

Emilia Jurgielewicz-Delegacz

Uniwersytet w Białymstoku

ORCID: 0000-0002-3005-8401

e.jurgielewicz-delegacz@uwb.edu.pl

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w krajach członkowskich Unii Europejskiej

Wprowadzenie

Światowa Organizacja Zdrowia (dalej jako WHO) w raporcie na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym pt. „Global status report on road safety 2018”¹ podkreśliła, że rocznie na świecie w wyniku wypadków drogowych śmierć ponosi 1,35 mln osób (raport obejmuje dane za 2016 r.). W związku z tym globalny wskaźnik śmiertelności to 18 ofiar na 100 000 mieszkańców. Według obliczeń dokonanych przez WHO, urazy doznawane w wyniku wypadków drogowych uznać można za ósmą główną przyczynę zgonów na świecie. Współcześnie więcej osób umiera w wyniku obrażeń doznanych w zdarzeniach drogowych, aniżeli z powodu HIV/AIDS, gruźlicy czy chorób biegunkowych. Co więcej, wypadki drogowe są wiodącą przyczyną śmierci młodych osób w wieku od 5 do 29 lat.

Biorąc pod uwagę powyższe, jedna z konkluzji wspomnianego opracowania WHO jest taka, że cena, jaką ludzkość płaci za mobilność, jest zbyt wysoka, zwłaszcza że współcześnie istnieją sprawdzone sposoby zapobiegania tego rodzaju zdarzeniom. Warto jednak zauważyć, że nie wszędzie na świecie wskaźnik śmiertelności jest taki sam, najwyższy jest w regionie Afryki (27 ofiar śmiertelnych na 100 000 mieszkańców) i Azji Południowo-Wschodniej (21 ofiar śmiertelnych na 100 000 mieszkańców). Natomiast w regionie Europy wskaźnik ten jest najniższy – 9 ofiar śmiertelnych na 100 000 mieszkańców. Różnice te podyktowane są m.in. zróżnicowanym poziomem: legislacji w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. w regionie Afryki w wielu krajach brak jest odpowiednich przepisów regulujących przedmiotową

¹ WHO, *Global status report on road safety 2018*, www.who.int/publications/i/item/9789241565684 (data dostępu: 25.09.2021).

kwestię); kultury prawnej związanej z przestrzeganiem i egzekwowaniem prawa z zakresu ruchu drogowego; jakości pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym; infrastruktury drogowej; przekazywanych środków na działania prewencyjne.

Co więcej, poszczególne regiony świata różnią się między sobą nie tylko wskaźnikami śmiertelności wypadków drogowych, ale też np. użytkownikami dróg najbardziej dotkniętymi tego rodzaju zdarzeniami. Pośród ofiar śmiertelnych w Europie aż 48% to kierowcy oraz pasażerowie pojazdów czterokołowych (nomenklatura stosowana w raporcie, ang. *4 wheeled vehicles*), 27% to piesi, 11% to kierowcy pojazdów dwu- i trzykołowych (ang. *motorized 2–3 wheelers*), 9% to inni, niesprecyzowani użytkownicy dróg, 5% to rowerzyści. Należy także wskazać, że 60% krajów posiadających przepisy spełniające kryteria dobrych praktyk² w zakresie przepisów dotyczących prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, to kraje zaliczane według WHO do europejskiego regionu. To w Europie prawo jest najlepiej dostosowane do dobrych praktyk określonych przez WHO w zakresie podróżowania dzieci w fotelikach samochodowych³. Wydaje się zatem, że można zaryzykować stwierdzenie, iż w odniesieniu do innych regionów świata to europejskie drogi są najbardziej bezpieczne⁴.

Wymienione powyżej czynniki stały się sumptem do przeprowadzenia badań, których wiodącym celem była prawno-kryminologiczna analiza wybranych aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie. Niemniej jednak ograniczony dostęp do danych statystycznych z przedmiotowego zakresu, przyczynił się do tego, że dalsze analizy odnoszą się wyłącznie do państw członkowskich Unii Europejskiej (dalej jako UE). Prawno-kryminologiczny charakter rozważań wpłynął na dobór metod badawczych wykorzystanych w opracowaniu. Pośród nich należy wymienić metody:

² W raporcie *Global status report on road safety 2018* do oceny przepisów dotyczących prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu wzięto pod uwagę trzy kryteria, określane jako dobre praktyki:

- 1) obecność przepisów w prawie krajowym dotyczących prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu,
- 2) limit stężenia alkoholu we krwi dla ogółu populacji nieprzekraczający 0,05 g/dl,
- 3) limit stężenia alkoholu we krwi dla młodych i początkujących kierowców nieprzekraczający 0,02 g/dl.

³ W ocenie przepisów dotyczących podróżowania dzieci w fotelikach samochodowych wzięto pod uwagę cztery kryteria, określane jako dobre praktyki:

- 1) obecność przepisów w prawie krajowym w zakresie podróżowania dzieci w fotelikach samochodowych,
- 2) wymóg, aby dzieci korzystały z fotelików samochodowych przynajmniej do 10 roku życia lub do 135 cm wzrostu,
- 3) ograniczenia dotyczące dzieci poniżej określonego wieku lub wzrostu, które nie mogą siedzieć na przednim siedzeniu,
- 4) odniesienia do norm dotyczących fotelików samochodowych.

⁴ Zob. też: K. Jamroz, J. Żukowska, *Problemy i wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Nowej Dekadzie*, „Transport Miejski i Regionalny” 2020, nr 10, s. 4 i nast.

- dogmatyczną (pozwoliła na analizę aktów prawnych UE z zakresu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym),
- analizy piśmiennictwa (dała możliwość wykorzystania źródeł doktrynalnych, zastosowano ją głównie w analizach o charakterze dogmatycznym),
- analizy danych statystycznych (umożliwiła scharakteryzowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie informacji gromadzonych przez instytucje UE na temat wypadków drogowych i ich skutków w państwach członkowskich).

Wskazane metody badawcze zostały tak dobrane, aby osiągnąć założony cel badawczy, jakim było poznanie i opisanie wybranych aspektów bezpieczeństwa drogowego w krajach członkowskich UE (mowa tu o wskazaniu ogólnych trendów dla tego zjawiska).

Działania Unii Europejskiej na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Na wstępie należy podkreślić, że ostatnie dziesięciolecie przyniosły poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie UE. Jednak unijne instytucje wciąż podkreślają, że liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych jest wciąż zbyt wysoka, a postępy w zakresie zapobiegania takim skutkom wypadków drogowych są zbyt wolne jak na XXI w. Dlatego UE stara się najściślej współpracować w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym z krajami członkowskimi. Czyni to m.in. poprzez: opracowywanie programów umożliwiających wymianę doświadczeń i dobrych praktyk, zapewnianie wsparcia finansowego, uchwalanie odpowiednich przepisów czy wspieranie publicznych kampanii edukacyjnych.

