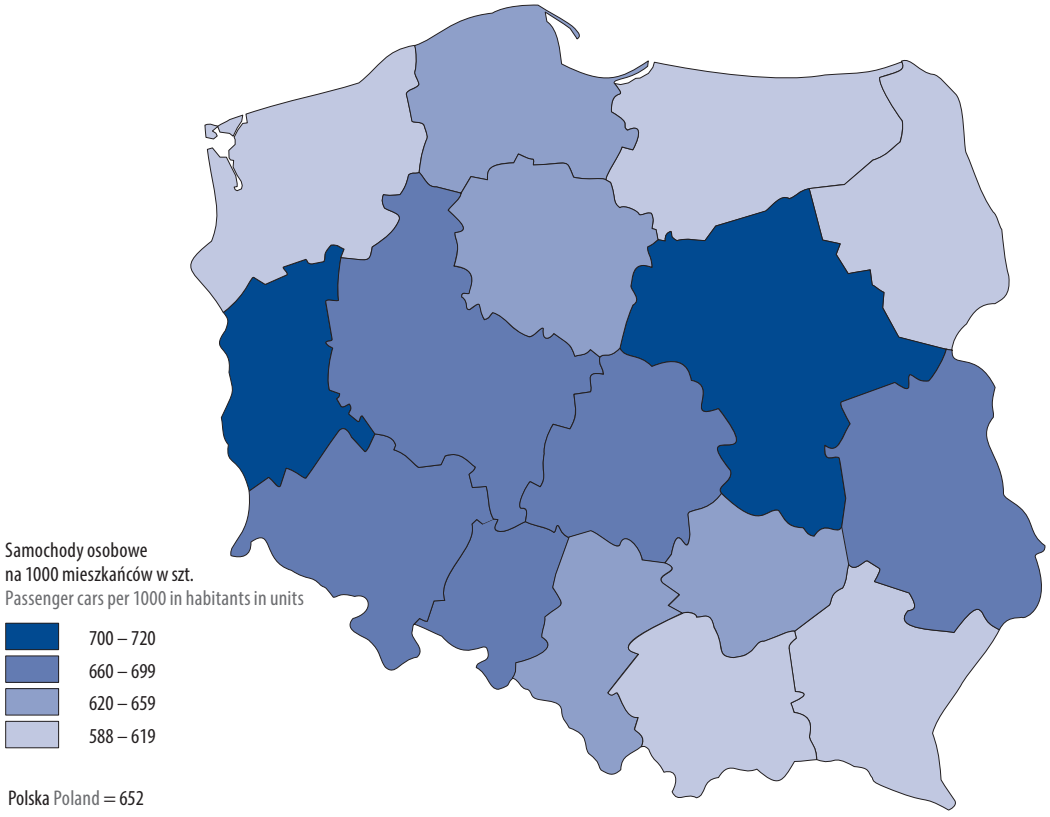
a Łącznie z samochodami z „kratką".
Źródło: dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.
a Including cars registered as commercial vehicles.
Source: data of Polish Automative Industry Association.

Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 ludności) w 2025 r. wyniósł 652 (wobec 612 w 2024 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika w 2025 r. zanotowano w województwach: mazowieckim (720), lubuskim (713) i wielkopolskim (698), a najniższą – w podlaskim (588), małopolskim (607) i warmińsko-mazurskim (608).

The motorisation rate (the number of registered passenger cars per 1000 inhabitants) in 2025 amounted to 652 (compared to 612 in 2024). The highest value of this indicator in 2025 was recorded in voivodships: Mazowieckie (720), Lubuskie (713) and Wielkopolskie (698), while the lowest in: Podlaskie (588), Małopolskie (607) and Warmińsko-Mazurskie (608) Voivodship.

Mapa 5. **Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w 2025 r.**
Stan w dniu 31 grudnia

Map 5. Passenger cars per 1000 inhabitants in 2025
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 2025 r. wyniósł 44,9% (przed rokiem 45,0%). Samochody na olej napędowy stanowiły 35,6%, a udział samochodów na gaz (LPG) wyniósł 13,2% (w 2024 r. – 14,0%). W 2025 r. zarejestrowanych było 122,2 tys. pojazdów osobowych o napędzie elektrycznym oraz 81,0 tys. samochodów osobowych z napędem hybrydowym, które stanowiły odpowiednio 0,50% i 0,33% ogółu zarejestrowanych samochodów osobowych.

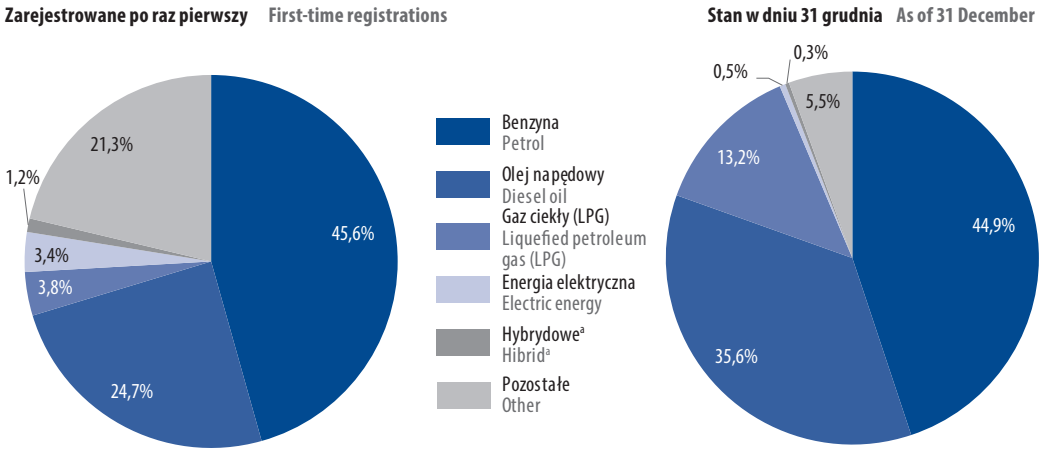
Among all passenger cars registered in the Central Vehicle Register, vehicles with petrol engines dominate; Their share in the total number of registered passenger cars in 2025 was 44.9% (45.0% a year ago). Diesel cars accounted for 35.6% and the share of gas-powered cars (LPG) was 13.2% (in 2024 – 14.0%). In 2025, 122.2 thousand electric passenger cars and 81.0 thousand hybrid passenger cars were registered (which accounted for 0.50% and 0.33% of all registered passenger cars respectively).

W grupie samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce (zarówno nowych, jak i używanych) również przeważały pojazdy z silnikiem benzynowym. W 2025 r. pojazdy te stanowiły 45,6% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy samochodów osobowych (wobec 47,0% w 2024 r.). Samochody na olej napędowy stanowiły 24,7% ogółu pierwszych rejestracji (wobec 28,1% w roku poprzednim), a pojazdy na gaz (LPG) 3,8%, w roku poprzednim – 3,4%.

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 2025, these vehicles accounted for 45.6% of all passenger cars registered for the first time (compared to 47.0% in 2024). Diesel cars accounted for 24.7% of all first registrations in 2025 (compared to 28.1% in the previous year) and gas-powered vehicles (LPG) accounted for 3.8% (3.4% in 2024).

Wykres 22. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według rodzajów stosowanego paliwa w 2025 r.

Chart 22. Structure of registered passenger cars by type of motor energy in 2025

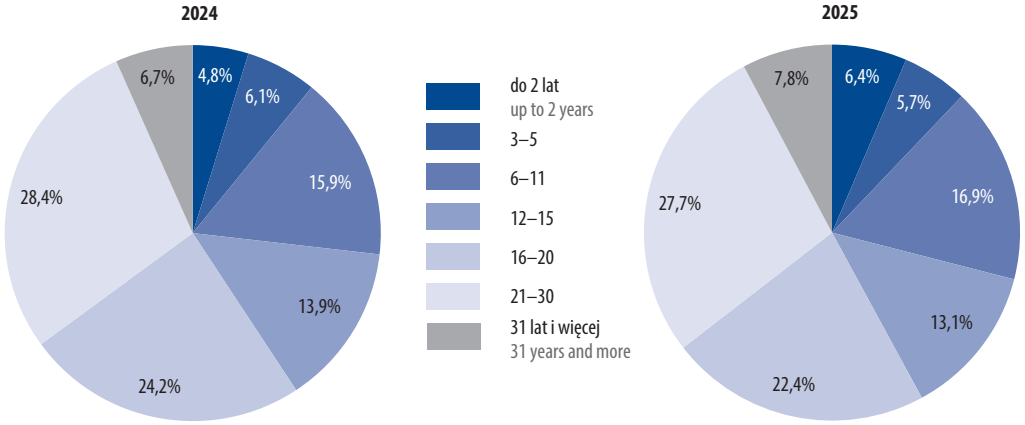


a Dane obejmują samochody osobowe o silnikach hybrydowych zasilanych benzyną i energią elektryczną oraz olejem napędowym i energią elektryczną.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
a The data includes passenger cars with hybrid engines running on petrol and electricity and diesel and electricity.
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Blisko 88% 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 2025 r. stanowiły 27,7% ogółu samochodów osobowych zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Nearly 88% 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 2025 accounted for 27.7% of all passenger cars registered in the Central Vehicle Register.

Wykres 23. Struktura zarejestrowanych samochodów osobowych według grup wieku
Stan w dniu 31 grudnia
Chart 23. Structure of registered passenger cars by age groups
As of 31 December

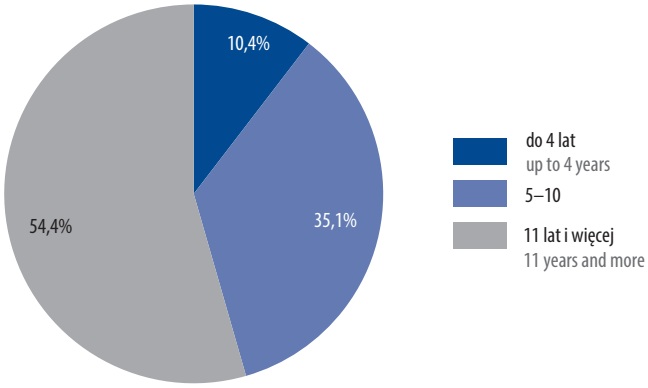


Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
Source: own compile on the basis of data of the Central Register of Vehicles.

Z danych Ministerstwa Finansów i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że w 2024 r. do Polski sprowadzono 882,5 tys. samochodów używanych, tj. o 19,5% więcej niż w 2023 r. Wśród nich samochody w wieku do 4 lat stanowiły 10,4%, od 5 do 10 lat – 35,1%, powyżej 10 lat – 54,4% (w 2023 r. odpowiednio 8,7%, 30,8% i 60,5%).

According to data from the Ministry of Finance and the Polish Association of the Automotive Industry, in 2024 882.5 thousand used cars were imported to Polish, i.e. 19.5% less than in 2023. Cars aged up to 4 years accounted for 10.4% of used passenger car imports, 35.1% for those aged 5 to 10 and 54.4% for those over 10 years old (in 2023: 8.7%, 30.8% and 60.5% respectively).

Wykres 24. Struktura importowanych używanych samochodów osobowych według grup wieku w 2024 r.
Chart 24. Structure of imported used passenger cars by age groups in 2024



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 Automative 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 2025 r. 10,6%. Dominują samochody ciężarowe o ładowności poniżej 1,5 tony, których udział w 2025 r. wyniósł 83,3% (w roku poprzednim 80,0%), a ich liczba zwiększyła się w skali roku o 6,4%. Największy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych odnotowano w grupie pojazdów o ładowności 20 ton i więcej (o 13,8%), 1–1,49 ton (o 8,9%) oraz 15,0–19,9 ton (o 6,5%).

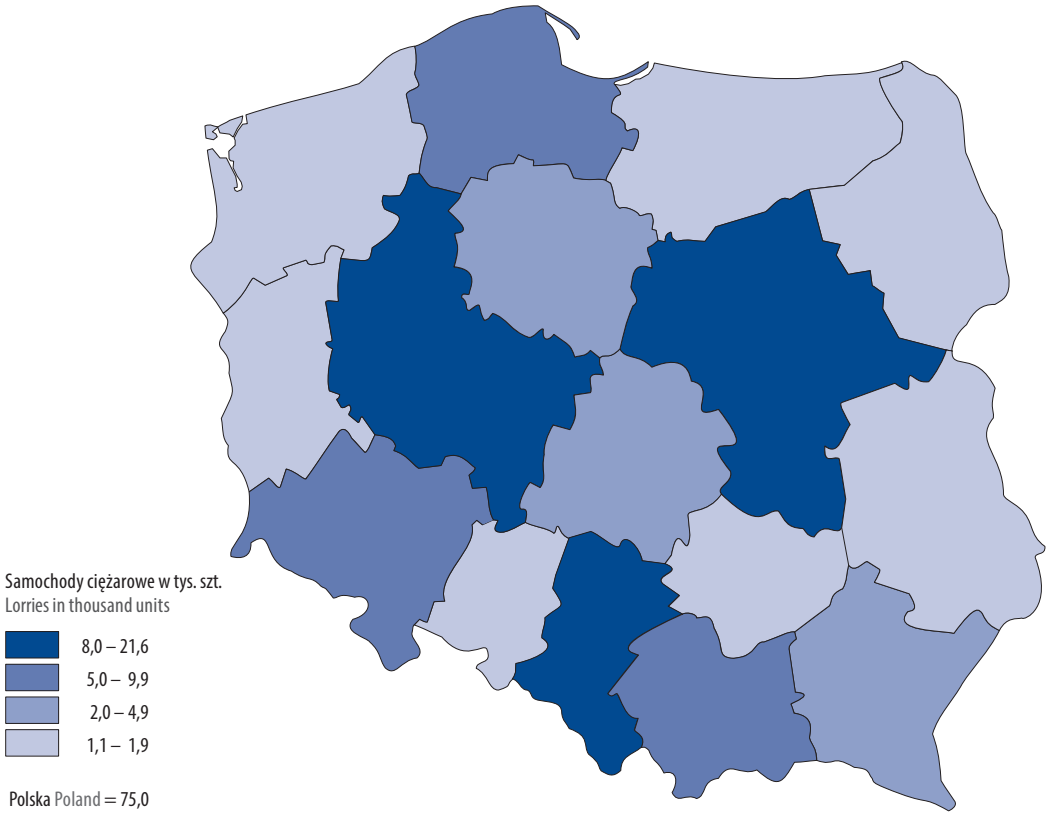
Na 168,2 tys. samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju w ciągu 2025 r., 75,0 tys. (44,6%) rejestracji dotyczyło pojazdów fabrycznie nowych (spadek o 46,3% w porównaniu z 2024 r.).

Lorries

Lorries are the second largest category of registered motor vehicles in Poland. Their share in the total number of registered motor vehicles in 2025 was 10.6%. Light goods vehicles with a load capacity less than 1.5 tonnes are the most numerous, their share in 2025 amounted to 83.3% (80.0% last year). The number of these vehicles increased annually by 6.4%. The biggest increase in the number of registered lorries was observed among vehicles with a load capacity 20 tonnes and more (by 13.8%), then in the group of 1–1.49 tonnes (by 8.9%) and 15.0–19.9 tonnes (by 6.5%).

Out of 168.2 thousand lorries registered for the first time in the country during 2025, 75.0 thousand (44.6%) registrations concerned brand new vehicles (46.3% less in comparison to 2024).

Mapa 6. **Samochody ciężarowe nowe zarejestrowane na terytorium Polski[a] w 2025 r.**
Map 6. New lorries registered on the territory of Poland[a] in 2025



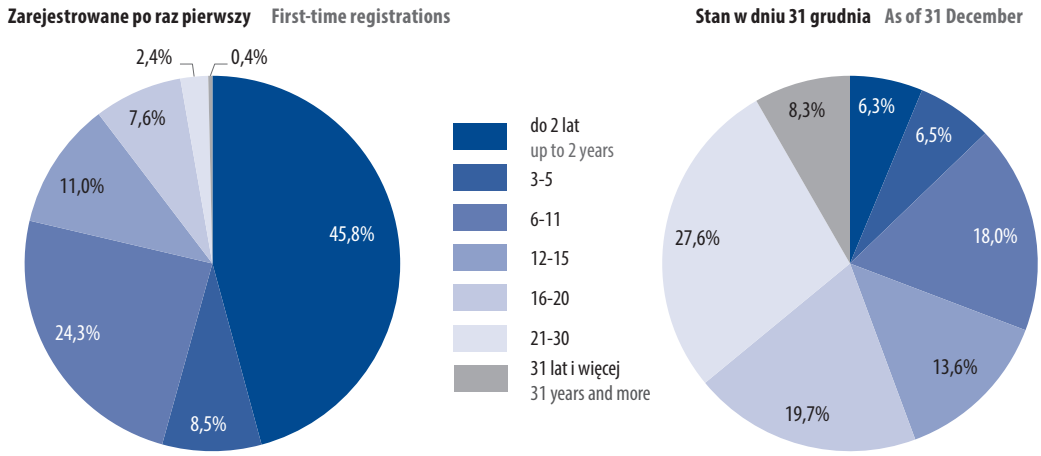
a Dane obejmują pojazdy fabrycznie nowe zarejestrowane w ciągu roku. Bez pojazdów posiadających pozwolenie czasowe.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów.
a Data including brand new vehicles registered during a year. Excluding vehicles having temporary permission.
Source: 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 2025 r. najliczniejszą grupą (58,4 tys.) były pojazdy najmłodsze, których wiek nie przekraczał jednego roku – stanowiły one 34,7% ogółu zarejestrowanych po raz pierwszy w 2025 r. samochodów ciężarowych (wobec 28,3% w 2024 r.). Drugą pod względem liczebności grupą nowo zarejestrowanych w 2025 r. samochodów ciężarowych (40,9 tys.) były pojazdy w wieku od 6 do 11 lat, które stanowiły 24,3%.

In the age structure of lorries registered for the first time in the country during 2025, the largest group (58.4 thousand) were the youngest vehicles, whose age did not exceed one year – they accounted for 34.7% of all lorries registered for the first time in 2025 (compared to 28.3% in 2024). The second largest group of newly registered lorries in 2025 (40.9 thousand) were vehicles aged 6 to 11 years, which accounted for 24.3%.

Wykres 25. Struktura zarejestrowanych samochodów ciężarowych według grup wieku w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia

Chart 25. Structure of registered lorries by age groups in 2025 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.

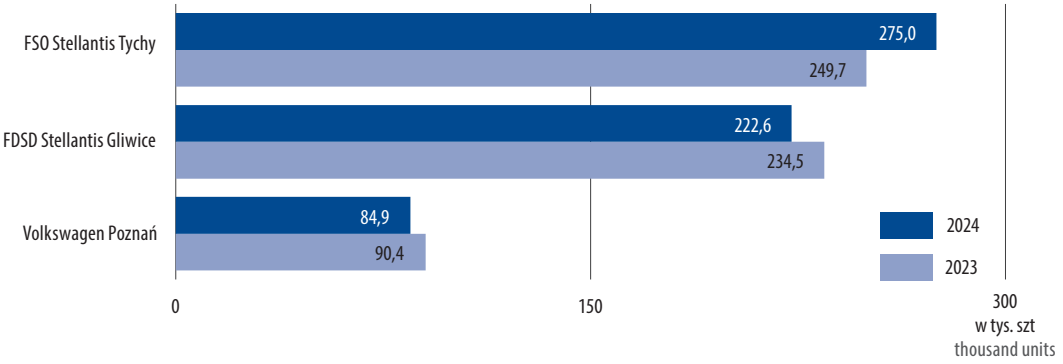
W 2024 r. produkcja samochodów ciężarowych i ciągników samochodowych wyniosła 332 tys. pojazdów i w porównaniu z 2023 r. była wyższa o 7,6%, a produkcja pojazdów transportu publicznego (do przewozu 10 osób i więcej) wyniosła 7,1 tys. sztuk (przed rokiem – 5,1 tys.).

Według Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego produkcja samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w 2024 r. wyniosła 582,5 tys. szt. i była wyższa o 1,4% w stosunku do 2023 r.

In 2024, the production of goods vehicles and road tractors amounted to 332 thousand and was by 7.6% higher than in 2023; the production of public transport vehicles (designed for transporting 10 or more persons) amounted to 7.1 thousand (5.1 thousand in the previous year).

According to the Polish Automotive Industry Association, the production of passenger cars and light commercial vehicles in 2024 amounted to 582.5 thousand and was by 1.4% higher than in 2023.

Wykres 26. **Produkcja samochodów osobowych i dostawczych o dmc do 3,5 tony**
Chart 26. Production of passenger cars and light commercial vehicles with MPLW up to 3.5 tonnes



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

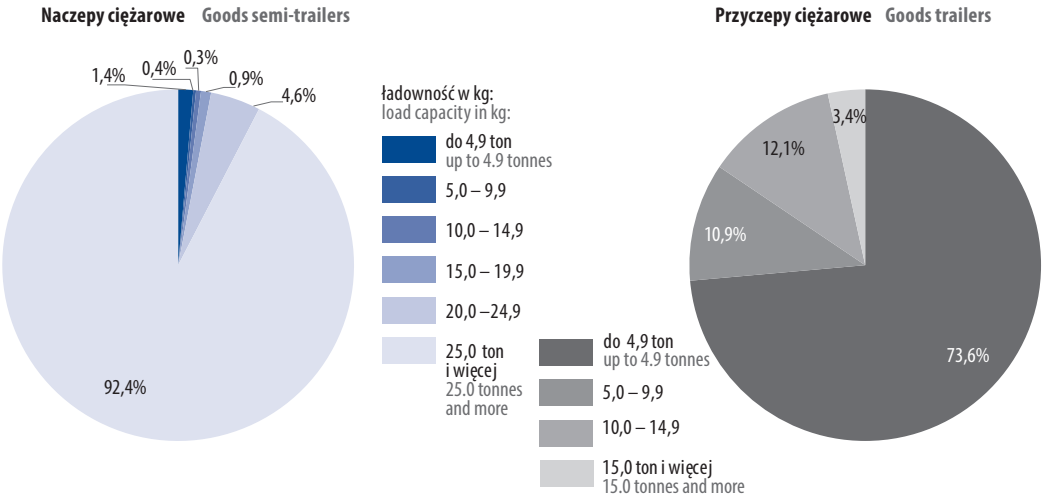
Naczepy i przyczepy ciężarowe

W 2025 r. w Polsce zarejestrowanych było 546,4 tys. naczep ciężarowych (o 5,9% więcej niż w 2024 r.) oraz 511,7 tys. przyczep ciężarowych (o 6,5 % więcej niż w 2024 r.). W strukturze zarejestrowanych naczep ciężarowych według grup ładowności największy udział miały naczepy o ładowności 25000 kg i większej; w 2025 r. stanowiły one 92,4% ogółu zarejestrowanych pojazdów z tej grupy. W grupie zarejestrowanych przyczep ciężarowych dominują natomiast pojazdy o ładowności do 4999 kg, których udział w 2025 r. wśród wszystkich zarejestrowanych przyczep ciężarowych wyniósł 73,6% (wobec 72,7% w 2024 r.).

Semi-trailers and trailers

In 2025, 546.4 thousand goods semi-trailers were registered in Poland (5.9% more than in 2024) and 511.7 thousand goods trailers (6.5% more than in 2024). 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 2025, they accounted for 92.4% 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 2025 among all registered goods trailers was 73.6% (compared to 72.7% in 2024).

Wykres 27. **Struktura zarejestrowanych naczep i przyczep ciężarowych według grup ładowności w 2025 r. Stan w dniu 31 grudnia**
Chart 27. Structure of goods semi-trailers and trailers registered by load capacity groups in 2025 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.

Uwzględniając rodzaj nadwozia, największy wzrost liczby naczep ciężarowych w porównaniu z 2024 r. odnotowano w grupie naczep izotermicznych (o 17,1%). W przypadku przyczep ciężarowych największy wzrost dotyczył grupy cystern (o 8,8%).

Taking into account the type of truck body, the largest increase in the number of goods semi-trailers compared to 2024 was recorded in the group of insulated semi-trailers (by 17.1%). In the case of goods trailers, the largest increase was recorded in the group of tankers (by 8.8%).

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.

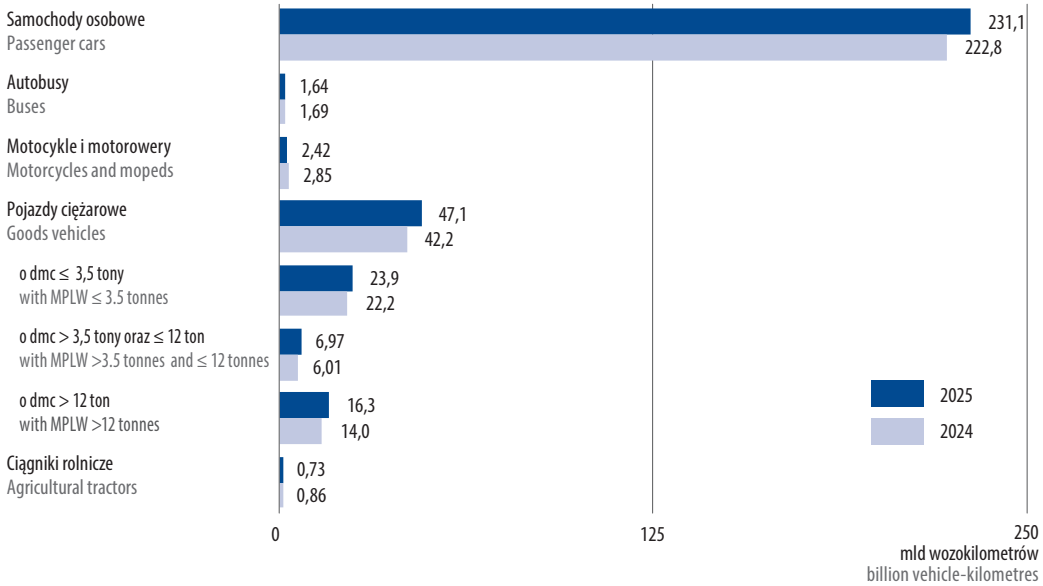
W 2025 r. ruch drogowy na sieci dróg publicznych w kraju wyniósł 282,9 mld wozokilometrów i w porównaniu z 2024 r. wzrósł o 4,6%. Dominującą grupą pojazdów były samochody osobowe, które w 2025 r. wygenerowały 231,1 mld wozokilometrów (o 3,7% więcej w porównaniu z 2024 r.). Odnotowano również wzrost ruchu drogowego na drogach publicznych dla samochodów ciężarowych – o 11,6% (w tym dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony – o 15,9%). Natomiast dla autobusów oraz motocykli odnotowano spadek – odpowiednio o 2,8% i 14,9%.

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 2025, road traffic on the country's public road network amounted to 282.9 billion vehicle-kilometres and increased by 4.6% compared to 2024. The dominant group of vehicles were passenger cars, which in 2025 generated 231.1 billion vehicle-kilometres (3.7% more than in 2024). There was also an increase in road traffic on public roads for goods vehicles – by 11.6% (including for vehicles with an MPLW over 3.5 tons – by 15.9%). Meanwhile, figures for buses and motorcycles dropped by 2.8% and 14.9%, respectively.

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



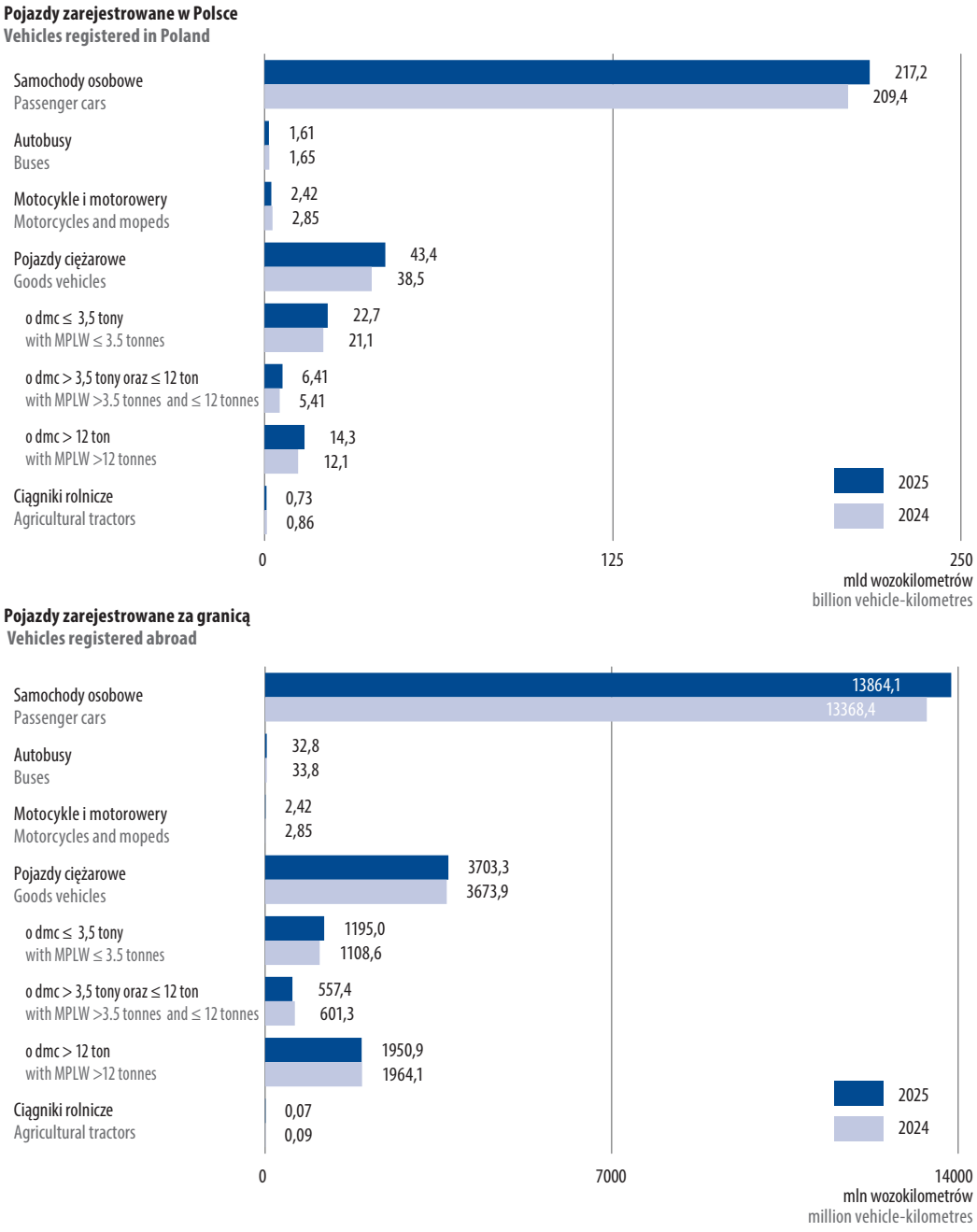
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

Udział pojazdów zarejestrowanych w Polsce, poruszających się po krajowej sieci dróg publicznych, w ogólnej liczbie pojazdów wyniósł 93,8% (265,4 mld wozokilometrów), natomiast pojazdów obcych – 6,2% (17,6 mld wozokilometrów). W obu grupach dominowały samochody osobowe, które stanowiły 81,8% ogółu pojazdów zarejestrowanych w Polsce oraz 78,8% ogółu pojazdów obcych. Kolejną dużą grupą pojazdów były pojazdy ciężarowe, których udział wyniósł odpowiednio 16,4% i 21,0%.

The share of vehicles registered in Poland driving on the national public road network in the total number of vehicles was 93.8% (265.4 billion vehicle-kilometres), while the share of foreign vehicles accounted for 6.2% (17.6 billion vehicle-kilometres). Both groups were dominated by passenger cars, which in the case of vehicles registered in Poland accounted for 81.8% of all Polish vehicles for foreign vehicles – 78.8% of all foreign vehicles. Another large group of vehicles were goods vehicles, whose shares were 16.4% and 21.0%, respectively.

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

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

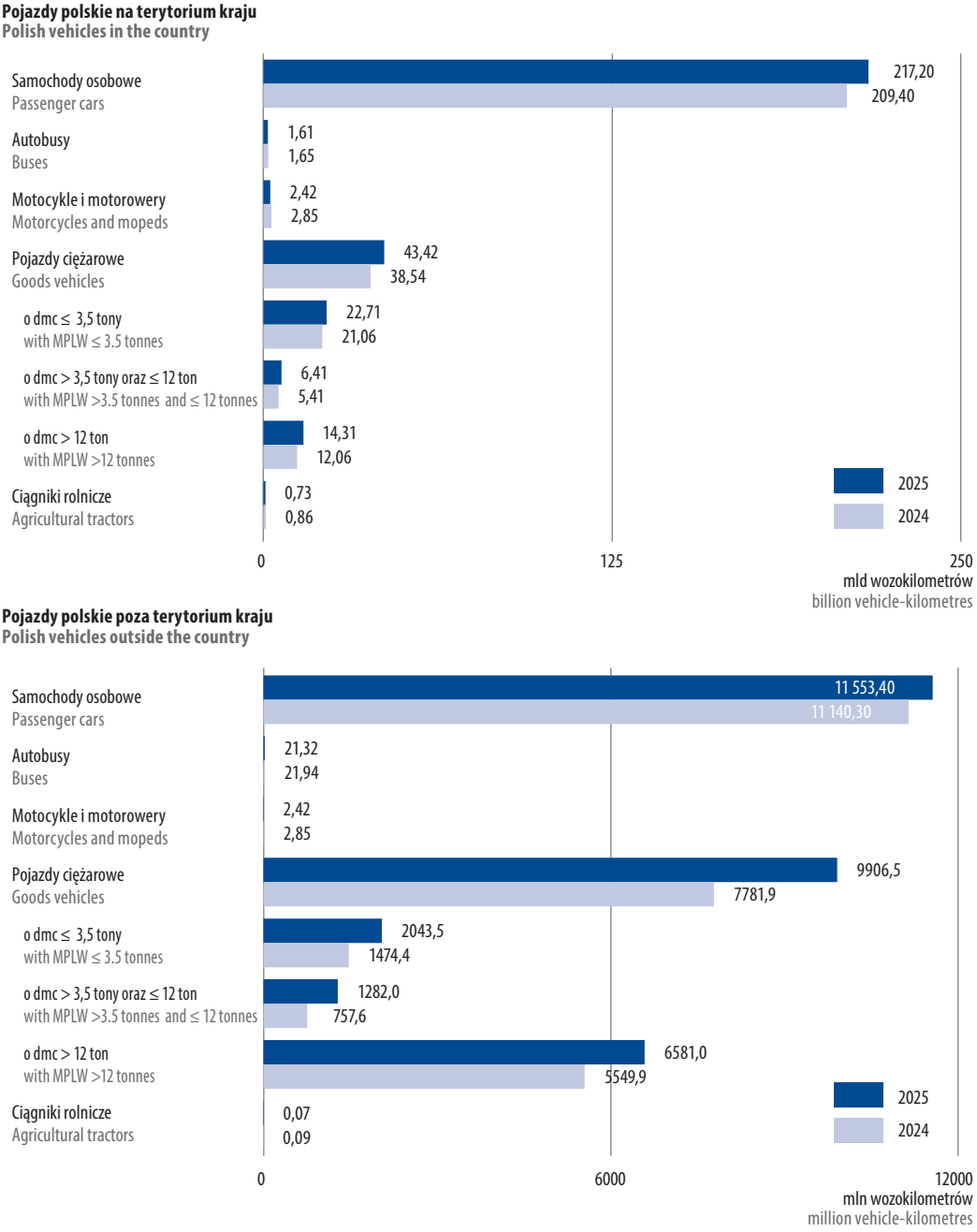


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W porównaniu z 2024 r. ruch pojazdów polskich na krajowej sieci dróg publicznych i drogach poza granicami kraju wzrósł o 5,4%. Ich udział w ruchu drogowym na krajowej sieci dróg publicznych stanowił 94,2%, a na drogach poza terytorium kraju – 7,5% (o 13,4% więcej niż w 2024 r.).

Compared to 2024, the traffic of Polish vehicles increased by 5.4%. Their share in road traffic on the national public road network accounted for 94.2% and on roads outside the country – 7.5% (13.4% more than in 2024).

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

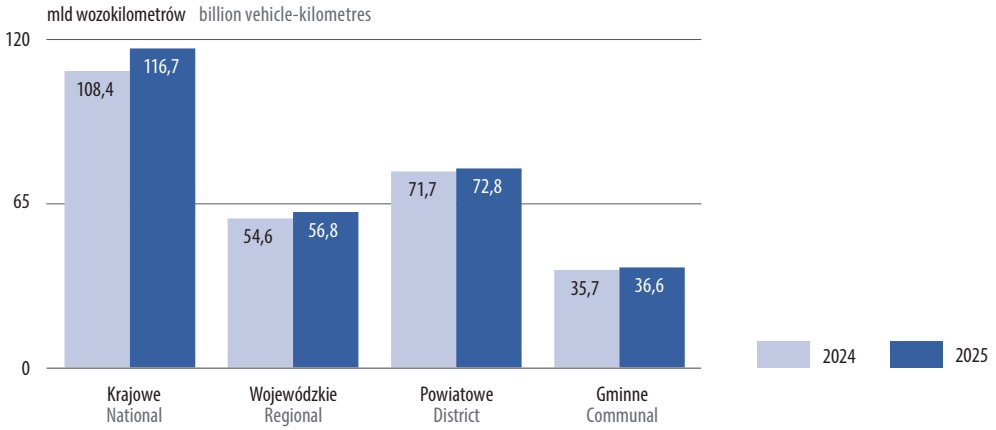


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Source: own compile on the basis of data of the General Directorate for National Roads and Motorways.

W 2025 r. wzrost ruchu drogowego dotyczył wszystkich kategorii dróg, przy czym najwyższy odnotowano na drogach krajowych (o 7,6%). Największe natężenie ruchu drogowego również odnotowano na drogach krajowych (116,7 mld wozokilometrów).

In 2025, there was an increase in traffic on all road categories, however, the largest year-on-year increase in road traffic was recorded on national roads (by 7.6%). The highest road traffic also occurred on national roads (116.7 billion vehicle-kilometres in 2025).

