AGNIESZKA PODGÓRSKA

Dziecko w ruchu drogowym w Polsce i w Słowacji w świetle Konwencji o prawach dziecka – refleksje i perspektywy

Children in Road Traffic in Poland and Slovakia in the Light of the Convention on the Rights of the Child – Reflections and Perspectives

Abstract

Child road safety constitutes one of the most important and measurable dimensions of the implementation of the Convention on the Rights of the Child. As pedestrians, passengers or cyclists, children remain particularly vulnerable to the consequences of road accidents due to their limited ability to assess risks and their dependence on adult road users. The aim of this paper is to analyse the legal and institutional status of children as road users in Poland and Slovakia, with particular emphasis on the role of the Police in ensuring public safety and enforcing road traffic regulations. The study discusses the main legal mechanisms protecting children in road traffic, preventive and educational activities undertaken by law enforcement authorities, as well as contemporary threats related to speeding, distracted driving and new forms of mobility. The paper adopts a comparative perspective and identifies similarities and differences between the Polish and Slovak systems of child protection in road traffic. The analysis confirms that the effectiveness of child protection depends not only on the existence of legal regulations, but primarily on the efficiency of preventive and enforcement measures implemented by state authorities.

SŁOWA KLUCZOWE: prawa dziecka, bezpieczeństwo ruchu drogowego, Policja, prewencja, Polska, Słowacja

KEYWORDS: child rights, road safety, Police, prevention, Poland, Slovakia

AGNIESZKA PODGÓRSKA – doktor nauk społecznych, Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi, Filia w Jaśle, e-mail: agnieszka.anna.p@gmail.com, ORCID – 0000-0003-4745-9524.

HTTPS://DOI.ORG/10.36128/9DXWJ749

1 Wstęp

Problematyka bezpieczeństwa dziecka w ruchu drogowym stanowi przedmiot zainteresowania nauk prawnych, nauk o bezpieczeństwie oraz polityki publicznej. Współcześnie zagadnienie to należy analizować nie tylko przez pryzmat bezpieczeństwa komunikacyjnego, lecz także ochrony praw dziecka. Dziecko jako uczestnik ruchu drogowego należy do grup szczególnie narażonych na skutki zdarzeń komunikacyjnych z uwagi na ograniczoną zdolność przewidywania zagrożeń oraz zależność od zachowań dorosłych uczestników ruchu.

Z perspektywy prawnej zapewnienie bezpieczeństwa dziecka w ruchu drogowym należy do podstawowych obowiązków państwa realizowanych poprzez działania legislacyjne, organizacyjne i egzekucyjne. Dodać należy, że szczególną rolę odgrywa w tym obszarze Policja, odpowiedzialna zarówno za egzekwowanie przepisów, jak i prowadzenie działań prewencyjnych oraz edukacyjnych. Problematyka ochrony dzieci w ruchu drogowym ma zatem charakter interdyscyplinarny, obejmując aspekty prawne, społeczne, organizacyjne i policyjne.

W kontekście 35-lecia obowiązywania Konwencji o prawach dziecka szczególnego znaczenia nabiera analiza bezpieczeństwa dzieci jako praktycznego wymiaru realizacji prawa do życia, zdrowia i ochrony. Dotyczy to zwłaszcza realizacji zasady nadrzędności dobra dziecka oraz tworzenia skutecznych mechanizmów prewencyjnych.

Współczesny ruch drogowy charakteryzuje się rosnącą złożonością wynikającą z intensyfikacji ruchu pojazdów, rozwoju nowych form mobilności oraz zagrożeń związanych z nadmierną prędkością i rozproszeniem uwagi kierujących. Dodatkowym problemem pozostaje niedostosowanie części infrastruktury drogowej do potrzeb najmłodszych uczestników ruchu. Powoduje to konieczność podejmowania kompleksowych działań obejmujących regulacje prawne, rozwój infrastruktury oraz wzmacnianie działań prewencyjnych.

Celem artykułu jest analiza statusu dziecka jako uczestnika ruchu drogowego w Polsce i w Słowacji w ujęciu prawnym oraz policyjnym. Problem badawczy sprowadza się do oceny, czy obowiązujące regulacje prawne i praktyka działań policyjnych zapewniają skuteczną ochronę dziecka zgodnie ze standardami wynikającymi z Konwencji o prawach dziecka. W badaniach zastosowano metodę dogmatycznoprawną oraz

komparatystyczną, wykorzystując analizę źródeł prawa, literatury przedmiotu, raportów instytucjonalnych i danych statystycznych. Przyjęto hipotezę, że skuteczność ochrony dziecka w ruchu drogowym jest determinowana przede wszystkim efektywnością działań prewencyjnych i egzekucyjnych realizowanych przez organy państwa.