Unia Europejska, uwzględniając czynniki, jakie odgrywają rolę w wypadkach (infrastruktura, bezpieczeństwo pojazdów, zachowanie kierowców, reagowanie w nagłych sytuacjach), stara się określać cele i kierunki polityki w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które powinny nadawać kierunki strategiom krajowym oraz lokalnym. Przykładem tego rodzaju aktywności są programy, określające ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Istotnym ich elementem jest „wizja zero”, której założenia mają być impulsem do wyeliminowania wypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń doznawanych na drogach europejskich. Pierwszy z programów został opracowany na lata 1993–1996, drugi na lata 1997–2001 i zakładał zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 18 000 do 2010 r. Celem trzeciego programu na lata 2003–2010⁵ było zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych

⁵ Informacje na temat programu *Road safety: Road Safety Action Programme 2003–2010*: www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:i24257 (data dostępu: 27.09.2021).

o 50% do 2010 r., a zatem miała być ona nie większa niż 27 000. Dodatkowo ten ostatni plan zawierał kilkadziesiąt propozycji konkretnych działań w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów, infrastruktury i użytkowników.

Podstawą prawną do utworzenia obecnie obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyczynienie się do zrównoważonej mobilności, jest tytuł VI *Transport*, w szczególności art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej⁶. Do utworzenia wspomnianego obszaru nawiązywał kolejny program, zawarty w komunikacie⁷ Komisji Europejskiej pt. „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”. Ponownie podkreślono, że chcąc utworzyć wspólny obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, należy kontynuować prace nad zmniejszeniem liczby ofiar śmiertelnych do 2020 r. o 50% względem 2010 r. (miała być ona zatem nie większa niż 15 750). W programie tym określono także cele strategiczne nawiązujące do:

- poprawy edukacji i szkoleń użytkowników dróg, egzekwowania przepisów ruchu drogowego oraz usług w sytuacjach awaryjnych i usług po odniesieniu obrażeń,
- bezpieczniejszej infrastruktury drogowej i pojazdów,
- propagowania wykorzystywania nowoczesnych technologii w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ochrony użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki⁸.

Warto w tym miejscu podkreślić, że w analizowanym komunikacie Komisja podała także zasady, jakie powinny być przestrzegane podczas osiągania celów. Po pierwsze wskazano, że obywatel w polityce bezpieczeństwa ruchu drogowego powinien być traktowany jako podmiot działań. Dlatego prowadzona polityka powinna zachęcać do przyjmowania odpowiedzialności za bezpieczeństwo własne oraz innych. Po drugie, bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być zintegrowane z innymi politykami prowadzonymi przez UE, ponieważ jest ono powiązane m.in. z polityką: energii, ochrony środowiska, zdrowia publicznego, innowacji i technologii, wymiaru sprawiedliwości, ubezpieczeń itp. Po trzecie, podczas realizowania przedmiotowej polityki instytucje europejskie, państwa członkowskie, organy regionalne i lokalne, przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego powinni kierować się zasadami: pomocniczości, proporcjonalności, współodpowiedzialności.

⁶ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej z dnia 25 marca 1957 r. (Dz.U. z 2004 r., Nr 90, poz. 864 z późn. zm.).

⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”, COM(2010) 389/3.

⁸ Zob. też: E. Raczyńska-Bulawa, *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Europie – założenia polityki UE i ocena podejmowanych działań z perspektywy danych statystycznych*, „Autobusy” 2016, nr 10, s. 8–14.

W dokumencie Komisji Europejskiej z dnia 19 czerwca 2019 r. „Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji »wizji zero«” wskazano cele na obecną dekadę. Podano w nim, że liczba ofiar śmiertelnych powinna zmniejszyć się o 50% między 2020 r. a 2030 r.⁹ Co więcej, UE potwierdziła ambitny, długoterminowy cel osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych do 2050 r. („wizja zero”). Poparte zostało także oświadczenie z Valletty¹⁰ z marca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w którym po raz pierwszy określono cel ograniczenia liczby poważnych obrażeń w krajach członkowskich UE do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2020 r.¹¹ Oświadczenie to jest pewnego rodzaju *novum*, ponieważ do tego momentu zagadnienia poważnych obrażeń (uszczerbków na zdrowiu) doznawanych w wyniku wypadków drogowych nie wysuwały się na pierwszy plan tego rodzaju dokumentów.

Unia Europejska, oprócz wymienionych powyżej programów, będącym impulsem do opracowywania krajowych rozwiązań, opracowuje wiele innych dokumentów oraz aktów prawnych związanych z polityką transportową, które przyczyniają się także do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wśród nich można wymienić m.in.:

– zalecenie Komisji z dnia 17 stycznia 2001 r. w sprawie maksymalnej dozwolonej zawartości alkoholu we krwi (BAC) dla kierowców pojazdów silnikowych,

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/59/WE z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. UE L z 2003 r., Nr 226, s. 4 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/54/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. UE L z 2004 r., Nr 167, s. 39 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz.U. UE L z 2006 r., Nr 403, s. 18 z późn. zm.),

⁹ *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji »wizji zero«*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-pl-tra-00f.pdf (data dostępu: 27.09.2021).

¹⁰ Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty z marca 2017 r., www.data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pl/pdf (data dostępu: 27.09.2021).

¹¹ Por. K. Jamroz, J. Żukowska, L. Michalski, *Wyzwania i kierunki działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w nadchodzącej dekadzie w Polsce*, „Transport Miejski i Regionalny” 2019, nr 1, s. 9.

– dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. UE L z 2008 r., Nr 260, s. 13 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. UE L z 2008 r., Nr 319, s. 59 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. UE L z 2014 r., Nr 127, s. 51 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz.U. UE L z 2014 r., Nr 127, s. 134 z późn. zm.),

– dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. UE L z 2015 r., Nr 68, s. 9),

– rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/79 z dnia 12 września 2016 r. ustanawiające szczegółowe wymagania techniczne i procedury badań w zakresie homologacji typu WE pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich systemów pokładowych eCall opartych na numerze 112, pokładowych oddzielnych zespołów technicznych i komponentów opartych na numerze 112 eCall oraz uzupełniające i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 w odniesieniu do wyłączeń i mających zastosowanie norm (Dz.U. UE L z 2017 r., Nr 12, s. 44).

Przytoczone przykłady aktów prawnych są dowodem na to, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest istotnym zagadnieniem społecznym oraz elementem polityki UE. Co więcej, widać, że wiele działań zostało już zainicjowanych i zrealizowanych, jednak wciąż jest wiele do zrobienia, stąd też aktualizacje niektórych z tych aktów lub uchwalanie nowych¹². Przykładowo, w 2019 r. nowelizacji doczekała się dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE

¹² Np. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. UE L z 2019 r., Nr 325, s. 1).

w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. W akcie tym podkreślono m.in., że w przyszłości bezpieczeństwo infrastruktury będzie oceniane w sposób bardziej systematyczny i uwzględniający większą liczbę dróg w UE, co pomoże ukierunkować kolejne inwestycje. Ponadto niechronieni użytkownicy dróg (np. piesi, rowerzyści, motocykliści) będą musieli być systematycznie uwzględniani w procesach planowania i zarządzania infrastrukturą.