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



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

Dane o natężeniu ruchu drogowego obejmują informacje o liczbie pojazdów i liczbie transakcji zarejestrowanych w Systemie Poboru Opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce (e-TOLL). Opłaty za przejazd pobierane są w Polsce na całej sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL, w tym również na państwowych odcinkach autostrad A2 i A4. Długość płatnych odcinków na koniec 2025 r. wynosiła około 5220 km. Przychody z systemu zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, z przeznaczeniem na dalsze inwestycje w rozbudowę sieci drogowej w Polsce oraz na modernizację istniejącej infrastruktury drogowej. System e-TOLL to system obowiązkowy dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów, niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

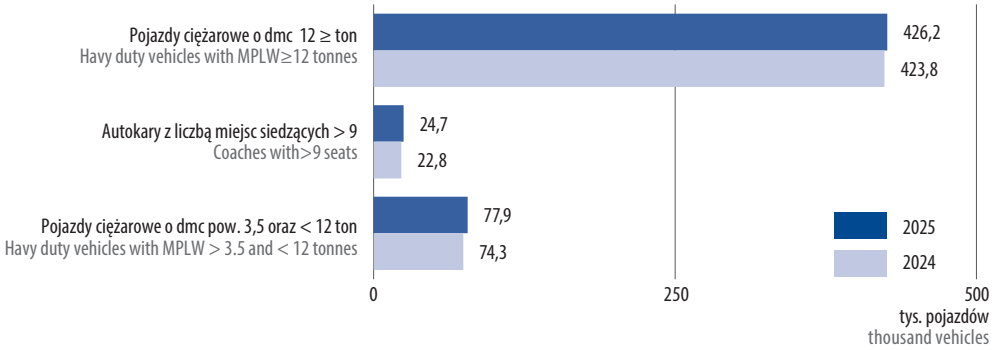
W 2025 r. na sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL odnotowano średniomiesięcznie 528,8 tys. unikalnych pojazdów (ciężarowych i autokarów), tj. o 1,5% więcej niż w 2024 r.

Data on traffic intensity includes information on the number of vehicles and the number of transactions registered in the Toll Collection System for toll road sections in Poland (e-TOLL). Tolls are collected on the entire toll road network in Poland covered by the e-TOLL system, including the state sections of the A2 and A4 motorways. The length of the e-TOLL sections at the end of 2025 amounted to 5220 km. Revenues from the system are allocated to the National Road Fund for further investments in the expansion of the road network in Poland and for the modernization of the existing road infrastructure. The e-TOLL system is a mandatory system for all motor vehicles and vehicle combinations with a maximum permissible laden weight of over 3.5 tons, as well as for buses regardless of their permissible total weight.

In 2025, an average of 528.8 thousand unique vehicles (trucks and coaches) per month were recorded on the toll road network covered by the e-TOLL system, i.e. 1.5% more than in 2024.

Wykres 32. Średniomiesięczna liczba pojazdów na sieci dróg objętych systemem e-TOLL według rodzaju pojazdu

Chart 32. Average monthly number of vehicles on the road network covered by the e-TOLL system by type of vehicle



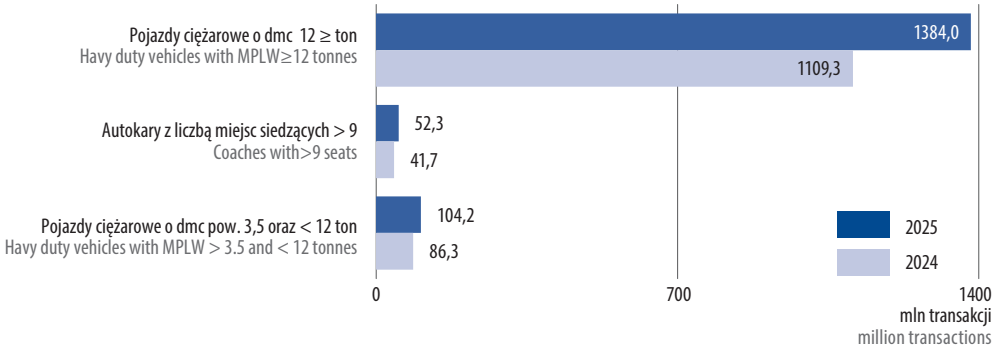
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej e-TOLL.
Source: own compile on the basis of data from e-TOLL toll collection system.

W 2025 r. liczba transakcji zarejestrowanych w systemie poboru opłat e-TOLL wzrosła o 24,5% w porównaniu z rokiem poprzednim (z 1,23 mld do 1,54 mld). Na wzrost liczby transakcji wpłynęło zarówno zwiększenie liczby pojazdów korzystających z systemu, jak i rozszerzenie sieci płatnych odcinków dróg o ok. 1600 km.

In 2025, the number of transactions recorded in the e-TOLL toll collection system increased by 24.5% compared with the previous year (from 1.23 billion to 1.54 billion). This increase was driven both by a rise in the number of vehicles using the system and by the expansion of the toll road network by approximately 1600 km.

Wykres 33. Liczba transakcji opłat w systemie e-TOLL według rodzaju pojazdu

Chart 33. Number of toll transactions in the e-TOLL system by type of vehicle

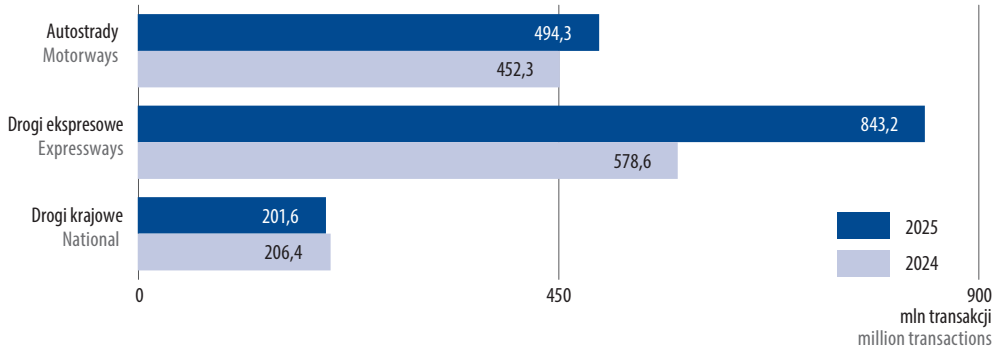


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu poboru opłaty elektronicznej e-TOLL.
Source: own compile on the basis of data from e-TOLL toll collection system.

W 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim, w podziale na rodzaje dróg wzrosła liczba transakcji na autostradach (o 9,3% do 494 mln transakcji) oraz na drogach ekspresowych (o 45,7% do 843 mln transakcji) a zmalała na drogach krajowych (o 2,3% do 203 mln transakcji).

In 2025, compared to the previous year, the number of transactions broken down by road type increased on motorways (by 9.3% to 494 million transactions) and expressways (by 45.7% to 843 million transactions), while it decreased on national roads (by 2.3 % to 203 million transactions).

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



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

5. Transport towarowy

Przewozy ładunków według grup i typów ładunków

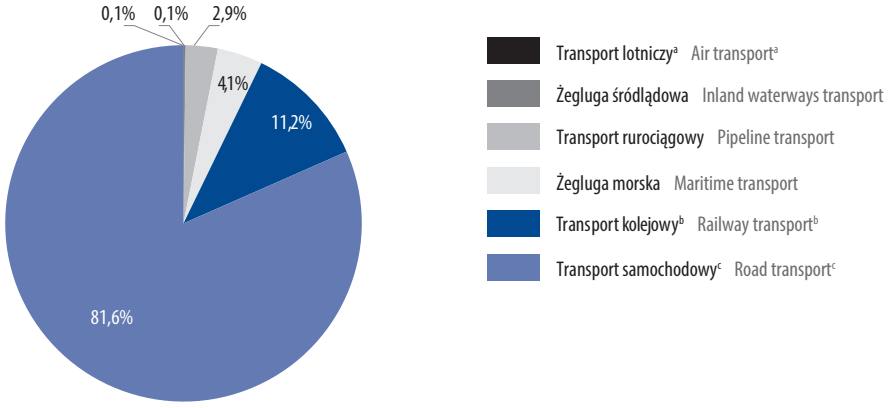
W 2025 r. w Polsce wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 2300,3 mln ton ładunków, tj. o 7,6% więcej niż w roku poprzednim oraz wykonano pracę przewozową na poziomie 500,4 mld tonokilometrów, tj. większą o 3,6%. Dominującym rodzajem transportu był transport samochodowy, a jego udział w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu zwiększył się w skali roku o 1,0 p. proc. do 88,1%.

5. Goods transport

Goods transport by groups of goods and type of cargo

In 2025, 2300.3 million tonnes of goods were transported in Poland using all modes of transport, i.e. 7.6% more than in the previous year, whereas transport performance amounted to 500.4 billion tonne-kilometres which is 3.6% increase. Road transport was the prevailing transport mode. Its share of goods transport using all transport modes increased annually by 1.0 pp to reach 88.1%.

Wykres 35. **Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2025 r.**
Chart 35. Structure of transport performance by modes of transport in 2025



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

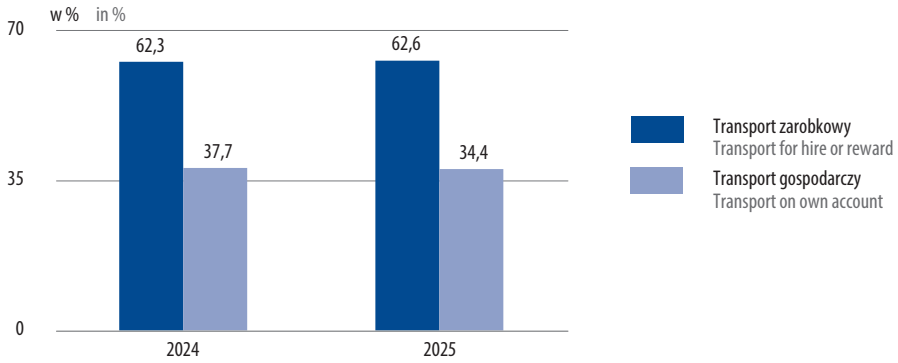
W 2025 r. transportem samochodowym przewieziono 2026,4 mln ton ładunków, tj. o 8,8% więcej niż przed rokiem (w 2024 r. wystąpił spadek o 8,2%). Wykonana praca przewozowa transportu samochodowego wyniosła 408,2 mld tonokilometrów i była o 4,0% większa niż w 2024 r. (wobec spadku o 2,0% przed rokiem).

Udział transportu zarobkowego w przewozach ładunków transportem samochodowym ukształtował się na poziomie 62,6%, a gospodarczego – 37,4%, natomiast w pracy przewozowej – odpowiednio 86,0% i 14,0%.

In 2025, 2026.4 million tonnes of goods were carried by road transport, i.e. 8.8% more than in the previous year (there was an increase of 8.2% in 2024). Transport performance in road transport amounted to 408.2 billion tonne·kilometres and was higher than in 2024 by 4.0% (compared with 2.0% decrease in the previous year).

The share of transport for hire or reward in goods road transport reached 62.6%, and of own account transport 37.4%, whereas transport performance amounted to 86.0% and 14.0%, respectively.

Wykres 36. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym[a] według rodzaju przewozów
Chart 36. Structure of goods road transport[a] by type of carriage



a Dane częściowo szacunkowe.
a Data partly estimated.

W 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost przewozów krajowych (w tonach – o 11,0%, w tonokilometrach – o 15,3%), a w przewozach międzynarodowych odnotowano spadek w tonach o 3,4%, a w tono-kilometrach – o 3,2%.

W transporcie krajowym największy wzrost wystąpił w przewozach ładunków z grup: wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów (o 57,5%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (o 57,2%) oraz maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny (o 53,8%).

Największy spadek wystąpił w przewozach ładunków z grup: sprzęt transportowy (o 18,6%), drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji (o 2,8%) oraz meble; inne wyroby, gdzie indziej niesklasyfikowane (o 1,7%).

W strukturze przewozów transportem krajowym według grup ładunków znaczący udział w 2025 r. miały przewozy ładunków z grup: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (27,3%), inne niemetaliczne wyroby mineralne (13,2%) oraz produkty spożywcze, napoje i tytoń (12,3%).

In 2025, compared to the previous year, a carriage of goods in national transport increased by 11.0% in tonnes and by 15.3% in tonne-kilometres. International transport recorded a 3.4% decrease in tonnes and a 3.2% decrease was noted in tonne-kilometres.

In the national transport, the largest increase was recorded in the transport of goods from the following groups: equipment and materials utilised in the transport of goods (up 57.5%), coke and refined petroleum products (up 57.2%) and machinery and equipment, electrical and electronic equipment (up 53.8%).

The largest decrease was recorded in the transport of goods from the following groups: transport equipment (down 18.6%), wood and products of wood and cork, paper and paper products (down 2.8%) and furniture and other manufactured goods n. e. c. (down 1.7%).

In the structure of national transport by groups of goods, a significant share in 2025 was held by the transport of goods from the following groups: metal ores and other mining and quarrying products (27.3%), other non-metallic mineral products (13.2%) and food products, beverages and tobacco products (12.3%).

W transporcie międzynarodowym w 2025 r. w stosunku do poprzedniego roku najistotniejszy wzrost masy ładunków przewiezionych odnotowano w grupie węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny (o 68,5%); w przypadku tej grupy ładunków odnotowano również znaczne zwiększenie pracy przewozowej (o 52,9%), koks i produkty rafinacji ropy naftowej (o 51,4%) oraz inne niemetaliczne wyroby mineralne (o 20,0). Istotne zwiększenie tonażu przewiezionych ładunków dotyczyło również grup: koks i produkty rafinacji ropy naftowej (o 51,4%); inne niemetaliczne wyroby mineralne (o 20,0%); rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor (o 12,7%). W przypadku grupy inne niemetaliczne wyroby mineralne odnotowano również wzrost wykonanej pracy przewozowej (o 21,9%). Największy spadek masy ładunków wystąpił w grupach meble; inne wyroby, gdzie indziej nieklasyfikowane (o 17,1%), drewno i wyroby z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli); artykuły ze słomy i z materiałów do wyplatania; masa włóknista, papier i wyroby z papieru; druki i zapisane nośniki informacji (o 11,7%) oraz produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa (o 11,3%). Zmiany te powiązane były również ze spadkiem wykonanej pracy przewozowej dla tych grup ładunków (odpowiednio o 22,2%, 5,4% i 2,3%).

W strukturze przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym w 2025 r. dominowały ładunki z grup: inne towary gdzie indziej nieklasyfikowane – ich udział w strukturze ogółu przewiezionych ładunków wyniósł 20,0%, produkty spożywcze, napoje i tytoń – 12,4% oraz drewno, wyroby z drewna i korka, papier i wyroby z papieru – 9,4%. Na zbliżonym poziomie ukształtowały się przewozy ładunków z grupy metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia, które stanowiły 9,2% ogółu ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym.

In international transport, in 2025 compared to the previous year, the most significant increase in the weight of goods transported was recorded for the group: hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas (by 68.5%). This group of goods also recorded a substantial increase in transport performance (up 52.9%). Significant increases in the tonnage of goods transported were also recorded for the following groups: coke and refined petroleum products (by 51.4%), other non-metallic mineral products (by 20.0%) and metal ores and other mining and quarrying products; peat; uranium and thorium (by 12.7%). The group of other non-metallic mineral products also recorded an increase in transport performance (up 21.9%). The largest decrease in the number of tonnes of goods transported in 2025 compared to the previous year was recorded for the following groups: furniture; other manufactured goods n.e.c. (down 17.1%), wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp, paper and paper products; printed matter and recorded media (down 11.7%) and products of agriculture, hunting and forestry; fish and other fishery products (down 11.3%). These changes were also accom-panied by decreases in transport performance for these group of goods (down 22.2%, 5.4% and 2.3%, respectively).

In 2025, the structure of goods transport by international road transport was dominated by goods from the groups: other goods n.e.c. – their share in the structure of the total transported goods amounted to 20.0%, food products, beverages and tobacco – 12.4% and wood and products of wood, paper and paper products – 9.4%. Goods transport from the group of basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment was at a similar level, accounting for 9.2% 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					
2024	**1528430**	**368311**	**1187229**	**131995**	**341206**	**236320**
2025	**1647337**	**380988**	**1317892**	**152239**	**329444**	**228749**

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

Tablica 6. **Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków[a] (cd.)**
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
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa; rybactwa i rybołówstwa Products of agriculture, hunting, forestry; fish and fishing products						
2024	123946	28445	103643	12799	20302	15646
2025	126731	29542	108728	14255	18002	15286
Węgiel kamienny, brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny Hard coal and lignite; crude petroleum and natural gas						
2024	19875	2678	19215	2329	660	350
2025	27652	3745	26542	3211	1111	535
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa Metal ores and other mining and quarrying products						
2024	345399	21753	336864	17479	8535	4274
2025	368757	22853	359135	18831	9622	4021
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe Food products, beverages and tobacco						
2024	192822	59805	145670	25100	47153	34705
2025	204781	60005	162500	27999	42281	32006
Wyroby włókiennicze i odzież; skóry i produkty skórzane Textiles and textile products; leather and leather products						
2024	6642	3145	3039	621	3603	2524
2025	7183	3736	3816	893	3366	2842
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						
2024	103120	32567	66688	9419	36432	23148
2025	97031	30845	64844	8957	32187	21888
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej Coke, briquettes and refined petroleum products						
2024	36024	6102	32589	3676	3434	2425
2025	56430	8413	51231	6167	5199	2246
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						
2024	73182	30915	41613	7861	31569	23054
2025	76493	28798	47868	8184	28625	20613
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych Other non metallic mineral products						
2024	183021	26529	165596	15869	17425	10660
2025	194971	31707	174055	18710	20916	12998

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

Tablica 6. **Przewozy ładunków transportem samochodowym według grup ładunków[a] (dok.)**
Table 6. Road goods transport by groups of goods[a] (cont.)

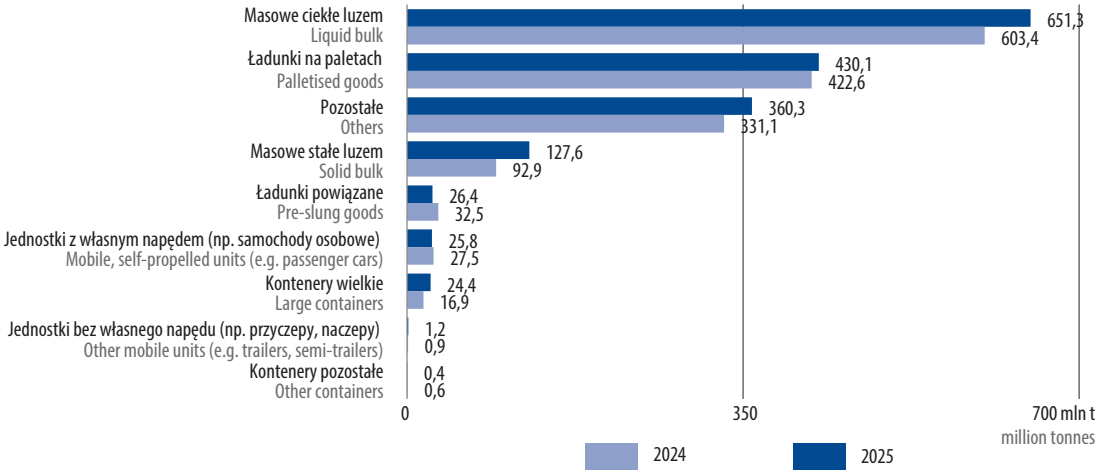
Lata Years	Ogółem Total		Krajowy National		Międzynarodowy International	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń) Basic metals, fabricated metal products (except machinery and equipment)						
2024	72807	30109	40253	7212	32553	22897
2025	82935	31878	51536	9530	31398	22348
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny Machinery and equipment, electrical and electronic equipment						
2024	20830	9476	10470	1811	10360	7665
2025	25516	10275	16105	2699	9411	7576
Sprzęt transportowy Transport equipment						
2024	44479	17665	24676	2183	19804	15483
2025	38977	16496	20083	2127	18894	14369
Meble, pozostałe wyroby gotowe Furniture, other manufactured goods						
2024	43864	20410	19532	3363	24332	17048
2025	39359	16535	19194	3277	20165	13258
Surowce wtórne, odpady komunalne Secondary raw materials, municipal wastes						
2024	95909	10107	89530	6946	6379	3161
2025	109921	11659	102354	7574	7567	4086
Wyposażenie i materiały wykorzystywane w transporcie towarów Equipment and materials tilized in the transport of goods						
2024	28982	12153	15654	2942	13328	9211
2025	37116	12252	24662	3463	12454	8789
Pozostałe Other goods						
2024	137534	56455	72197	12386	65338	44069
2025	153484	62249	85238	16363	68246	45886

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

W strukturze przewiezionych ładunków według typów dominujące pod względem przewiezionej masy były ładunki masowe stałe luzem (ładunki jednorodne przewożone w dużych partiach bez opakowania), które w 2025 r. stanowiły 39,5% ogółu przetransportowanych ton (wobec 39,5% w roku poprzednim). W strukturze wykonanej pracy przewozowej największy udział miały ładunki na paletach – 42,4% w 2025 r. (wobec 45,1% 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 39.5% of the total tonnes transported in 2025 (compared to 39.5% in the previous year). In the structure of transport performance, the largest share was held by palletised loads – 42.4% in 2025 (compared to 45.1% in the previous year). This is a constant trend occurring in road transport of goods.

Wykres 37. **Przewozy ładunków transportem samochodowym według typów ładunków[a]**
Chart 37. Road goods transport by types of goods[a]



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

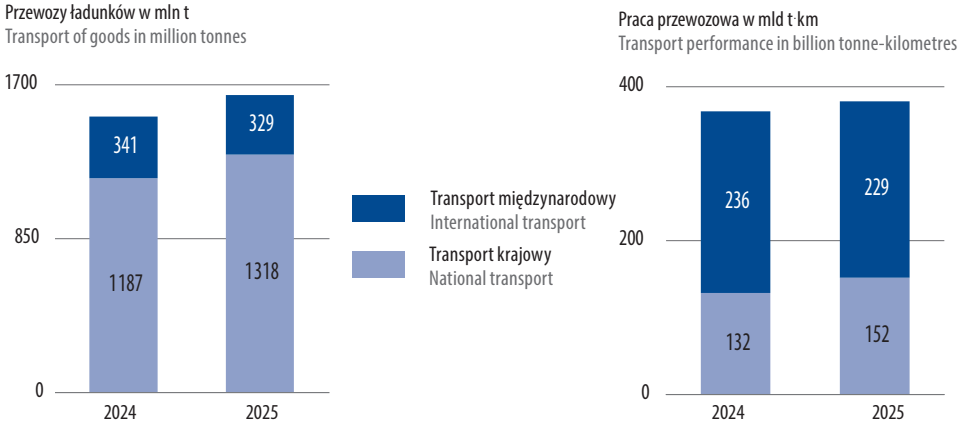
Przewozy ładunków według kierunków transportu i stref odległości

W 2025 r. większość ładunków przewieziono transportem krajowym; jego udział w przewozach ładunków (na podstawie liczby ton) wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o 2,2 p. proc. i wyniósł 80,0%. Ładunki przewiezione transportem międzynarodowym stanowiły 20,0%. Udział transportu krajowego w przewozach ładunków na podstawie wielkości wykonanej pracy przewozowej zwiększył się w stosunku do roku poprzedniego o 4,1 p. proc. do poziomu 40,0%.

Goods transport by directions of transport and distance classes

In 2025, most cargo was transported by domestic transport; its share of freight transport (based on the number of tons) increased by 2.2 pp compared to previous year, reaching 80.0%. Freight transported internationally accounted for 20.0%. The share of national transport in goods transport based on the volume of transport performance decreased by 4.1 pp compared to the previous year, to 40.0%.

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



W 2025 r. największy udział w krajowych przewozach ładunków miały przewozy wewnątrz województw i stanowiły one 57,9% wszystkich ładunków przyjętych do przewozu (przed rokiem 58,5%) oraz 57,5% – ładunków nadanych (wobec 58,0% w 2024 r.). Wśród wszystkich ładunków przyjętych, udział przewozów w relacjach międzywojewódzkich wyniósł 36,4%, natomiast wśród ładunków nadanych – 36,2% (w 2024 r. odpowiednio 35,5% i 35,2%). Najmniejszy udział miały przewozy ładunków w relacji z zagranicą (5,7% wszystkich przewozów z przyjęcia i 6,3% – z nadania).

W 2025 r. najwięcej ładunków do innych województw nadano z województw: mazowieckiego (12,1%), wielkopolskiego (9,5%) i śląskiego (9,0%), a najmniej – z lubuskiego (2,3%), podkarpackiego (3,0%) i podlaskiego (3,1%).

In 2025, transport inside voivodships, which had the biggest share in national goods transport, carried 57.9% of all goods imported (58.5% the year before) and 57.5% of delivered goods (compared to 58.0% in 2024). Among received goods the share of inter-voivodship transport amounted to 36.4%, while among delivered goods – 36.2% (in 2024, 35.4% and 35.2%, respectively). Goods transport to and from foreign countries constituted the smallest share, i.e. 5.7% of all goods received and 6.3% of delivered goods.

In 2025, the largest amount of goods was despatched from the following voivodships: Mazowieckie (12.1%), Wielkopolskie (9.5%) and Śląskie (9.0%), and the smallest amount – from Lubuskie (2.3%), Podkarpackie (3.0%) and Podlaskie (3.1%).

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 zagranicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
Polska Poland								
2024	**1273262**	**200418**	**739036**	**30915**	**448193**	**101080**	**86033**	**68424**
2025	**1406632**	**223913**	**809121**	**34453**	**508771**	**117786**	**88740**	**71674**
Dolnośląskie								
2024	92100	15201	50018	2104	32792	7059	9289	6038
2025	125405	17396	80940	2795	33904	7207	10561	7394
Kujawsko-pomorskie								
2024	80956	11948	45398	1730	31730	6710	3829	10261
2025	89966	14063	47322	2289	38892	8073	3751	3701
Lubelskie								
2024	59077	10129	34347	1543	22094	6065	2636	2521
2025	64250	10317	38302	1701	23362	5953	2586	2663
Lubuskie								
2024	32702	6842	13886	466	12617	2739	6199	3637
2025	43731	8200	24430	895	11944	2957	7357	4348

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

Tablica 7. Ładunki nadane do przewozu według województw[a] (cd.)
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 zagranicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
Łódzkie								
2024	88317	15735	39863	1531	42637	8830	5816	5374
2025	95076	16134	45073	1736	44932	9867	5071	4531
Małopolskie								
2024	86432	12027	54568	2222	27257	5452	4608	4353
2025	92229	13527	56902	2345	30370	6737	4956	4445
Mazowieckie								
2024	170385	25756	110882	5465	51303	12482	8200	7809
2025	170020	29125	98723	4566	61534	14755	9764	9803
Opolskie								
2024	43279	6075	17766	473	22319	3673	3194	1929
2025	39153	6586	14532	678	21663	3996	2958	1912
Podkarpackie								
2024	49378	7731	30850	1036	15108	3430	3420	3266
2025	55531	7657	37404	1512	15225	3633	2902	2512
Podlaskie								
2024	41505	6245	26165	1265	13419	3575	1921	1405
2025	47636	7201	29576	1393	15985	3963	2076	1844
Pomorskie								
2024	95669	14141	63938	2357	28497	8577	3233	3207
2025	110441	16871	71000	2769	36081	10737	3361	3366
Śląskie								
2024	141795	21260	88994	3197	41473	9506	11328	8557
2025	147713	24164	88775	3493	45622	11270	13316	9401
Świętokrzyskie								
2024	61753	8885	19949	618	40105	6722	1700	1545
2025	67934	9658	24277	806	41753	7163	1905	1689
Warmińsko-mazurskie								
2024	39374	6099	22081	1077	15924	3573	1369	1449
2025	48756	7151	26229	1350	21057	4363	1470	1438

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

Tablica 7. **Ładunki nadane do przewozu według województw[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 zagranicę abroad	
	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm	w tys. ton in thousand tonnes	w mln t·km in million tkm
Wielkopolskie								
2024	127324	23465	75762	3928	38252	8678	13310	10859
2025	148645	25794	88425	4460	48325	11579	11595	9755
Zachodniopomorskie								
2024	63217	8881	44571	1904	12666	4010	5980	2966
2025	60145	10068	37211	1664	17823	5533	5112	2872

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

Z innych województw najczęściej przyjmowano ładunki do województw: mazowieckiego (14,0%), wielkopolskiego (12,0%) i śląskiego (10,7%), a najrzadziej – do lubuskiego (2,9%), podlaskiego (3,1%) oraz opolskiego (3,3%).

Freight from other voivodships was most frequently received in the Mazowieckie (14.0%), Wielkopolskie (12.0%), and Śląskie (10.7%) voivodships, and least frequently in the Lubuskie (2.9%), Podlaskie (3.1%) and Opolskie (3.3%) voivodships.

Tablica 8. **Ładunki przyjęte do przewozu według województw[a]**
Table 8. Goods recieved 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								
2024	**1263336**	**196869**	**739036**	**30915**	**448193**	**101080**	**76107**	**64874**
2025	**1397105**	**216490**	**809121**	**34453**	**508771**	**117786**	**79213**	**64251**
Dolnośląskie								
2024	86536	14365	50018	2104	28733	6388	7786	5873
2025	117990	16297	80940	2795	28603	7388	8447	6115
Kujawsko-pomorskie								
2024	74882	10261	45398	1730	26292	5677	3193	2855
2025	80018	11506	47322	2289	29519	6431	3177	2785

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

Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw[a] (cd.)
Table 8. Goods recieved 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
Lubelskie								
2024	64173	10521	34347	1543	27673	6137	2153	2842
2025	61898	9512	38302	1701	21799	5911	1797	1900
Lubuskie								
2024	32929	5965	13886	466	15150	3348	3893	2151
2025	45713	7492	24430	895	14970	3587	6313	3010
Łódzkie								
2024	92316	16775	39863	1531	45678	9002	6775	6242
2025	100897	17186	45073	1736	50212	10018	5612	5433
Małopolskie								
2024	84972	12238	54568	2222	25942	5968	4463	4048
2025	94471	13652	56902	2345	32264	7248	5304	4059
Mazowieckie								
2024	185429	30515	110882	5465	64534	14350	10014	10700
2025	179480	32101	98723	4566	71085	16102	9672	11432
Opolskie								
2024	36956	4853	17766	473	16916	2957	2273	1423
2025	33809	5202	14532	678	17041	3075	2236	1449
Podkarpackie								
2024	52357	7972	30850	1036	19200	4521	2307	2415
2025	60747	8496	37404	1512	20531	4652	2813	2332
Podlaskie								
2024	42682	6892	26165	1265	14741	3881	1786	1745
2025	47443	6572	29576	1393	15752	4068	2115	1111
Pomorskie								
2024	94261	13136	63938	2357	27959	8523	2364	2256
2025	109898	15382	71000	2769	36634	10495	2264	2118
Śląskie								
2024	145541	219499	88994	3197	44667	9056	11881	9690
2025	155389	24995	88775	3493	54374	11634	12240	9868

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

Tablica 8. Ładunki przyjęte do przewozu według województw[a] (dok.)
Table 8. Goods recieved 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
Świętokrzyskie								
2024	36741	4599	19949	618	15582	2728	1210	1253
2025	43929	5463	24277	806	18135	3500	1517	1157
Warmińsko-mazurskie								
2024	39305	5816	22081	1077	16208	3878	1016	861
2025	47071	6568	26229	1350	19483	4338	1358	880
Wielkopolskie								
2024	130828	22664	75762	3928	44045	10127	11022	8609
2025	159876	27181	88425	4460	60818	13974	10633	8746
Zachodniopomorskie								
2024	63415	8354	44571	1904	14873	4538	3972	1911
2025	58475	8886	37211	1664	17551	5365	3714	1857

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

W transporcie krajowym w 2025 r. największy tonaż ładunków przewieziony został w strefie odległości do 49 km – 43,5% ogółu przewiezionych ładunków (wobec 45,0% w 2024 r.). Najmniej przewozów realizowanych było na najdłuższe odległości, tj. 500 km i więcej (2,5% ogółu ładunków przewiezionych transportem samochodowym).

W transporcie międzynarodowym w 2025 r. odnotowano spadek przewozów w skali roku (o 3,4%). Największy spadek odnotowano w strefie odległości do 49 km (o 30,7%), w pozostałych strefach: 50–149 km (o 0,5%), 150–499 km (o 3,0%) oraz 500 km i więcej (o 2,6%). W strukturze przewozów ładunków transportem międzynarodowym według stref odległości największy udział miały przewozy na najdłuższe odległości – 500 km i więcej. W 2025 r. stanowiły one 59,7% masy ładunków przewiezionych w transporcie międzynarodowym (wobec 59,2% w 2024 r.).

In national transport in 2025, the largest tonnage of goods was transported in the distance zone up to 49 km – 43.5% of all transported goods (compared to 45.0% in 2024). The least transport was carried out over the longest distances, i.e. 500 km and more (2.5% of all cargo transported by road).

In international transport, there was a decrease in transport in 2025 (by 3.4%). The largest decline was recorded in the 0–49 km distance zone (by 30.7%), followed by the other distance categories: 50–149 km (by 0.5%), 150–499 km (by 3.0% each), 500 km and more (by 2.6%). In the structure of international freight transport by distance category, transport over the longest distances – 500 km and more – accounted for the largest share. In 2025, it represented 59.7% of the total weight of cargo transported internationally (compared to 59.2% in 2024).

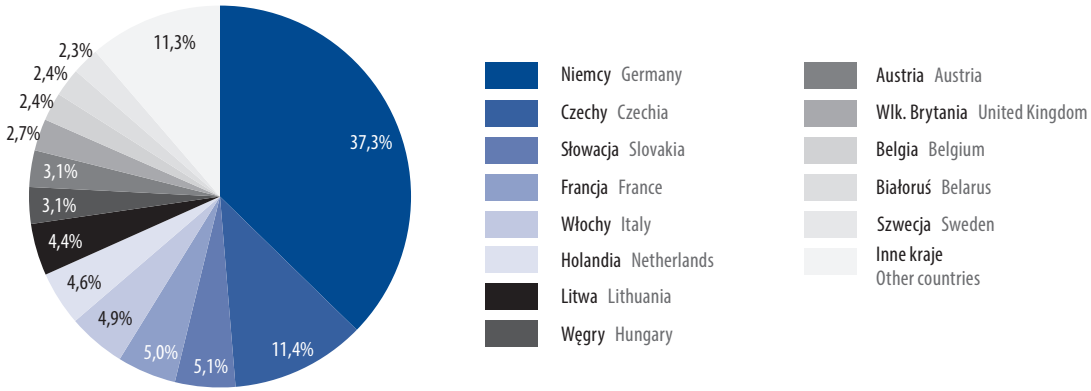
Tablica 9. **Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków i stref odległości**
Table 9. Road goods transport by direction of transport and transport distance classes

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	**2024**	**1528435**	**368315**	**1187229**	**131995**	**341206**	**236320**
	2025	**1647336**	**380988**	**1317892**	**152239**	**329444**	**228749**
0 –49 km	2024	545107	10872	534743	10611	10364	261
	2025	579856	11314	572670	11118	7186	196
50 –149	2024	344790	29372	321312	27025	23478	2347
	2025	388220	34037	364858	31655	23362	2382
150–499	2024	406969	111979	301541	77263	105428	34716
	2025	449487	124056	347182	90311	102305	33745
500 km i więcej 500 km and more	2024	231569	216092	29633	17096	201936	198996
	2025	229773	211582	33182	19156	196591	192426

W 2025 r. odnotowano spadek przewozów ładunków transportem samochodowym z Polski (eksport). Z kraju za granicę wywiezionych zostało 88,7 mln ton ładunków (o 3,1% więcej niż przed rokiem). Najczęściej realizowanym kierunkiem wywozów były kraje Unii Europejskiej (ich udział wzrósł do 92,8% w 2025 r.), z czego najwięcej ładunków – 33,1 mln ton (37,3% ogółu ładunków) przewieziono do Niemiec. Znaczny udział miał również eksport ładunków do Czech (10,1 mln ton przetransportowanych ładunków), Słowacji (4,5 mln ton), Francji (4,4 mln ton), Włoch (4,3 mln ton) i Holandii (4,0 mln ton).

In 2025, a decrease was recorded in the volume of road freight transport from Poland (export). A total of 88.7 million tonnes of freight was transported from Poland abroad (3.1% more tha a year earlier). European Union countries were the main destination for outbound freight, with their share increasing to 92.8% in 2025. Germany was the leading destination, receiving 33.1 million tonnes of freight (37.3% of the total). Significant volumes of freight were also transported to the Czech Republic (10.1 million tonnes), Slovakia (4.5 million tonnes), France (4.4 million tonnes), Italy (4.3 million tonnes) and the Netherlands (4.0 million tonnes).

