



Protokół

z posiedzenia Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

w dniu 26.05.2025 r.

W dniu 26.05.2025 r. o godz. 12.00 odbyło się posiedzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD). Posiedzeniu przewodniczył Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i jednocześnie Zastępca Przewodniczącego KRBRD. W posiedzeniu KRBRD uczestniczyli również: Pan Konrad Romik - Sekretarz KRBRD, członkowie KRBRD oraz przedstawiciele instytucji o charakterze doradczym w KRBRD.

Posiedzenie KRBRD rozpoczął Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury witając wszystkich uczestników posiedzenia i wygłaszając słowo wstępne. Przedstawił zakres agendy spotkania wskazując jednocześnie na potrzebę omówienia analizy sytuacji na drogach w tym przyczyn zwiększenia wypadkowości oraz propozycji kierunkowych konkretnych zmian legislacyjnych. Poinformował zebranych o planowanych w najbliższym czasie inicjatywach zmian prawnych w obszarze brd, tj. zwiększenie sankcji dla osób stwarzających zagrożenie w ruchu drogowym, wprowadzenie nowych kategorii naruszeń, np. drift, jazda bez prawa jazdy, przepadek pojazdu, zmiana przepisów w zakresie wieku kierowców zawodowych. Przypomniął o kampanii ogólnokrajowej pn. „Zwolnij, bo się przejedziesz” a także kampaniach viralowych. Wskazał też na ogólnopolskie turnieje brd.

Następnie Przewodniczący KRBRD przekazał głos przedstawicielowi Komendy Głównej Policji (KGP) w celu omówienia drugiego punktu agendy.

Pan Leszek Jankowski Przedstawiciel KGP omówił i zaprezentował stan bezpieczeństwa ruchu drogowego za okres styczeń - kwiecień 2025 r. wraz z porównaniem do tego samego okresu 2024 r. na podstawie danych Komendy Głównej Policji. Z danych tych wynika ogólna tendencja spadkowa liczby wypadków drogowych w ww. okresie. Porównując dane rok do roku tj. 2025 do 2024 r. zauważa się spadek liczby wypadków drogowych o ok. 1,6%, spadek liczby ofiar śmiertelnych o ok. 19%, niewielki wzrost o ok. 0,4% osób rannych i spadek o ok. 3,7% osób ciężko rannych w wypadkach drogowych.

W odniesieniu do rowerzystów nastąpił wzrost osób rannych w wypadkach rowerzystów o ok. 10%, ofiar śmiertelnych w wypadkach rowerzystów jest mniej o ok. 17%. W grupie motocyklistów liczba wypadków jest na tym samym poziomie. Nastąpił tutaj spadek ofiar śmiertelnych o ok. 48%. Zauważalny jest wzrost wypadków w odniesieniu do kierujących hulajnogami elektrycznymi. Wypadki spowodowane przez kierujących hulajnogami elektrycznymi w 2025 r. stanowią 56,8% wypadków drogowych.

Wskazał na przyczyny wypadków drogowych, gdzie sprawcą był kierujący hulajnogą elektryczną, tj.: nadmierna prędkość, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszym, nieprawidłowe wymijanie i nieprawidłowe omijanie. Wypadki drogowe z winy kierującego stanowią 91% ogółu wypadków a wypadki drogowe z winy pieszego stanowią 4,5% ogółu wypadków w 2025 r. Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych stanowią osoby w wieku 40-59 lat (33%), na drugim miejscu są seniorzy 60+ (31%), na trzecim miejscu są osoby w wieku 25-39 lat (21%), na czwartym miejscu są osoby w wieku od 18-24 lat (10%).

Omówił też priorytetowe kierunki działania Policji w obszarze kontroli m.in. nadmiernej prędkości, przekroczenia prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym, trzeźwości kierowców, jazdy po wydanym zakazie prowadzenia pojazdów.

Następnie głos zabrał Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (KGP). Stwierdził, że dane wskazujące na spadek wypadkowości są optymistyczne, jednak trzeba zwrócić



uwagę na liczbę nietrzeźwych kierowców, tj. ok. 35 tysięcy zatrzymanych kierowców będących pod wpływem alkoholu. Zwrócił uwagę na przekraczanie prędkości 50 km/h w obszarze zabudowanym oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych na przejściach dla pieszych.