Warto także nadmienić, że w 2019 r. uruchomiono europejski program wymiany doświadczeń i wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego pod nazwą „EU Road Safety Exchange”. Do trzyletniego projektu zostały zaproszone takie kraje, jak: Austria, Bułgaria, Francja, Grecja, Irlandia, Litwa, Holandia, Polska, Portugalia, Rumunia, Hiszpania i Szwecja. Jego celem jest zlikwidowanie luki w zakresie przedmiotowego bezpieczeństwa, jaka wciąż istnieje między różnymi państwami członkowskimi. Eksperti ds. transportu z dwunastu krajów współpracują ze sobą, by podzielić się najlepszymi praktykami w zakresie zmniejszania prędkości, budowania bardziej bezpiecznej infrastruktury, poprawy egzekwowania przepisów i gromadzenia danych, a także bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w obszarach miejskich¹³.

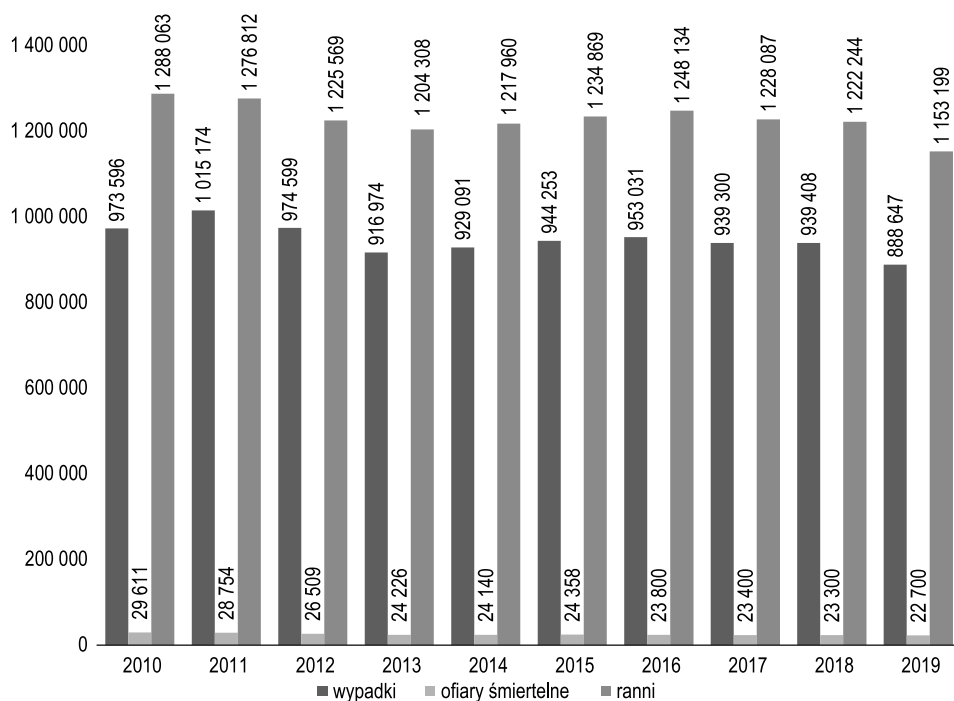
Jak wskazano powyżej Unia Europejska od lat pracuje nad poprawą bezpieczeństwa drogowego oraz stoi na stanowisku, że chcąc poprawić parametry systemu transportowego, zaspokoić związane z nim potrzeby i oczekiwania zarówno obywateli, jak i przedsiębiorców, utworzyć wspólny obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy m.in. zmniejszyć liczbę ofiar wśród użytkowników dróg. Niestety, Komisja Europejska we wspomnianym dokumencie z 2019 r. pt. „Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji »wizji zero«” zauważyła, że postęp związany ze zmniejszeniem wskaźnika śmiertelności wypadków drogowych uległ w państwach członkowskich w ostatnich latach spowolnieniu, podobnie jak postęp w zapobieganiu poważnym obrażeniom. Celem oceny dynamiki i trendów tego zjawiska zostanie przeprowadzona poniżej analiza dostępnych danych statystycznych na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym w krajach członkowskich UE.

Wypadki drogowe i ich skutki w państwach członkowskich Unii Europejskiej – analiza statystyczna

Dane dotyczące praktyk i polityki związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego w krajach członkowskich UE zbiera oraz analizuje Europejskie

¹³ *Road Safety Exchange: Twelve EU Member States team up to improve road safety*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety_en (data dostępu: 27.09.2021).

Obserwatorium Ruchu Drogowego (ang. *European Road Safety Observatory*, dalej jako ERSO). ERSO gromadzi m.in. informacje na temat: metodyki zbierania danych w krajach członkowskich, wypadków drogowych, wskaźników poziomu bezpieczeństwa. Obserwatorium wykorzystując dane ze wspólnotowej bazy danych o wypadkach drogowych – CARE (ang. *Community database on Accidents on the Roads in Europe*)¹⁴ przygotowuje raporty, m.in. roczne, tematyczne – np. poświęcone prędkości na drogach, seniorom jako uczestnikom ruchu drogowego, pieszym, przejazdowi kolejowym czy zmęczeniu kierowców wpływającemu na bezpieczeństwo drogowe. Ostatni dostępny roczny raport opublikowano w 2020 r., obejmuje on dane za lata 2010-2019 i jest podstawowym źródłem dalszych analiz.



Wykres 1. Tendencje w Unii Europejskiej w zakresie liczby wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Annual statistical report on road safety in the EU 2020”¹⁵.

¹⁴ Zob. też: M. Čabarkapa, *Road Safety: From Global to Local and Vice Versa*, Newcastle upon Tyne 2019, s. 18.

¹⁵ European Road Safety Observatory, *Annual statistical report on road safety in the EU 2020*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/statistics/dacota/asr2020.pdf (data dostępu: 27.09.2021).

Dane zaprezentowane na wykresie wskazują, że liczba wypadków, ofiar śmiertelnych oraz rannych w Unii Europejskiej wykazuje tendencję spadkową. Oczywiście – jak podkreślono już wcześniej – odnotowywane są pewne wyhamowania tego trendu. W latach 2010–2019 liczba wypadków drogowych względem poprzedniego roku wzrosła w 2011 r., 2014 r., 2015 r., 2016 r. oraz w 2018 r. Jeżeli zaś chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych, to jej wzrost odnotować można było w 2015 r., natomiast liczba rannych wzrastała w latach 2014–2016. Analiza ta wskazuje, że w 2014 r. nastąpił wzrost wszystkich analizowanych zmiennych względem roku poprzedniego. W wielu opracowaniach podkreśla się, że postęp w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w krajach UE względem lat poprzednich uległ spowolnieniu od 2013 r.