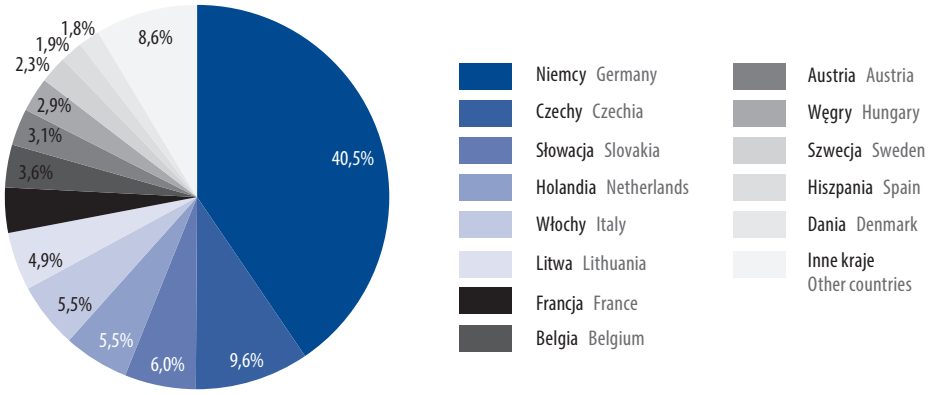
Wykres 39. **Struktura wywozu ładunków według krajów w 2025 r.**
Chart 39. Structure of goods export by countries in 2025



W 2025 r. przewozy ładunków importowanych osiągnęły poziom 79,2 mln ton i były o 4,1% wyższe niż przed rokiem (wobec spadku w 2024 r. o 4,9%). Najwięcej ładunków przywieziono z krajów Unii Europejskiej (w 2024 r. – 96,6%, a w 2025 r. – 96,8%). Również w imporcie dominowały przewozy w relacji z Niemcami, które w 2025 r. stanowiły 40,5% ogółu importowanych ładunków (wobec 40,0% w roku poprzednim). Znaczącymi kierunkami importu ładunków transportem samochodowym były również Czechy (7,6 mln ton przewiezionych ładunków), Słowacja (4,7 mln ton), Holandia i Włochy (4,4 mln ton), Francja (3,0 mln ton).

In 2025, the volume of imported freight transport amounted to 79.2 million tonnes, 4.1% more than a year before (compared with a decrease of 4.9% in 2024). The largest volume of freight was transported from EU countries (in 2024 – 96.6% and in 2025 – 96.8%). Imports were also dominated by transport in relation to Germany, which in 2025 accounted for 40.5% of all imported goods (compared to 40.0% in the previous year). In 2025, a significant direction of cargo imports by road transport were also Czech Republic (7.6 million tonnes transported), Slovakia (4.7 million tonnes each), the Netherlands and Italy (4.4 million tonnes), France (3.0 million tonnes).

Wykres 40. **Struktura przywozu ładunków według krajów w 2025 r.**
Chart 40. Structure of goods import by countries in 2025



Przewozy ładunków według wybranych cech pojazdu

Największy udział w przewozach ładunków transportem samochodowym miały ciągniki siodłowe z naczepami, które w 2025 r. przewiozły łącznie 1282,1 mln ton ładunków (o 9,9% więcej niż przed rokiem). Pojazdy te wykonały w 2025 r. 353,0 mld tonokilometrów pracy przewozowej (o 3,9% większą niż w 2024 r.), co stanowiło 92,7% ogółu pracy przewozowej zrealizowanej przez polskich przewoźników transportu samochodowego.

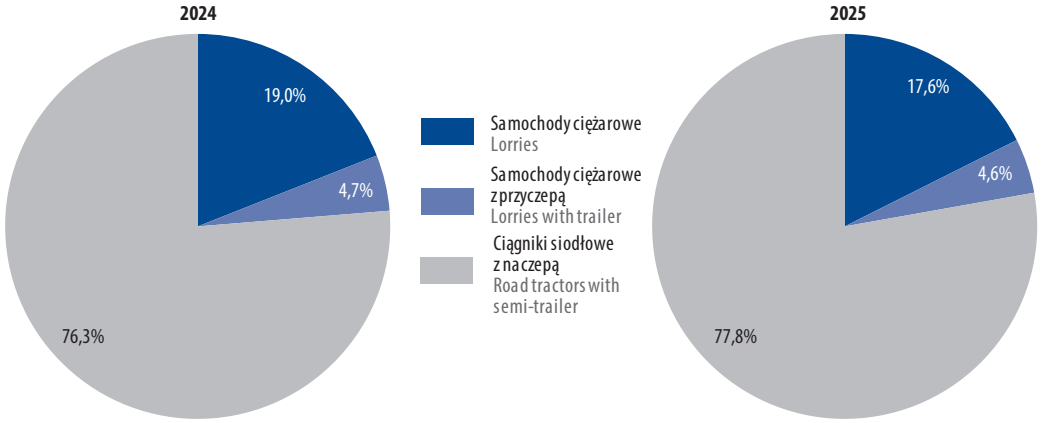
Spośród wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych uczestniczących w transporcie ładunków, w 2025 r. jedynie w przewozach samochodami ciężarowymi z przyczepą udział transportu gospodarczego w ogólnej masie przewiezionych ładunków był większy (o 14,5 p. proc.) niż transportu zarobkowego i wyniósł 53,4%. Transport zarobkowy przeważał w przewozach ciągnikami siodłowymi z naczepą – 81,3%. W przewozach samochodami ciężarowymi udział transportu zarobkowego wyniósł 50,3%, a gospodarczego 49,7%.

Goods transport by selected vehicle features

The largest share in road goods transport had road tractors with semi-trailers, which in 2025 transported a total of 1282.1 million tonnes of goods (9.9% more than last year). In 2025, these vehicles performed 353.0 billion tonne-kilometres of transport work (3.9% more than in 2024), accounting for 92.7% of the total transport performance carried out by Polish road freight carriers.

Among all types of motor vehicles used for freight transport, in 2025 only in transport by lorries with trailers was the share of own-account transport in total weight of freight carried higher than hire-or-reward transport (by 14.5 pp) amounting to 53.4%. Hire-or-reward transport dominated in freight carried by semi-trailer tractors – 81.3%. In truck transport, the share of hire-or-reward transport and own-account transport was 49.7%.

Wykres 41. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według rodzajów pojazdów[a]
Chart 41. Structure of goods road transport by type of vehicles[a]



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

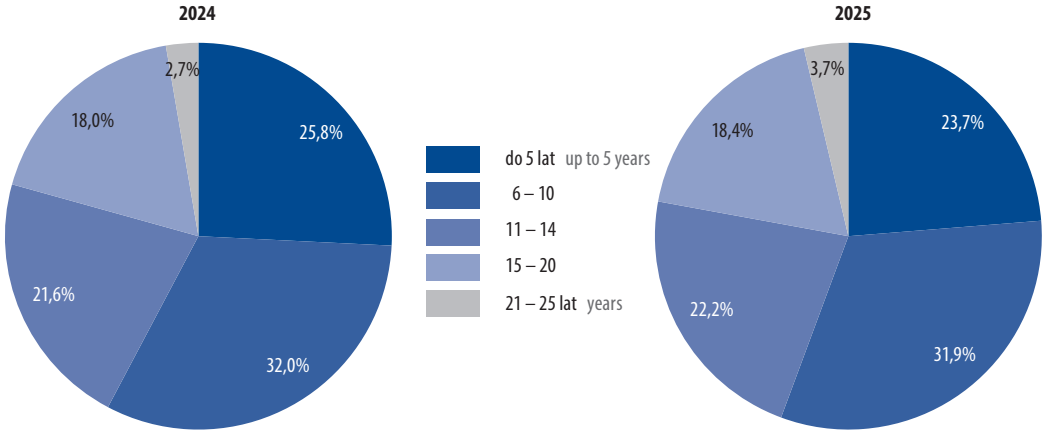
W 2025 r. największą liczbę ton ładunków przetransportowano przy wykorzystaniu pojazdów o nadwoziu uniwersalnym (36,9% ogółu ładunków) i samowyładowczym (30,2%). Mniejsze znaczenie miały cysterny, chłodnie czy pojazdy do przewozu kontenerów (odpowiednio 9,2%, 6,8%, 3,3%). Największą pracę przewozową zrealizowały w 2025 r. pojazdy o nadwoziu uniwersalnym (54,1%), chłodnie (12,1%) oraz pojazdy o nadwoziu samowyładowczym (10,6%).

W 2025 r. największy tonaż ładunków w transporcie samochodowym przewieziony został przez polskich przewoźników pojazdami w wieku od 6 do 10 lat – 525,2 mln ton (o 0,1% mniej niż przed rokiem) oraz pojazdami w wieku do 5 lat – 391,0 mln ton (o 2,1% mniej niż przed rokiem). Pojazdy z tych grup wiekowych przewiozły łącznie 55,6% ogółu ładunków i zrealizowały 77,3% ogółu pracy przewozowej. Wraz ze zwiększającym się wiekiem pojazdów maleje ich znaczenie pod względem udziału w tonażu przewożonych ładunków i wykonanej pracy przewozowej. Najmniejszy udział (3,7%) w masie przewiezionych ładunków miały pojazdy z grupy wiekowej od 21 do 25 lat, które łącznie w 2025 r. przewiozły 61,4 mln ton ładunków (o 6,1% mniej niż w 2024 r.) i zrealizowały pracę przewozową na poziomie 3,4 mld. tonokilometrów.

In 2025, the largest volume of freight was transported using ordinary open box vehicles (36.9% of all goods) and tipper vehicles (30.2%). Tankers, temperature controlled box vehicles and container and swap-body transporters accounted for smaller shares (9.2%, 6.8%, 3.3%, respectively). In terms of transport performance, the largest shares in 2025 were recorded for ordinary open box vehicles (54.1%), temperature controlled box vehicles (12.1%) and tipper vehicles (10.6%).

In 2025, the largest tonnage of goods in road transport was transported by Polish carriers with vehicles aged 6 to 10 years – 525.2 million tonnes (0.1% less than last year) and vehicles aged up to 5 years – 391.0 million tonnes (2.1% less than last year). Vehicles in these age groups carried a total of 55.6% of all goods and accounted for 77.3% 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 (3.7%) had vehicles from the age group from 21 to 25 years, which in total transported 61.4 million tonnes of cargo in 2025 (6.1% less than in 2024) and carried out transport performance at the level of 3.4 billion tonne-kilometres.

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



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

W 2025 r. pod względem zrealizowanych wozokilometrów z ładunkiem dominował transport międzynarodowy, który stanowił 58,3% całości przebiegów pojazdów ciężarowych z ładunkiem (o 3,8% mniej niż przed rokiem). Największe przebiegi pojazdów ciężarowych z ładunkiem w transporcie międzynarodowym zrealizowano w eksporcie – 32,9% ogółu przebiegów w transporcie międzynarodowym. W przebiegach pojazdów bez ładunku większa liczba wozokilometrów wykonana została w transporcie krajowym – 71,6% całości przebiegów.

In 2025, international transport dominated in terms of vehicle-kilometres completed, accounting for 58.3% of all vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo (3.8% less than last year). The highest number of vehicle-kilometres of goods vehicles with cargo in international transport was carried out in exports – 32.9% of all vehicle-kilometres in international transport. In the vehicle-kilometres of unladed vehicles, a greater number of vehicle-kilometres was made in national transport – 71.6% of all vehicle-kilometres.

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**	**2024**	**24228**	**6779**	**12223**	**5061**	**21160**	**4974**	**9592**	**3385**
	2025	**25067**	**7358**	**13446**	**5637**	**21993**	**5547**	**10787**	**3956**
Transport krajowy National transport	2024	9173	4710	9173	4710	6718	3103	6718	3103
	2025	10457	5266	10457	5266	7966	3648	7966	3648

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

Tablica 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	ładow-ny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty	ładowny loaded	pusty empty
		w mln wozokilometrów in million vehicle-kilometres							
Transport między-narodowy International transport	2024	15055	2069	3050	351	14442	1870	2874	282
	2025	14610	2092	2989	372	14028	1899	2822	307
w tym: of which:									
eksport export	2024	4617	177	1537	80	4285	139	1430	65
	2025	4810	216	1555	100	4489	163	1458	77
import import	2024	3990	669	1358	267	3780	533	1292	213
	2025	3895	701	1291	270	3693	586	1222	228
przewozy pomiędzy obcymi krajami cross-trade	2024	4942	466	155	4	4891	454	152	4
	2025	4405	429	144	2	4365	412	141	2

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

6. Transport pasażerski[1]

W 2025 r. największy udział w przewozach pasażerów drogą lądową miał transport drogowy, następnie kolejowy.

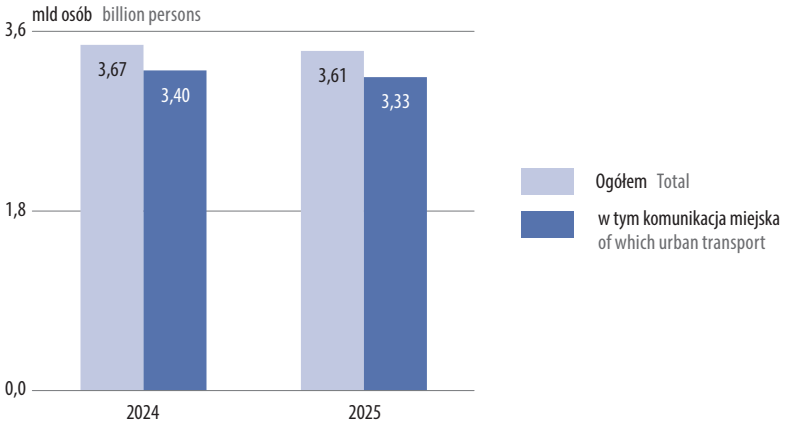
W 2025 r. transportem drogowym (komunikacją miejską, krajową i międzynarodową) przewieziono łącznie 3611,0 mln pasażerów, tj. o 1,7% mniej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano jedynie w komunikacji międzymiastowej (o 2,2%), spadek w komunikacji miejskiej (o 2,0%) oraz w komunikacji międzynarodowej (o 15,6%).

6. Passenger transport[1]

In 2025, the biggest share in passenger transport by land belonged to road transport, then to rail transport.

In 2025, a total of 3611.0 million passengers were carried by road (in urban, other-than-urban national and international services), i.e. by 1.7% less than the year before. The increase was recorded only in interurban transport (by 2.2%), while decrease in urban transport (by 2.0%) and international transport (by 15.6%).

Wykres 43. Przewozy pasażerów[a]
Chart 43. Passenger transport[a]



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym, w tym przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing scheduled national and international passenger transport, incl. urban transport enterprises.

Tablica 11. Przewozy pasażerów komunikacją krajową i międzynarodową[a]
Table 11. Transport of passengers by national and international transport[a]

Wyszczególnienie	2024	2025	Specification
	w tys. pasażerów in thousand passengers		
Komunikacja krajowa	268110	273955	National transport
Komunikacja międzynarodowa	4643	3920	International transport

a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym. Dane o komunikacji krajowej nie uwzględniają danych od przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing scheduled national and international passenger transport. Data on national transport do not include data from urban transport enterprises.

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

1 Refer to enterprises employing more than 9 persons.
2 Excluding urban transport enterprises.

Komunikacja miejska

Linie komunikacji miejskiej

W 2025 r. przewozy pasażerów komunikacją miejską realizowane były na liniach komunikacyjnych o łącznej długości 63,6 tys. km (o 4,8% dłuższej niż w roku poprzednim). Linie autobusowe w 2025 r. miały łączną długość 60,6 tys. km (o 4,9% więcej niż w 2024 r.).

Największy wzrost długości linii komunikacji miejskiej autobusowej odnotowano w województwach: lubuskim (o 1579,9 km – 87,5%), wielkopolskim (o 892,5 km – 14,0%), kujawsko-pomorskim (o 337,1 km – 17,2%) oraz pomorskim (o 245,7 km – 8,7%). Pomimo ogólnej tendencji wzrostowej odnotowano też województwa ze spadkiem długości linii komunikacji autobusowej, tj. zachodniopomorskie (o 316,6 km – 14,6%), podkarpackie (o 280,8 km – 8,9%) oraz dolnośląskie (o 93,4 km – 2,0%). W porównaniu z 2024 r. nastąpił wzrost długości linii tramwajowych do 2,5 tys. km (o 2,5%), a długość linii trolejbusowych utrzymała się na zbliżonym poziomie – 0,5 tys. km. Największy wzrost długości linii tramwajowych odnotowano w województwach wielkopolskim (o 50,8 km, tj. o 21,7%) i łódzkim (o 22,4 km, tj. o 8,3%), natomiast o 3,0 km (o 2,2%) zwiększyła się długość linii trolejbusowych w województwie śląskim.

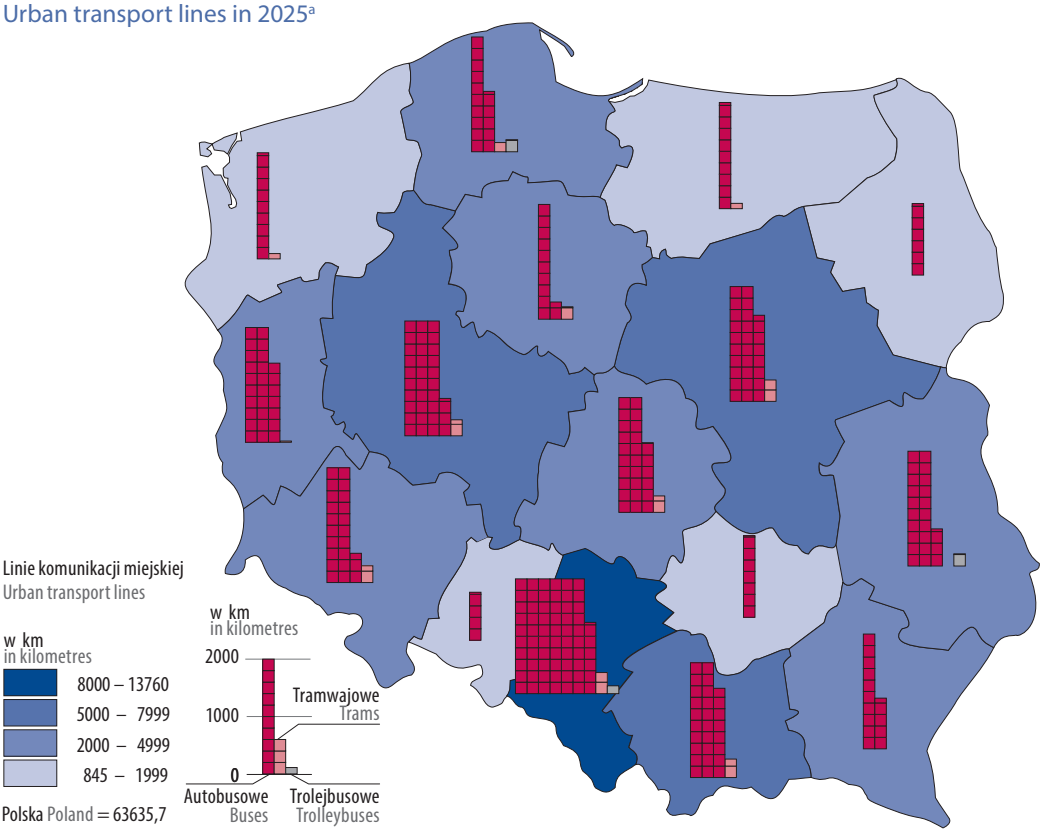
Urban transport

Urban transport lines

In 2025, public passenger transport was carried out on the overall length of transportation road network measuring 63.6 thousand km, i.e. by 4.8% longer than in the previous year. Bus lines had a total length of 60.6 thousand km (by 4.9% more than in 2024).

The most significant increase in the length of urban bus lines was recorded in the following voivodships: Lubuskie (by 1579.9 km – 87.5%), Wielkopolskie (by 892.5 km – 14.0%), Kujawsko-Pomorskie (by 337.1 km – 17.2%) and Pomorskie (by 245.7 km – 8.7%). Despite the general upward trend, some voivodships recorded decrease in the length of urban bus lines, i.e. Zachodniopomorskie (by 316.6 km – 14.6%), Podkarpackie (by 280.8 km – 8.9%) and Dolnośląskie (by 93.4 km – 2.0%). Compared to 2024, the length of tram lines rose to 2.5 thousand km (by 2.5%) but trolleybus lines remained almost unchanged - 0.5 thousand km. The largest growths in the length of tram lines were recorded in Wielkopolskie Voivodship (by 50.8 km, i.e. by 21.7%) and Łódzkie Voivodship (by 22.4 km, i.e. by 8.3%), whereas the length of trolleybus lines increased in Śląskie Voivodship (by 3.0 km, 2.2%).

Mapa 7. **Linie komunikacji miejskiej w 2025 r.**[a]
Map 7. Urban transport lines in 2025[a]



a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.
a Refer to urban transport enterprises employing more than 9 persons. As of 31 December.

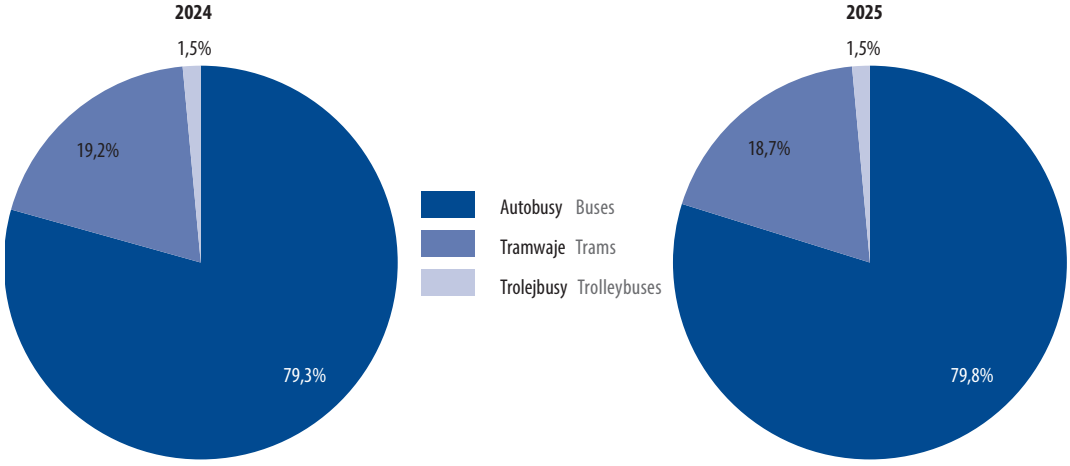
Stan i eksploatacja taboru komunikacji miejskiej

W 2025 r. autobusy stanowiły najliczniejszą grupę pojazdów (79,8%) w miejskiej flocie transportowej. Ich liczba osiągnęła 12,8 tys. (była o 299 szt. większa niż w 2024 r.). Liczba tramwajów uległa nieznacznemu zmniejszeniu (o 19 szt.) i wyniosła 3,0 tys. sztuk. Liczba trolejbusów zwiększyła się o 1 do 233 szt.

Inventory and operation of urban transport stock

In 2025, buses constituted the largest group of vehicles (79.8%) in the urban transport fleet. Their number reached 12.8 thousand (299 units more than in 2024). The quantity of trams decreased slightly (by 19 units) and amounted to 3.0 thousand units. The number of trolleybuses rose by 1 to 233 units.

Wykres 44. Struktura taboru komunikacji miejskiej [a]
Chart 44. Structure of urban transport stock [a]



a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
a Refer to urban transport enterprises employing more than 9 persons.

W większości województw podstawowym środkiem transportu wykorzystywanym w komunikacji miejskiej były autobusy. W ogólnej liczbie tych autobusów największy udział miały pojazdy z województw mazowieckiego (20,0%) oraz śląskiego (16,9%). Najmniejszy odsetek stanowiły autobusy z województwa opolskiego i lubuskiego (odpowiednio 1,5% i 1,9% liczby ogółem). Największy wzrost liczby autobusów komunikacji miejskiej w 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwach kujawsko-pomorskim (o 10,8%), dolnośląskim (o 6,5%) i podkarpackim (również o 6,5%).

Istotnym środkiem transportu w komunikacji miejskiej były również tramwaje. W czołówce pod względem liczebności tych pojazdów było województwo mazowieckie, które dysponowało 25,7% wszystkich tramwajów oraz dolnośląskie – 12,2%. Największy wzrost liczby tramwajów w skali roku odnotowano w województwie wielkopolskim – o 6,1%.

W 2025 r. przebieg taboru komunikacji miejskiej pozostał na zbliżonym poziomie jak w roku poprzednim i dla autobusów przyjął wartość 735,4 mln wozokilometrów, dla tramwajów – 148,7 mln wozokilometrów, a dla trolejbusów – 11,8 mln wozokilometrów.

In most voivodships buses were basic means of urban transport. The biggest share of their total number was constituted by the vehicles from Mazowieckie Voivodship (20.0%) and Śląskie Voivodship (16.9%). The smallest percentage was constituted by buses from Opolskie Voivodship and Lubuskie Voivodship (1.5% and 1.9% of the total, respectively). In 2025, compared to the previous year, the largest increase in the number of urban transport buses was recorded in Kujawsko-Pomorskie (by 10.8%), Dolnośląskie (by 6.5%) and Podkarpackie (also by 6.5%).

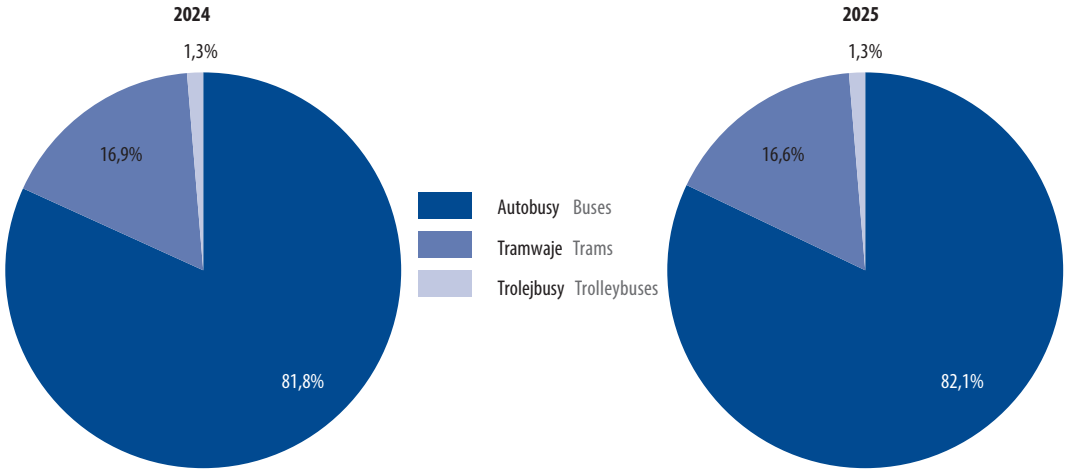
Important means of urban transport were also trams. In the forefront in terms of the number of those vehicles was Mazowieckie Voivodship, which had 25.7% of all trams, and Dolnośląskie – 12.2%. The largest increase in the number of trams y/y was recorded in Wielkopolskie Voivodship – by 6.1%.

In 2025, the distance travelled by the urban transport stock remained at a similar level to the previous year and for buses it amounted to 735.4 million vehicle-kilometres, for trams – 148.7 million vehicle-kilometres, and for trolleybuses – 11.8 million vehicle-kilometres.

Przeciętny przebieg 1 autobusu w ciągu doby był najwyższy w województwach: śląskim – 215 km, małopolskim – 211 km, mazowieckim – 206 km i świętokrzyskim – 204 km, najniższy natomiast odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim – 139 km. W odniesieniu do tramwajów, przeciętny przebieg w kilometrach w ciągu doby był najwyższy w województwach: pomorskim – 343 km, małopolskim – 219 km oraz zachodniopomorskim – 202 km. Najmniejszą wartość odnotowano w województwie lubuskim – 172 km.

The average distances travelled by 1 bus per day were the highest in the following voivodships: Śląskie – 215 km, Małopolskie – 211 km, Mazowieckie – 206 km and Świętokrzyskie – 204, the lowest one was recorded in Warmińsko-Mazurskie Voivodship – 139 km. In relation to trams, the average distance travelled per day was the highest in the following voivodships: Pomorskie – 343 km, Małopolskie – 219 km and Zachodniopomorskie – 202 km. The smallest value was noted in Lubuskie – 172 km.

Wykres 45. Struktura przebiegu taboru komunikacji miejskiej[a]
Chart 45. 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 urban transport enterprises employing more than 9 persons.

W celu ograniczenia barier komunikacyjnych oraz dostosowania komunikacji miejskiej do osób ze szczególnymi potrzebami, corocznie ulega zwiększeniu liczba pojazdów przystosowanych do ich przewozu.

In order to reduce transport-related barriers and adjust public transport to the needs of persons with disabilities, the number of adapted vehicles grows every year.

W 2025 r. podmioty komunikacji miejskiej posiadały łącznie 12,6 tys. autobusów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami (wzrost o 2,8% w porównaniu do 2024 r.). Ich udział w ogólnej liczbie autobusów wzrósł z 97,6% w 2024 r. do 98,0% w 2025 r.

In 2025, urban transport enterprises had a total of 12.6 thousand disability-accessible buses (an increase of 2.8% compared to 2024). Their share in the total number of buses rose from 97.6% in 2024 to 98.0% in 2025.

W 2025 r. w większości województw odnotowano wzrost liczby autobusów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami. Najwięcej takich autobusów przybyło w województwach: wielkopolskim, dolnośląskim i śląskim – odpowiednio o 75, 58 i 57 szt.

In 2025, most of the voivodships noted increase in the number of buses adapted to carry persons with disabilities. The greatest change in the number of such buses occurred in: Wielkopolskie, Dolnośląskie and Śląskie – by 75, 58 and 57 units up, respectively.

W województwie warmińsko-mazurskim autobusy przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami stanowiły 100% ogółu autobusów. Następnie najwyższe odsetki takich pojazdów odnotowano w województwach: śląskim (99,95%), podlaskim (99,7%) i świętokrzyskim (99,7%), najniższe natomiast były w województwach: lubuskim (93,4%), podkarpackim (92,2%) oraz opolskim (80,7%).

In Warmińsko-Mazurskie Voivodship, disability-accessible buses accounted for 100% of all buses. Then, the highest percentages of such vehicles were recorded in the following voivodships: Śląskie (99.95%), Podlaskie (99.7%) and Świętokrzyskie (99.7%), while the lowest percentages were in Lubuskie (93.4%), Podkarpackie (92.2%) and Opolskie (80.7%).

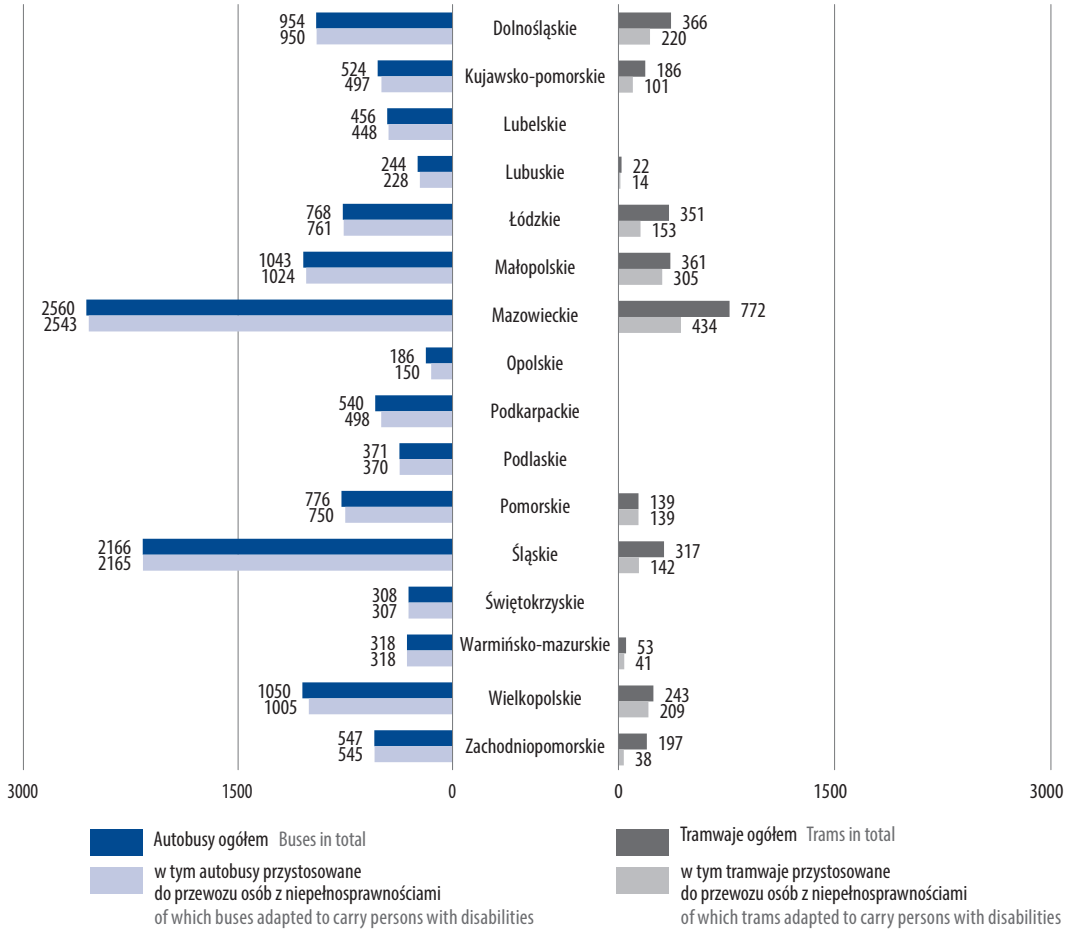
W porównaniu z 2024 r. zwiększyła się również liczba tramwajów przystosowanych do przewozu pasażerów z niepełnosprawnościami (o 3,3%), a udział tych pojazdów w ogólnej liczbie tramwajów zwiększył się z 57,5% w 2024 r. do 59,7% w 2025 r. Znaczny wzrost wystąpił w województwach wielkopolskim i kujawsko-pomorskim – odpowiednio o 29 i 16 szt.

Największy odsetek tramwajów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami odnotowano w województwach: pomorskim (100%), wielkopolskim (86,0%) oraz małopolskim (84,5%), najmniejszy natomiast – w województwach łódzkim (43,6%) i zachodniopomorskim (19,3%).

In comparison with 2024, the number of trams adapted to transport passengers with disabilities also increased (by 3.3%), and their share in the total number of trams rose from 57.5% in 2024 to 59.7% in 2025. The largest growth occurred in the following voivodships: Wielkopolskie – by 29 units and Kujawsko-Pomorskie – by 16.

The highest percentage of adapted trams was noted in the following voivodships: Pomorskie (100%), Wielkopolskie (86.0%) and Małopolskie (84.5%), while the smallest share was in Łódzkie (43.6%) and Zachodniopomorskie (19.3%).

Wykres 46. Tabor komunikacji miejskiej według województw w 2025 r.[a]
Chart 46. Urban transport stock by voivodships in 2025[a]

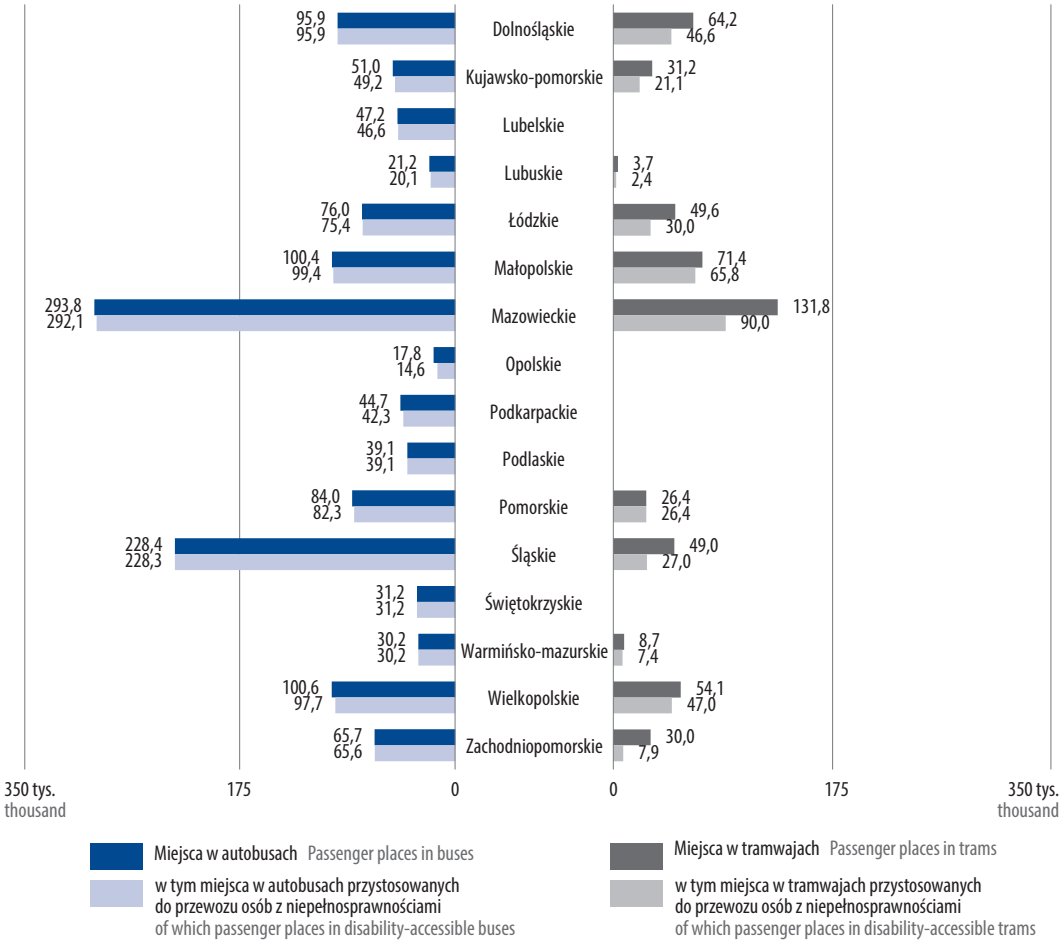


a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.
a Refer to urban transport enterprises employing more than 9 persons. As of 31 December.

W skali roku w taborze komunikacji miejskiej przystosowanym do przewozu osób z niepełnosprawnościami zwiększyła się również liczba miejsc pasażerskich (siedzących i stojących): w autobusach – o 2,5%, a w tramwajach – o 3,6%. Największy wzrost w przypadku autobusów odnotowano w województwie śląskim – o 6,9 tys. miejsc pasażerskich (tj. o 3,1%), a w przypadku tramwajów – w województwie wielkopolskim – o 7,1 tys. (tj. o 17,8%).

The number of passenger places (seats and standing places) available in urban transport stock adjusted to carry persons with disabilities increased year-on-year: by 2.5% in buses and by 3.6% in trams. As regards buses the largest gain was recorded in Śląskie Voivodship – by 6.9 thousand passenger places (i.e. by 3.1%), whereas Wielkopolskie Voivodship took the lead in case of trams – by 7.1 thousand units (i.e. by 17.8%) up.