Następnie głos zabrała pani Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego i omówiła propozycje poprawy bezpieczeństwa osób poruszających się na rowerach, hulajnogach elektrycznych, UTO oraz motorowerach. Wskazała na dwa zasadnicze zagadnienia z tym związane, tj.: stosowanie kasków i innych urządzeń zabezpieczających oraz warunki dopuszczania do ruchu oraz zasady poruszania się pojazdów jednośladowych na dedykowanej infrastrukturze drogowej. W Polsce nie ma obowiązku stosowania kasków a jedynie zalecenie. Omówiła przykłady rozwiązań obowiązujących w krajach UE. Wskazała na opracowanie zrealizowane na zlecenie KRBRD z 2014 r. dotyczące stosowania kasków ochronnych przez użytkowników motocykli, motorowerów i rowerów w Polsce w 2014 roku. Z opracowania tego wynikało, że z zebranych danych o 1 024 użytkownikach rowerów (w tym o 1 014 kierujących rowerami oraz o 10 pasażerach) - kaski ochronne stosowało 12% zbadanych rowerzystów. Tymczasem stosowanie kasków ochronnych zmniejsza ryzyko obrażeń o ok. 85%. Do rozważenia pozostają też inne formy zabezpieczeń dla użytkowników dróg tj. zakaz noszenia słuchawek w obu uszach podczas jazdy; obowiązek posiadania ubezpieczenia OC przez użytkowników lub od pojazdów; podwyższenie minimalnego wieku korzystania z rowerów i hulajnóg; stosowanie kamizelek odblaskowych. Poinformowała ponadto, że w najbliższym czasie Ministerstwo Infrastruktury planuje zmiany w warunkach technicznych rowerów i hulajnóg elektrycznych. Podała pod dyskusję kwestie obowiązku stosowania kasków ochronnych przez osoby do 18 roku życia oraz podwyższenie minimalnego wieku do korzystania z hulajnóg elektrycznych.

Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP wskazał na poruszające się po infrastrukturze drogowej, zarówno w miastach jak i na drogach lokalnych, rowery elektryczne, które nie spełniają wymagań dla zwykłych rowerów. Z tego względu takie rowery nie powinny poruszać się po ścieżkach rowerowych ani w pasie drogowym. Takie pojazdy nie powinny być przedmiotem sprzedaży.

Odnosząc się do dotychczasowych wystąpień Pan Konrad Romik Sekretarz KRBRD poinformował o istniejących nowszych rekomendacjach Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu dotyczących dopuszczenia do poruszania się hulajnogami elektrycznymi od 16 roku życia.

W uzupełnieniu dyskusji Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP poinformował, że z danych dotyczących wypadkowości wynika, że w roku 2025 r. wzrosła liczba wypadków z udziałem rowerzystów ale zmalała liczba ofiar śmiertelnych.

Następnie głos zabrała Pani Maria Dąbrowska-Loranc przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie. Zwróciła uwagę, że kask ochronny odgrywa ogromną rolę w bezpieczeństwie ruchu drogowego, jednak wątpliwe jest wprowadzenie obowiązku jego używania. Wprowadzenie takiego obowiązku powinno być społecznie akceptowalne. Jako przykład wskazała na Austrię, która taki obowiązek wprowadziła, ale musiała się z niego wycofać.

Pan Michał Szybel Wojewoda Kujawsko-Pomorski również wskazał na konieczność społecznej akceptacji dla wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych. Zaproponował wprowadzenie obowiązku używania kasków przez osoby do 18 roku życia. Wprowadzanie obowiązków nie powinno być jednak zbyt restrykcyjne w UE.

W uzupełnieniu dyskusji Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP poinformował, że przedstawiciele służby zdrowia w Polsce zgłaszają postulaty do Policji o wprowadzenie obowiązku stosowania kasków ochronnych w stosunku do wszystkich użytkowników rowerów i hulajnóg elektrycznych.

Głos w dyskusji zabrał również Pan Piotr Kalisz Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego, który wskazał, że kluczowa dla bezpieczeństwa w ruchu rowerowym jest bezpieczna infrastruktura, natomiast używanie kasków ochronnych nie jest konieczne.



Pan Konrad Romik uzupełniając dyskusję zwrócił uwagę na wpływ obowiązku stosowania kasków na podmioty wypożyczające tego rodzaju pojazdy oraz służby nadzoru nad ruchem drogowym.

Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP wskazał, że wprowadzenie obowiązku stosowania kasków ochronnych powinno być poprzedzone odpowiednią kampanią społeczną.

Pani Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury dodała, że możliwym byłoby powiązanie obowiązku używania kasków ochronnych z użytkownikami a nie z podmiotami wypożyczającymi. Ponadto obowiązek ten mógłby być wprowadzony ale bez sankcjonowania w początkowym okresie.