Tabela 1

Liczba wypadków powodujących obrażenia ciała (uszczerbki na zdrowiu) lub śmierć w krajach członkowskich Unii Europejskiej w latach 2010–2019

Państwo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Austria	35 348	35 129	40 831	38 502	37 957	37 960	38 466	37 402	36 846	35 736
Belgia	45 745	89 880	82 316	41 347	41 474	40 300	40 123	38 025	38 455	37 699
Bulgaria	6610	6638	6716	7016	7019	7226	7404	6888	6684	6730
Chorwacja	13 274	13 229	11 774	11 228	10 607	11 038	10 779	10 939	10 450	9694
Cypr	1198	1058	919	774	758	660	650	608	499	–
Czechy	19 675	20 487	20 503	20 342	21 054	21 561	21 387	21 263	21 890	20 806
Dania	3498	3525	3124	2984	2881	2853	2882	2789	2964	2808
Estonia	1348	1508	1383	1382	1436	1391	1467	1405	1474	1413
Francja	67 288	65 024	60 437	56 812	58 191	56 600	57 515	58 609	55 762	56 006
Finlandia	6072	6408	5725	5334	5299	5185	4752	4432	4312	4002
Grecja	15 032	13 849	12 398	12 109	11 690	11 440	11 318	10 848	10 737	10 712
Hiszpania	85 503	83 027	83 115	89 519	91 570	97 756	102 362	102 233	10 2299	10 4080
Holandia	10 778	5134	4966	9522	13 358	18 523	18 749	18 706	19 270	19 046
Irlandia	5779	5230	5610	4976	5796	5831	5877	–	–	–
Litwa	3530	3266	3392	3391	3256	3031	–	–	–	–
Luksemburg	876	962	1019	949	908	983	941	955	947	987
Łotwa	3193	3386	3358	3489	3728	3692	3792	3875	3975	3729
Malta	577	1140	1270	1208	1449	1377	1437	1497	1346	–
Niemcy	288 297	306 266	299 637	291 105	302 435	305 659	308 145	302 656	308 721	300 143
Polska	38 832	40 069	37 046	35 847	34 970	32 967	33 664	32 760	31 674	30 288
Portugalia	35 426	32 541	29 867	30 339	30 604	31 953	32 299	34 416	35 816	–
Rumunia	25 995	26 647	26 928	24 827	25 355	28 944	30 751	31 106	30 202	31 146
Slowacja	6131	5775	5370	5111	5064	5172	5273	5330	5335	5105

Słowenia	7659	7257	6857	6568	6263	6578	6494	6185	6013	6023
Szwecja	16 627	16 274	16 636	14 942	13 091	14 703	14 086	14 951	14 233	13 684
Węgry	16 308	15 827	15 174	15 691	15 847	16 331	16 627	16 489	16 951	16 627
Włochy	212 997	205 638	188 228	181 660	177 031	174 539	175 791	174 933	172 553	172 183
Unia Europejska	973 596	1 015 174	974 599	916 974	929 091	944 253	956 062	948 208	948 316	935 216

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Annual statistical report on road safety in the EU 2020”.

Liczba wypadków powodujących obrażenia lub śmierć w poszczególnych krajach członkowskich UE jest różna, co jest uzależnione od wielu zmiennych. Należy przede wszystkim podkreślić, że poszczególne państwa w różny sposób gromadzą i analizują dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych i ich skutków. Nawet zaprezentowana tabela jest niekompletna, ponieważ nie wszystkie państwa (np. w 2019 r. były to: Cypr, Irlandia, Litwa, Malta, Portugalia¹⁶) dostarczają odpowiednie dane w przedmiotowym zakresie. Co więcej, w poszczególnych krajach, z uwagi na różne systemy prawne i statystyczne, inaczej definiowany jest wypadek (zdarzenie drogowe, kolizja itp.) oraz jego skutki. Ponadto nie bez znaczenia jest wielkość państwa oraz jego populacja (w większych krajach dochodzi częściej do wypadków, a tym samym, niestety, jest więcej ofiar). Nie można tutaj zapominać także o infrastrukturze drogowej, która nie jest jednolita w krajach UE, a to z kolei wiąże się m.in. z tym, jak szybko służby ratownicze są w stanie dotrzeć i pomóc ofiarom wypadków drogowych. Często to kraje Europy Środkowo-Wschodniej podawane są jako te z gorszą infrastrukturą drogową. Wyjaśnienia takiego stanu można upatrywać m.in. w fakcie dołączenia tych państw dopiero w 2004 r. (Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Litwa, Łotwa, Estonia, Słowenia), a nawet w 2007 r. (Bułgaria, Rumunia) do struktur UE. Wiąże się to z późniejszym pozyskaniem funduszy wspólnotowych na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego, a tym samym z późniejszym np. rozbudowywaniem i polepszaniem infrastruktury. Warto mieć również na uwadze fakt, czy przez dane państwo wiodą główne szlaki komunikacyjne, czy jest duże nasilenie ruchu tranzytowego. Nasilony ruch tranzytowy, a zatem liczne samochody ciężarowe na drogach, wpływają na bezpieczeństwo drogowe. Po pierwsze, niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, a nawet kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych uczestniczący w wypadku z udziałem samochodu ciężarowego (większego gabarytowo, cięższego), są bardziej narażeni na uszczerbki na zdrowiu, a nawet śmierć. Po drugie, mimo regulacji prawnych odnoszących się do czasu pracy kierowców tych pojazdów, są oni bardzo często zmęczeni, niewyspani, co wpływa na ich zachowania na drodze. Rodzaj i charakter użytkowników dróg oraz pojazdy

¹⁶ W takiej sytuacji do zestawienia ogólnego dla wszystkich krajów członkowskich UE brane są dane dostępne za ostatni rok, w którym to państwo przesłało odpowiednie informacje.

(samochody osobowe, rowery, skutery, komunikacja miejska), którymi się poruszają, także należy uwzględnić, analizując zwłaszcza kategorie ofiar wypadków. Niezwykle istotną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa ruchu drogowego pełni świadomość i „styl bycia” (drogowej kultury prawnej) uczestników ruchu drogowego, a także kampanie społeczne dotyczące bezpieczeństwa drogowego.

Co więcej, czynniki pogodowe wpływają także na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a zatem położenie geograficzne, z którym wiąże się pogoda – to zmienne, jakie należy uwzględnić, zestawiając ze sobą dane z poszczególnych państw. W państwach leżących na północy Europy dochodzi rzadziej do wypadków drogowych, ponieważ tam szybciej zapada zmrok, często warunki pogodowe są gorsze (śnieg, deszcz, mgła), a to wpływa na zachowanie większej ostrożności uczestników ruchu drogowego. Natomiast w krajach położonych w cieplejszych regionach Europy sprzyjające warunki atmosferyczne i późniejsze zachody słońca przyczyniają się do dłuższej dobowej aktywności na drogach, a także pewności kierowców co do swoich umiejętności (brak niesprzyjających warunków pogodowych wpływa na to). Niestety, jest to niekiedy bardzo zgubne w skutkach, bowiem w dobrych warunkach pogodowych dochodzi do największej liczby wypadków drogowych (w Polsce również¹⁷).