Wykres 47. Liczba miejsc w taborze komunikacji miejskiej według województw w 2025 r.[a]
Chart 47. Number of passengers places in urban transport stock by voivodships in 2025[a]



a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Stan w dniu 31 grudnia.
a Refer to urban transport enterprises employing more than 9 persons. As of 31 December.

Przewozy pasażerów komunikacją miejską

W 2025 r. w komunikacji miejskiej przewieziono łącznie 3333,0 mln pasażerów, tj. o 2,0% mniej niż przed rokiem. Największy udział posiadały województwa: mazowieckie (23,1%), małopolskie (11,6%) oraz śląskie (10,6%), a najmniejszy – podkarpackie i świętokrzyskie (po 1,4%), lubuskie (1,3%) oraz opolskie (0,8%).

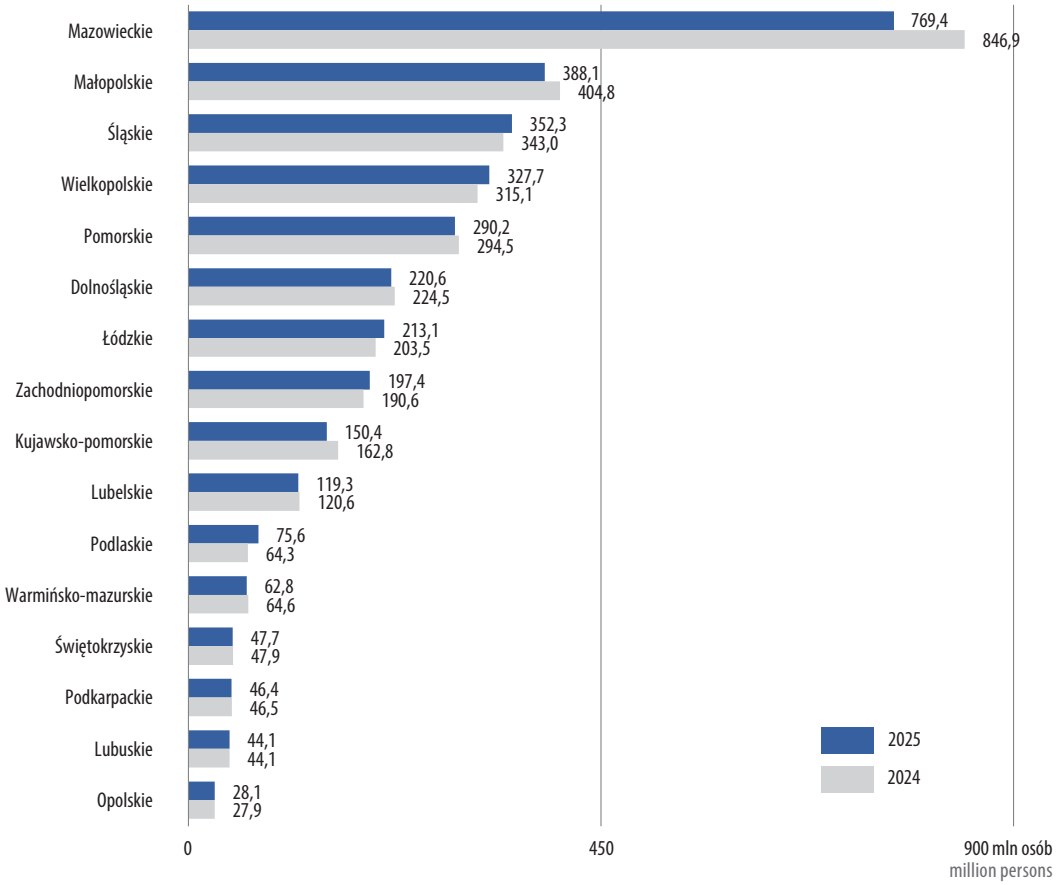
Urban transport of passengers

In 2025, a total of 3333.0 million passengers were transported in urban transport, i.e. 2.0% less than last year. The largest share was held by the following voivodships: Mazowieckie (23.1%), Małopolskie (11.6%), Śląskie (10.6%), and the smallest one – Podkarpackie and Świętokrzyskie (1.4% each), Lubuskie (1.3%) and Opolskie (0.8%).

W porównaniu z 2024 r. największy wzrost liczby pasażerów przewiezionych komunikacją miejską odnotowano w województwach podlaskim (o 17,6%) i wielkopolskim (o 4,0%), spadła natomiast wielkość przewozów pasażerów w województwie mazowieckim (o 9,2%).

Compared to 2024, the most significant growths in passenger urban transport were noted in Podlaskie (by 17.6%) and Wielkopolskie (by 4.0%), while a decrease was recorded in Mazowieckie Voivodship (by 9.2%).

Wykres 48. Przewozy pasażerów komunikacją miejską według województw[a]
Chart 48. Urban transport of passengers by voivodships[a]



a Dotyczy przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej o liczbie pracujących powyżej 9 osób.
a Refer to urban transport enterprises employing more than 9 persons.

Autobusowa komunikacja krajowa i międzynarodowa

National and international bus transport

Linie regularnej komunikacji autobusowej

Scheduled bus transport lines

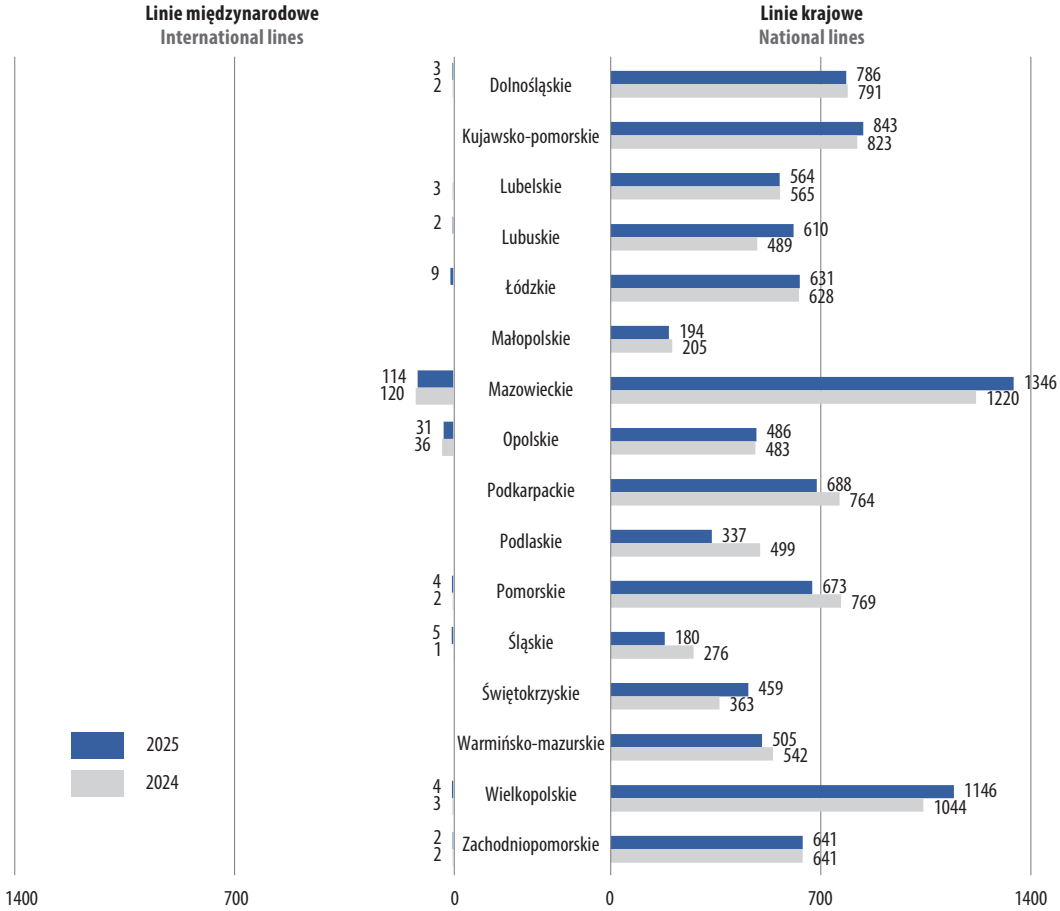
Regularna komunikacja autobusowa prowadzona była w 2025 r. na 10089 liniach krajowych (o 0,1% mniej niż w 2024 r.) oraz 174 liniach międzynarodowych (o 3,0% więcej).

In 2025, scheduled bus transport was carried out on 10089 national lines (by 0.1% less than in 2024) and 174 international lines (3.0% more).

Tendencja wzrostowa w liczbie linii regularnej komunikacji krajowej była widoczna w 50% województw. Największy wzrost odnotowano w województwach lubuskim – o 24,7% (o 121 linii) oraz mazowieckim – o 10,3% (o 126 linii). Największy spadek wykazano w województwie podlaskim – o 67,5% (o 162 linie mniej niż w 2024 r.).

The upward trend in the number of scheduled national transport lines was visible in 50% of voivodeships. The largest increase was recorded in Lubuskie – by 24.7% (121 lines more) and Mazowieckie – by 10.3% (126 lines more). The largest decrease occurred in the Podlaskie Voivodship – by 67.5% (162 lines less than in 2024).

Wykres 49. Linie regularnej komunikacji autobusowej według województw[a]
Chart 49. 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 lokalizacji siedzib przedsiębiorstw. Stan w dniu 31 grudnia.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing scheduled national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises. As of 31 December.

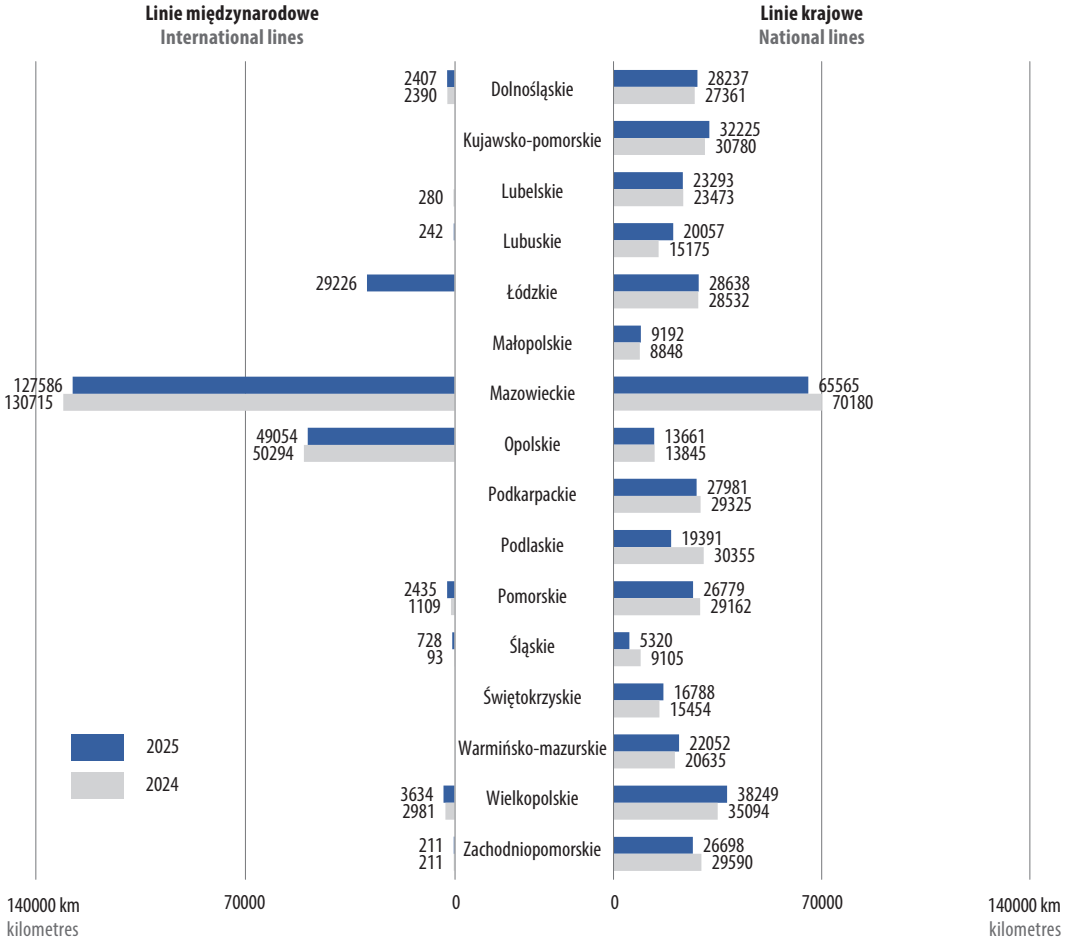
W 2025 r. łączna długości linii krajowych wyniosła 404,1 tys. km (o 12,8 tys. mniej). Największy wzrost w skali roku odnotowano w województwach: lubuskim (o 4,9 tys. km), wielkopolskim (o 3,2 tys. km) i kujawsko-pomorskim (1,4 tys. km). W ośmiu województwach nastąpił spadek długości linii krajowych, największy – w podlaskim i mazowieckim (odpowiednio 11,0 i 4,6 tys. km).

In 2025, the total length of national lines amounted to 404.1 thousand kilometres (by 12.8 thousand kilometres less). The largest year-on-year increase was recorded in Lubuskie (by 4.9 thousand kilometres), Wielkopolskie (by 3.2 thousand kilometres) and Kujawsko-Pomorskie (by 1.4 thousand kilometres). Eight voivodships noted decrease in the length of national lines, the largest ones occurred in Podlaskie and Mazowieckie (11.0 and 4.6 thousand kilometres, respectively).

Łączna długość linii międzynarodowych uległa zwiększeniu o 27,5 tys. km w skali roku, a w ostatnim dniu grudnia 2025 wynosiła 215,5 tys. km.

The total length of international lines grew by 27.5 thousand kilometres year-on-year, and by the end of December 2025 it was equal to 215.5 thousand kilometres.

Wykres 50. Długość linii regularnej komunikacji autobusowej według województw[a]
Chart 50. Length of lines of scheduled bus transport by voivodships[a]



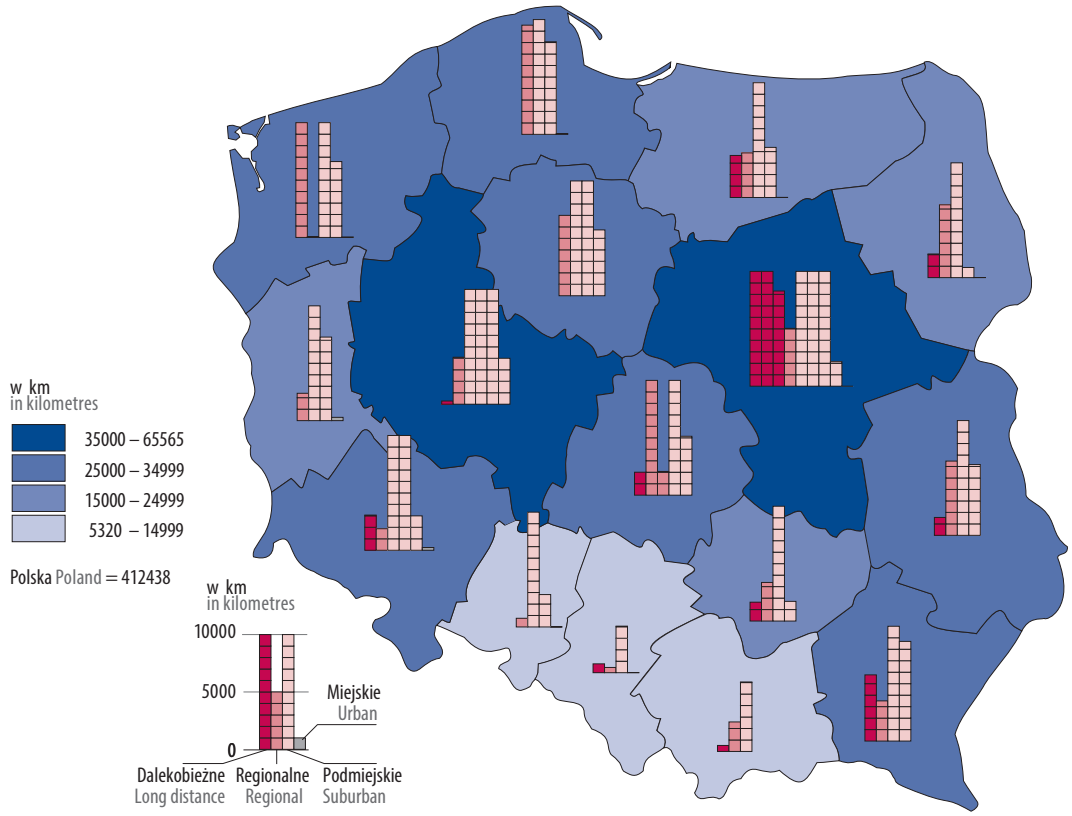
a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadzących regularną komunikację w ruchu krajowym i międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według lokalizacji siedzib przedsiębiorstw. Stan w dniu 31 grudnia.

a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises. As of 31 December.

W 2025 r. w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej dominowały linie podmiejskie, które stanowiły 87,4% (w 2024 r. – 85,5%). Największą ich liczbę odnotowano w województwach mazowieckim – 1219 (o 136 więcej niż w 2024 r.) i wielkopolskim – 1081 (o 101 więcej), a najmniejszą w śląskim – 161 (o 72 mniej niż w 2024 r.). Kolejne pod względem liczebności były linie regionalne z 10,6% udziałem w ogólnej liczbie linii krajowych regularnej komunikacji autobusowej. Ich łączna liczba w 2025 r. wyniosła 1067 (o 200 linii mniej w porównaniu z 2024 r.). Największą liczbę linii regionalnych odnotowano w województwach pomorskim – 143 linii (o 32 mniej niż przed rokiem) i zachodniopomorskim – 143 (o 7 mniej).

In 2025, suburban lines dominated in the total number of national lines of scheduled bus transport, accounting for 87.4% (in 2024 – 85.5%). The largest numbers of them were noted in Mazowieckie – 1219 (136 more than in 2024) and Wielkopolskie – 1081 (101 more), the smallest number in Śląskie – 161 (72 less than in 2024). The next group of lines in terms of numbers were regional lines with a share of 10.6% in national scheduled bus transport lines. Their total number in 2025 was 1067 (200 less compared to 2024). They predominated in Pomorskie – 143 regional lines (32 less than a year ago) and Zachodniopomorskie – 143 regional lines (by 7 less).

Mapa 8. **Linie krajowe regularnej komunikacji autobusowej w 2025 r.**[a]
Map 8. National scheduled bus transport lines in 2025 [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 lokalizacji siedzib przedsiębiorstw.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises.

Stan i eksploatacja autobusów

Liczba autobusów eksploatowanych w komunikacji krajowej i międzynarodowej w 2025 r. wyniosła 14,2 tys. szt. (o 3,9% więcej niż w 2024 r.), z czego 1919 szt. (o 35,0% więcej) było przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

Inventory and operation of buses

In 2025, the number of buses used in national and international transport amounted to 14.2 thousand units (by 3.9% more than in 2024), including 1919 disability-accessible vehicles (35.0% more than a year ago).

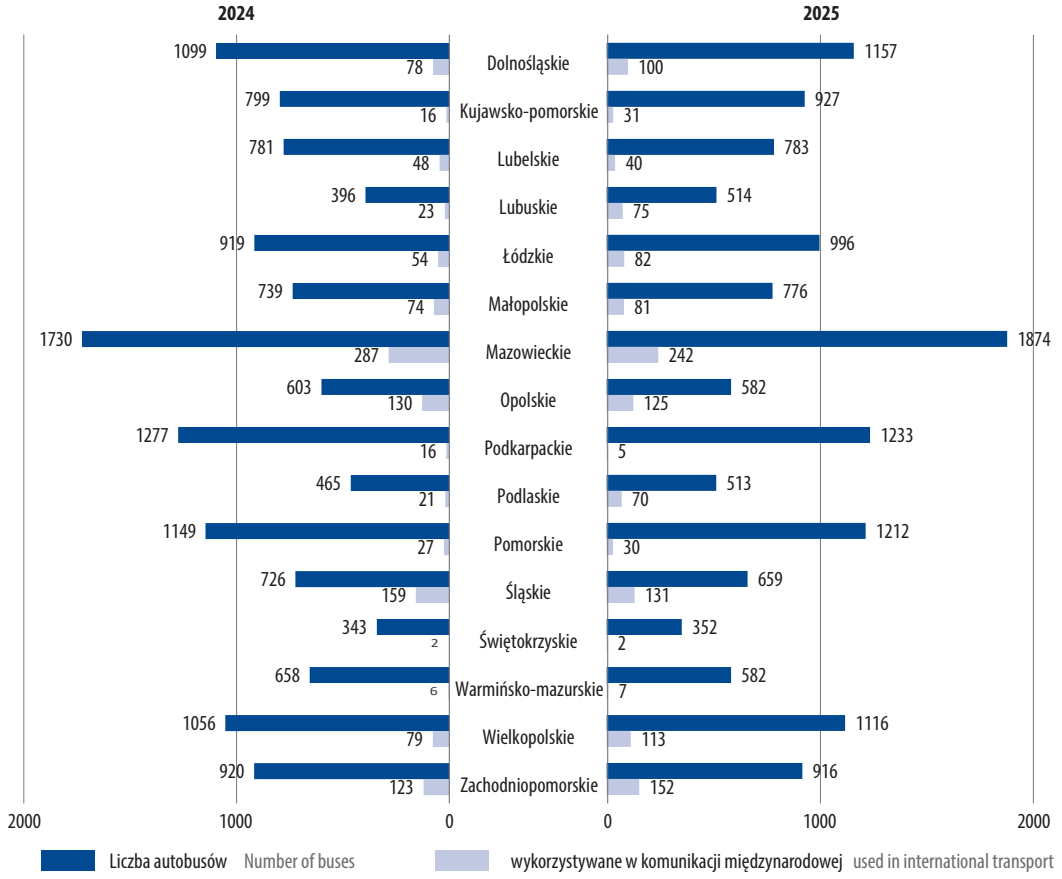
W 2025 r. w pięciu województwach stan inwentarzowy autobusów przekroczył tysiąc sztuk: mazowieckim – 1874 szt., podkarpackim – 1233 szt., pomorskim – 1212 szt., dolnośląskim – 1157 szt. i wielkopolskim – 1116 szt. Najmniejszą liczbą autobusów dysponowało województwo świętokrzyskie – 352 szt. Największy udział autobusów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami w ogólnej liczbie autobusów w odnotowano w województwach śląskim (30,2%) oraz pomorskim (26,3%).

W komunikacji międzynarodowej wykorzystywanych było 1286 autobusów (o 12,5% więcej w porównaniu z 2024 r.). Największe udziały autobusów wykorzystywanych w tej komunikacji w ogólnej liczbie autobusów zarejestrowano w województwach opolskim (21,5%) oraz śląskim (19,9%).

In 2025, in five voivodships the inventory counts gave the numbers of buses exceeding one thousand units: Mazowieckie – 1874 units, Podkarpackie – 1233 units, Pomorskie – 1212 units, Dolnośląskie – 1157 units and Wielkopolskie – 1116 units. The smallest bus stock was in Świętokrzyskie Voivodship – 352 units. The largest share of accessible buses in the total number of buses was recorded in Śląskie Voivodship (30.2%) and Pomorskie Voivodship (26.3%).

In international transport 1286 buses were used (by 12.5% more compared to 2024). The largest shares of buses used in this type of transport in the total number of buses were recorded in Opolskie (21,5%) and Śląskie (19.9%).

Wykres 51. Autobusy w komunikacji krajowej i międzynarodowej według województw [a]
Chart 51. 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 lokalizacji siedzib przedsiębiorstw. Autobusy będące w dyspozycji przedsiębiorstw (własne i dzierżawione). Stan w dniu 31 grudnia.

a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing national and international passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises. Buses at the disposal of enterprises (owned and leased). As of 31 December.

W komunikacji krajowej w 2025 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 171 km, tj. o 3,0% więcej niż w 2024 r. Najwyższe wartości osiągnął w województwach: małopolskim (214 km), śląskim (206 km), mazowieckim i świętokrzyskim (po 203 km w każdym z nich), a najniższe – w opolskim (145 km) i podlaskim (118 km).

W komunikacji międzynarodowej w 2025 r. średni dzienny przebieg 1 autobusu wyniósł 1058 km (o 146 km więcej w porównaniu z 2024 r.). Najwyższą wartość tego wskaźnika odnotowano w województwie mazowieckim – 1356 km (o 362 km więcej niż w poprzednim roku), a najniższą w świętokrzyskim – 316 km (o 57 km mniej).

Przewozy pasażerów

W komunikacji autobusowej krajowej przedsiębiorstwa należące do sektora publicznego przewiozły 35,5% ogółu pasażerów (w 2024 r. – 34,9%), a należące do sektora prywatnego – 64,5% (w 2024 r. – 65,1%).

W 2025 r. komunikacją krajową przewieziono 274,0 mln pasażerów, tj. o 2,2% więcej niż przed rokiem. W porównaniu z 2024 r. liczba pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej regularnej wzrosła o 0,8%, w komunikacji regularnej specjalnej – o 9,6%, a w pozostałych przewozach nastąpił spadek – o 2,4%.

Największą liczbę pasażerów przewiezionych w ramach komunikacji krajowej odnotowano w województwie mazowieckim – 33005 tys. (12,0% ogółu przewiezionych pasażerów), a najmniejszą wartość – w województwie świętokrzyskim – 5261 tys. (1,9%) i warmińsko-mazurskim – 6801 tys. (2,5%).

W porównaniu z 2024 r. największy wzrost przewozów pasażerów odnotowano w województwie lubuskim (o 26,7%), a spadek – w województwie śląskim (o 14,9%).

In 2025, the average daily distance travelled of 1 bus in national transport was 171 km, i.e. 3.0% more than in 2024. The highest values of the variable were achieved in the following voivodships: Małopolskie (214 km), Śląskie (206 km), Mazowieckie and Świętokrzyskie (203 km in each of them), and the lowest ones – in Opolskie (145 km) and Podlaskie (118 km).

With regard to international transport in 2025, the average daily distance travelled of 1 bus was 1058 km (146 km more compared to 2024). The highest value was recorded in Mazowieckie Voivodship – 1356 km (362 km more than in the previous year), whereas the lowest value was noted in Świętokrzyskie – 316 km (57 km less).

Transport of passengers

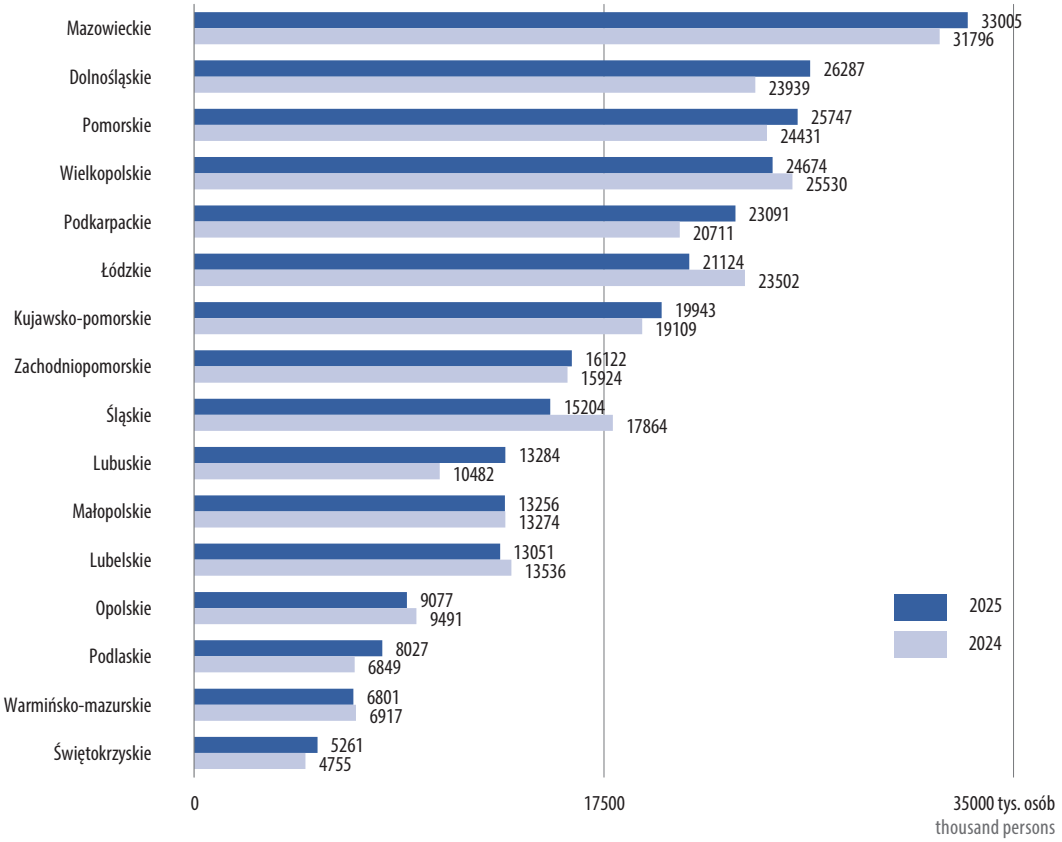
In national bus transport, public sector enterprises carried 35.5% of all passengers (in 2024 – 34.9%), and private sector enterprises – 64.5% (in 2024 – 65.1%).

In 2025, 274.0 million passengers were carried in national transport, i.e. by 2.2% more than a year ago. Compared to 2024, the number of passengers using scheduled services increased by 0.8%, passengers of special scheduled services – by 9.6% up, but in case of other services the value went down – by 2.4%.

The highest number of passengers carried within national transport was recorded in Mazowieckie Voivodship – 33005 thousand (12.0% of all passengers transported) and the smallest value – in Świętokrzyskie Voivodship – 5261 thousand (1.9%) and Warmińsko--Mazurskie Voivodship – 6801 thousand (2.5% of all passengers transported).

Compared to 2024, the largest rise in passenger transport occured in Lubuskie Voivodship (by 26.7%), whereas a drop was detected in Śląskie Voivodship (by 14.9%).

Wykres 52. **Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej według województw** [a]
Chart 52. 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. Łącznie z przewozami pasażerów w komunikacji miejskiej prowadzonymi przez przedsiębiorstwa komunikacji międzymiastowej. Dane zaprezentowano według lokalizacji siedzib przedsiębiorstw.

a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing national passenger transport; excl. urban transport enterprises. Including passenger urban transport performed by interurban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises.

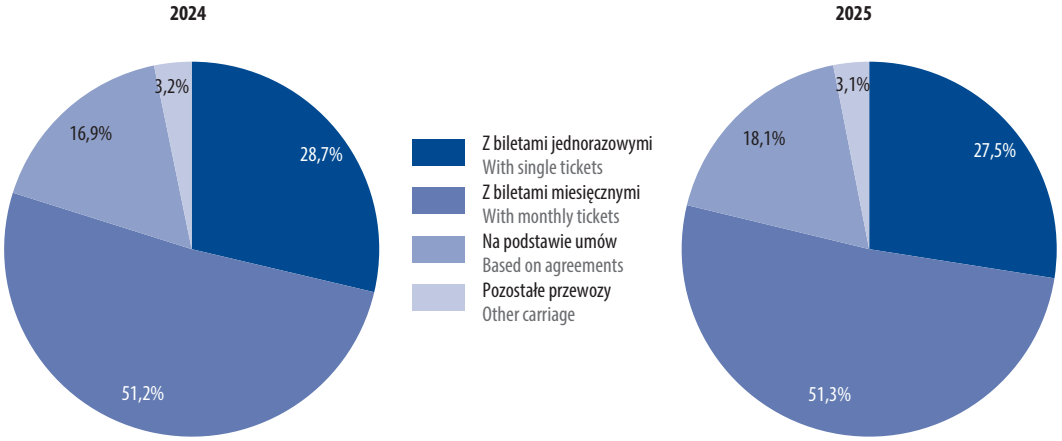
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji krajowej regularnej dla kraju w 2025 r. pozostała na podobnym poziomie jak przed rokiem i wyniosła 29 km, a w pozostałych przewozach krajowych – 142 km (o 13,1% więcej niż w 2024 r.). Najwyższą średnią odległość odnotowano w województwie podlaskim (44,4 km), a następnie w pomorskim (35,3 km) i lubuskim (35,2 km), natomiast najniższą – w kujawsko-pomorskim (21,5 km) i podkarpackim (20,8 km). W pozostałych krajowych przewozach najwyższą średnią odległość przewozu 1 pasażera odnotowano w województwach mazowieckim (252,7 km) i podlaskim (226,5 km), a najniższą – w lubelskim (56,4 km).

The average transport distance of 1 passenger in scheduled national transport for the country remained at a similar level in 2025 to that a year ago and amounted to 29 km, whereas in other national transport – 142 km (13.1% greater than in 2024). The longest average distance was noted in Podlaskie (44.4 km), then Pomorskie (35.3 km) and Lubuskie (35.2 km), while the lowest one – in Kujawsko-Pomorskie (21.5 km) and Podkarpackie (20.8 km). In other national transport, the highest average transport distance of 1 passenger was recorded in Mazowieckie (252.7 km) and Podlaskie (226.5 km), and the lowest value was in Lubelskie (56.4 km).

W 2025 r. dominujący udział w przewozach pasażerów komunikacją krajową miały przewozy komunikacją regularną (96,9% przewozów ogółem). W stosunku do roku poprzedniego w komunikacji regularnej odnotowano wzrost przewozów z biletami miesięcznymi pracowniczymi (o 6,7%) i z biletami miesięcznymi szkolnymi (o 1,9%), a z biletami jednorazowymi spadek (o 2,1%). W komunikacji regularnej specjalnej nastąpił wzrost w przewozach szkolnych (o 11,8%) oraz pracowniczych (o 8,1%).

In 2025, scheduled services had a dominant share in national transport of passengers (96.9% of total transport). Compared to the previous year, some increases were recorded in scheduled transport performed on the basis of monthly employee tickets (by 6.7%) and monthly school tickets (by 1.9%), but decreases occurred in case of single tickets (by 2.1%). In scheduled special services, there was a rise in pupil transport (by 11.8%) and in employee transport (by 8.1%).

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



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących komunikację w ruchu krajowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według lokalizacji siedzib przedsiębiorstw.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing national passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises.

Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej kształtowały się na poziomie 3,9 mln i zmniejszyły się w skali roku o 15,6%. Przewozy w ramach komunikacji regularnej i regularnej specjalnej stanowiły 89,0% ogółu przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej i w porównaniu z 2024 r. były mniejsze o 19,4%, natomiast przewozy pozostałe zwiększyły się o 38,5%.

International transport of passengers amounted to 3.9 million and dropped by 15.6% year-on-year. Scheduled and special scheduled transport accounted for 89.0% of total international passenger transport and lowered by 19.4% altogether compared to 2024, whereas other international passenger transport increased by 38.5%.

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w komunikacji międzynarodowej regularnej była mniejsza o 376,0 km w porównaniu z 2024 r. i wyniosła 596,0 km. Najwyższą wartość tego wskaźnika stwierdzono w województwie wielkopolskim (1209,8 km). W pozostałych przewozach wskaźnik ten wyniósł 1535,9 km (o 444,6 km mniej niż przed rokiem), a najwyższą jego wartość odnotowano w województwie kujawsko-pomorskim (3111,6 km).

The average transport distance of 1 passenger in scheduled international transport shortened by 376.0 km compared to 2024 and amounted to 596.0 km. The highest value was in Wielkopolskie Voivodship (1209.8 km). As regards other international transport, the indicator was 1535.9 km (444.6 km less than a year ago) and its highest value was recorded in Kujawsko-Pomorskie Voivodship (3111.6 km).

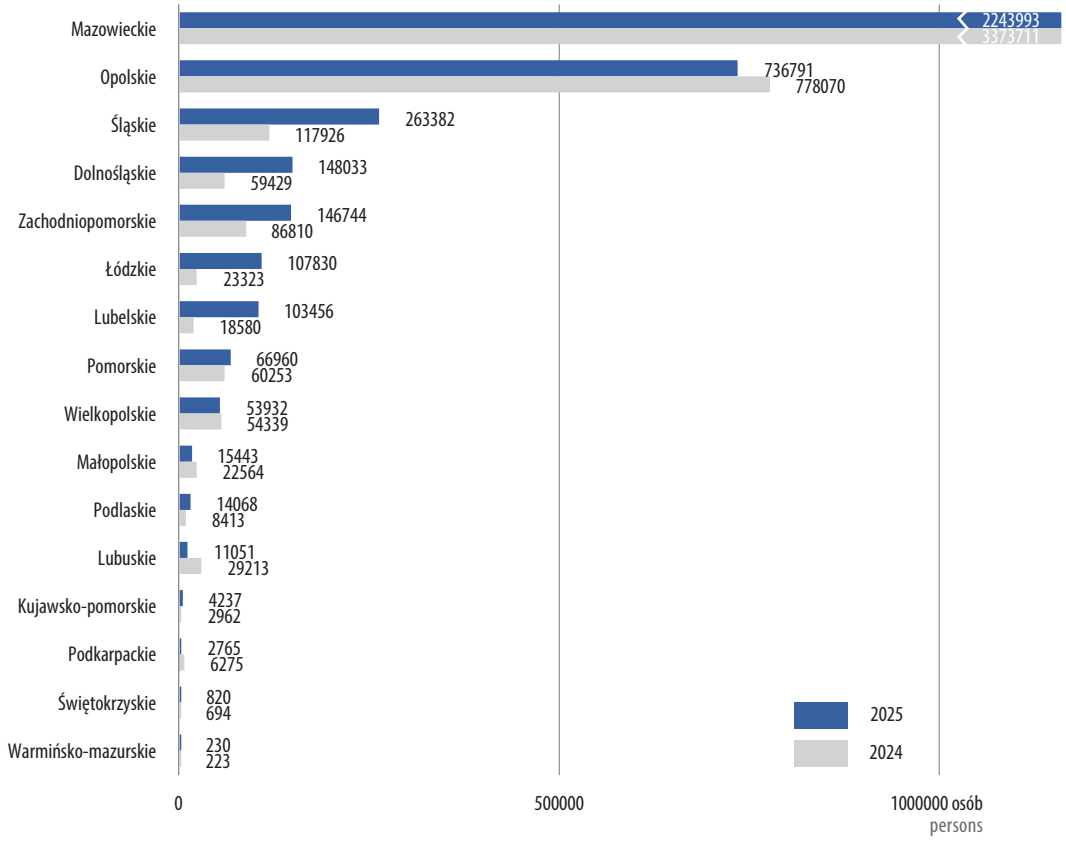
Najwięcej przewozów pasażerów w ramach komunikacji międzynarodowej zaczynało się lub kończyło w województwie mazowieckim – 2244,0 tys. (57,2% ogółu przewozów), a najmniej – w województwie warmińsko-mazurskim (230 pasażerów).