Pani Maria Dąbrowska-Loranc przedstawiciel ITS uzupełniając dyskusję wskazała, że badania z 2024 r. pokazują, że tylko 5% użytkowników hulajnóg używa kasków ochronnych. Natomiast wypożyczający hulajnogi elektryczne nie ponoszą odpowiedzialności za ryzyko obrażeń w przypadku braku kasku przez użytkownika.

W podsumowaniu dyskusji dotyczącej stosowania kasków ochronnych Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury wskazał na istniejący obecnie obowiązek stosowania kasków narciarskich. Wskazał na możliwość wprowadzenia rozwiązań dwuetapowo np. poprzez wprowadzenie obowiązku sprzedaży hulajnóg i rowerów elektrycznych razem z kaskiem. Koszty leczenia i rehabilitacji związane z urazami w wyniku poruszania się rowerami i hulajnogami elektrycznymi są wysokie. Problem ten wymaga rozwiązania.

W kolejnym punkcie agendy głos zabrała Pani Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Przedstawiła zagadnienie dotyczące zasad ruchu drogowego na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym. Podała różne przykłady ruchu na rondach i możliwego zachowania się przez kierujących. Poinformowała, że kwestia uregulowania przejazdu przez skrzyżowanie z ruchem okrężnym oraz sygnalizowania zmiany kierunku jazdy została zainicjowana przez przedstawicielami organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców oraz przedstawicieli Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Środowisko egzaminatorów reprezentuje różnorodne podejście do tej kwestii. Omówiła również orzecznictwo sądów administracyjnych w tym obszarze, z którego wynika, że najbardziej kontrowersyjnym jest używanie kierunkowskazów przy wjeździe na rondo. Wskazała, że z ankiet przeprowadzonych wśród dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD) wynika, że dobrym rozwiązaniem w tej kwestii byłoby wypracowanie dobrych praktyk w ramach zespołu roboczego składającego się z przedstawicieli zainteresowanych grup.

W odniesieniu do tego zagadnienia głos zabrał Pan Janusz Bohatkiewicz przedstawiciel Instytutu Budowy Dróg i Mostów w Warszawie, który zwrócił uwagę na przygotowane wytyczne dotyczące skrzyżowań oraz zakaz budowy rond dwupasmowych. Odnosząc się do potrzeby wypracowania dobrych praktyk w odniesieniu do rond zasugerował zorganizowanie spotkania autorów wytycznych dotyczących skrzyżowań i przedstawicieli WORD w celu wyjaśnienia istniejących problemów.

Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP dodał, że przepisy dotyczące ruchu na skrzyżowaniach obowiązują w niezmienionym brzmieniu od początku a orzecznictwo sądów administracyjnych potwierdza istniejące od lat interpretacje w tym zakresie. Egzaminatorzy stworzyli własne interpretacje w tym obszarze.

W podsumowaniu dyskusji głos zabrał Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który wskazał na potrzebę zorganizowania spotkania z zainteresowanymi podmiotami, bez konieczności powoływania zespołu.

W ostatnim punkcie agendy głos zabrał Pan Piotr Sarnecki przedstawiciel Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. Omówił i zaprezentował wpływ stanu i jakości ogumienia pojazdów na bezpieczeństwo



ruchu drogowego. Przedstawił argumenty za wprowadzeniem zakazu jazdy na oponach letnich zimą. Przedstawił wyniki badań SW Research dla wp.pl i MotoData dla PZPO, z których wynika, że poparcie społeczne dla zakazu wynosi ok. 80% kierowców. Tylko ok. 65% kierowców jeździ na prawidłowych oponach zimą, mimo że deklaruje nawet 90%. Według Raportu dla Komisji Europejskiej opony z homologacją zimową (czyli zimowe i całoroczne) zmniejszają w warunkach zimowych prawdopodobieństwo wypadku o 46%. Używanie opon zimowych w warunkach zimowych oznacza spadek liczby wypadków średnio o 3-5%. Jako przykład wskazał na spadek liczby wypadków w Czechach 15%, w Słowacji 20%, 5% w Kanadzie (Quebec) i 3% mniej ofiar.

Na zakończenie posiedzenia KRBRD głos zabrał Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który podziękował uczestnikom za udział w posiedzeniu KRBRD.

Na tym posiedzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakończono.

Sekretarz KRBRD

Konrad Romik

Akceptuję:

z up.

Przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego

Stanisław Bukowiec

Zastępcą Przewodniczącego KRBRD

Załączniki:

1. Lista osób obecnych na posiedzeniu KRBRD
2. Porządek obrad