W zdecydowanej większości krajów członkowskich UE liczba zdarzeń w ruchu drogowym, które kończą się śmiercią lub zranieniem ich uczestników, charakteryzuje się trendem spadkowym. Nie jest to jednak spadek, który zadowalałaby podmioty zajmujące się bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Zarówno WHO, jak i UE czy instytucje poszczególnych państw podkreślają, że w XXI w. przy tak wysokim poziomie rozwoju technologicznego spadek ten powinien być zdecydowanie bardziej zauważalny. Warto jednak pamiętać, że z roku na rok coraz więcej pojazdów uczestniczy w ruchu drogowym i nieuniknione są zdarzenia, jednak istotne jest, by nie kończyły się śmiercią osób.

Tabela 2

**Liczba ofiar śmiertelnych w krajach członkowskich Unii Europejskiej
w latach 2010–2019**

Państwo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Austria	552	523	531	455	430	479	432	414	409	416
Belgia	850	862	770	764	745	762	670	609	604	646
Bułgaria	776	656	601	601	660	708	708	682	610	628
Chorwacja	426	418	390	368	308	348	307	331	317	297
Cypr	60	71	51	44	45	57	46	53	49	52

¹⁷ Zob. więcej: *Raporty KGP na temat wypadków drogowych w Polsce*, opracowania dostępne pod adresem: www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html (data dostępu: 25.10.2021).

Czechy	802	772	742	655	688	734	611	577	656	618
Dania	255	220	167	191	182	178	211	175	171	199
Estonia	79	101	87	81	78	67	71	48	67	52
Francja	3992	3963	3653	3268	3384	3461	3471	3444	3246	3244
Finlandia	272	292	255	258	229	270	258	238	239	211
Grecja	1258	1141	988	879	795	793	824	731	700	696
Hiszpania	2479	2060	1902	1680	1688	1689	1810	1830	1806	1755
Holandia	537	546	562	476	477	531	533	535	598	586
Irlandia	212	186	162	188	193	162	182	155	139	140
Litwa	299	296	302	256	267	242	192	191	173	184
Luksemburg	32	33	34	45	35	36	32	25	36	22
Łotwa	218	179	177	179	212	188	158	136	148	132
Malta	13	16	9	17	10	11	23	19	18	16
Niemcy	3648	4009	3600	3339	3377	3459	3206	3180	3275	3046
Polska	3908	4189	3571	3357	3202	2938	3026	2831	2862	2909
Portugalia	937	891	718	637	638	593	563	602	700	647
Rumunia	2377	2018	2042	1861	1818	1893	1915	1951	1867	1864
Słowacja	371	325	352	251	295	310	275	276	260	270
Słowenia	138	141	130	125	108	120	130	104	91	102
Szwecja	266	319	285	260	270	259	270	253	324	221
Węgry	740	638	606	591	626	644	607	625	633	602
Włochy	4114	3860	3753	3401	3381	3428	3283	3378	3334	3173
Unia Europejska	29 611	28 754	26 509	24 226	24 140	24 358	23 800	23 400	23 300	22 700

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Annual statistical report on road safety in the EU 2020”.

Zestawiając dane z tabeli nr 1 z danymi z tabeli nr 2, można zauważyć, że w państwach, gdzie jest dużo wypadków drogowych, np. we Francji, Włoszech czy w Niemczech, jest także dużo ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Warto jednak odnotować, że ogólny trend liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w krajach członkowskich, jak i tym samym ogólny w UE, ma charakter spadkowy. Porównując dane dotyczące liczby ofiar śmiertelnych w poszczególnych krajach w 2010 r. z tymi z 2019 r., można zauważyć, że największy spadek nastąpił w Grecji, bo aż o 45%. Jest to pokłosie kryzysu gospodarczego, jaki dotknął to państwo w ostatnich latach. Wpłynął on na spadek liczby przejechanych przez Greków kilometrów, ponieważ ludzie – głównie młodzi – zaczęli używać pojazdów w sposób bardziej zachowawczy i oszczędny (zrezygnowali z nadmiernej prędkości w wyniku ograniczeń budżetu osobistego). Takie podejście wpłynęło na spadek natężenia ruchu oraz liczby ofiar

wypadków drogowych. Ponadto ten znaczny spadek można również przypisać modernizacji sieci głównych dróg, w ramach której powstało ponad 500 km nowych lub zmodernizowanych autostrad, jakie od 2016 r. zastąpiły drogi krajowe o wysokim wskaźniku śmiertelności¹⁸.

Bardzo duży spadek liczby ofiar śmiertelnych w latach 2010–2019 odnotowano także w Estonii – o 34%, Irlandii – o 34%, Portugalii – o 31%, Luksemburgu – o 31%, Chorwacji – o 30%, Hiszpanii – o 30%, oraz na Łotwie 40% i na Litwie – o 39%. W kolejnej grupie państw spadek nastąpił o 20 i więcej procent, a były to: Dania (-22%), Finlandia (-23%), Włochy (-23%), Czechy¹⁹ (-23%), Belgia (-24%), Austria (-25%)²⁰, Polska (-26%), Rumunia (-22%), Słowenia (-26%), Słowacja (-27%). Do ostatniej grupy państw, w których spadek liczby ofiar śmiertelnych był mniejszy niż 20%, zaliczają się: Bułgaria (-19%), Cypr (-13%), Niemcy (-17%), Francja (-19%), Węgry (-19%), Szwecja (-17%). Odnosząc się do wszystkich krajów Unii Europejskiej, należy podkreślić, że w 2019. r. było prawie o 7000 mniej ofiar śmiertelnych niż w 2010 r., jest to zatem spadek o 23%.

W dwóch krajach nastąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Pierwszym z nich jest Holandia, tam w 2010 r. zginęło na drogach 537 osób, zaś w 2019 r. – 586, jest to wzrost o 9%. Holandia podjęła już działania w tej kwestii; w 2018 r. zaczęła wprowadzać w życie trzecią edycję planu związanego ze zrównoważonym bezpieczeństwem w ruchu drogowym, chcąc jednocześnie dążyć do osiągnięcia zerowej liczby ofiar śmiertelnych. Tamtejszy rząd – wiedząc, jak ważne w przedmiotowym zakresie jest dofinansowanie – przeznaczył pół miliarda euro na inwestycje związane z poprawą infrastruktury, jakie będą realizowane przez najbliższe 10 lat²¹. Drugim krajem ze wzrostem omawianej zmiennej – o 23% – jest Malta. Jednakże Europejskie

¹⁸ International Transport Forum, *Road Safety Report 2020. Greece*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/greece-road-safety.pdf (data dostępu: 25.10.2021).