Passenger traffic within international transport mainly started or finished in Mazowieckie Voivodship – 2244.0 thousand travels (57.2% of all international transport), whereas the fewest passenger journeys had an endpoint in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship (230 passengers).

W porównaniu z 2024 r. największy wzrost przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej odnotowano w województwie lubuskim (5-krotny), a największy spadek – w lubelskim (o 62,2%).

Compared to 2024, the largest increase in international passenger transport was recorded in Lubuskie Voivodship (5-fold), and the largest decrease – in Lubelskie Voivodship (by 62.2%).

Wykres 54. Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej według województw[a]
Chart 54. International transport of passengers by voivodships[a]



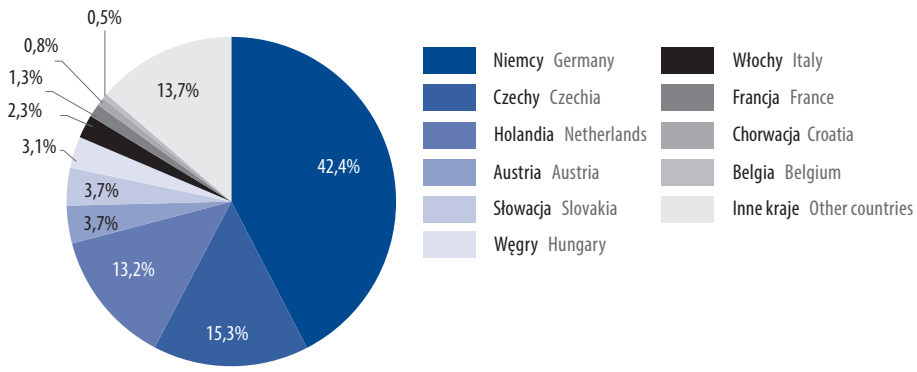
a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących komunikację w ruchu międzynarodowym; bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Dane zaprezentowano według lokalizacji siedzib przedsiębiorstw.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing international passenger transport; excl. urban transport enterprises. Data presented by residences of enterprises.

W 2025 r. przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej najczęściej odbywały się w relacji z Niemcami (42,4% wszystkich przewozów międzynarodowych), Czechami (15,3%), Holandią (13,2%), Austrią (3,7%), Słowacją (3,7%) oraz Węgrami (3,1%). Spośród wymienionych krajów wzrost przewozów pasażerów w porównaniu z 2024 r. wystąpił jedynie w relacji z Czechami (o 7,6%). Spadek natomiast odnotowano w relacji z Belgią (o 77,5%), Francją (o 71,2%), Austrią (o 32,7%), Włochami (o 28,4%), Węgrami (o 27,5%) i Słowacją (o 25,7%).

In 2025, most of travels in international transport took place to or from Germany (42.4% of all international transport), Czechia (15.3%), Netherlands (13.2%), Austria (3.7%), Slovakia (3.7%), and Hungary (3.1%). Among these countries, compared to 2024, the increase in passenger transport occurred only in the case of Czechia (by 7.6%). On the other hand, a decrease was recorded for Belgium (by 77.5%), France (by 71.2%), Austria (by 32.7%), Italy (by 28.4%), Hungary (by 27.5%) and Slovakia (by 25.7%).

Wykres 55. Struktura przewozów pasażerów w komunikacji międzynarodowej według kierunków przewozów w 2025 r.[a]

Chart 55. Structure of passenger transport in international transport by directions in 2025[a]



a Dotyczy przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób, prowadzących komunikację w ruchu międzynarodowym.
a Refer to enterprises employing more than 9 persons, performing international passenger transport.

7. Aspekty środowiskowe transportu drogowego

Emisja zanieczyszczeń ze środków transportu drogowego

Transport drogowy jest istotnym źródłem emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza. W 2023 r. odpowiadał za 72,9% emisji gazów cieplarnianych z transportu w Unii Europejskiej. Transport jest również istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza, w tym tlenków azotu (NO_x). Wielkość emisji z transportu drogowego zależy m.in. od skali przewozów, natężenia ruchu oraz struktury pojazdów, w tym ich rodzaju, wieku i stosowanych technologii ograniczających emisję[1].

W 2025 r. szacowana wielkość emisji CO_2 ze środków transportu drogowego (autobusów miejskich, ciągników siodłowych i pojazdów ciężarowych) wyniosła 29,3 mln ton, tj. o 1,0% mniej niż w poprzednim roku. W tym samym okresie liczba zarejestrowanych pojazdów w analizowanych grupach wzrosła o 0,3%.

W strukturze zarejestrowanych pojazdów według klasy emisji spalin wśród autobusów miejskich i ciągników siodłowych dominowały pojazdy klasy Euro 5 i Euro 6, które stanowiły odpowiednio 80,5% i 93,4% ogółu pojazdów zarejestrowanych w tych grupach. Pojazdy te odpowiadały również za większość emisji CO_2. W 2025 r. emisja CO_2 z autobusów miejskich klasy Euro 5 i Euro 6 stanowiła 91,1% CO_2 z tej grupy pojazdów, natomiast emisja z ciągników siodłowych klasy Euro 5 i Euro 6 – 96,3%.

W przypadku samochodów ciężarowych pojazdy klasy Euro 6 stanowiły w 2025 r. 33,0% zarejestrowanych pojazdów, wobec 28,6% w 2024 r., i odpowiadały za 52,7% emisji CO_2 z tej grupy pojazdów.

Źródło: European Environment Agency, Sustainability of Europe's mobility systems 2025, https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems-2025/

7. Environmental aspects of road transport

Emissions from road transport means

Road transport is a significant source of greenhouse gas emissions and air pollutants. In 2023, it accounted for 72.9% of greenhouse gas emissions from transport in the European Union. Transport is also a significant source of air pollutant emissions, including nitrogen oxides (NO_x). The level of emissions from road transport depends, among other factors, on the scale of transport activity, traffic intensity, and the composition of the vehicle fleet, including vehicle type, age and emission-reduction technologies used[1].

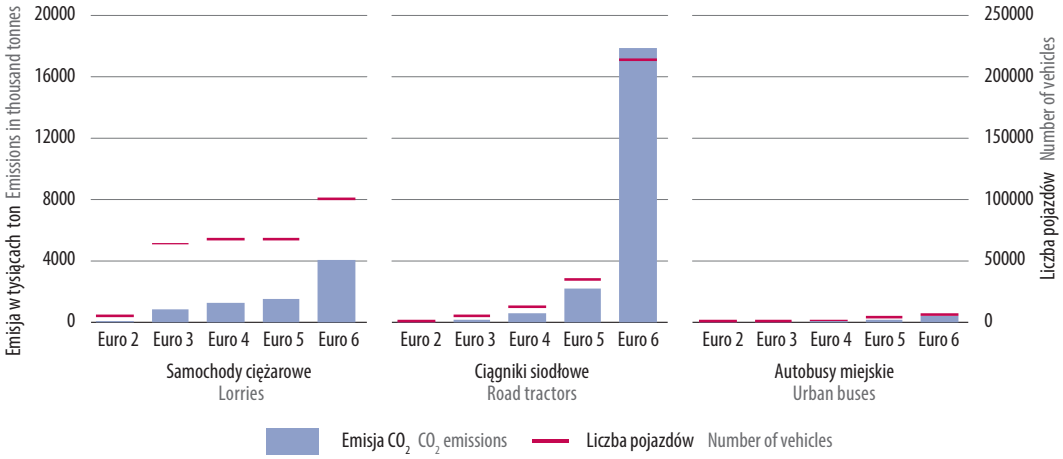
In 2025, estimated CO_2 emissions from road transport vehicles (urban buses, road tractors and heavy goods vehicles) amounted to 29.3 million tonnes, 1.0% less than in the previous year. Over the same period, the number of registered vehicles in the groups analysed increased by 0.3%.

Among registered vehicles by emission standard, Euro 5 and Euro 6 vehicles accounted for the largest shares among urban buses and road tractors, at 80.5% and 93.4%, respectively. These vehicles also accounted for the majority of CO_2 emissions. In 2025, CO_2 emissions from Euro 5 and Euro 6 urban buses accounted for 91.1% of total CO_2 emissions from this group of vehicles, while emissions from Euro 5 and Euro 6 road tractors accounted for 96.3%.

In the case of heavy goods vehicles, Euro 6 vehicles accounted for 33.0% of registered vehicles in 2025, compared with 28.6% in 2024, and accounted for 52.7% of CO_2 emissions from this group of vehicles.

1 Source: European Environment Agency, Sustainability of Europe's mobility systems 2025, https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems-2025/air-pollution

Wykres 56. **Emisja CO_2 według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2025 r.**
Chart 56. CO_2 emissions by Euro emission class of vehicles in 2025



Tlenki azotu (NO_x) należą do zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy samochodowe. Są również prekursorami ozonu przyziemnego, który powstaje w wyniku reakcji fotochemicznych tlenków azotu i lotnych związków orga-nicznych w obecności światła słonecznego. Ozon przyziem-ny jest jednym z głównych składników smogu i może nega-tywnie wpływać na zdrowie ludzi oraz środowisko.

Wraz z wprowadzaniem kolejnych norm emisji spalin, w tym normy Euro 6, zmniejszała się emisja tlenków azotu z transportu drogowego. W strukturze zarejestrowanych pojazdów rośnie udział pojazdów spełniających wyższe normy emisji spalin, co znajduje odzwierciedlenie w struk-turze emisji NO_x.

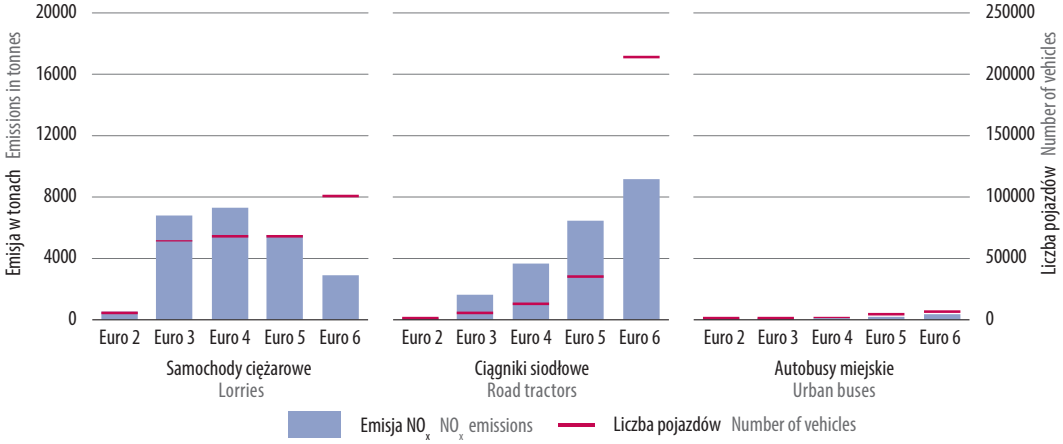
Autobusy miejskie o klasie Euro 6 w 2025 r. stanowiły naj-większą grupę zarejestrowanych autobusów miejskich (51,2% ogółu). Ich udział w emisji tlenków azotu z autobu-sów miejskich wynosił 38,3%. Ciągniki siodłowe klasy Euro 6 w 2025 r. stanowiły 80,3% ogółu zarejestrowanych ciągni-ków siodłowych, o 3,9 p. proc. więcej niż w 2024 r., a ich udział emisji NO_x z tej grupy pojazdów wyniósł 43,8%, o 6,2 p. proc. więcej niż rok wcześniej. W przypadku samochodów ciężа-rowych, pojazdy klasy Euro 6 stanowiły 33,0% ogółu zare-jestrowanych pojazdów, o 4,3 p. proc. więcej niż w 2024 r., a ich udział w emisji NO_x wyniósł 12,4%, o 2,4 p. proc. więcej niż rok wcześniej.

Nitrogen oxides (NO_x) are among the pollutants emitted by motor vehicles. They are also precursors of ground-level ozone, which is formed through photochemical reactions involving nitrogen oxides and volatile organic compounds in the presence of sunlight. Ground-level ozone is one of the main components of smog and can have adverse ef-fects on human health and the environment.

With the introduction of successive vehicle emission stand-ards, including the Euro 6 standard, nitrogen oxide emis-sions from road transport decreased. The share of vehicles meeting more stringent emission standards among regis-tered vehicles is increasing, which is reflected in the struc-ture of NO_x emissions.

Euro 6 urban buses in 2023 accounted for the largest group of registered vehicles (44.5% of the total), but the amount of nitrogen oxides emitted by them accounted for only 7.7% of the total NO_x emitted by all urban buses in 2023. Euro 6 road tractors in 2023 they accounted for 71.9% of all vehicles registered in this group (an increase of 6.0 pp com-pared to 2022), while NO_x emissions in 2023 accounted for 13.6% of the total NO_x emitted by road tractors (an increase of 2.7 pp). A similar pattern applies to lorries of the Euro 6 class, which account for 24.4% of all vehicles registered in this group (increased by 3.2 pp compared to 2022), which emitted 2.4% NO_x (an increase of 0.7 pp).

Wykres 57. **Emisja NO_x według klasy emisji spalin Euro pojazdów w 2025 r.**
Chart 57. NO_x emissions by Euro emission class of vehicles in 2025



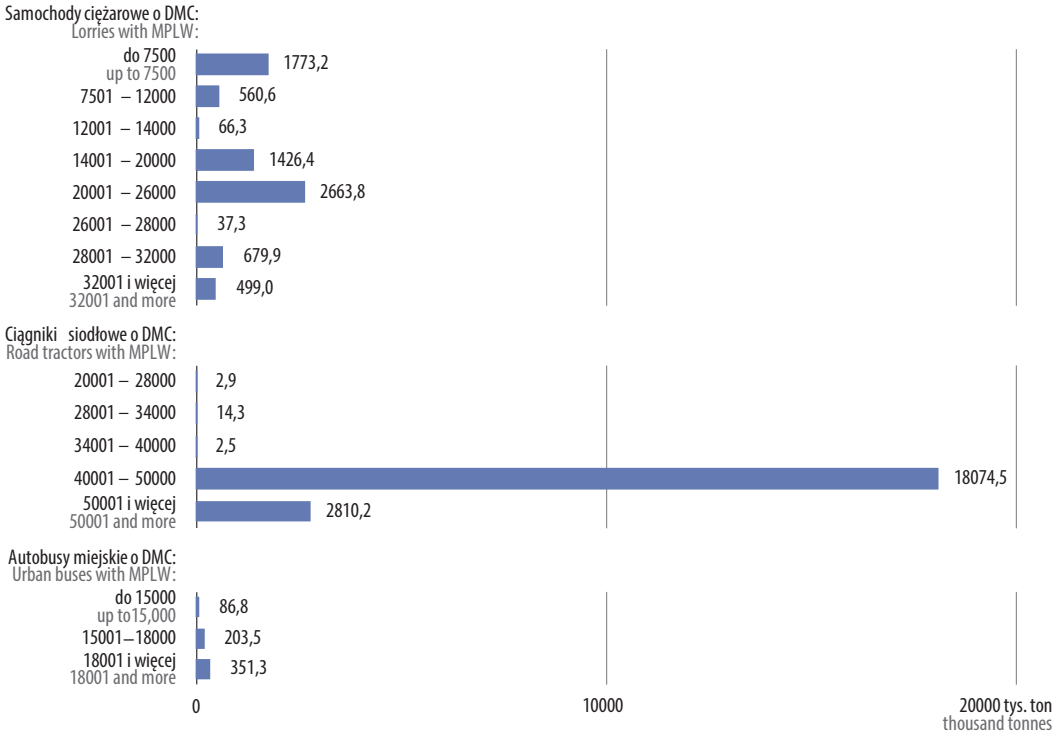
W strukturze pojazdów drogowych według dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) największą emisję CO_2 w 2025 r. odnotowano w przypadku ciągników siodłowych o dmc od 40 do 50 ton, które odpowiadały za 86,5% ogółu emisji CO_2 z ciągników siodłowych (o 1,8 p. proc. więcej niż w 2024 r.). Ciągniki siodłowe z tego przedziału dmc dominowały również wśród zarejestrowanych pojazdów tej grupy – stanowiły 80,9% ogółu, wobec 77,1% w 2024 r.

W 2025 r. emisja CO_2 z samochodów ciężarowych stanowiła 26,3% łącznej emisji CO_2 z analizowanych grup pojazdów, natomiast z ciągników siodłowych – 71,5%. Było to szczególnie istotne w kontekście liczby zarejestrowanych pojazdów – samochodów ciężarowych było więcej niż ciągników (odpowiednio 305,8 tys. i 267,1 tys.). Wśród samochodów ciężarowych największą grupę stanowiły w 2025 r. pojazdy o dmc do 7,5 tony – 51,0% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych, tj. o 0,2 p. proc. mniej niż w poprzednim roku. Emisja CO_2 z tych pojazdów wyniosła 1773,2 tys. ton, co stanowiło 23,0% emisji CO_2 z samochodów ciężarowych (wobec 23,1% w 2024 r.).

In the structure of road vehicles according to the maximum permissible laden weight (MPLW), the most carbon dioxide was generated in 2025 by road tractors in the MPLW range from 40 to 50 tonnes – 86.5% of the total CO_2 emitted (1.8% more than in 2024). The road tractors of this MPLW range accounted for the vast majority of registered tractor units – 80.9% (compared to 77.1% in 2024).

In 2025, CO_2 emissions from lorries accounted for 26.3% of total CO_2 emissions from the vehicle groups analyzed, while emissions from road tractors accounted for 71.5%. This was particularly notable given the number of registered vehicles: there were more lorries than road tractors (305.8 thousand and 267.1 thousand, respectively). Among lorries, vehicles with a MPLW of up to 7.5 tonnes accounted for the largest group in 2025, representing 51.0% of all registered lorries, 0.2 percentage points less than in the previous year. CO_2 emissions from these vehicles amounted to 1773.2 thousand tonnes, accounting for 23.0% of total CO_2 emissions from lorries, compared with 23.1% in 2024.

Wykres 58. **Emisja CO_2 według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2025 r.**
Chart 58. CO_2 emission by load capacity of vehicles in 2025



W odniesieniu do wielkości emisji tlenków azotu w 2025 r. największe znaczenie miały również ciągniki siodłowe o dmc od 40 do 50 ton. Stanowiły one 36,9% łącznej liczby pojazdów w analizowanych grupach, a ich udział w emisji NO_x z ciągników siodłowych wyniósł 53,7%. Emisja NO_x z tych pojazdów stanowiła 24,6% emisji ze wszystkich analizowanych grup pojazdów.

W 2025 r. samochody ciężarowe odpowiadały za ponad połowę emisji tlenków azotu z analizowanych pojazdów –50,2%, tj. o 0,8 p. proc. więcej niż w 2024 r. Wśród samochodów ciężarowych, największy udział emisji NO_x miały pojazdy o dmc od 20 do 26 ton – 30,8% oraz o dmc do 7,5 ton – 27,7%. Pojazdy z tych dwóch przedziałów dmc stanowiły łącznie 69,7% ogółu zarejestrowanych samochodów ciężarowych.

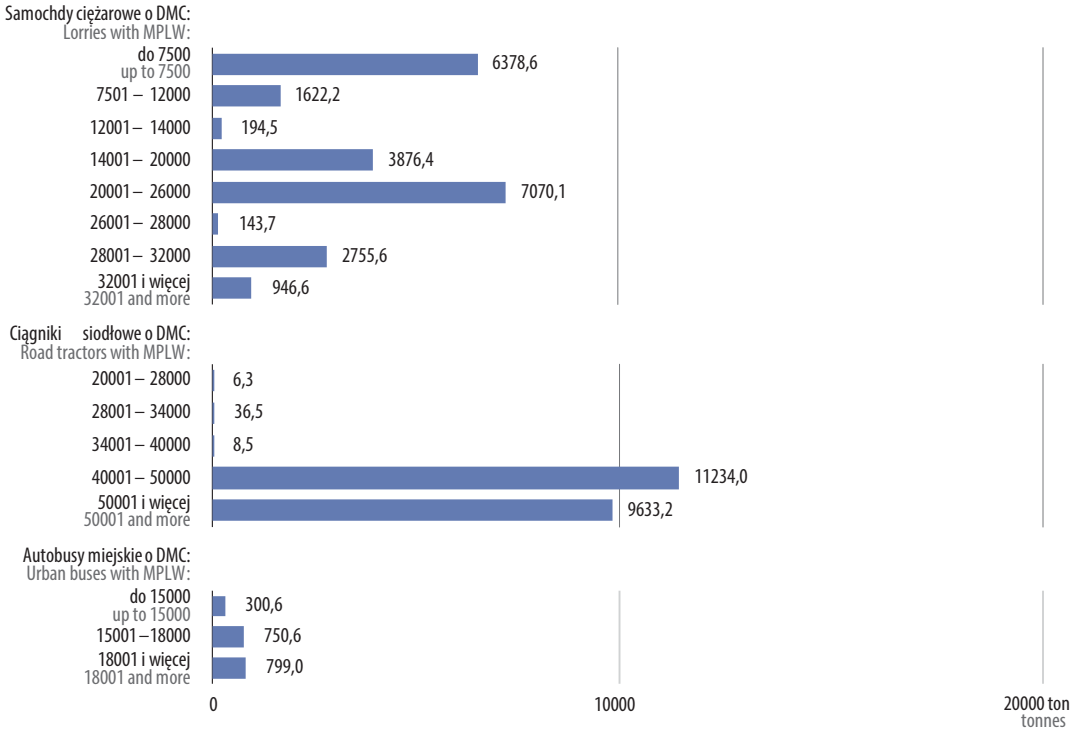
Autobusy miejskie wyemitowały w 2025 r. 1850,2 ton NO_x, co stanowiło 4,0% emisji z analizowanych grup pojazdów.

In terms of nitrogen oxide emissions in 2025, road tractors with a maximum permissible laden weight of 40 to 50 tonnes were also of greatest significance. They accounted for 36.9% of the total number of vehicles in the groups analysed, while their share of NO_x emissions from road tractors amounted to 53.7%. NO_x emissions from these vehicles accounted for 24.6% of emissions from all vehicle groups analysed.

In 2025, lorries were responsible for more than half of NO_x emissions from the vehicles analysed, accounting for 50.2%, i.e. 0.8 percentage points more than in 2024. Among lorries, the largest shares of NO_x emissions were generated by vehicles with a MPLW of 20 to 26 tonnes (30.8%) and vehicles with a MPLW of up to 7.5 tonnes (27.7%). Vehicles in these two MPLW categories accounted for a combined 69.7% of all registered lorries

In 2025, urban buses emitted 1850.2 tonnes of NO_x, accounting for 4.0% of emissions from the vehicle groups analysed.

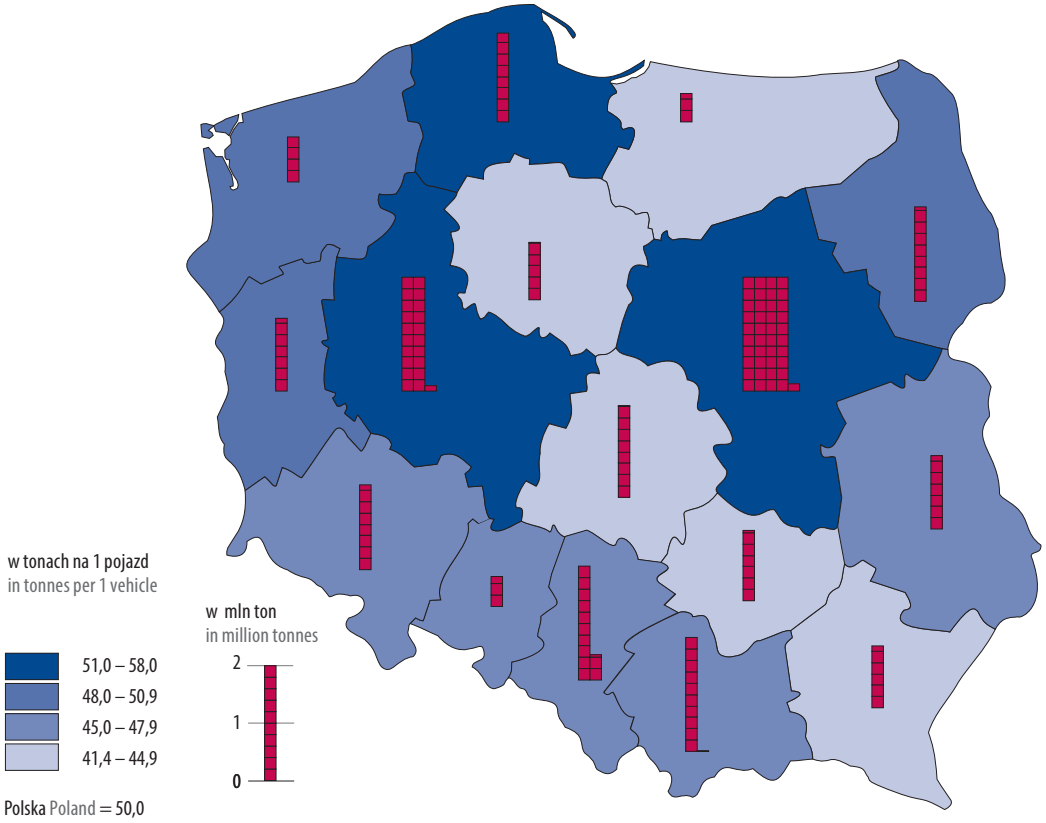
Wykres 59. **Emisja NO_x według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu w 2025 r.**
Chart 59. NO_x emission by load capacity of vehicles in 2025



Największy udział w emisji dwutlenku węgla ze środków transportu drogowego w 2025 r. miały województwa mazowieckie – 27,8% (27,6% w 2024 r.) oraz wielkopolskie – 14,1% (14,3% przed rokiem). W przeliczeniu na jeden zarejestrowany w danym województwie pojazd najwyższą emisję CO_2 odnotowano w województwie mazowieckim – 58,0 tony (58,9 tony w 2024 r.), wielkopolskim – 53,6 tony (54,9 tony w 2024 r.) oraz pomorskim – 51,8 tony (52,3 tony w 2024 r.).

The largest amount of carbon dioxide from road transport was emitted in the Mazowieckie Voivodeship – 27.8% (27.6% in 2024) and Wielkopolskie Voivodeship – 14.1% (14.3% in previous year). With regard to the number of vehicles registered in a given voivodship, the highest indications of CO_2 emissions expressed in tonnes emitted by one vehicle were recorded in Mazowieckie Voivodeship – 58.0 tonnes (58.9 tonnes in 2024), Wielkopolskie Voivodeship – 53.6 tonnes (54.9 tonnes in 2024), Pomorskie Voivodeship – 51.8 tonnes (52.3 tonnes in 2024).

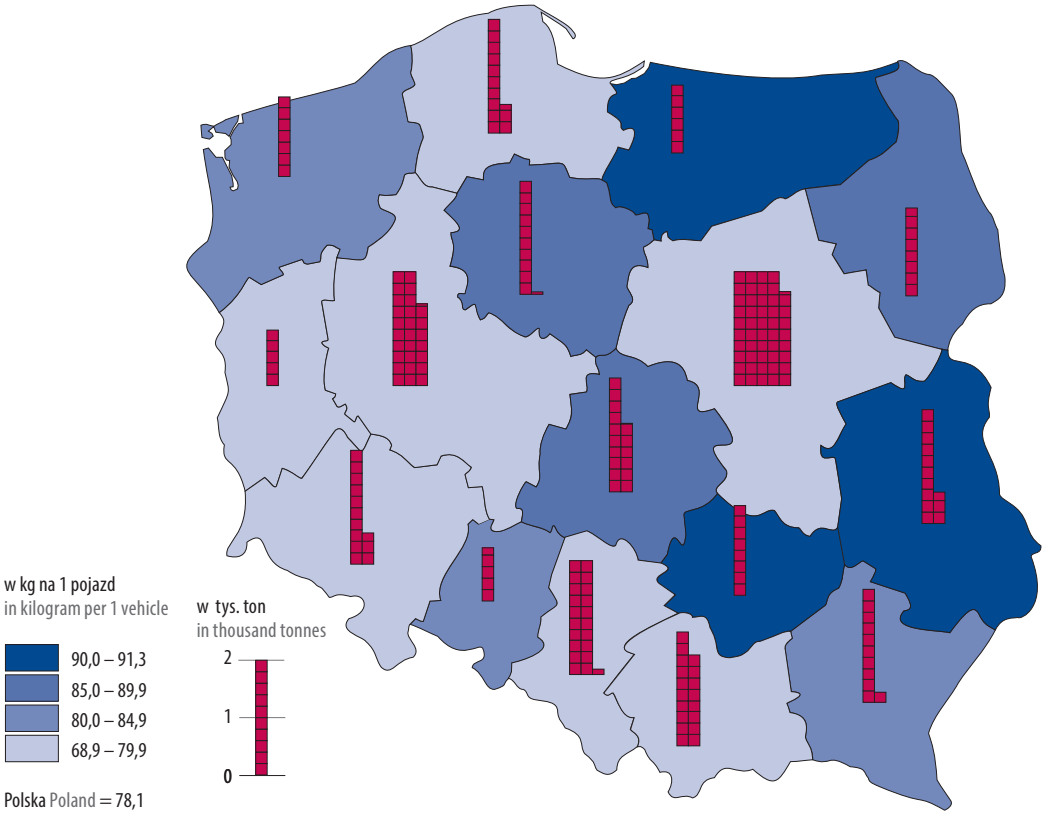
Mapa 9. **Emisja zanieczyszczeń CO_2 w 2025 r.**
Map 9. Emission of CO_2 pollution in 2025



Największy udział w emisji tlenków azotu ze środków transportu drogowego w 2025 r. miały województwa mazowieckie – 21,1% (20,9% w 2024 r.) oraz wielkopolskie – 11,9% (11,9% w 2024 r.). W przeliczeniu na jeden zarejestrowany pojazd najwyższą emisję NO_x odnotowano w 2025 r. w województwach: warmińsko-mazurskim – 91,3 kg (98,7 kg w 2024 r.), lubelskim – 90,3 kg (102,8 kg w 2024 r.) oraz świętokrzyskim – 90,2 kg (101,7 kg w 2024 r.).

The largest shares of nitrogen oxides emissions from road transport in 2025 were recorded in the Mazowieckie Voivodship, at 21.1% (20.9% in 2024), and the Wielkopolskie Voivodship, at 11.9% (11.9% in 2024). In terms of emissions per registered vehicle in a given voivodship, the highest NO_x emissions were recorded in the Warmińsko-Mazurskie Voivodship, at 91.3 kilograms (98.7 kilograms in 2024), followed by the Lubelskie Voivodship, at 90.3 kilograms (102.8 kilograms in 2024), and the Świętokrzyskie Voivodship, at 90.2 kilograms (101.7 kilograms in 2024).

Mapa 10. **Emisja zanieczyszczeń NO_x w 2025 r.**
Map 10. Emision of NO_x pollution in 2025



Metale ciężkie należą do zanieczyszczeń emitowanych przez transport drogowy. W inwentaryzacjach emisji z tego sektora uwzględnia się m.in. emisje chromu, kadmu, miedzi, niklu i ołowiu.

W 2024 r. w porównaniu z poprzednim rokiem odnotowano wzrost emisji miedzi, ołowiu, chromu, niklu oraz kadmu.

Heavy metals are among the pollutants emitted by road transport. Emission inventories for this sector include, among others, emissions of chromium, cadmium, copper, nickel and lead.

In 2024, compared with the previous year, emissions of copper, lead, chromium, nickel and cadmium increased.

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

Wyszczególnienie Specification	2023	2024
	w tonach in tonnes	
Chrom Chromium	10,58	10,77
Kadm Cadmium	0,12	0,13
Miedź Copper	228,97	232,91
Nikiel Nickel	1,62	1,65
Ołów Lead	27,89	28,37

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

Ekonomiczne aspekty ochrony środowiska

W 2024 r. dominującym kierunkiem nakładów na środki trwałe służące ochronie środowiska poniesiono na budowę urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych. Nakłady na ten cel były o 18,1% niższe niż w poprzednim roku.

Economic aspects of environmental protection

In 2024, the largest share of expenditure on fixed assets for environmental protection was allocated to the construction of noise and vibration control equipment. Expenditure for this purpose was 18.1% lower than in the previous year.

Tablica 13. **Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym[a] służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania**
Table 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			
	2023			
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/vibration	11982,3	.	–	.
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	114876,9	69727,1	.	.

a Łącznie z transportem kolejowym.
a Including rail transport.

Tablica 13. Nakłady na środki trwałe w transporcie drogowym[a] służące ochronie środowiska według grup inwestorów i kierunków inwestowania (dok.)

Table 13. Outlays on fixed assets in road transport[a] for environmental protection by groups of investors and directions of investing (cont.)

Kierunki inwestowania Directions of investing	Ogółem Total	Grupy inwestorów Groups of investors		
		przedsiębiorstwa enterprises	gminy communes	jednostki budżetowe budgetary entities
	w tys. zł in thousand PLN			
2024				
Ochrona poprzez modyfikacje źródeł hałasu/wibracji Protection through modification of the sources of noise/vibration	8449,6	.	.	.
Budowa urządzeń antyhałasowych i antywibracyjnych Construction of anti-noise and anti-vibration equipment	94110,9	.	.	62646,1

a Łącznie z transportem kolejowym.
a Including rail transport.

W 2024 r. w ramach działań na rzecz ograniczenia hałasu i wibracji związanych z transportem drogowym oddano do użytku 16,7 km ekranów akustycznych. Większość z nich powstała w wyniku inwestycji realizowanych przez jednostki budżetowe.

In 2024, as part of measures to reduce noise and vibration associated with road transport, 16.7 km of noise barriers were put into service. Most of them were constructed as part of investments carried out by budgetary units.

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
2023				
Bariery przeciw hałasowi drogowemu w km Noise bariers against road noise in km	15,0	1,0	3,2	10,8
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	–	–	–	–
2024				
Bariery przeciw hałasowi drogowemu w km Noise bariers against road noise in km	16,7	–	0,2	16,5
Urządzenia pomiarowe w zakresie zmniejszania hałasu w szt. Measurement equipment in the scope of noise reduction in pcs	–	–	–	–

8. Wypadki drogowe

Stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ciągu ostatnich lat uległ poprawie. Jest to efekt wielu działań podejmowanych przez organy państwa, samorządy terytorialne, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe. Opublikowany w maju 2024 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.

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 2024, is a comprehensive strategy for safety on Polish roads for the years 2021–2030. The programme aims at reducing a number of fatalities to 1.5 thousand and seriously injured to 5.3 thousand persons in 2030. These features gave Poland one of the last places among European countries. Accidents are typically caused by the dangerous behaviour of road users (e.g. speeding or intoxication) as well as inadequate quality of the road infrastructure and the poor technical condition of vehicles.

Wypadki drogowe

W 2025 r. w Polsce doszło do 20,9 tys. wypadków drogowych (o 2,8% mniej niż w roku poprzednim). Zginęło w nich 1,7 tys. osób, rannych zostało 24,6 tys. osób (odpowiednio o 12,4% i 0,8% mniej niż w 2024 r.).

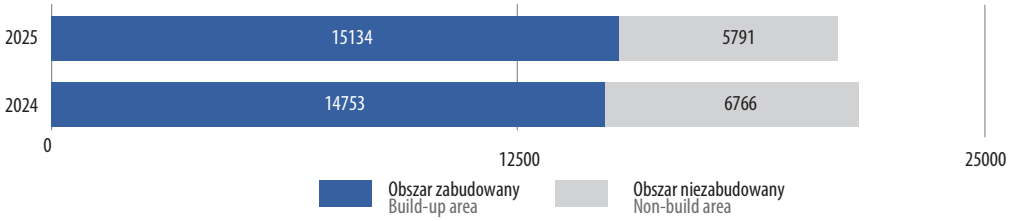
Większość wypadków (72,3% w 2025 r.) miała miejsce na obszarze zabudowanym.

Road accidents

In 2025, 20.9 thousand road accidents happened in Poland (by 2.8% less than the year before). 1.7 thousand persons were killed (by 12.4% less than in 2024) and 24.6 thousand persons were injured (by 0.8% less).

The majority of accidents (72.3%) occurred in built-up areas.

Wykres 60. **Wypadki drogowe według obszaru występowania**
Chart 60. Road accidents by area of occurrence

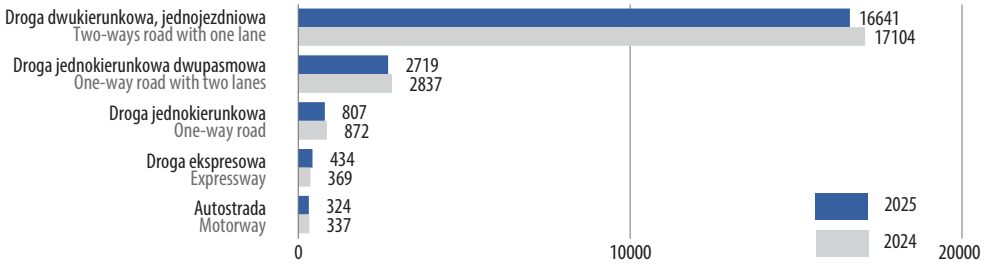


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

Najniebezpieczniejszą kategorią dróg okazały się drogi dwukierunkowe jednojezdniowe. Doszło tam do 79,5% wszystkich wypadków.