¹⁹ W Czechach jednym z elementów profilaktyki wypadków drogowych jest prawo dotyczące prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu. Obowiązuje tam zerowy limit alkoholu dla wszystkich kierowców, podobnie jak na Węgrzech i w Słowacji. Są to najbardziej rygorystyczne rozwiązania w tym zakresie wśród krajów członkowskich UE. Zob. *The legal limit*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption/the_legal_limit_en (data dostępu: 25.10.2021).

²⁰ Program bezpieczeństwa ruchu drogowego w Austrii na lata 2011–2020 miał m.in. na celu uczynienie tego kraju jednym z pięciu najbezpieczniejszych w Europie. Przyczyną wielu wypadków w Austrii jest nadmierna prędkość, np. w 2019 r. aż do 25% śmiertelnych wypadków drogowych miało miejsce z tego powodu. Dlatego kraj ten stawia na zwiększenie kontroli prędkości, dokonywanych nie przez policjantów – ponieważ są braki kadrowe, a w sposób zautomatyzowany, czyli odcinkowe pomiary prędkości. Co więcej, kraj ten – celem poprawy bezpieczeństwa drogowego – wprowadził obowiązek posiadania przez kierowców Ubera takich samych licencji, jakie posiadają zawodowi taksówkarze, które są wydawane dopiero po ukończeniu stosowanego szkolenia. Zob. więcej: International Transport Forum, *Road Safety Report 2020. Austria*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/austria-road-safety.pdf (data dostępu: 25.10.2021).

²¹ *Ranking EU Progress On Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report*, European Transport Safety Council 2020, s. 15, www.etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf (data dostępu: 27.09.2021).

Obserwatorium Ruchu Drogowego w swoim raporcie zauważa, że fakt ten często jest pomijany i niepodkreślany, ponieważ w kraju tym liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych jest niewielka i co roku podlegają wahaniom.

Tabela 3

Liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w krajach członkowskich Unii Europejskiej w latach 2010–2019

Państwo	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Austria	66	62	63	54	51	56	50	47	46	47
Belgia	78	80	75	69	67	68	59	54	53	56
Bułgaria	105	89	82	83	91	98	99	96	87	90
Chorwacja	99	97	91	86	73	82	73	80	77	73
Cypr	73	85	59	51	52	67	54	62	57	59
Czechy	77	74	71	62	65	70	58	55	62	58
Dania	46	40	30	34	32	31	37	30	30	34
Estonia	59	76	66	61	59	51	54	36	51	39
Finlandia	51	54	47	48	42	49	47	43	43	38
Francja	64	63	58	51	53	54	54	53	50	50
Grecja	113	103	89	80	73	73	76	68	65	65
Hiszpania	53	44	41	36	36	36	39	39	39	37
Holandia	32	33	34	28	28	31	31	31	35	34
Irlandia	47	41	36	41	41	35	39	32	29	29
Litwa	95	97	101	86	91	83	66	67	62	66
Luksemburg	64	64	65	84	64	64	56	42	60	36
Łotwa	103	86	87	88	106	95	80	70	77	69
Malta	31	39	22	40	23	25	51	41	38	32
Niemcy	45	50	45	41	42	43	39	39	40	37
Polska	103	110	94	88	84	77	80	75	75	77
Portugalia	89	84	68	61	61	57	54	58	68	63
Rumunia	117	100	102	93	91	95	97	99	96	96
Słowacja	69	60	65	46	54	57	51	51	48	50
Słowenia	67	69	63	61	52	58	63	50	44	49
Szwecja	28	34	30	27	28	27	27	25	32	22
Węgry	74	64	61	60	63	65	62	64	65	62
Włochy	70	65	63	57	56	56	54	56	55	53
Unia Europejska	67	66	60	55	55	55	54	53	53	51

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Annual statistical report on road safety in the EU 2020”.

Analizując liczbę ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w krajach członkowskich UE, należy zwrócić uwagę na Holandię i Maltę. Są to kraje, które wymieniono jako te, gdzie w latach 2010–2019 nastąpił wzrost liczby ofiar śmiertelnych. Niemniej jednak w przeliczeniu na milion mieszkańców są to państwa (razem ze Szwecją), gdzie ten przelicznik jest najniższy. W 2019 r. w Szwecji były 22 ofiary śmiertelne na milion mieszkańców, na Malcie – 32, zaś w Holandii – 34. Odnotować należy, że w 2010 r. w pięciu krajach: Rumunii (117), Grecji (113), Bułgarii (105), na Łotwie i w Polsce (po 103) liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców przekraczała 100, natomiast w 2019 r. zmienna ta nie przekroczyła wskazanego prognozy w żadnym państwie; największa była w Rumunii i wynosiła 96.

Dane zbiorcze dotyczące ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców dla całej Unii Europejskiej zawarte w tabeli 3 odzwierciedlają sytuację bez Wielkiej Brytanii. Po brexicie ogólna liczba zgonów w wyniku wypadków drogowych nieuchronnie zmalała, jednakże wskaźnik na milion mieszkańców wzrósł ze względu na fakt, że kraj ten ma stosunkowo dobre wyniki w zakresie bezpieczeństwa. W 2019 r. liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców wynosiła 51, a jeżeli uwzględnionoby Wielką Brytanię, byłoby to 48. Podobnie w 2010 r. dla całej UE wskaźnik ten wynosił 67, zaś po uwzględnieniu danych brytyjskich, było to 63.

Warto jeszcze przyrzeć się tym krajom, w których w 2019 r. zarejestrowano więcej niż 1000 ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych. Zaliczają się do nich: Francja²² (zginęły 3244 osoby; 50 ofiar na milion mieszkańców; populacja²³ – 67,3 mln), Włochy (zginęły 3173 osoby; 53 ofiary na milion mieszkańców; populacja – 59,7 mln), Niemcy (zginęło 3046 osób; 37 ofiar na milion mieszkańców; populacja – 83,1 mln), Polska (zginęło 2909 osób; 77 ofiar na milion mieszkańców; populacja – 38,0 mln), Rumunia (zginęły 1864 osoby; 96 ofiar na milion mieszkańców; populacja – 19,4 mln), Hiszpania (zginęło 1755 osób; 37 ofiar na milion mieszkańców; populacja – 47,1 mln). Jak widać, mimo że w tych państwach zginęło więcej osób niż w pozostałych należących do UE, to w przeliczeniu na milion mieszkańców nie były to zawsze państwa z największymi współczynnikami. Można zatem stwierdzić, że wpływ na omawianą zmienną mają różne czynniki, zarówno te *stricte* związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym (infrastruktura, wiek pojazdów, egzekwowanie przepisów itp.), jak też populacja danego kraju. Europejskie Obserwatorium Ruchu Drogowego podkreśla często, że widoczna jest tendencja do

²² Francja od lat boryka się z problemem śmiertelnych wypadków drogowych powodowanych przez osoby znajdujące się pod wpływem alkoholu lub narkotyków, np. w 2019 r. aż 23% ofiar śmiertelnych było wynikiem wypadków spowodowanych przez kierowców znajdujących się pod wpływem narkotyków. Zob. International Transport Forum, *Road Safety Report 2020. France*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/france-road-safety.pdf (data dostępu: 25.10.2021).

²³ Dane dotyczące populacji poszczególnych państw pochodzą z bazy *The World Bank*, www.data.worldbank.org/ (data dostępu: 27.09.2021).

niższych wskaźników śmiertelności na północy niż na południu Europy i niższych na zachodzie niż wschodzie, co stanowi efekt różnych zmiennych, m.in. uwarunkowań geograficznych (związanych z tym warunków atmosferycznych), historycznych czy polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁴.

Wśród ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w krajach Unii Europejskiej w 2019 r. największą grupę stanowili kierowcy i pasażerowie samochodów – 44,2% wszystkich ofiar. Drugą co do wielkości grupą byli piesi – 20,2%, trzecią zaś motocykliści i ich pasażerowie – 15,6%. Najwyższy odsetek motocyklistów zabitych w wypadkach drogowych w 2019 r. był w Grecji (21,3 na milion mieszkańców), na Cyprze (18,3) i na Malcie (16,8 – dane z 2018 r.). Chcąc wyjaśnić, dlaczego w tych krajach ginie najwięcej motocyklistów, wskazać należy, że korzystanie z motocykli jest uzależnione od pogody i tam, gdzie jest słonecznie i ciepło, ludzie często wybierają właśnie ten środek lokomocji. Ponadto wskazane kraje co roku przyjmują dużą liczbę turystów, a wielu z nich wynajmuje motocykle podczas wakacji, zwiększając w ten sposób liczbę motocyklistów na drogach. Rowerzyści stanowili 9% śmiertelnych ofiar zdarzeń drogowych, jednakże – jak podaje Eurostat, analizujący również dane CARE – niektóre wypadki z udziałem rowerzystów nie są prawdopodobnie zgłaszane policji, a zatem istnieje duże prawdopodobieństwo, że ten odsetek jest zaniżony. Co więcej, w UE rośnie popularność jazdy rowerem (podyktowane jest to m.in. większą świadomością ekologiczną czy niechęcią stania w korkach) i mimo coraz lepszej infrastruktury, liczba rowerzystów, którzy giną w wypadkach drogowych w niektórych krajach, jest z roku na rok większa. Holandia²⁵, znana z tego, że jest przyjazna rowerzystom i inwestuje w infrastrukturę rowerową, odnotowała w 2019 r. stosunkowo wysoki wskaźnik zgonów wśród rowerzystów wynoszący 8,6 na milion mieszkańców (rok wcześniej zmienna ta wynosiła 7,1). Warto w tym miejscu wskazać, że w Holandii w 2017 r. (po raz pierwszy), później w 2020 r., odnotowaną większą liczbę ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków drogowych wśród rowerzystów aniżeli kierowców i pasażerów pojazdów. W 2019 r. najwyższa liczba rowerzystów zabitych w wypadkach drogowych na milion mieszkańców była w Rumunii (10,2), a następnie w Holandii (8,6) i Belgii (8,3)²⁶. Nie sposób nie wspomnieć o pozytywnej in-

²⁴ Europejskie Obserwatorium Ruchu Drogowego, *Traffic Safety Basic Facts 2018. Main Figures*, s. 5, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_main_figures.pdf (data dostępu: 27.09.2021).

²⁵ Zob. Institute for Road Safety Research, *Road deaths in the Netherlands*, www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/road-deaths-netherlands.

²⁶ We wszystkich wymienionych krajach nie ma obowiązku zakładania kasku podczas jazdy rowerem. Nie jest to oczywiście jedyna zmienna wpływająca na poziom bezpieczeństwa tej kategorii użytkowników dróg, jednakże w sytuacji, kiedy jest tak wiele pośród nich ofiar śmiertelnych, wydaje się, że obowiązek w tym zakresie powinien stać się przedmiotem regulacji prawnych. Zob. więcej: *Going abroad* – strona poświęcona regulacjom prawnym w zakresie ruchu drogowego państw członkowskich UE, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm (data dostępu: 27.10.2021).

formacji z 2019 r. z Luksemburga, w którym nie odnotowano oficjalnie żadnego wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym z udziałem rowerzysty. Pozostały odsetek (niespełna 11%) ofiar śmiertelnych w UE podróżowało: samochodami dostawczymi małymi (lekkimi) – 3,6% lub dużymi (ciężkimi) – 2%, motorowerami – 2,7%, autobusami i autokarami – 0,5% lub były to osoby podróżujące innymi pojazdami (np. ciągnikami rolniczymi) – 2,1%²⁷.

Podsumowanie

Kończąc rozważania na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym w UE, odnieść należy się do wstępnych danych za rok 2020, które bezsprzecznie wskazują, że trend spadkowy w liczbie ofiar śmiertelnych został utrzymany. Unia Europejska szacuje, że w wyniku zdarzeń drogowych w 2020 r. zginęło 18 800 osób – jest to mniej o 17% względem roku 2019. Średnio w UE w minionym roku zginęło w wyniku wypadków 42 osoby na milion mieszkańców (w 2019 r. było to 51 osób). Spadek ten jest zapewne pokłosiem pandemii COVID-19, w wyniku której zmniejszyło się natężenie ruchu, jednak w rzeczywistości trudno jest ocenić, jak duży wpływ pandemia miała na ruch drogowy. Mimo odnotowanego tak dużego spadku ofiar śmiertelnych, nie został osiągnięty cel założony dla minionej dekady (nie więcej niż 15 750 ofiar śmiertelnych w 2020 r.), zatem UE podkreśla, że potrzebne są dalsze wspólne działania²⁸.

Analizując bezpieczeństwo drogowe w UE, nie sposób nie wspomnieć o działaniach podejmowanych na arenie międzynarodowej. Na 3 Globalnej Konferencji Ministerialnej o Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego (*3rd Global Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm*) w Sztokholmie, która odbyła się w dniach 19–20 lutego 2020 r., Szwecja przy wsparciu Komisji Europejskiej przedstawiła Deklarację sztokholmską. Dokument ten zawiera wytyczne na nadchodzące dziesięciolecie i toruje drogę dalszemu globalnemu zaangażowaniu politycznemu, w tym dla nowego celu ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych do 2030 r. W związku z tym w Deklaracji podkreślono m.in. konieczność: tworzenia bezpiecznego systemu drogowego; zaangażowania instytucji rządowych i pozarządowych oraz przedstawicieli wszystkich uczestników ruchu w tworzenie strategii i planów działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno na szczeblu krajowym jak i lokalnym; zwrócenia szczególnej uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu²⁹.

²⁷ Eurostat, *Road accident fatalities – statistics by type of vehicle*, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_accident_fatalities_-_statistics_by_type_of_vehicle (data dostępu: 27.09.2021).