The most dangerous category of roads turned out to be two-way single-carriageway roads. 79.5% 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.

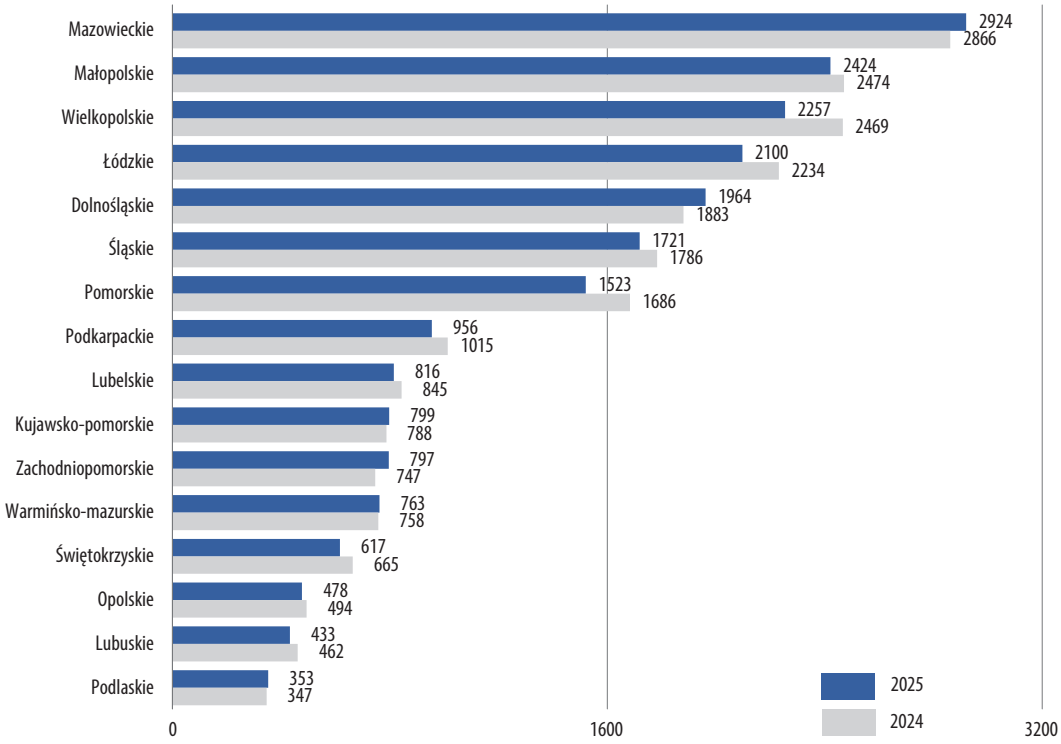
W 2025 r. największą liczbę wypadków odnotowano w województwach: mazowieckim (2924j), małopolskim (2424), wielkopolskim (2257), łódzkim (2100) i dolnośląskim (1964). Najrzadziej do wypadków dochodziło w województwach: podlaskim (353), lubuskim (433) i opolskim (478).

Największy spadek liczby wypadków w 2025 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano w województwie lubuskim (o 11,2%).

In 2025, the highest number of accidents was recorded in voivodships: Mazowieckie (2924), Małopolskie (2424), Wielkopolskie (2257), Łódzkie (2100) and Dolnośląskie (1964). The least frequent accidents occurred in Podlaskie (353), Lubuskie (433) and Opolskie (478) voivodship.

The largest decrease in the number of accidents in 2025 compared to the previous year was recorded in the Lubuskie Voivodship (by 11.2%).

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

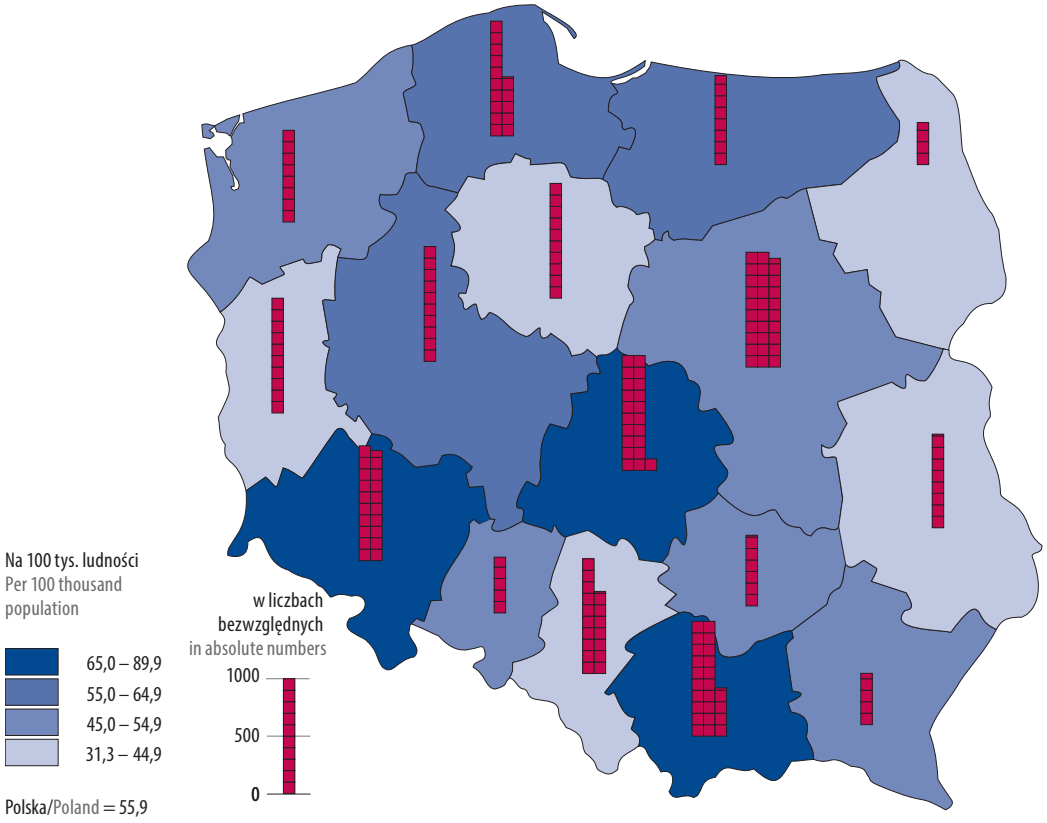


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

Wskaźnik liczby wypadków na 100 tys. ludności był zróżnicowany terytorialnie. Największą liczbę wypadków w przeliczeniu na liczbę ludności odnotowano w 2025 r. w województwie łódzkim (89,9), natomiast najniższą wartość wskaźnik przyjął w województwie podlaskim (31,3).

The accident rate per 100 thousand population varied territorially. The highest number of accidents per population was recorded in 2025 in the Łódzkie Voivodship (89.9), while the lowest value was in Podlaskie Voivodship (31.3).

Mapa 11. Wypadki drogowe w 2025 r.
Map 11. Road accidents in 2025



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

Większość wypadków drogowych spowodowana była przez kierujących pojazdami. W 2025 r. kierowcy byli sprawcami 91,7% wypadków drogowych, a do głównych przyczyn zaliczyć można: nieprzestrzeganie pierwszeństwa (26,5%), niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (22,3%) oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (13,9%). Wskutek wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami w 2025 r. śmierć poniosło 1,4 tys. osób (co stanowiło 86,1% ogółu ofiar śmiertelnych wypadków), a rannych zostało 22,8 tys. osób (92,9% ogółu rannych w wypadkach).

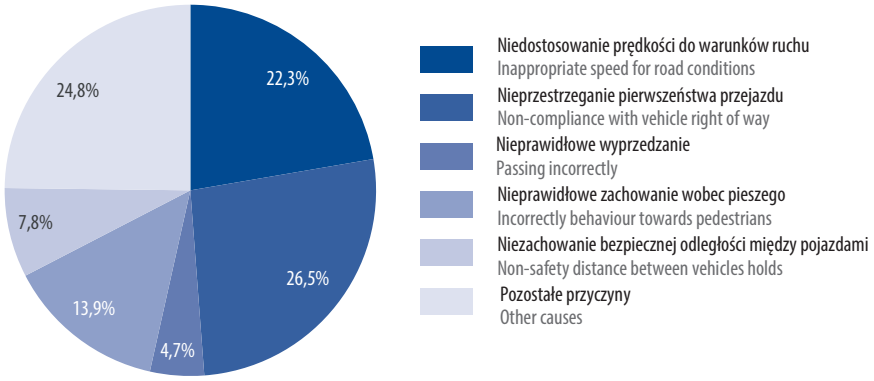
The majority of road accidents was caused by drivers. In 2025, drivers caused 91.7% of road accidents, with the main causes including: failure to respect the priority (26.5%), inappropriate speed for the road conditions (22.3%) and incorrect behaviour towards pedestrians (13.9%). As a result of accidents caused by drivers in 2025, 1.4 thousand people were killed (which accounted for 86.1% of all fatalities) and 22.8 thousand people were injured (92.9% 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	**2024**	**21519**	**1896**	**24782**
	2025	**20925**	**1660**	**24590**
z winy kierującego caused by drivers	2024	19636	1629	22924
	2025	19195	1430	22838
z winy pieszego caused by pedestrians	2024	971	187	810
	2025	803	164	663
z winy pasażera caused by passengers	2024	127	2	130
	2025	131	–	135
współwina caused jointly	2024	214	20	257
	2025	241	12	309
z innych przyczyn other causes	2024	571	58	661
	2025	555	54	645

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

Wykres 63. **Struktura wypadków drogowych z winy kierującego według przyczyn w 2025 r.**
Chart 63. Structure of road accidents due to the fault of the driver by causes in 2025



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

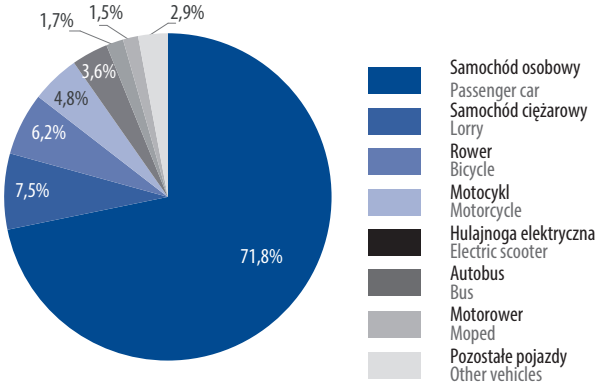
Kierowcy samochodów osobowych byli sprawcami największej liczby wypadków drogowych – 13,8 tys., co stanowiło 71,8% ogółu wypadków z winy kierującego (o 0,8% mniej niż w 2024 r.). W wypadkach tych zginęło 1,0 tys. osób (o 2,0% więcej niż rok wcześniej), a 17,0 tys. osób zostało rannych (o 0,5% więcej niż w 2024 r.). Drugą co do wielkości grupą sprawców wypadków byli kierowcy samochodów ciężarowych, którzy w 2025 r. spowodowali 1,4 tys. wypadków (o 2,0% mniej niż w 2024 r.). W wypadkach z udziałem samochodów ciężarowych zginęło 0,2 tys. osób, a 1,7 tys. zostało rannych (odpowiednio o 12,9% i 3,0% mniej niż przed rokiem).

Drivers of passenger cars caused the highest number of road accidents – 13.8 thousand, which was 71.8% of all accidents caused by the fault of the driver (0.8% less than in 2024). In these accidents, 1.0 thousand people were killed (2.0% more than in 2024) and 17.0 thousand people were injured (0.5% more than in 2024). The second largest group of accident culprits were lorries drivers, who caused 1.4 thousand accidents in 2025 (2.0% less than in 2024). In accidents involving lorries, 0.2 thousand people were killed (12.9% less than in 2024) and 1.7 thousand were injured (3.0% less than in 2024).

W 2025 r. rowerzyści spowodowali 1,2 tys. wypadków, tj. o 0,7% mniej niż rok wcześniej. Zmniejszyła się liczba osób rannych poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez rowerzystów (o 179 osób, tj. o 13,0%) oraz liczba osób zabitych (o 19 osób, tj. o 22,0%).

In 2025, cyclists caused 1.3 thousand accidents that is more than a year earlier (by 0.7%). The number of people injured in accidents caused by cyclists decreased (4 persons less, that is 0.3% less than in 2024), while the number of people killed increased (3 persons more, that is 4.2% more than in 2024).

Wykres 64. Struktura wypadków drogowych według rodzaju pojazdu sprawcy w 2025 r.
Chart 64. Structure of road accidents by type of culprits' vehicle in 2025



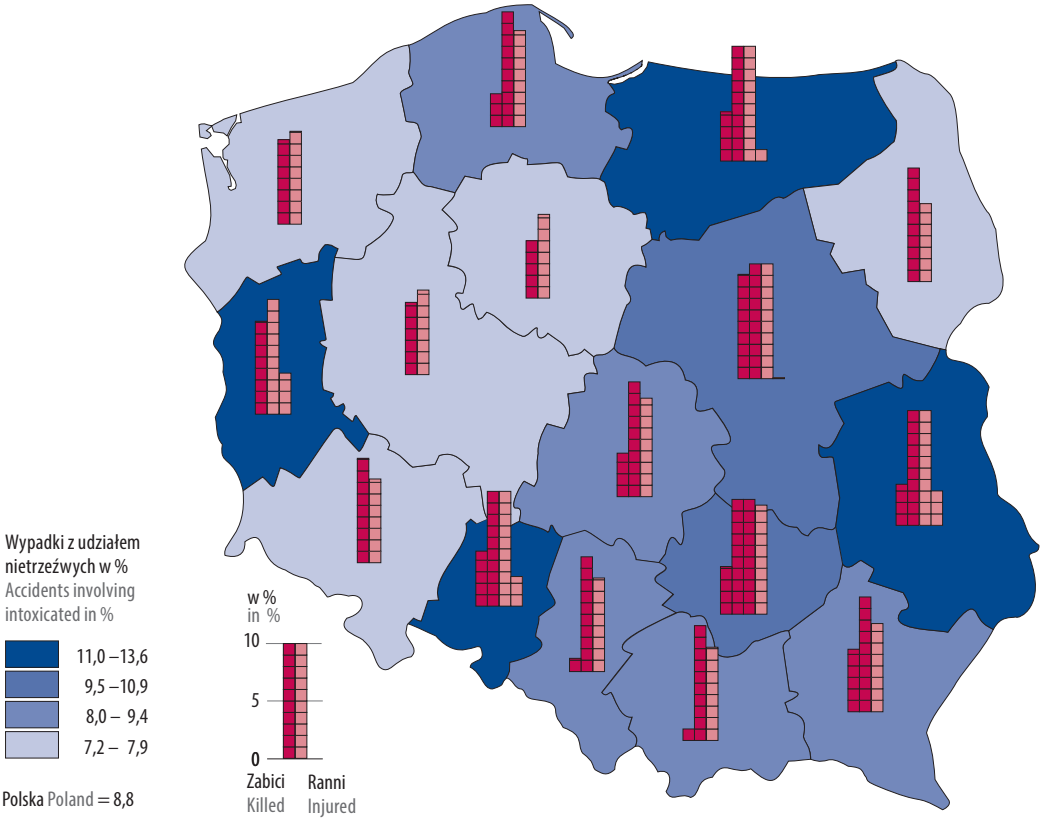
Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

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 2025 r. użytkownicy dróg (kierujący, piesi, pasażerowie) będący pod działaniem alkoholu uczestniczyli w 1,8 tys. wypadków drogowych (8,8% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosło 0,2 tys. osób (12,8% ogółu zabitych), a 2,2 tys. osób odniosło obrażenia (8,8% 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 2025, they participated in 1.8 thousand road accidents (8.8% of all accidents) in which 0.2 thousand persons were killed (12.8% of all accident fatalities) and 2.2 thousand were injured (8.8% of all casualties).

Mapa 12. Udział wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w ogólnej liczbie wypadków w 2025 r.

Map 12. Share of road accidents involving intoxicated road users in total number of accidents in 2025



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

Ofiary wypadków

W 2025 r. w wypadkach drogowych śmierć poniosło 1660 osób, a 24590 zostało rannych. W porównaniu z 2024 r. zmniejszyła się liczba ofiar wypadków – zabitych o 236 osób i rannych o 192 osoby.

W Polsce w 2025 r. wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków drogowych miał wartość 7,9, a dla osób rannych 117,5, natomiast w przeliczeniu na 100 tys. ludności wskaźnik dla ofiar śmiertelnych wypadków przyjął wartość 4,4, a dla rannych – 65,7.

Wartość wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 100 wypadków w 2025 r. była najwyższa dla województw: podlaskiego – 21,9, lubelskiego – 15,2, lubuskiego – 14,0 i kujawsko-pomorskiego – 13,8. Najniższą wartość wskaźnik ten przyjął w województwie małopolskim – 5,3 osoby. Największy spadek w skali roku wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków odnotowano w województwie opolskim –z 14,6 w 2024 r. do 10,6 w 2025 r.

Road accidents casualties

In 2025, noted 1660 deaths and 24590 injuries in road accidents. Compared to 2024, the number of accident victims decreased by 236 people killed and 192 injured.

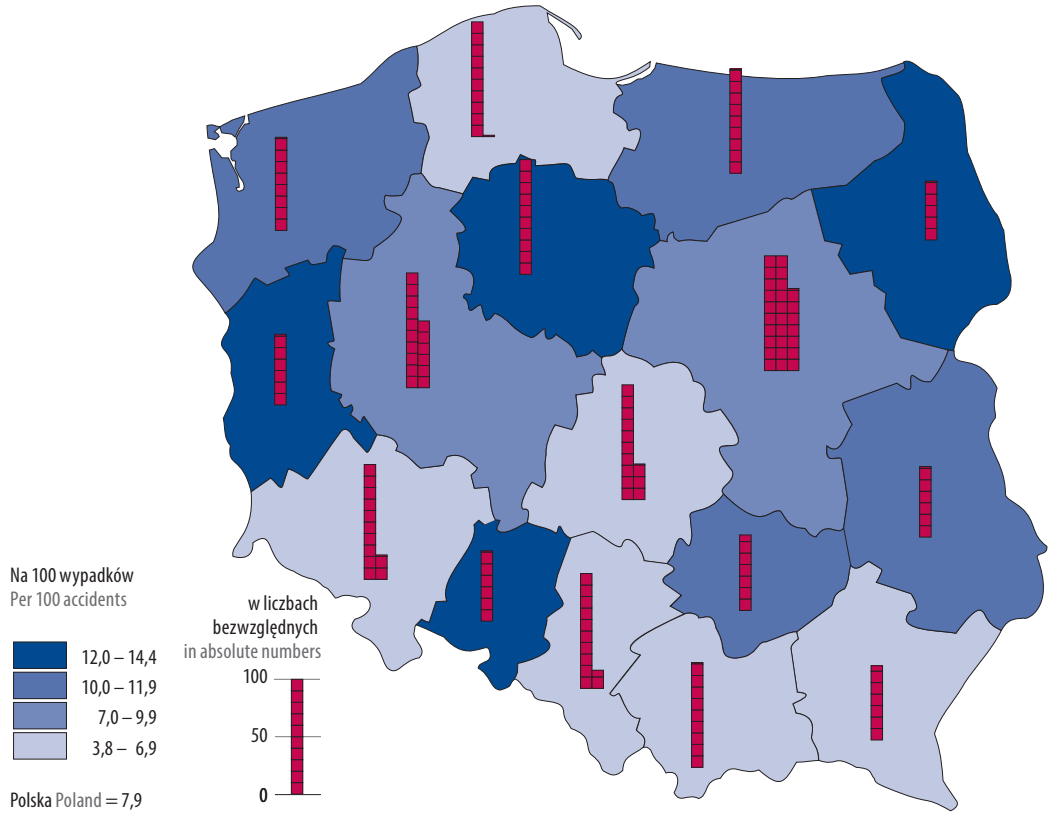
In Poland, the indicator of fatalities per 100 road accidents in 2025 was 7,9, and for injured people 117.5, while the indicator of number of road accidents per 100 thousand population for fatalities in 2025 was 4.4, and for the injured – 65.7.

In 2025, the highest value of the indicator was noted in Podlaskie Voivodship – 14.4 fatalities per 100 accidents, Lubuskie – 14.3, Opolskie – 12.8 and Kujawsko-Pomorskie – 12.5 fatalities. The lowest Numer of the fatalities per 100 accidents – by 3.8, was noted in the Małopolskie Voivodship. The largest year-on-year decrease was recorded in the Podkarpackie Voivodship from 10.2 in 2024 to 6.8 fatalities in 2025.

W odniesieniu do wskaźnika liczby osób rannych na 100 wypadków drogowych najwyższą wartość w 2025 r. odnotowano dla województw: opolskiego (123,2), mazowieckiego (122,4) i świętokrzyskiego (121,9). Jednocześnie w województwie mazowieckim nastąpił największy wzrost tego wskaźnika w skali roku (o 5,3%).

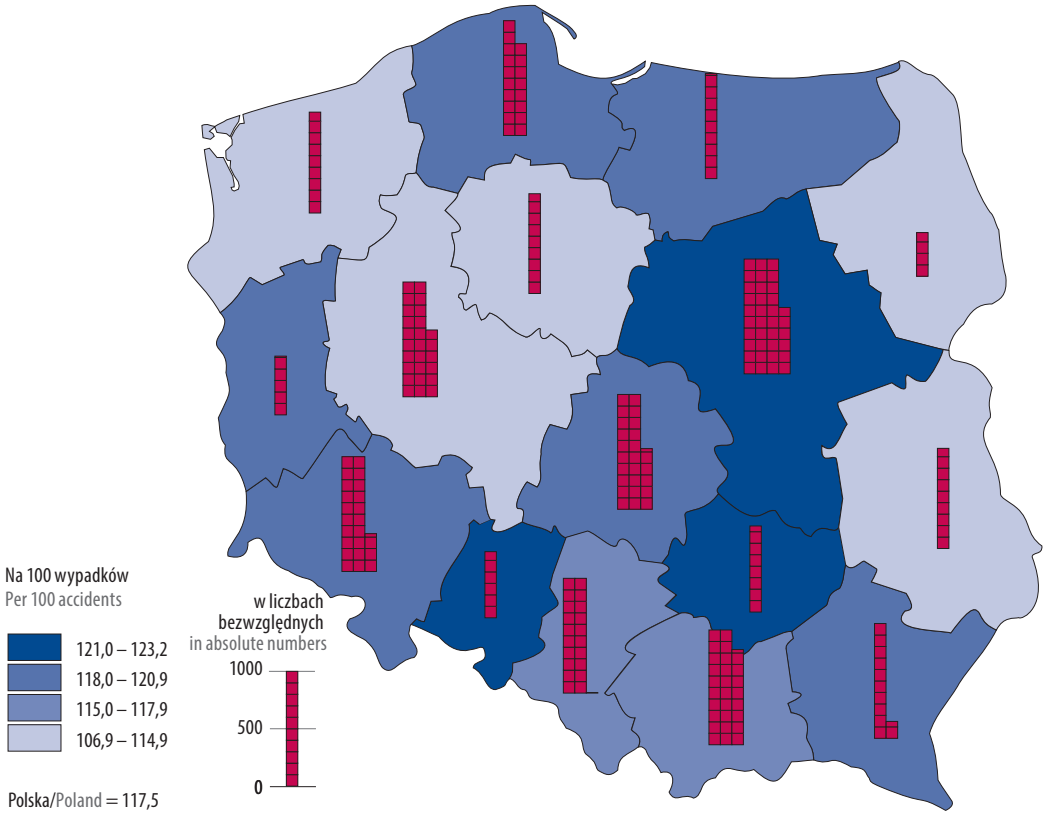
With regard to the rate of the number of injured persons per 100 road accidents, the highest value was recorded in 2025 for Opolskie (123.2), Mazowieckie (122.4) and Świętokrzyskie (121.9) voivodship. At the same time, in the Mazowieckie Voivodship was noted the largest in-crease in the y/y index (by 5.3%).

Mapa 13. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w 2025 r.
Map 13. Road accidents fatalities in 2025



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

Mapa 14. **Ranni w wypadkach drogowych w 2025 r.**
Map 14. Injured in road accidents in 2025



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

W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach prowadzone są różnego rodzaju kampanie informacyjne i edukacyjne skierowane m.in. do dzieci i młodzieży. Mają się one przyczynić do spadku liczby wypadków drogowych, w tym wypadków z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat. W 2025 r. odnotowano 1,9 tys. takich wypadków i w porównaniu z 2024 r. liczba ta zwiększyła się o 133 (o 7,6%).

W wypadkach drogowych z udziałem dzieci w wieku 0–14 lat śmierć poniosło 42 dzieci, a 1968 doznało obrażeń. W stosunku do 2024 r. liczba dzieci zabitych w zdarzeniach drogowych spadła o 8, a liczba rannych wzrosła – o 130.

Wśród najbardziej narażonych na wypadki w 2025 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 23,2% i 28,8%. Spośród śmiertelnych ofiar wypadków w 2025 r. najliczniejszą grupę (0,5 tys. osób, tj. 32,0% 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 2025, there were recorded 1.9 thousand accidents of this type and the number increased by 133 (by 7.6%) in comparison to 2024.

In the accidents involving children aged 0–14, 42 children were killed and 1968 injured. In relation to 2024, the number of children killed in road accidents decreased by 8persons and the number of casualties increased by 130.

Among those most at risk of accidents in 2025, 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 23.2% and 28.8%, respectively. Among the fatalities in 2025, the largest group (0.5 thousand people, i.e. 32.0% of all fatalities) constituted seniors.

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

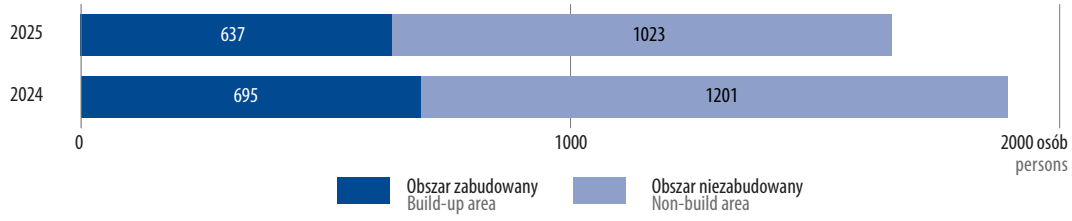
Wiek Age	Zabici Killed				Ranni Injured			
	w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent		w liczbach bezwzględnych in absolute numbers		w odsetkach in percent	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Ogółem **Total**	**1896**	**1660**	**100**	**100**	**24782**	**24590**	**100**	**100**
0–6 lat 0–6 years	15	15	0,8	0,9	420	418	1,7	1,7
7–14	35	27	1,8	1,6	1418	1550	5,7	6,3
15–17	46	40	2,4	2,4	1175	1318	4,7	5,4
18–24	217	172	11,4	10,4	3108	3138	12,5	12,8
25–39	422	362	22,3	21,8	5949	5724	24,0	23,3
40–59	546	513	28,8	30,9	7232	7059	29,2	28,7
60 lat i więcej 60 years and more	611	531	32,2	32,0	5472	5377	22,1	21,9
nieznany unknown	4	–	0,2	–	8	6	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 szóstym takim zdarzeniu zginął człowiek, podczas gdy na obszarze zabudowanym – w co dwudziestym trzecim.

Traffic participants were most often killed in road acci-dents that occurred outside built-up areas, with one in six fatalities, while in built-up areas, one in twenty third accident.

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

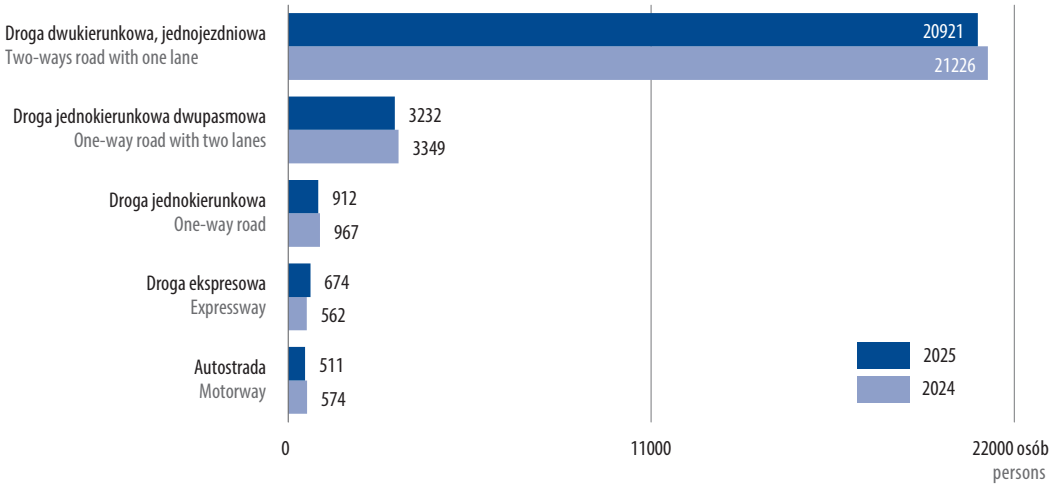


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2025 r. ofiary wypadków na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych stanowiły 79,7% ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych. Spośród wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – 86,0% poniosło śmierć na drogach tej kategorii.

In 2025 victims of accidents on two-way single-carriageway roads accounted for 79.7% of fatalities and injuries in road accidents. Of all road fatalities, 86.0% died on roads in this category.

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

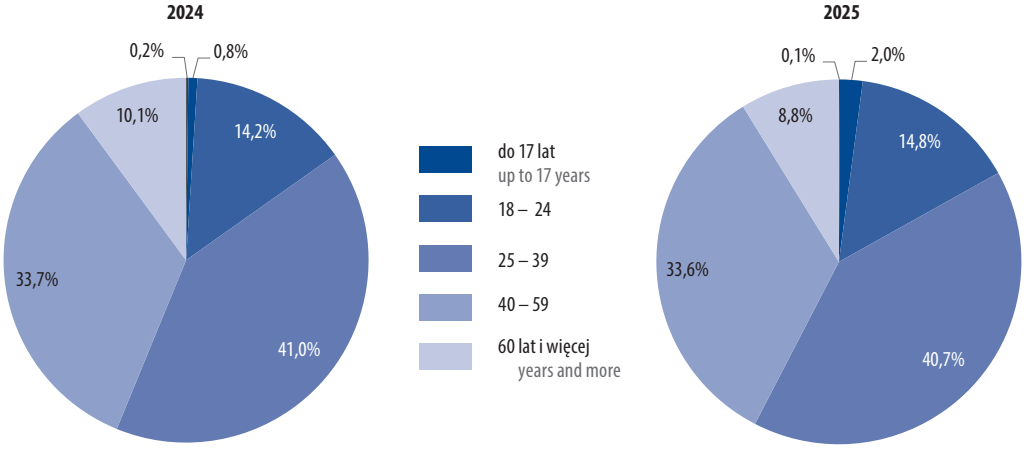


Źródło: dane Komendy Głównej Policji.
Source: data of the National Police Headquarters.

W 2025 r. kierujący pod wpływem alkoholu spowodowali 1,4 tys. wypadków (stanowiących 6,5% ogółu wypadków). Największy udział w wypadkach drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców odnotowano w grupie wiekowej 25–39 lat (40,7%). Niepokojący jest fakt, że wypadki powodują również niepełnoletni nietrzeźwi kierowcy (w wieku do 17 lat), którzy w 2025 r. spowodowali 1,8% wypadków pod wpływem alkoholu.

In 2025, drivers under the influence of alcohol caused 1.4 thousand accidents (6.5% of total). The highest share of intoxicated drivers in road accidents was recorded in the 25–39 age group (40.7%). It is disturbing that the involvement of drivers under the influence of alcohol is also recorded among persons underage (up to 17). In 2025, they caused 1.8% of accidents under the influence of alcohol.

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

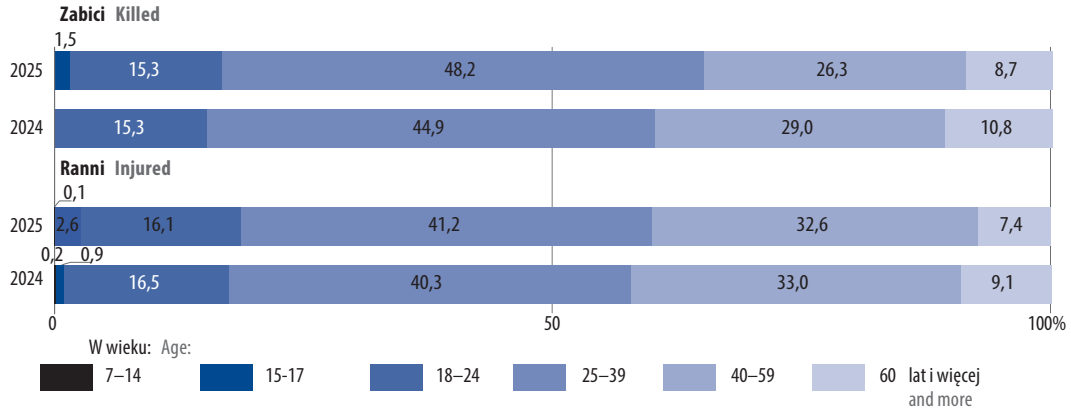


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.
Source: own compile on the basis of data of the National Police Headquarters.

Najwięcej ofiar śmiertelnych oraz osób rannych odnotowano w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w wieku 25–39 lat. W 2025 r. było 663 ofiar wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców z tej grupy wiekowej, tj. o 0,5% więcej niż w 2024 r.

Most fatalities and injuries were recorded in accidents caused by intoxicated drivers aged 25–39. In 2025, there were 663 victims of accidents caused by intoxicated drivers in the 25–39 age group, i.e. 0.5% more than in 2024.

Wykres 68. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących 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 2025 r. byli kierujący pojazdami, którzy stanowili 57,4% liczby ofiar śmiertelnych i rannych (o 0,2% mniej niż w 2024 r.), z tego kierujący samochodami osobowymi stanowili 27,8% ogólnej liczby ofiar (o 0,3% więcej niż przed rokiem). Wśród kierujących pojazdami ranni stanowili 93,3% wszystkich ofiar wypadków.

The most frequent victims of accidents among road users in 2025 were vehicle drivers, they accounted for 57.4% of fatalities and injured (0.2% less than in 2024), of which passenger car drivers accounted for 27.8% of victims (0.3% more than the previous year). Among vehicle drivers, the injured accounted for 93.3% of all casualties.

Kolejną dużą grupą ofiar byli pasażerowie, stanowiący 26,0% ogółu ofiar wśród użytkowników dróg (o 6,2% więcej niż w 2024 r.), z tego udział pasażerów samochodów osobowych wyniósł 76,5% (o 1,6% więcej niż rok wcześniej). Wśród ogółu pasażerów samochodów osobowych uczestniczących w wypadkach, ranni stanowili 95,7% liczby ofiar.

Piesi użytkownicy dróg stanowili 16,4% wszystkich ofiar wypadków drogowych. Również w tej grupie użytkowników ranni mieli dominujący udział i stanowili 91,8% pieszych ofiar wypadków.

Passengers constituted another large group of victims, accounting for 26.0% of total road user casualties (6.2% more than in 2024), of which passengers of passenger cars accounted for 76.5% (1.6% more than the previous year). Among the total number of passengers of cars involved in accidents, the injured constituted 95.7% of victims.

Pedestrian road user casualties accounted for 16.4% of all road accident victims. Also in this group of users, the injured had a dominant share and accounted for 91.8% of pedestrian accident victims.

Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2025 r.
Table 17. Road accident casualties by road users in 2025

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
Ogółem **Total**	**26250**	**1660**	**24590**
Piesi Pedestrians	4302	354	3948
Osoba UWR UWR person	56	3	53
Kierujący pojazdami Drivers of:	15069	1012	14057
samochodami osobowymi passenger cars	7301	555	6746
rowerami bicycles	3221	155	3066
motocyklami motorcycles	2219	190	2029
motorowerami mopeds	622	38	584
samochodami ciężarowymi lorries	515	52	463
ciągnikami tractors units	60	3	57
autobusami buses	37	–	37
tramwajami, trolejbusami trams, trolleybuses	9	–	9
hulajnogami elektrycznym electric scooters	961	10	951
czterokołowcami on road quads	82	9	73
innymi pojazdami other vehicles	42	0	42
Pasażerowie Passengers	6823	291	6532
samochodów osobowych passenger cars	5217	258	4959
autobusów buses	751	1	750
samochodów ciężarowych lorries	250	15	235
motorowerów mopeds	59	4	55
motocykli motorcycles	231	7	224
tramwajów, trolejbusów trams, trolleybuses	128	–	128

Tablica 17. Ofiary wypadków drogowych według użytkowników dróg w 2025 r. (dok.)
Table 17. Road accident casualties by road users in 2025 (cont.)

Wyszczególnienie Specification	Ofiary Road casualties	Zabici Killed	Ranni Injured
ciągników tractors units	22	3	19
rowerów bicycles	9	–	9
czterokołowców on road quads	31	2	29
innych pojazdów other vehicles	125	1	124

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

9. Transport drogowy w krajach Unii Europejskiej

Transport jest istotnym sektorem gospodarki państw członkowskich Unii Europejskiej. Jego sprawne funkcjonowanie ma znaczenie dla rozwoju gospodarczego oraz wykorzystania możliwości wynikających z funkcjonowania jednolitego europejskiego rynku.

Dane o przedsiębiorstwach transportu drogowego

W 2024 r. w 27 krajach UE 1093,4 tys. przedsiębiorstw prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 1074,8 tys. w 2023 r.), z czego 54,3% stanowiły przedsiębiorstwa towarowego transportu drogowego, a pozostałe 45,7% - przedsiębiorstwa pasażerskiego transportu drogowego.