²⁸ *Drogi w UE: mniej ofiar*, www.ec.europa.eu/poland/news/210420_safe_roads_pl (data dostępu: 27.09.2021).

²⁹ *The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety has come to an end. Now the real work begins!*, www.roadsafetysweden.com (data dostępu: 27.09.2021).

Przeprowadzone w niniejszym opracowaniu analizy miały na celu opisanie wybranych aspektów bezpieczeństwa drogowego w krajach członkowskich UE. W związku z tym zaprezentowano działania UE na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dokonano analiz danych statystycznych z zakresu wypadków drogowych i ich skutków. Rozważania te dowodzą, że poprawa bezpieczeństwa drogowego w Europie jest bezsprzecznym faktem, na co wskazuje ogólny spadkowy trend liczby zdarzeń w ruchu drogowym oraz ofiar śmiertelnych. Jednakże poziom postępu w tym zakresie pozostawia niedosyt, co pokazuje, że proces poprawy bezpieczeństwa drogowego jest bardzo trudny i skomplikowany, stąd kolejne działania i inicjatywy podejmowane są nie tylko na poziomie regionalnym, ale też krajowym (państwa opracowują krajowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na kolejne dekady). Aktywności te to nie tylko powtarzanie i próba osiągnięcia już wyznaczonych (jednak nieosiągniętych) celów, lecz także wyznaczanie nowych – związanych z zagrożeniami pojawiającymi się XXI w.

Do tego rodzaju problemów współcześnie zalicza się korzystanie z telefonów komórkowych przez uczestników ruchu drogowego, np. w 2019 r. we Francji rozproszona uwaga z powodu korzystania z telefonu komórkowego została odnotowana jako czynnik przyczyniający się do 11% śmiertelnych wypadków. Innym szeroko omawianym aktualnie zjawiskiem, który doczekał się już pierwszych uregulowań prawnych, jest korzystanie z urządzeń mikromobilności (np. elektrycznych rowerów, hulajnóg czy skuterów). Przykładowo we Włoszech w 2020 r. uchwalono przepisy dotyczące korzystania z tych urządzeń, wprowadzając ograniczenia wiekowe dotyczące jazdy na nich oraz zobowiązujące dzieci poniżej 18 roku życia do zakładania kasków. Z uwagi na starzejące się społeczeństwa, wiele krajów podejmuje działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa starszych uczestników ruchu drogowego, np. jednym z celów polityki transportowej Niemiec jest ułatwienie wszystkim obywatelom bezpiecznej mobilności, przy jednoczesnym uczynieniu jej przyjazną dla środowiska i zmniejszeniu jej wpływu na zmiany klimatyczne. Z danych podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem drogowym wynika, że współcześnie większość wypadków ma miejsce na drogach poza miastem i poza autostradami. W 2017 r. w UE średnio około 8% śmiertelnych wypadków drogowych miało miejsce na autostradach, 37% wydarzyło się na obszarach miejskich, a aż 55% na drogach wiejskich³⁰. Stan ten wymaga więc programów uwzględniających wdrażanie rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa drogowego na tzw. obszarach wiejskich.

Podsumowując, należy podkreślić, że celem poprawy bezpieczeństwa drogowego, w tym zmniejszenia liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar śmiertelnych, należy kontynuować wymienione powyżej przykładowe aktywności,

³⁰ Komisja Europejska, *Road Safety in the European Union. April 2018*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/vademecum_2018.pdf (data dostępu: 25.10.2021).

podejmować działania na rzecz podniesienia świadomości obywateli europejskich oraz zwiększenia zaangażowania europejskich decydentów zarówno politycznych na różnych szczeblach władzy, jak i z sektora prywatnego do dalszych wysiłków na rzecz zapobiegania zdarzeniom w ruchu drogowym.

Wykaz literatury

- Čabarkapa M., *Road Safety: From Global to Local and Vice Versa*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle upon Tyne, 2019.
- Drogi w UE: mniej ofiar*, www.ec.europa.eu/poland/news/210420_safe_roads_pl.
- European Road Safety Observatory, *Annual statistical report on road safety in the EU 2020*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/statistics/dacota/asr2020.pdf.
- Europejskie Obserwatorium Ruchu Drogowego, *Traffic Safety Basic Facts 2018. Main Figures*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_main_figures.pdf.
- Eurostat, *Road accident fatalities – statistics by type of vehicle*, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_accident_fatalities_-_statistics_by_type_of_vehicle.
- Going abroad*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm.
- WHO, *Global status report on road safety 2018*, www.who.int/publications/item/9789241565684.
- Institute for Road Safety Research, *Road deaths in the Netherlands*, www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/road-deaths-netherlands.
- International Transport Forum, *Road Safety Report 2020, Austria*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/austria-road-safety.pdf.
- International Transport Forum, *Road Safety Report 2020. France*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/france-road-safety.pdf.
- International Transport Forum, *Road Safety Report 2020. Greece*, www.itf-oecd.org/sites/default/files/greece-road-safety.pdf.
- Jamroz K., Żukowska J., Michalski L., *Wyzwania i kierunki działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w nadchodzącej dekadzie w Polsce*, „Transport Miejski i Regionalny” 2019, nr 1.
- Jamroz K., Żukowska J., *Problemy i wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Nowej Dekadzie*, „Transport Miejski i Regionalny” 2020.
- Komisja Europejska, *Road Safety in the European Union. April 2018*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/vademecum_2018.pdf.
- Raczyńska-Buława E., *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Europie – założenia polityki UE i ocena podejmowanych działań z perspektywy danych statystycznych*, „Autobusy” 2016, nr 10.
- Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-pl-tra-00f.pdf.
- Ranking EU Progress On Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report*, European Transport Safety Council 2020, www.etsc.eu/wp-content/uploads/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf.

Raporty KGP na temat wypadków drogowych w Polsce, www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html.

Road Safety Exchange: Twelve EU Member States team up to improve road safety, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety_en.

Road safety: Road Safety Action Programme (2003–2010), www.eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24257.

The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety has come to an end. Now the real work begins!, www.roadsafetysweden.com.

The legal limit, www.ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/prevalence_amp_rate_of_alcohol_consumption/the_legal_limit_en.

The World Bank, www.data.worldbank.org/.

Summary

Road safety in the member states of the European Union

Keywords: European Union law, road safety, road accidents, fatalities.

The number of road accidents in the European Union has shown a downward trend for many years, as has the number of fatalities. The total number of road fatalities in 2010 in EU member states was 29 611, but in 2019 it was nearly 7000 lower, so there was a decrease of 23%. 44.2% of persons killed were passenger car occupants, while 20.2% were pedestrians in 2019. Despite the difficulties associated with collecting data on road incidents in EU member states and then analyzing them, these data allow the relevant institutions to determine the directions of policy for improving road safety. The EU in this area has for many years been developing programs, which include the so-called vision zero – that is, zero fatalities as a result of road accidents. Therefore, this study aimed to analyze statistics on road safety and actions taken to improve it.