W 2024 r. transport drogowy pozostawał istotnym elementem sektora transportu w państwach Unii Europejskiej, przy czym jego znaczenie różniło się w poszczególnych krajach.

Wśród państw UE, dla których dostępne są dane za 2024 r., największą liczbę zatrudnionych w transporcie drogowym odnotowano w Niemczech (795,1 tys. osób), Francji (718,2 tys. osób) i Hiszpanii (584,5 tys. osób).

9. Road transport in the European Union countries

Transport is an important sector of the economies of the European Union Member States. Its efficient operation is important for economic development and for taking full advantage of the opportunities offered by the European Single Market.

Data on road transport entities

In 2024, in the 27 EU countries, 1093.4 thousand entities were engaged in road transport activities (compared to 1074.8 thousand in 2023), of which 54.3% were enterprises engaged in road freight transport and the remaining 45.7% in road passenger transport.

In 2024, road transport remained an important component of the transport sector in the European Union, although its significance varied across individual countries.

Among the EU Member States for which data for 2024 are available, the highest number of persons employed in road transport was recorded in Germany (795.1 thousand), France (718.2 thousand) and Spain (584.5 tho[illegible])

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

Kraje Countries	2023			2024		
	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers	ogółem total	transport towarowy transport of goods	transport pasażerski transport of passengers
	w tys. osób in thousand persons					
UE-27 **EU-27**	.	.	.	.	.	.
Austria Austria	124,1	66,6	57,5	124,8	63,6	61,2
Belgia Belgium	83,8	63,6	20,1	88,9	64,7	24,2
Bułgaria Bulgaria	101,5	75,1	26,4	100,1	74,0	26,1
Chorwacja Croatia	44,6	30,3	14,3	48,1	31,4	16,7
Cypr Cyprus	6,2	2,4	3,8	6,4	2,4	4,0
Czechy Czechia	178,0	132,5	45,5	181,6	134,9	46,7

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

Kraje Countries	2023			2024		
	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					
Dania Denmark	58,8	32,6	26,2	58,1	31,9	26,2
Estonia Estonia	20,3	16,1	4,3	20,0	15,5	4,5
Finlandia Finland	66,5	39,7	26,8	66,0	38,5	27,4
Francja France	709,2	437,3	271,9	718,2	438,0	280,2
Grecja Greece	.	.	53,1	100,3	45,6	54,7
Hiszpania Spain	553,0	356,6	196,4	584,5	372,3	212,2
Holandia Netherlands	194,1	134,5	59,6	192,8	133,0	59,7
Irlandia Ireland	59,6	27,8	31,8	.	.	34,0
Litwa Lithuania	141,5	121,8	19,8	136,2	118,7	17,5
Luksemburg Luxembourg	.	7,8	.	.	7,6	.
Łotwa Latvia	31,1	25,2	5,9	32,3	26,0	6,3
Malta Malta	8,2	1,9	6,3	9,0	2,0	7,0
Niemcy Germany	749,3	437,7	311,6	795,1	454,5	340,6
Polska Poland	**591,0**	**507,9**	**83,1**	**583,2**	**499,9**	**83,2**
Portugalia Portugal	142,1	81,5	60,6	155,1	84,4	70,7
Rumunia Romania	278,4	175,0	103,5	275,6	171,1	104,4
Słowacja Slovakia	64,0	49,8	14,2	62,9	48,9	14,0
Słowenia Slovenia	34,5	29,0	5,5	34,2	28,6	5,6
Szwecja Sweden	152,7	76,6	76,1	148,3	73,5	74,7
Węgry Hungary	113,9	83,6	30,3	115,0	83,1	31,9
Włochy Italy	559,4	393,3	166,1	567,9	398,2	169,8

Źródło: Eurostat (sbs_sc_ovw – stan na 7 września 2026 r.).
Source: Eurostat (sbs_sc_ovw – as of 7th September 2026).

W 2024 r. przedsiębiorstwa transportu drogowego osiągnęły wysokie obroty w wielu państwach Unii Europejskiej. Wśród państw UE, dla których dostępne są dane za 2024 r., największą wartość obrotów przedsiębiorstw transportu drogowego odnotowano w Niemczech (83,7 mld euro), Włoszech (81,0 mld euro) i Polsce (64,2 mld euro).

In 2024, road transport enterprises recorded high turnover in many European Union countries. Among the EU Member States for which data for 2024 are available, the highest turnover of road transport enterprises was rec-orded in Germany (EUR 83.7 billion), Italy (EUR 81.0 billion) and Poland (EUR 64.2 billion).

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

Kraje Countries	2023			2024		
	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-27 **EU-27**	.	.	.	.	.	.
Austria Austria	18336,0	12207,1	6129,0	18095,3	11443,1	6652,2
Belgia Belgium	16591,4	14718,0	1873,4	17735,3	15553,1	2182,2
Bułgaria Bulgaria	6529,0	5913,9	615,1	6741,1	6069,5	671,7
Chorwacja Croatia	3160,2	2621,4	538,9	3543,2	2873,2	670,1
Cypr Cyprus	492,4	275,0	217,5	533,8	295,3	238,4
Czechy Czechia	13688,1	12011,8	1676,3	13991,7	12185,5	1806,2
Dania Denmark	11726,6	7532,1	4194,5	11741,3	7455,0	4286,3
Estonia Estonia	1859,5	1646,4	213,2	1856,5	1634,9	221,6
Finlandia Finland	9599,6	7175,6	2424,0	9708,0	7064,0	2644,0
Francja France	87406,1	62153,7	25252,5	.	63410,3	.
Grecja Greece	.	.	1821,5	6059,5	3999,6	2059,8
Hiszpania Spain	56020,5	43799,6	12220,9	62023,1	47381,8	14641,3
Holandia Netherlands	36885,8	31273,7	5612,2	38426,9	32595,4	5831,5
Irlandia Ireland	.	.	3848,4	.	.	3454,3
Litwa Lithuania	12164,2	11684,1	480,1	12014,4	11492,1	522,3
Luksemburg Luxembourg	.	1676,2	.	.	1666,7	.
Łotwa Latvia	.	1839,5	.	.	1870,6	.
Malta Malta	500,1	223,2	276,9	563,9	259,1	304,8

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	2023			2024		
	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					
Niemcy Germany	79147,1	57996,3	21150,8	83664,7	61543,7	22121,0
Polska Poland	**59483,1**	**55062,3**	**4420,8**	**64227,6**	**59083,4**	**5144,2**
Portugalia Portugal	10688,5	8152,7	2535,8	11651,7	8612,1	3039,6
Rumunia Romania	17478,0	15285,1	2192,9	18113,4	16063,1	2050,2
Słowacja Slovakia	5802,9	5401,5	401,4	5941,7	5513,6	428,1
Słowenia Slovenia	4451,5	4120,6	330,9	4502,2	4095,9	406,3
Szwecja Sweden	21371,6	13315,4	8056,3	20922,3	12874,1	8048,2
Węgry Hungary	9133,2	7885,9	1247,3	9622,4	8223,7	1398,7
Włochy Italy	78471,9	64040,6	14431,3	80992,0	65720,4	15271,6

Źródło: Eurostat (sbs_sc_ovw – stan na 8 września 2026 r.).
Source: Eurostat (sbs_sc_ovw – as of 8th September 2026).

Sieć drogowa

W 2024 r. sieć dróg w krajach Unii Europejskiej obejmowała 4536,9 tys. km, przy czym autostrady stanowiły 1,7% długości dróg. Najdłuższą siecią dróg dysponuje Francja (1298,4 tys. km), natomiast najkrótszą – Malta (2,8 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 2024 r. – 27,7%); w Polsce wskaźnik ten w 2024 r. wyniósł 0,5%.

Road network

In 2024, the road network in the European Union countries covered 4536.9 thousand km, with motorways accounting for 1.7% of road lengths. France has the longest road network (1298.4 thousand km), while Malta has the shortest (2.9 thousand km). The countries with the longest motorway network are Spain, Germany and France, but Portugal accounts for the largest share of motorways in total road length (27.7% in 2024); in Poland, this indicator in 2024 amounted to 0.5%.

Tablica 20. Drogi w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. Stan w dniu 31 grudnia

Table 20. Roads in the European Union countries in 2024 As of 31 December

Wyszczególnienie	Ogółem Total	W tym autostrady Of which motorways	Specification
	w kilometrach in kilometres		
UE-27	**4536860**	**76878**	**EU-27**
Austria	127870	1749	Austria
Belgia	153447	1763	Belgium
Bułgaria	19141	845	Bulgaria
Chorwacja	25145	1356	Croatia
Cypr	13131	271	Cyprus
Czechy	129386	1486	Czechia
Dania	73739	1358	Denmark
Estonia	65723	233	Estonia
Finlandia	77766	948	Finland
Francja	1298433	11751	France
Grecja	122823	2296	Greece
Hiszpania	583905	15886	Spain
Holandia	140279	2806	Netherlands
Irlandia	102941	995	Ireland
Litwa	73521	462	Lithuania
Luksemburg	2764	167	Luxembourg
Łotwa	57564	–	Latvia
Malta	2841	–	Malta
Niemcy	216246	13210	Germany
Polska	**419302**	**1888**	**Poland**
Portugalia	11229	3113	Portugal
Rumunia	85710	1137	Romania
Słowacja	47281	865,8	Slovakia
Słowenia	39219	616,023	Slovenia
Szwecja	196987	2218	Sweden
Węgry	220278	1897	Hungary
Włochy	230189	7561	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026, Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026, European Commission.

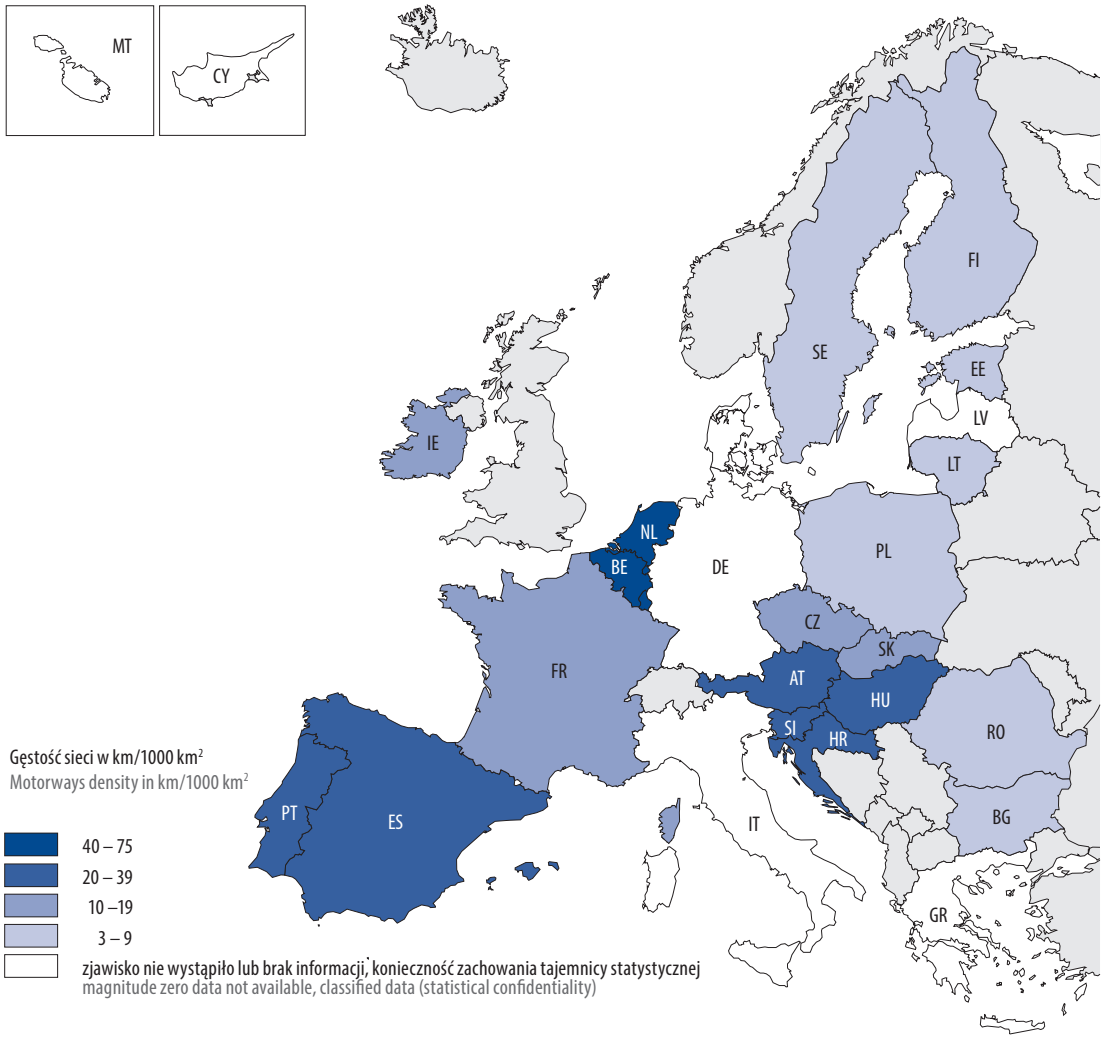
Długość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2024 r. wyniosła łącznie 76,9 tys. km (o 1,1% więcej niż przed rokiem).

The total length of motorways in the European Union countries in 2024 amounted to 76.9 thousand km (1.1% more than the year before).

W porównaniu z 2023 r. gęstość autostrad pozostała na niezmienionym poziomie w większości państw Unii Europejskiej. W 2024 r. największą gęstość autostrad odnotowano w Holandii – 75 km na 1000 km², Luksemburgu – 64 km, Belgii – 57 km, Portugalii – 34 km. W Polsce w 2024 r. długość autostrad wyniosła 1888 km (o 2,0% więcej niż w poprzednim roku), co odpowiadało 6 km autostrad na na 1000 km² powierzchni kraju.

Compared to 2023, motorway density remained unchanged in most European Union countries. In 2024 the highest motorway density was recorded in the Netherlands, at 75 km per 1,000 km², Luxembourg, at 63 km, Belgium, at 57 km and Portugal, at 34 km. In Poland, the total length of motorways in 2024 amounted to 1,888 km (2.0% more than in the previous year), corresponding to 6 km of motorways per 1,000 km² of the country's area.

Mapa 15. **Gęstość autostrad w krajach Unii Europejskiej w 2024 r.**
Map 15. Motorways density in European Union countries in 2024



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTATU.
Source: own compile on the basis of EUROSTAT data.

Pojazdy samochodowe

W 2024 r. w krajach UE zarejestrowanych było łącznie 260,2 mln samochodów osobowych (o 1,5% więcej niż w 2023 r.). Największy udział w ogólnej liczbie samochodów osobowych zarejestrowanych w krajach Unii Europejskiej miały Niemcy - 19,0%. Znaczący udział miały również Włochy – 15,9%, Francja – 15,3% oraz Hiszpania – 10,3%.

Road motor vehicles

In 2024, a total of 260.2 million passenger cars were registered in the EU countries (1.5% more than in 2023) has the largest share of the total number of passenger cars registered in the European Union countries, at 19.0% of all vehicles registered in the EU. Italy also had a significant share, at 15.9%, France, at 15.3%, and Spain, at 10.3%.

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

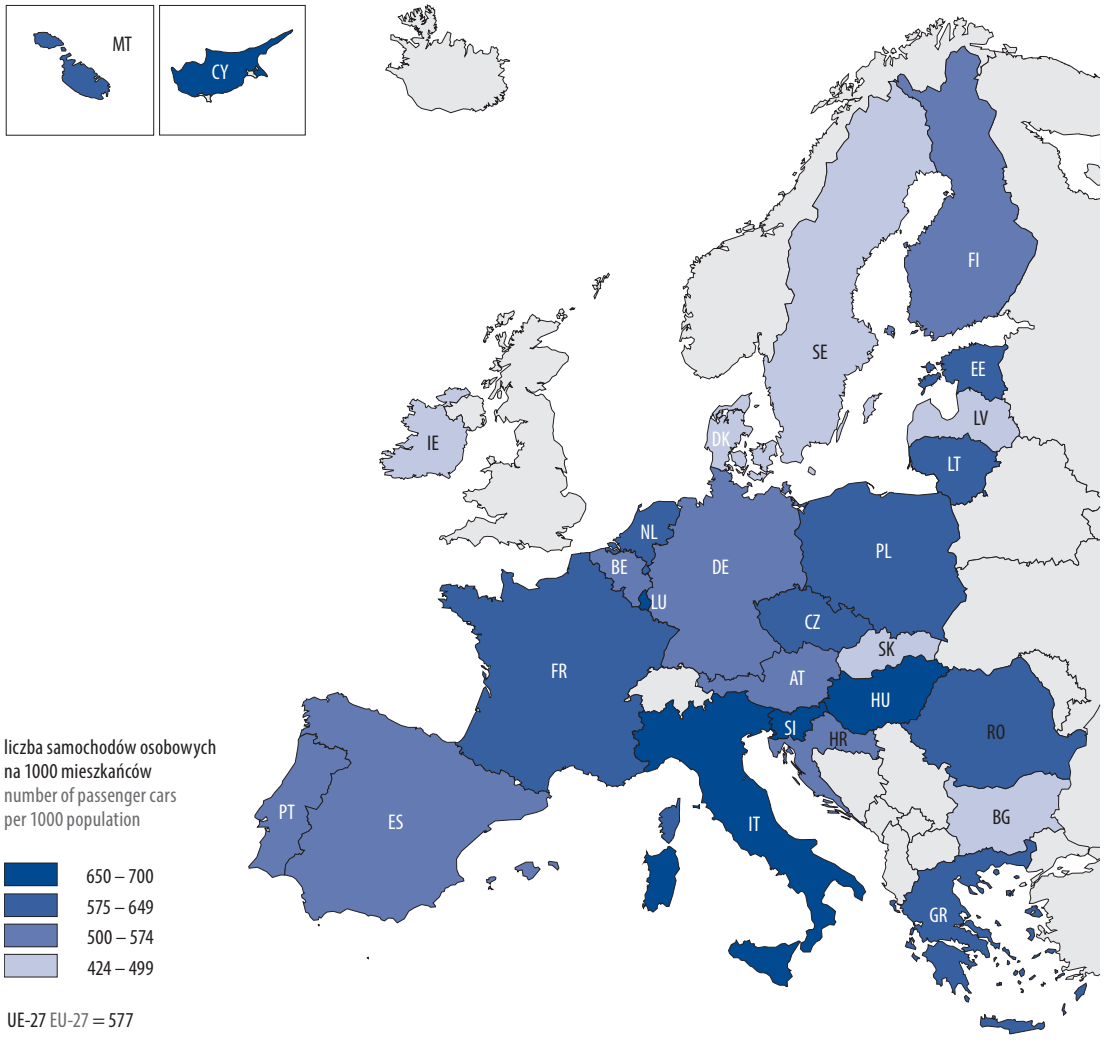
Kraje	2023	2024	Countries
	w tys. in thousand		
UE-27	**256230**	**260196**	**EU-27**
Austria	5185	5232	Austria
Belgia	6048	6099	Belgium
Bułgaria	3006	3117	Bulgaria
Chorwacja	1910	1987	Croatia
Cypr	626	647	Cyprus
Czechy	6513	6638	Czechia
Dania	2828	2865	Denmark
Estonia	866	870	Estonia
Finlandia	3718	3756	Finland
Francja	39358	39739	France
Grecja	5878	6028	Greece
Hiszpania	26778	26701	Spain
Holandia	9067	9248	Netherlands
Irlandia	2404	2535	Ireland
Litwa	1701	1730	Lithuania
Luksemburg	454	457	Luxembourg
Łotwa	782	788	Latvia
Malta	324	330	Malta
Niemcy	49099	49339	Germany
Polska	**21797**	**22951**	**Poland**
Portugalia	5848	6136	Portugal
Rumunia	8107	8450	Romania
Słowacja	2644	2722	Slovakia
Słowenia	1231	1251	Slovenia
Szwecja	4976	4977	Sweden
Węgry	4169	4263	Hungary
Włochy	40915	41341	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026 Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026 European Commission.

W 2024 r. na każde 1000 mieszkańców państw Unii Europejskiej przypadało 577 zarejestrowanych samochodów osobowych, o 14 samochodów więcej niż w 2023 r. W Polsce wskaźnik motoryzacji wyniósł 629 na 1000 mieszkańców i był wyższy o 7,7% w stosunku do 2023 r. Pod względem wartości tego wskaźnika Polska zajmowała siódme miejsce wśród krajów UE, m.in. za Węgrami (701), Włochami (682) i Luxemburgiem (670). Najniższą wartość wskaźnika odnotowano na Łotwie (424). W porównaniu z 2023 r. największy wzrost wskaźnika motoryzacji wśród krajów UE odnotowano w Bułgarii – o 74,0%.

In 2024, there were 577 registered passenger cars per 1,000 inhabitants in the European Union countries, 14 more cars than in 2023. In Poland, the motorisation rate amounted to 629 passenger cars per 1,000 inhabitants and was 7.7% higher than in 2023. In terms of the value of this indicator, Poland ranked seventh among the EU countries, behind, among others, Hungary (701), Italy (682) and Luxembourg (670). The lowest value of the indicator was recorded in Latvia (424). Compared with 2023, the largest increase in the motorisation rate among the EU countries was recorded in Bulgaria, at 74.0%.

Mapa 16. **Wskaźnik motoryzacji w krajach Unii Europejskiej w 2024 r.**
Map 16. Motorisation rate in European Union countries in 2024



Źródło: Eurostat (road_eqs_carhab – stan na 5 października 2026 r.).
Source: Eurostat (road_eqs_carhab – as of 5th October 2026).

W krajach UE w 2024 r. zarejestrowanych było łącznie 34,5 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (o 1,4% mniej niż przed rokiem). Największą liczbę pojazdów tej grupy odnotowano we Francji – 5,6 mln, co stanowiło 16,3% ogólnej liczby samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych zarejestrowanych w krajach UE. Kolejne miejsca zajmowały Włochy (13,9% ogółu), Hiszpania (12,0%), Niemcy (11,7%), Polska (9,6%). Najmniejszy udział miały Luksemburg i Malta – po 0,2% ogólnej liczby samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych zarejestrowanych w UE.

In 2024, a total of 34.5 million heavy goods vehicles and road tractors were registered in the EU countries (1.4% less than in the previous year). France had the largest number of vehicles in this group, at 5.6 million, accounting for 16.3% of the total number of heavy goods vehicles and road tractors registered in the EU countries. Italy (13.9% of the total), Spain (12.0%), Germany (11.7%) and Poland (9.6%) ranked next. Luxembourg and Malta had the smallest shares, at 0.2% each of the total number of heavy goods vehicles and road tractors registered in the EU.

Tablica 22. Samochody ciężarowe[a] zarejestrowane w krajach Unii Europejskiej
Table 22. Lorries[a] registered in European Union countries

Kraje	2023	2024	Countries
	w tys. in thousand		
UE-27	**35045,4**	**34547,2**	**EU-27**
Austria	583,0	591,9	Austria
Belgia	1034,4	1046,7	Belgium
Bułgaria	487,2	504,1	Bulgaria
Chorwacja	237,5	253,4	Croatia
Cypr	124,3	127,4	Cyprus
Czechy	775,6	783,8	Czechia
Dania	399,6	393,0	Denmark
Estonia	147,5	148,1	Estonia
Finlandia	710,9	720,8	Finland
Francja	5614,4	5643,5	France
Grecja	1421,0	1437,3	Greece
Hiszpania	4102,1	4142,4	Spain
Holandia	1154,5	1201,7	Netherlands
Irlandia	400,5	398,8	Ireland
Litwa	172,2	174,8	Lithuania
Luksemburg	53,2	53,7	Luxembourg
Łotwa	99,5	101,6	Latvia
Malta	55,1	56,3	Malta
Niemcy	3966,3	4052,2	Germany
Polska	**4327,9**	**3307,6**	**Poland**
Portugalia	1376,6	1426,4	Portugal
Rumunia	1259,9	1304,7	Romania
Słowacja	344,5	354,7	Slovakia
Słowenia	140,9	144,0	Slovenia
Szwecja	693,6	703,3	Sweden
Węgry	668,4	680,9	Hungary
Włochy	4694,7	4794,1	Italy

a Dane dotyczą samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych (bez przyczep i naczep).
Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026 Komisja Europejska.
a Data refer to lorries and road tractors (excluding trailers and semi-trailers).
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2026, European Commission.

Przewozy ładunków

Transport drogowy ma zdecydowanie największy udział w lądowych przewozach ładunków w Unii Europejskiej. W 2024 r. wyniósł on 78,1%, tj. o 0,3 p.p. więcej jak w roku poprzednim.

Transport of goods

Road transport has by far the largest share of inland freight transport in the European Union. In 2024, it accounted to 78.1%, ie. 0.3 percentage points more than in the previous year.

Tablica 23. Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej
Table 23. Modal split of goods land transport in European Union countries

Kraje Countries		Transport towarowy Transport of goods		
		kolejowy rail	drogowy road	wodny śródlądowy inland waterways
		w % tonokilometrów ogółem in % of total tonne-kilometres		
UE-27 EU-27	**2023**	**17,1**	**77,9**	**5,0**
	2024	**16,7**	**78,1**	**5,2**
Austria Austria	2023	29,3	68,9	1,7
	2024	30,3	67,8	1,9
Belgia Belgium	2023	17,2	72,8	10,0
	2024	16,4	73,2	10,3
Bułgaria Bulgaria	2023	19,2	63,0	17,9
	2024	18,0	60,1	21,9
Chorwacja Croatia	2023	22,7	73,7	3,5
	2024	24,3	71,5	4,2
Cypr Cyprus	2023	–	100,0	–
	2024	–	100,0	–
Czechy Czechia	2023	21,7	78,3	–
	2024	21,3	78,7	–
Dania Denmark	2023	8,2	91,8	–
	2024	7,8	92,2	–
Estonia Estonia	2023	20,4	79,6	–
	2024	14,6	85,4	–
Finlandia Finland	2023	22,0	77,4	0,6
	2024	23,3	76,1	0,6
Francja France	2023	9,2	88,9	1,9
	2024	9,8	88,3	1,8
Grecja Greece	2023	1,2	98,8	–
	2024	1,3	98,7	–
Hiszpania Spain	2023	4,2	95,8	–
	2024	3,9	96,1	–
Holandia Netherlands	2023	6,4	52,8	40,9
	2024	6,0	53,7	40,3
Irlandia Ireland	2023	0,7	99,3	–
	2024	0,6	99,4	–

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

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

Kraje Countries		Transport towarowy Transport of goods		
		kolejowy rail	drogowy road	wodny śródlądowy inland waterways
		w % tonokilometrów ogółem in % of total tonne-kilometres		
Litwa Lithuania	2023	39,1	60,8	0,1
	2024	37,7	62,2	–
Luksemburg Luxembourg	2023	7,3	85,7	6,9
	2024	9,0	83,3	7,7
Łotwa Latvia	2023	44,0	56,0	–
	2024	35,1	64,9	–
Malta Malta	2023	–	100,0	–
	2024	–	100,0	–
Niemcy Germany	2023	20,6	72,8	6,6
	2024	20,3	72,7	7,0
Polska Poland	**2023**	**24,1**	**75,8**	**–**
	2024	**23,6**	**76,4**	**–**
Portugalia Portugal	2023	14,1	85,9	–
	2024	13,7	86,3	–
Rumunia Romania	2023	24,0	53,7	22,3
	2024	21,2	55,4	23,4
Słowacja Slovakia	2023	30,4	67,0	2,6
	2024	30,1	67,2	2,6
Słowenia Slovenia	2023	30,2	69,8	–
	2024	31,1	68,9	–
Szwecja Sweden	2023	29,7	70,1	0,2
	2024	30,0	69,7	0,2
Węgry Hungary	2023	25,2	71,6	3,2
	2024	26,2	69,9	3,9
Włochy Italy	2023	12,0	88,0	–
	2024	11,6	88,4	–

Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 oraz 2026 Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 and 2026, European Commission.

W 2024 r. przedsiębiorstwa transportu drogowego państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,0 mld ton ładunków (o 0,7% mniej niż w poprzednim roku). Największą masę przetransportowanych ładunków odnotowano w Niemczech, w Hiszpanii, Francji i Polsce. Udział ładunków przewiezionych przez przedsiębiorstwa z tych państw w ogólnej masie ładunków przewiezionych w UE wyniósł odpowiednio: 21,3%, 12,6%, 11,9% i 11,7%.

In 2024, road transport enterprises in the European Union countries transported a total of 13.0 billion tonnes of freight, 3.4% less than in the previous year. The largest volumes of freight were transported in Germany, Spain, France and Poland. The share of freight transported by enterprises from these countries in the total volume of freight transported in the EU amounted to 21.3%, 12.6%, 11.9% and 11.7%, respectively.

W 2024 r. praca przewozowa wykonana w transporcie drogowym ładunków w krajach Unii Europejskiej wyniosła 1868,8 mld t·km i była o 0,6% większa niż w 2023 r. Największą pracę przewozową wykonały przedsiębiorstwa transportu drogowego z Polski – 368,3 mld t·km, tj. o 2,5% mniej niż w 2023 r. Na drugim miejscu znalazły się Niemcy – 280,8 mld t·km, tj. o 1,9% mniej niż w poprzednim roku, a na trzecim Hiszpania – 271,6 mld t·km, tj. o 3,1% więcej. W 2024 r. największy wzrost pracy przewozowej w transporcie drogowym ładunków w porównaniu z poprzednim rokiem odnotowano na Słowacji – o 15,9%.

Praca przewozowa wykonana przez polskie przedsiębiorstwa transportu drogowego stanowiła 19,7% ogółu pracy przewozowej wykonanej w krajach UE. W przypadku Niemiec i Hiszpanii udział ten wyniósł odpowiednio 15,0% i 14,5%.

In 2024, the volume of freight transport measured in tonne-kilometres in the European Union countries amounted to 1,868.8 billion t·km, 0.6% more than in 2023. Enterprises engaged in road transport in Poland performed the largest volume of freight transport, at 368.39 billion t·km, 2.5% less than in 2023. Germany ranked second, with 280.4 billion t·km, 1.9% less than in the previous year, followed by Spain, with 271.6 billion t·km, 3.1% more than in the previous year. In 2024, the largest year-on-year increase in freight transport measured in tonne-kilometres was recorded in Slovakia, at 15.9%.

Freight transport measured in tonne-kilometres performed by Polish road transport enterprises accounted for 19.7% of the total freight transport performed in the EU countries. The corresponding shares for Germany and Spain were 15.0% and 14.5%, respectively.

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

Kraje	2023	2024	2023	2024	Countries
	w tys. ton in thousand tonnes		w mln t·km in million tkm		
UE-27	**13117062**	**13021485**	**1857006**	**1868764**	**EU-27**
Austria	370596	366651	25422	25315	Austria
Belgia	275878	260601	32234	32090	Belgium
Bułgaria	165218	148097	33125	26969	Bulgaria
Chorwacja	88173	93831	14329	14325	Croatia
Cypr	40693	41994	1023	1096	Cyprus
Czechy	433685	442756	64806	70346	Czechia
Dania	169507	177924	16406	16666	Denmark
Estonia	25110	29834	4194	4363	Estonia
Finlandia	235546	232262	28255	27603	Finland
Francja	1545239	1548138	169240	174015	France
Grecja	275426	258836	20011	20574	Greece
Hiszpania	1601828	1644275	263382	271588	Spain
Holandia	642286	643640	62600	62872	Netherlands
Irlandia	165581	164249	12591	13529	Ireland
Litwa	120396	137887	63101	66245	Lithuania
Luksemburg	46394	45729	6964	6364	Luxembourg
Łotwa	80624	78095	13203	14906	Latvia
Niemcy	2856755	2778260	286408	280840	Germany
Polska	**1584171**	**1528435**	**377873**	**368314**	**Poland**
Portugalia	128580	115051	26782	23120	Portugal
Rumunia	321378	322610	65249	67357	Romania
Słowacja	158257	149121	26380	30562	Slovakia
Słowenia	105127	100363	22520	21857	Slovenia
Szwecja	446538	425421	42383	40938	Sweden
Węgry	192422	176932	33353	34231	Hungary
Włochy	1041655	1110492	145173	152678	Italy

Źródło: Eurostat (road_go_ta_tott – stan na 5 października 2026).
Source: Eurostat (road_go_ta_tott – as of 5th October 2026).

Przewozy pasażerów

W państwach Unii Europejskiej w 2024 r. wykonano 5246,4 mld pasażerokilometrów w przewozach pasażerów transportem lądowym wynoszącą, tj. o 0,7% więcej niż w 2023 r. Spadek liczby pasażerokilometrów w 2024 r. odnotowano jedynie w Estonii, Hiszpanii, Holandii i Szwecji. W 2024 r. liczba pasażerokilometrów wykonanych samochodami osobowymi w krajach UE wzrosła w porównaniu z poprzednim rokiem średnio o 5,7%, natomiast w przewozach autokarami i autobusami (nie obejmującymi komunikacji miejskiej) spadła o 0,8%.

Największy udział pracy przewozowej wykonanej w przewozach pasażerów transportem drogowym wśród krajów UE miały: Niemcy, Francja, Włochy i Hiszpania. Łączny udział tych państw wyniósł 62,6% w przewozach samochodami osobowymi, oraz 53,6% w przewozach autobusami i autokarami.

Transport of passengers

In 2024, a total of 5,246.4 billion passenger-kilometres were recorded in passenger transport by inland transport in the European Union countries, 0.7% more than in 2023. A decrease in the number of passenger-kilometres in 2024 was recorded only in Estonia, Spain, Netherlands and Sweden. In 2024, the number of passenger-kilometres travelled by passenger cars in the EU countries increased by an average of 5.7% compared with the previous year, while passenger transport by buses and coaches, excluding urban public transport, decreased by 0.8%.

Germany, France, Italy and Spain accounted for the largest shares of passenger transport measured in passenger-kilometres by road transport among the EU countries. Together, these countries accounted for 62.6% of passenger transport by passenger cars and 53.6% of passenger transport by buses and coaches.

Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego
Table 25. Passenger transport in European Union countries by means of land transport

Kraje Countries		Ogółem Total	Samochody osobowe Passenger cars	Autobusy i autokary Buses and coaches	Kolej Railways	Tramwaje i metro Trams and metro
		w mld pasażerokilometrów in billion passenger-kilometres				
UE-27 EU-27	**2023**	**5211,7**	**4272,4**	**428,1**	**437,3**	**73,9**
	2024	**5246,4**	**4236,6**	**465,9**	**463,8**	**80,1**
Austria Austria	2023	112,7	81,4	10,1	14,4	6,8
	2024	115,4	82,4	10,9	14,8	7,3
Belgia Belgium	2023	132,4	105,3	13,5	12,3	1,3
	2024	133,3	104,9	14,2	12,8	1,4
Bułgaria Bulgaria	2023	68,6	59,0	7,0	1,6	1,1
	2024	71,2	60,4	7,9	1,5	1,4
Chorwacja Croatia	2023	29,0	24,0	3,5	1,1	0,3
	2024	29,2	24,0	3,8	1,1	0,4
Cypr Cyprus	2023	8,8	7,3	1,5	–	–
	2024	9,1	7,5	1,6	–	–
Czechy Czechia	2023	116,4	89,5	11,7	10,0	5,2
	2024	121,8	94,6	11,6	10,3	5,4
Dania Denmark	2023	76,7	62,3	7,8	6,0	0,5
	2024	77,9	63,1	7,7	6,5	0,6
Estonia Estonia	2023	17,6	14,7	2,5	0,4	0,1
	2024	15,7	13,4	1,8	0,4	0,1
Finlandia Finland	2023	74,1	61,0	7,3	5,2	0,6
	2024	74,7	61,0	7,4	5,4	0,9

Tablica 25. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej według środków transportu lądowego (dok.)
Table 25. Passenger transport in European Union countries by means of land transport (cont.)

Kraje Countries		Ogółem Total	Samochody osobowe Passenger cars	Autobusy i autokary Buses and coaches	Kolej Railways	Tramwaje i metro Trams and metro
		w mld pasażerokilometrów in billion passenger-kilometres				
Francja France	2023	931,0	760,8	52,9	107,0	10,4
	2024	943,6	765,3	53,4	113,3	11,6
Grecja Greece	2023	130,5	109,4	18,9	0,7	1,5
	2024	133,4	110,8	20,2	0,7	1,6
Hiszpania Spain	2023	481,0	396,2	42,2	34,6	8,0
	2024	443,5	351,1	45,3	38,0	9,0
Holandia Netherlands	2023	160,4	136,1	4,3	19,2	0,8
	2024	156,2	133,6	4,7	17,0	0,9
Irlandia Ireland	2023	75,5	59,8	13,2	2,2	0,2
	2024	80,3	62,3	15,2	2,5	0,3
Litwa Lithuania	2023	37,8	34,8	2,6	0,4	–
	2024	38,4	35,0	3,0	0,4	–
Luksemburg Luxembourg	2023	10,3	8,3	1,4	0,5	0,1
	2024	10,5	8,3	1,5	0,6	0,1
Łotwa Latvia	2023	16,0	13,4	1,9	0,6	0,1
	2024	16,4	13,6	2,0	0,7	0,1
Malta Malta	2023	3,4	2,8	0,6	–	–
	2024	3,5	2,8	0,7	–	–
Niemcy Germany	2023	1030,8	863,6	50,2	101,4	15,6
	2024	1049,4	869,0	54,6	109,1	16,7
Polska [a] Poland [a]	**2023**	**306,4**	**247,9**	**28,5**	**25,8**	**4,2**
	2024	**311,5**	**248,7**	**30,2**	**28,2**	**4,4**
Portugalia Portugal	2023	115,2	100,5	8,6	4,8	1,3
	2024	120,8	104,1	9,8	5,4	1,4
Rumunia Romania	2023	159,2	124,0	24,5	6,2	4,5
	2024	161,5	127,7	23,2	5,9	4,7
Słowacja Slovakia	2023	39,0	30,2	4,9	3,5	0,4
	2024	39,9	30,7	5,2	3,6	0,4
Słowenia Slovenia	2023	28,9	24,7	3,4	0,7	–
	2024	29,9	25,4	3,6	0,9	–
Szwecja Sweden	2023	127,9	102,7	9,6	13,3	2,3
	2024	122,9	97,2	9,7	13,6	2,4
Węgry Hungary	2023	106,6	78,3	15,1	10,4	2,8
	2024	109,4	71,5	20,3	15,0	2,6
Włochy Italy	2023	815,5	674,2	80,8	54,8	5,7
	2024	827,1	668,1	96,6	55,9	6,5

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 2025, 2026, 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 2025, 2026, European Commission.

Aspekty środowiskowe transportu drogowego

W 2024 r. emisja gazów cieplarnianych z transportu w krajach UE wyniosła 1061,8 mln ton ekwiwalentu CO_2, co oznacza wzrost o 2,2% w porównaniu z 2023 r. Emisja dwutlenku węgla z sektora transportu wyniosła 1049,0 mln ton i była o 2,0% wyższa niż w poprzednim roku.

Transport drogowy miał znaczący udział w emisji z sektora transportu. W 2024 r. odpowiadał za 72,2% emisji gazów cieplarnianych oraz CO_2 z transportu w krajach UE, co oznaczało spadek tego udziału o 0,7 p.p. w porównaniu z 2023 r. Wśród państw członkowskich najniższy udział emisji gazów cieplarnianych i CO_2 z transportu drogowego w emisji tych substancji z całego sektora transportu odnotowano na Malcie – po 8,5%, Holandii – odpowiednio 33,0% i 33,1% oraz Belgii – odpowiednio 45,8% i 45,6%. W Polsce udział ten wyniósł w obu przypadkach 93,1%, co plasowało Polskę na 4. miejscu w UE pod względem udziału emisji z transportu drogowego w emisjach z sektora transportu.

Environmental aspects of road transport

In 2024, greenhouse gas emissions from transport in EU countries amounted to 1,061.8 million tonnes of CO_2 equivalent, representing an increase of 2.2% compared with 2023. Carbon dioxide (CO_2) emissions from the transport sector amounted to 1,049.0 million tonnes, 2.0% higher than in the previous year.

Road transport accounted for a significant share of emissions from the transport sector. In 2024, it accounted for 72.2% of greenhouse gas and CO_2 emissions from transport in the EU countries, representing a decrease of 0.7 percentage points compared with 2023. Among the EU Member States, the lowest shares of greenhouse gas and CO_2 emissions from road transport in total emissions of these substances from the transport sector were recorded in Malta, at 8.5% in both cases, the Netherlands, at 33.0% and 33.1, respectively, and Belgium, at 45.8% and 45.6%, respectively. In Poland, the share was 93.1% in both cases, placing Poland fourth in the EU countries in terms of the share of emissions from road transport in total transport sector emissions.

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-27 **EU-27**	**2023**	**1039,3**	**757,1**	**1028,2**	**749,1**
	2024	**1061,8**	**767,0**	**1049,0**	**757,7**
Austria Austria	2023	22,5	19,6	22,3	19,4
	2024	22,5	19,3	22,0	18,9
Belgia Belgium	2023	52,4	23,7	51,9	23,5
	2024	52,6	24,1	52,0	23,7
Bułgaria Bulgaria	2023	11,0	9,9	10,9	9,8
	2024	11,8	10,5	11,6	10,4
Chorwacja Croatia	2023	8,3	7,4	8,2	7,3
	2024	9,2	8,1	9,1	8,1
Cypr Cyprus	2023	3,9	2,2	3,8	2,1
	2024	3,8	2,1	3,8	2,1
Czechy Czechia	2023	20,9	19,6	20,7	19,4
	2024	22,1	20,5	21,8	20,2
Dania Denmark	2023	16,0	11,1	15,8	11,0
	2024	17,0	10,1	16,7	9,8

Tablica 26. Emisja zanieczyszczeń z transportu w krajach Unii Europejskiej (cd.)
Table 26. Emissions from transport in European Union countries (cont.)

Kraje Countries		Emisja gazu cieplarnianego z transportu GHG emissions from transport		Emisja CO_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	
Estonia Estonia	2023	3,5	2,4	3,5	2,3
	2024	3,6	2,4	3,6	2,4
Finlandia Finland	2023	12,3	8,9	12,2	8,9
	2024	12,6	9,1	12,5	9,1
Francja France	2023	143,4	116,9	142,0	115,7
	2024	144,6	115,7	143,0	114,4
Grecja Greece	2023	28,5	14,9	28,0	14,8
	2024	29,7	15,5	29,1	15,3
Hiszpania Spain	2023	132,3	81,2	131,0	80,4
	2024	139,3	83,6	137,9	82,7
Holandia Netherlands	2023	70,2	25,4	69,3	25,1
	2024	72,0	23,8	71,0	23,5
Irlandia Ireland	2023	15,7	11,2	15,5	11,1
	2024	15,5	11,2	15,2	10,9
Litwa Lithuania	2023	6,9	6,0	6,8	5,9
	2024	6,4	5,8	6,3	5,7
Luksemburg Luxembourg	2023	5,9	4,1	5,8	4,0
	2024	5,8	3,9	5,7	3,8
Łotwa Latvia	2023	3,7	3,1	3,6	3,0
	2024	3,3	2,8	3,3	2,8
Malta Malta	2023	8,5	0,7	8,5	0,7
	2024	8,1	0,7	8,1	0,7
Niemcy Germany	2023	178,2	141,9	176,3	140,3
	2024	175,7	140,9	173,9	139,4
Polska Poland	**2023**	**72,7**	**67,8**	**72,0**	**67,1**
	2024	**74,6**	**69,5**	**73,8**	**68,7**
Portugalia Portugal	2023	24,9	17,4	24,6	17,2
	2024	24,9	17,2	24,7	17,0
Rumunia Romania	2023	22,5	21,5	22,2	21,2
	2024	23,0	22,1	22,7	21,8
Słowacja Slovakia	2023	7,9	7,6	7,8	7,5
	2024	7,9	7,6	7,7	7,4
Słowenia Slovenia	2023	5,4	5,3	5,4	5,3
	2024	5,8	5,7	5,7	5,6
Szwecja Sweden	2023	21,8	12,8	21,4	12,6
	2024	24,1	15,9	23,8	15,7

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	
Węgry Hungary	2023	14,9	13,8	14,7	13,7
	2024	15,2	13,8	14,9	13,6
Włochy Italy	2023	125,2	100,9	124,1	99,9
	2024	130,5	105,0	129,3	104,0

Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 oraz 2026 Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 and 2026 European Commission.

Wypadki drogowe

W 2024 r. na drogach Unii Europejskiej doszło do 912,0tys. wypadków (o 1,1% więcej niż przed rokiem). W wypadkach zginęło 19,9 tys. osób, o 2,2% mniej niż w 2023 r. Największą liczbę wypadków wśród państw UE w 2024 r. odnotowano w Niemczech – 290,7 tys. (o 0,4% mniej niż rok wcześniej), we Włoszech – 173,4 tys. (o 4,1% więcej), w Hiszpanii – 102,0 tys. (o 0,7% więcej).

Road accidents

In 2024, there were 912.0 thousand road accidents in the European Union, 1.1% more than in the previous year. These accidents resulted in 19.9 thousand fatalities, 2.2% less than in 2023. The largest numbers of road accidents among the EU countries in 2024 were recorded in Germany, at 290.7 thousand (0.4% less than in the previous year), Italy, at 173.4 thousand (4.1% more), and Spain, at 102.0 thousand (0.7% more).

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

Kraje	2023	2024	Countries
UE-27	**901734**	**911950**	**EU-27**
Austria	35809	37117	Austria
Belgia	36858	35916	Belgium
Bułgaria	6993	7172	Bulgaria
Chorwacja	10633	10734	Croatia
Cypr	320	307	Cyprus
Czechy	20769	21048	Czechia
Dania	2438	2217	Denmark
Estonia	1676	1758	Estonia
Finlandia	2944	2811	Finland
Francja	51627	51045	France
Grecja	10553	11000	Greece

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

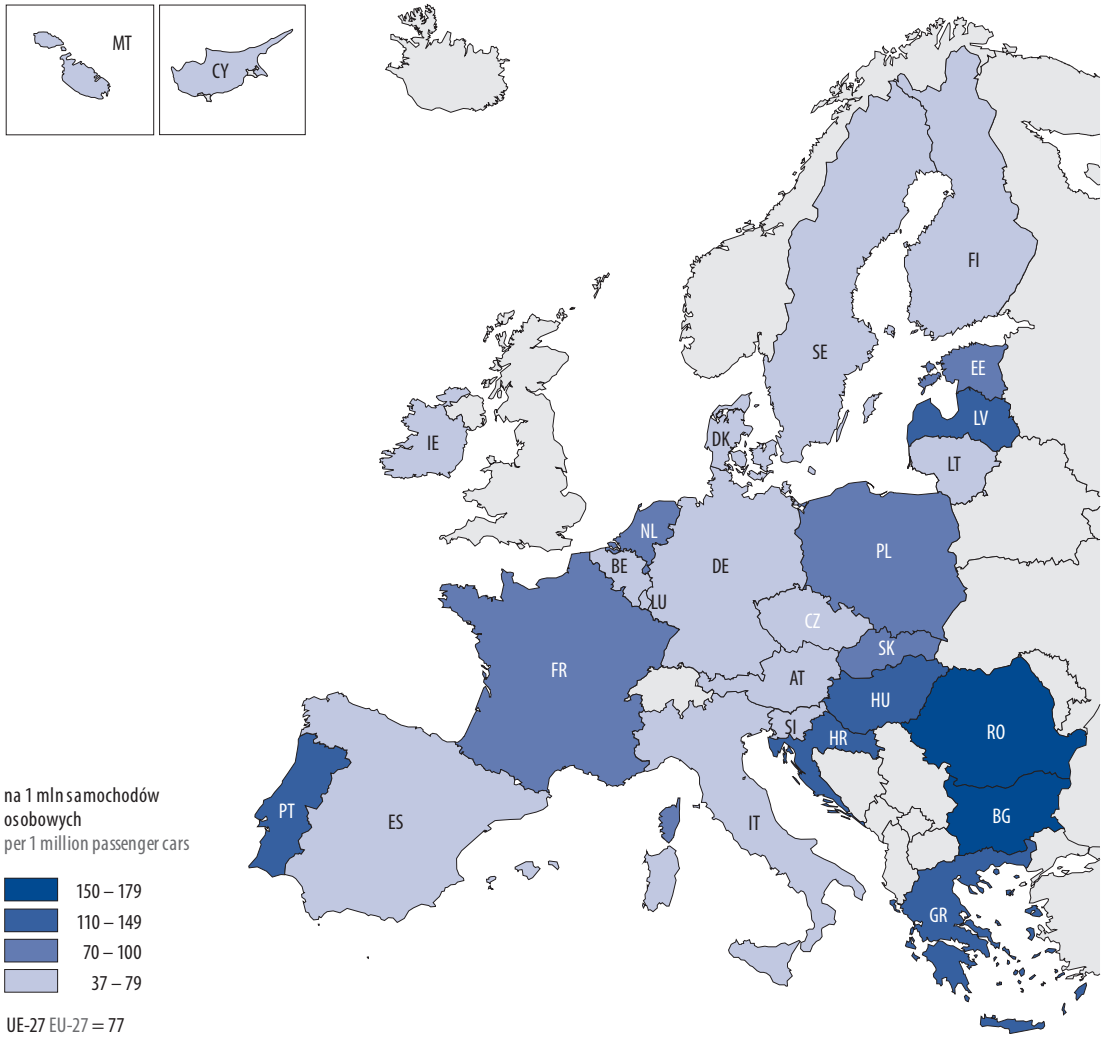
Kraje	2023	2024	Countries
Hiszpania	101306	101996	Spain
Holandia	23795	25416	Netherlands
Irlandia	5517	5553	Ireland
Litwa	2808	2798	Lithuania
Luksemburg	1101	1136	Luxembourg
Łotwa	3498	3385	Latvia
Malta	1390	1284	Malta
Niemcy	291890	290701	Germany
Polska	**20936**	**21519**	**Poland**
Portugalia	36595	38037	Portugal
Rumunia	28962	29029	Romania
Słowacja	4594	4557	Slovakia
Słowenia	6012	6127	Slovenia
Szwecja	11733	11236	Sweden
Węgry	14452	14687	Hungary
Włochy	166525	173364	Italy

Źródło: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 oraz 2026, Komisja Europejska.
Source: „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook 2025 and 2026 European Commission.

Wśród państw członkowskich UE najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w 2024 r. odnotowano we Francji – 3181, we Włoszech – 3030 oraz Niemczech – 2770. Najwięcej ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1 mln samochodów osobowych odnotowano w Rumunii – 179, a najmniej na Malcie – 37.

Among the EU Member States, the highest numbers of road accident fatalities in 2024 were recorded in France, at 3,181, Italy, at 3,030, and Germany, at 2,770. The highest number of road accident fatalities per 1 million passenger cars was recorded in Romania, at 179, and the lowest in Malta, at 37.

Mapa 17. **Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2024 r.**
Map 17. Road accidents fatalities in European Union countries in 2024



Źródło: „EU transport in figures", Statistical Pocketbook 2026, Komisja Europejska.
Source: „EU transport in figures", Statistical Pocketbook 2026, European Commission.

Uwagi metodologiczne

1. Publikacja zawiera dane statystyczne za lata 2024 i 2025 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).

Methodological notes

1. The publication contains statistical data for 2024 and 2025 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).

- Ponadto wykorzystano dane opublikowane przez:
- 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 przestojów płatnych,
- zasiłki chorobowe (wypłacane ze środków zakładu pracy), świadczenia deputatowe, odszkodowawcze i inne.

- Moreover the publication presents data published by:
- 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 form 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 otrzymywana 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 zaciągniętych 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.

Inventoriy are circulating as current fixed assets, which include:
   - materials – raw materials, basic and auxiliary materials, semi-finished products made by others, packages, fuel, spare parts and waste,

- produkty gotowe – własnej produkcji: wyroby gotowe, wykonane usługi, prace naukowo-badawcze, prace projektowe, geodezyjno-kartograficzne, roboty zakończone, w tym także budowlano-montażowe itp.,
- produkcję niezakończoną – produkcję w toku oraz półfabrykaty, tj. niegotowe jeszcze produkty własnej produkcji, a także wykonywane roboty, usługi itp. przed ich ukończeniem,
- towary – rzeczowe składniki majątku nabyte w celu odsprzedaży,
- zaliczki na poczet dostaw zapasów.

Należności krótkoterminowe obejmują ogół należności z tytułu dostaw i usług oraz całość lub część należności z innych tytułów niezaliczonych do aktywów finansowych, a które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego.

Inwestycje krótkoterminowe są krótkoterminowymi aktywami nabytymi w celu osiągnięcia korzyści ekonomicznych wynikających z przyrostu wartości tych aktywów.

Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe są rozliczeniami, które trwają nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia bilansowego.

12. **Zobowiązania** są wynikającym z przeszłych zdarzeń obowiązkiem wykonania świadczeń o wiarygodnie określonej wartości, które powodują wykorzystanie już posiadanych lub przyszłych aktywów jednostki. Obejmują one:

- zobowiązania krótkoterminowe – ogół zobowiązań z tytułu dostaw i usług, a także całości lub części pozostałych zobowiązań, które stają się wymagalne w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego,
- zobowiązania długoterminowe – zobowiązania, których okres spłaty na dzień bilansowy jest dłuższy niż rok, z wyjątkiem zobowiązań z tytułu dostaw i usług.

Kredyty i pożyczki obejmują ogólną wartość niespłaconych kredytów i pożyczek, zarówno bankowych, jak i z innych źródeł.

13. **Do środków trwałych** zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok.

Wartość brutto środków trwałych jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).

Przez **wartość brutto** środków trwałych **w bieżących cenach ewidencyjnych** według stanu w dniu 31 grudnia należy rozumieć:

- w zakresie środków trwałych przekazanych do eksploatacji:
  - przed 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach odtworzenia z września 1994 r.,
  - po 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach bieżących nabycia lub wytworzenia;

- finished products – own production: finished products, rendered services, scientific and research studies, planning, geodesic and cartography works, finished works, including also construction works etc.,
- non-finished production – production in progress and semi-finished products, i.e. still unfinished products of own production, as well as performed works, services etc. before they are finished,
- goods – material components of the assets acquired with the purpose of re-sale,
- advance on future supplies of inventoriy.

Short–term dues include total debts from deliveries and services and the whole or part of other debts, which are not financial assets, with the maturity of twelve months as of the balance sheet date.

Short-term investments are short-term assets acquired for the purpose of generating economic benefits owing to the increase in the value of these assets.

Short-term inter-period settlements are the prepayments made for the period up to twelve months as of the balance sheet date.

12. **Liabilities** are obligations resulting from past events entailing the provision of a consideration whose value has been determined in a reliable manner, which involve the use of an entity's current or future assets. They include:

- short-term liabilities are total trade creditors and the whole or part of other liabilities with the maturity of twelve months as of the balance sheet date,
- long-term liabilities are total liabilities with the maturity of more than twelve months as at the balance sheet date, apart from trade creditors.

Credits and loans include the total value of unpaid credits and loans, both from banks and from other sources.

13. **Fixed assets** are tangible fixed assets and equivalents, with a lifetime exceeding one year.

The gross value of fixed assets is the value equal to the outlays incurred on purchasing or manufacturing them, without deducting consumption value (depreciation).

The gross value of fixed assets **at current book-keeping** prices is understood as of 31 December:

- within the scope fixed assets designated for exploitation:
  - before 1 January 1995 – the value at replacement prices of September 1994,
  - after 1 January 1995 – the purchase of manufacturing value at current prices;

- w podmiotach stosujących Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone 1 stycznia 2005 r. – również wycenę według wartości godziwej.

Stopień zużycia określa stosunek procentowy wartości zużycia do wartości brutto środków trwałych.

14. Informacje o **nakładach inwestycyjnych** opracowano zgodnie z zasadami Europejskiego Systemu Rachunków Narodowych i Regionalnych w Unii Europejskiej (ESA 2010), wprowadzonego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 549/2013 z dnia 21 V 2013 r.

Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji.

Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.

Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:

- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m. in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
- maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
- środki transportu,
- inne, tj. melioracje szczegółowe, koszty ponoszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych oraz inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (uwzględnione wyłącznie w danych wyrażonych w cenach bieżących), z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone 1 stycznia 2005 r.

Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.

15. Ogólne dane o **długości dróg publicznych** pozyskiwane są z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (stan na dzień 28.09.2026 r.) i obejmują dane o drogach w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast (określonych w tablicach jako „drogi miejskie" i „drogi zamiejskie") o nawierzchni twardej i gruntowej.

- in units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005 – also revaluation according to fair value.

The degree of consumption of fixed assets is understood as the percentage relation of the value of consumption to the gross value of fixed assets.

14. Information regarding **investment outlays** was compiled according to the rules of the European System of National and Regional Accounts in the European Union (ESA 2010), introduced by the Regulation No 549/2013 of the European Parliament and of the Council (EU) of 21 May 2013.

Investment outlays are financial or tangible outlays, the purpose of which is the creation of new fixed assets or the improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernization) of existing capital assets items, as well as outlays on so-called initial investments.

Investment outlays are divided into outlays on fixed assets and other outlays.

Outlays on fixed assets include outlays on:

- buildings and structures (include buildings and places as well as civil engineering works), of which, i.e. construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, movables and endowments),
- transport equipment,
- others, i.e. detailed meliorations, costs incurred for purchasing land and second-hand fixed assets as well as liveinventories (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and investment loans for the period of investment realization (included exclusively in data expressed at current prices), except for interests not included in outlays on fixed assets by units that use International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005.

Other outlays are outlays on so-called initial investments as well as other costs connected with investment realization. These outlays do not increase the value of fixed assets.

15. Data on the total **length of public roads** obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways (as of 28th September 2026) and 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.) 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 (Journal of Laws of 2025, item 889, as amended), into the following categories:

- national roads,
- regional roads,
- district roads,
- communal road.

National roads include:

- motorways and expressways, as well as roads which are designated to be upgraded to motorway or expressway status,
- international roads,
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network,
- access roads leading to generally accessible border crossings serving passenger and freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles) or only freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (groups of vehicles),
- roads which are an alternative to toll motorways,
- roads which are bypasses around large urban agglomerations,

A road is classified in the category of national roads by means of a regulation issued by the Minister appropriate for transport in agreement with the Ministers appropriate for public administration, internal affairs and the Minister of National Defence.

Regional roads include roads other than those presented above, which are links between cities or have a great significance for the voivodship. A road is classified in the category of regional roads by means of a resolution of a voivodship parliament in agreement with ministers appropriate for transport and national defence.

District roads include roads other than those mentioned above, which link poviat 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 Ministerstwo Cyfryzacji. 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 niezbędnych 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 De-cember are presented according to the Central Register of Vehicles and Drivers (CEPiK) maintained by the Ministry of Digital Affairs. Data does not include vehicles being devoid of car registration, and up to 2010 – also vehicles having temporary permission given by the ending of reference year.

Temporary permission is passed by about 30 daily period with the aim of take care of formality be connected with vehicle registration and received ordinary registration book.

Road motor vehicles includes registered motorcycles, passenger cars, buses, trolleybuses, lorries, special purpose vehicles, road tractors (road and ballast); excluding slow moving vehicles being part of tourist road train and vehicles described as type of vehicle "road other" (quad bike and light quad bike). This item does not include mopeds as well as non-motor vehicles, i.e. trailers and semi-trailers.

17. Road traffic data come from the information systems of the General Directorate for National Roads and Motorways. Have been prepared by the general Directorate of Public Roads and Motorways (GDDKiA) from such sources as: General Traffic Measurement, National traffic model for the road network and the survey of the Central Statistical Office in the field of transport activity of goods vehicles.

Dane o natężeniu ruchu drogowego pochodzą z systemu poboru opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce (e-TOLL). Opłaty za przejazd pobierane są w Polsce na całej sieci dróg płatnych objętych systemem e-TOLL, w tym również na państwowych odcinkach autostrad A2 i A4.

18. **Dane o przewozach ładunków transportem drogowym** dotyczą całego transportu drogowego, tj. zarobkowego i gospodarczego w sektorze publicznym i prywatnym.

Przez **transport drogowy zarobkowy** rozumie się świadczenie usług przewozowych za opłatą, a przez **transport drogowy gospodarczy** – wykonywanie przewozów ładunków na własne potrzeby, tj. bez opłaty (wliczanych w koszt przedsiębiorstwa).

Dane o przewozach ładunków obejmują przewozy realizowane w transporcie krajowym i międzynarodowym. Za przewozy ładunków w transporcie krajowym uważa się przewozy, w których zarówno załadunek ładunków, jak i ich wyładunek miał miejsce wyłącznie na terytorium Polski.

Do przewozów ładunków w transporcie międzynarodowym zalicza się przewozy ładunków:

- eksportowanych, tj. ładunków załadowanych w kraju na pojazdy drogowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych za granicą,
- importowanych, tj. ładunków załadowanych za granicą na pojazdy drogowe, przewiezionych na tych pojazdach i wyładowanych w kraju,
- pomiędzy obcymi krajami, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie dwóch różnych krajów innych niż Polska. W danych tych ujęte są również przewozy, dla których część trasy przebiega przez Polskę (tj. tranzyt przez Polskę),
- w ramach kabotażu, tj. przewozy ładunków, których miejsce załadunku i wyładunku znajduje się na terenie tego samego kraju innego niż Polska. Do kabotażu zaliczane są też przewozy, w których występuje tranzyt przez inny kraj.

Masa przewiezionych ładunków w tonach jest to waga brutto towarów wraz z opakowaniem, a dla przewozów w kontenerach – waga brutto wraz z opakowaniem łącznie z wagą kontenera.

Ogólne dane dotyczące transportu drogowego są danymi częściowo szacunkowymi. Oszacowano wielkości przewozów ładunków transportem drogowym zarobkowym i gospodarczym w tonach i tonokilometrach dla pojazdów, które nie były objęte badaniem reprezentacyjnym, tj. dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony włącznie oraz dla ciągników siodłowych i samochodów ciężarowych (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) w wieku powyżej 25 lat.

Data on traffic volume come from the toll collection system for toll road sections in Poland (e-TOLL). Tolls are collected on the entire toll road network in Poland covered by the e-TOLL system, including the state sections of the A2 and A4 motorways.

18. Data concerning **road transport of goods** regards total road transport, i.e. both for hire or reward and on own account, in public and private sectors.

Road transport for hire or reward is understood as providing paid transport services and **road transport on own account** as carriage of goods on own needs, i.e. without payment (calculated into the costs of a business enterprise).

Data concerning transport of goods includes national and international transport. National goods road transport is understood as transport, in which both the loading of goods and their unloading took place on the territory of Poland.

International goods road transport includes the carriage of:

- exported goods, i.e. goods loaded in Poland onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded abroad,
- imported goods, i.e. goods loaded abroad onto motor vehicles, carried on the vehicles and unloaded in Poland,
- goods within cross–trade, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territories of two different countries, other than Poland. The data include also carriage, whose journey runs partially through the territory of Poland (i.e. transit via Poland).
- goods within cabotage, i.e. carriage of goods, whose place of loading and unloading is located on the territory of the same country, other than Poland. Cabotage includes also such carriage, in which there is transit through another country.

The weight of transported goods in tonnes is the gross weight of goods together with packages, and for transport in containers – the gross weight together with the packages and the weight of the container.

General data concerning road transport is partially estimated. The volume of goods road transport for hire or reward and on own account in tonnes and tonne-kilometres has been estimated for vehicles which had not been considered in a sample survey, i.e. lorries with the maximum permissible laden weight of up to 3.5 tonnes and road tractors and lorries (with the maximum permissible laden weight of more than 3.5 tonnes) older than 25 years.

Dane o przewozach ładunków transportem drogowym nie obejmują przewozów ładunków ciągnikami rolniczymi, taborem technologicznym, pojazdami drogowymi Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Wyniki badania reprezentacyjnego publikowane są z uogólnionymi danymi, według określonych grupowań w przypadku, gdy dla danej agregacji (np. przewozy ładunków według grup ładunków lub krajów) uzyskano informacje w odniesieniu do co najmniej 10 pojazdów.

Badanie towarowego transportu drogowego prowadzone **metodą reprezentacyjną** realizowane było zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 I 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (wersja przekształcona) – Dz. Urz. UE L 32 z 3 II 2012 r. – zastępującego rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98 i objęło obserwacją statystyczną tygodniowe wykorzystanie samochodów ciężarowych (o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony) i ciągników siodłowych w wieku do 25 lat zarejestrowanych na terenie całej Polski. Operat losowania pojazdów został przygotowany w oparciu o dane pochodzące z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK), a następnie posortowany na 12 kategorii pojazdów:

- 8 kategorii samochodów ciężarowych, tj. samochody ciężarowe w 4 grupach wiekowych w podziale na ładowność poniżej 6 ton oraz 6 ton i więcej,
- 4 kategorie ciągników siodłowych, tj. ciągniki siodłowe w 4 grupach wiekowych.

Losowanie pojazdów odbywało się cztery razy w roku, przy czym losowano pojazdy na każdy tydzień w poszczególnych kwartałach. Wylosowana próba została rozłożona na 12 kategorii pojazdów tak, aby dla samochodów ciężarowych zapewnić blisko dwukrotnie większą liczbę pojazdów młodszych niż starszych, jak i pojazdów cięższych niż lżejszych. W latach 2024 i 2025 liczba ciągników w wieku do 10 lat była dwukrotnie większa niż ciągników starszych. Udział w próbie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych kształtował się na poziomie 50%. Wylosowana próba pojazdów została rozłożona na województwa i alokowana dla każdego kwartału równomiernie na 13 tygodni.

Próby wylosowane do badania miały wielkość 50,0 tys. zarówno w 2024 r. i 2025 r., co stanowiło 7,5% ogólnej liczby pojazdów w operacie.

Wskaźnik odpowiedzi w latach 2024–2025 kształtował się na poziomie 67,9% i 65,1%, przy czym na pojazdy użytkowane w tygodniu sprawozdawczym przypadało 36,0% w 2024 r. i 36,6% w 2025 r.

Data concerning goods road transport does not include carriage of goods by agricultural tractors, technological inventories, motor vehicles of the Ministry of National Defence and the Ministry of Interior and Administration.

The results of a sample survey are published with aggregated data according to particular groupings in a case, when the information obtained for the whole aggregation (e.g. goods road transport by groups of goods or by countries) regarded at least 10 vehicles.

The sample survey was carried out in accordance with the Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical returns in respect of the carriage of goods by road (recast) – OJ L 32 of 3 February 2012 – replaced the Council Regulation (EC) No. 1172/98 and had in its scope of observation lorries (with the maximum permissible weight of more than 3.5 tonnes) and road tractors not older than 25 years, registered on the territories of Poland. The frame was prepared on the basis of data from Central Vehicle and Driver Register and then it was sorted into 12 categories of vehicles:

- 8 categories of lorries, i.e. lorries in four age groups divided into load capacity of less than 6 tonnes as well as 6 tonnes and more,
- 4 categories of road tractors, i.e. road tractors in four age groups.

Sampling of vehicles took place four times a year, while the vehicles were selected for each week in particular quarters. The selected sample was broken down into 12 categories of vehicles, so as to ensure about twice as many younger than older lorries, as well as twice as many heavier than lighter. Road tractors at the age of no more than ten years were twice more than older ones in 2022 and 2023. The share of lorries tractors and share of road units in the sample was 50%. The selected sample of vehicles was distributed among the voivodships and allocated for each quarter evenly for 13 weeks.

Sample contains 50.0 thousand vehicles in 2024 and 2025 which accounted for 7.5% of total volume of vehicles in frame.

The response rate in 2024–2025 was 67.9% and 65.1% while the vehicles used during the reporting week amount to 36.0% in 2024 and 36.6% in 2025.

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 2024 i 2025 kształtowały się następująco:

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 2024 and 2025 were as follows:

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
2024	2,7	1,6	1,3	3,6	3,1	2,5	2,7	2,6	2,3
2025	2,6	1,6	1,4	3,4	3,1	2,5	2,7	2,7	2,5

Dane o **przewozach ładunków** podano w podziale na **grupy ładunków** zgodnie z klasyfikacją NST 2007 (stosowaną we wszystkich państwach członkowskich 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. Dane o komunikacji krajowej w pasażerskim transporcie drogowym nie uwzględniają danych od przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej. Informacje pochodzące od tych podmiotów wykazano w niniejszej publikacji odrębnie, w części poświęconej komunikacji miejskiej.

Liczba **pasażerów przewiezionych komunikacją miejską** to suma pasażerów przewiezionych wszystkimi pojazdami zbiorowego transportu drogowego 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.

Data **concerning carriage of** was given **by groups of goods** according to the classification NST 2007 (used in all European Union Member States) which was implemented by Commission Regulation (EC) No 1304/2007 of 7 Novem-ber 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. Data on national transport of passengers by road do not include data from urban transport enterprises. Information obtained from these entities is hereby presented separately, in sections dedicated to urban transport.

The number of **passengers transported by urban public** transport is the total number of passengers transported by all publicly available collective road vehicles used in urban carriage, 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 applied by public transport enterprises on the number of trips per given multiple use ticket.

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.

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).
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 i szkolnych, wykonywanych na podstawie umów z zakładami pracy lub gminami/szkołami, 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 pomniejszoną o 7% (zmniejszenie stawki uzasadnione jest tym, że część pasażerów korzysta z biletów ulgowych i bezpłatnych przejazdów).

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).

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 the case of transport of employees or pupils, performed on the basis of contracts with enterprises or municipalities/schools, the number of transported passengers is determined by multiplying the number of tickets issued 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).

In the case of passengers with single use tickets, passenger-kilometres are calculated dividing the sum of revenues obtained from particular types of traffic (suburban, interurban/intercity frequent-stop and intercity fast) by the average tariff rate, set for a given type of traffic and reduced by 7%, per one passenger-kilometre (rate reduction is justified by the assumption that some of the passengers use half-fare tickets and free charge tickets).

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.

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.

Dla przewozów pracowniczych i szkolnych wykonanych na podstawie umów z zakładami pracy lub gminami/szkołami, pracę przewozową oblicza się jako sumę pasażerokilometrów wykonanych w poszczególnych (określonych w umowach) 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 pomnożonej przez średnią liczbę przejazdów jednego pasażera w tym okresie.

Dla przewozów wycieczkowych (pozostałych) pracę przewozową oblicza się mnożąc liczbę miejsc pasażerskich w autobusach użytych do przewozu w danym kursie wycieczkowym, wahadłowym i innym okazjonalnym (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 pospiesznymi), 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.

Linia komunikacyjna jest to połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, np. po określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób, oznaczone wspólnym numerem, znakiem literowym itp. (tramwaj nr 5, autobus linii A).

Dane dotyczące długości linii komunikacyjnych stanowią sumę długości wszystkich stałych dziennych linii autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych, po których kursują wozy oznaczone odrębnymi numerami lub znakami literowymi.

22. Dane o **liniach regularnej komunikacji autobusowej** obejmują:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciążenia o długości od 5 do 10 km (bez wsi),

In the case of passengers with monthly and multiuse tickets, passenger-kilometres are calculated by dividing the sum of revenues from the carriage by average tariff rate, calculated for each type of a of ticket separately, per 1 passenger-kilometre.

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.

In the case of carriage of employees or pupils based on contracts with enterprises or municipalities/schools, passenger-kilometres are calculated as the sum of passenger-kilometres carried on in individual (specified in contracts) transport relations, while the number of passenger-kilometres performed in particular relation is calculated as the product of the length of a given relation (in km) and the number of tickets valid for a given period multiplied by the average number of trips of one passenger in that period.

For holiday trips (other), passenger-kilometres are calculated by multiplying the number of passenger places in the buses used for transport during holiday, shuttle and other occasional trips (by convention accepted as the number of passengers carried) by vehicle-kilometres of the fleet.

21. Data concerning **urban public transport network** regards bus (including high-speed bus), tram and trolleybus transport in cities – including suburban and intercity service, which is the responsibility of urban transport enterprises and private enterprises that provide services for some cities or particular lines.

A transport line it is a transport connection on the public road network with marked places for boarding and alightingpassengers on the transport lines along which public transport takes place, e.g. on a specific route between stops indicated in the schedule, along which regular passenger transport takes place, marked with a common number, letter sign, etc. (tram no. 5, bus line A).

Data concerning the length of the transport lines is the sum of the length of all of the scheduled daytime bus, tram and trolleybus lines over which vehicles designated with separate numbers of letter travel.

22. Data concerning **line of scheduled bus communication** includes:

- urban lines, i.e. lines within cities/towns, possibly with crossing the boundaries of the city/town into the nearest catchment area, of the length of 5 to 10 km (excluding villages),

- 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 i stolicą kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa do długości linii należy zaliczyć również odcinki na terenie kraju.

Linia autobusowa (komunikacyjna) jest to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób.

Długość linii autobusowej jest to odległość w km pomiędzy dwoma krańcowymi miejscowościami niezależnie od liczby kursów autobusów odbywających się na tej linii.

Dane o liniach regularnej komunikacji autobusowej 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.

1 transtat.stat.gov.pl

- suburban lines, i.e. lines of the length of 50 to 60 km, which connect villages with municipality, 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 municipality 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 and the capital city,
- international lines, i.e. lines going beyond Poland's borders, the length of the line also includes sections located within a territory of the country.

A bus (communication) line is a transport connection between stops indicated in the schedule on a specific road where regular passenger transport takes place.

The length of a bus line is the distance in kilometres between two extreme localities, regardless of the number of bus rides on this line.

The data on bus regular lines come from enterprises carrying out national and international scheduled services, and do 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.

1 transtat.stat.gov.pl

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)fluoroantenu, ben-zo(k)fluorantenu i indeno (1,2,3-cd) piranu. Toksyczność całego ładunku dioksyn i furanów oszacowana i wyrażona została tzw. **równoważnikiem toksyczności I-TEQ** (International Toxic Equivalent). Jest to wskaźnik toksyczności względnej w odniesieniu do najbardziej toksycznej dioksyny, tj. 2,3,7,8 – TCDD, której przypisano wartość 1.

25. Dane o **wypadkach drogowych** obejmują zdarzenia mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku których nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób.

Za **śmiertelną ofiarę** wypadku drogowego uznano osobę zmarłą (w wyniku doznanych obrażeń) na miejscu lub w ciągu 30 dni.

Za **ranną** ofiarę wypadku drogowego uznano osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.

26. Prezentowane **dane dotyczące ubezpieczeń komunikacyjnych** pochodzą z raportów Polskiej Izby Ubezpieczeń i Komisji Nadzoru Finansowego.

27. Dane dotyczące krajów Unii Europejskiej pochodzą z publikacji Eurostatu „EU Transport in Figures", Statistical Pocketbook oraz bazy danych Eurostatu. Zakres aktualizacji w bazie Eurostatu może ulegać zmianom, niezależnie od terminu publikacji niniejszego opracowania.

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)fluoranten, benzo(k)fluoranten and indeo (1,2,3-cd) pyrene. The toxicity of the total mass of dioxins and furans has been estimated and expressed with a so called **Toxic Equivalent Indicator-I-TEQ.** This is an indicator of relative toxicity with respect to the most toxic dioxin i.e. 2,3,7,8-TCDD, which has been assigned the value 1.

25. Data on **road accidents** includes incidents related to vehicle movement on public roads that resulted in death or bodily injury.

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

A road accident injury is understood as a person who incurred injuries and received medical attention.

26. Presented **data concerning car insurance** come from the reports of the Polish Financial Supervision Authority and the Polish Insurance Association.

27. Data on European Union countries come from Eurostat's publication "EU Transport in Figures", Statistical Pocket-book and Eurostat database. The data in the Eurostat database may be updated independently of the publication date of this report.

Uwagi.

Wskaźniki obliczane w przeliczeniu na jednostkę powierzchni uwzględniają całkowitą powierzchnię jednostek, wliczając obszar morskich wód wewnętrznych.

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

Notes.

Indicators calculated per unit of area are based on the total area of the respective units, including internal marine waters.

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