2 | Konwencja o prawach dziecka jako podstawa ochrony dziecka w ruchu drogowym

Współczesny ruch drogowy stanowi przestrzeń codziennego funkcjonowania dziecka, będąc jednocześnie obszarem generującym liczne zagrożenia dla jego życia i zdrowia. Szczególny charakter tych zagrożeń wynika z faktu, że dziecko jako uczestnik ruchu drogowego posiada ograniczoną zdolność przewidywania niebezpieczeństw oraz pozostaje w znacznym stopniu zależne od zachowań dorosłych uczestników ruchu. Przykładem ilustrującym skalę i charakter omawianego problemu może być zdarzenie drogowe typowe dla współczesnej praktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego: Jest poranek, dobra widoczność, obszar zabudowany. Kilkuletnie dziecko udaje się do szkoły i przechodzi przez prawidłowo oznakowane przejście dla pieszych. Nadjeżdża pojazd, kierujący nie redukuje prędkości i nie zachowuje wymaganej szczególnej ostrożności obowiązującej w miejscu uczęszczanym przez dzieci. Dochodzi do potrącenia, w wyniku którego dziecko odnosi ciężkie obrażenia. Analiza zdarzenia nie wykazuje wad infrastruktury drogowej, nie stwierdza braku właściwego oznakowania, ani nieprawidłowego zachowania dziecka. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia okazuje się wyłącznie niedostosowanie zachowania dorosłego uczestnika ruchu do obecności dziecka w przestrzeni drogowej. Z perspektywy prawa karnego i wykroczeniowego sprawca ponosi odpowiedzialność za naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z perspektywy Policji zdarzenie zostaje zakwalifikowane, udokumentowane i rozliczone zgodnie z obowiązującymi procedurami. Natomiast dla dziecka konsekwencje zdarzenia pozostają trwałe i nieodwracalne, prowadząc niejednokrotnie do kalectwa oraz długotrwałych następstw zdrowotnych i psychologicznych.

Przywołany przykład wskazuje, że problem bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym nie wynika wyłącznie z niedoskonałości regulacji prawnych czy braków infrastrukturalnych. W wielu przypadkach kluczowe znaczenie ma skuteczność egzekwowania obowiązujących norm prawnych oraz poziom

świadomości i odpowiedzialności dorosłych uczestników ruchu drogowego. Dlatego zagadnienie bezpieczeństwa dziecka w ruchu drogowym należy analizować nie tylko w wymiarze prawnym czy komunikacyjnym, lecz również w kontekście egzekwowania standardów ochrony praw dziecka, do których państwo zobowiązało się na gruncie Konwencji o prawach dziecka.

Konwencja o prawach dziecka, przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w dniu 20 listopada 1989 r.[1], stanowi podstawowy akt prawa międzynarodowego regulujący prawa dziecka oraz obowiązki państw w zakresie ich ochrony. Polska ratyfikowała Konwencję w 1991 r., natomiast Republika Słowacka sukcesyjnie przejęła wynikające z niej zobowiązania po rozpadzie Czechosłowacji w roku 1993.

Choć Konwencja nie zawiera przepisów *stricte* odnoszących się do ruchu drogowego, jej postanowienia tworzą normatywne podstawy obowiązków państwa w zakresie zapewnienia dzieciom bezpiecznego środowiska życia, w tym również w przestrzeni transportowej.

Jedną z fundamentalnych zasad Konwencji jest wyrażona w art. 3 ust. 1 zasada nadrzędnego interesu dziecka, zgodnie z którą: „we wszystkich działaniach dotyczących dzieci […] sprawą nadrzędną będzie najlepsze zabezpieczenie interesów dziecka". Zasada ta ma charakter uniwersalny i odnosi się do wszystkich obszarów polityki publicznej, w tym także do bezpieczeństwa transportu i organizacji ruchu drogowego. Oznacza to, że państwa są zobowiązane do projektowania systemów transportowych w sposób uwzględniający potrzeby i bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu.

Drugim istotnym przepisem jest art. 6 Konwencji, który ustanawia, że „Państwa-Strony uznają, że każde dziecko ma niezbywalne prawo do życia" (art. 6 ust. 1) oraz „Państwa-Strony zapewniają, w możliwie maksymalnym zakresie, warunki życia i rozwoju dziecka" (art. 6 ust. 2). Ochrona dziecka przed skutkami wypadków drogowych stanowi zatem jeden z elementów realizacji prawa do życia i rozwoju, o którym mowa w art. 6 Konwencji.

W kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego szczególne znaczenie ma również art. 19 Konwencji: „Państwa-Strony będą podejmowały wszelkie właściwe kroki w dziedzinie ustawodawczej, administracyjnej, społecznej oraz wychowawczej dla ochrony dziecka przed wszelkimi formami przemocy

1 Konwencja o prawach dziecka, przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 20 listopada 1989 r. (Dz. U. z 1991 r., nr 120, poz. 526 ze zm.).

[...]"(art. 19 ust. 1) oraz, że „tego rodzaju środki ochronne powinny obejmować [...] skuteczne przedsięwzięcia w celu stworzenia programów specjalnych dla realizacji pomocy dziecku [...], jak również innych form działań prewencyjnych [...] w przypadku niewłaściwego traktowania dzieci [...] (art. 19 ust. 2). Artykuł ten zobowiązuje państwa do podejmowania wszelkich środków ustawodawczych, administracyjnych i edukacyjnych w celu ochrony dziecka przed zagrożeniami, a także wskazuje na konieczność tworzenia skutecznych mechanizmów ochronnych i prewencyjnych, obejmujących również środki o charakterze instytucjonalnym i prawnym.

Prawo dziecka do ochrony zdrowia wyrażone jest także w art. 24 Konwencji: „Państwa-Strony uznają prawo dziecka do jak najwyższego poziomu zdrowia [...]" (art. 24 ust. 1). „Państwa-Strony będą dążyły do zapewnienia, aby żadne dziecko nie było pozbawione prawa dostępu do tego rodzaju opieki zdrowotnej" (art. 24 ust. 1). „Państwa-Strony będą dążyły do pełnej realizacji tego prawa [...]" (art. 24 ust. 2). „Państwa-Strony będą podejmowały wszelkie właściwe i skuteczne kroki na rzecz zniesienia tradycyjnych praktyk przynoszących szkodę zdrowiu dziecka" (art. 24 ust. 3). „Państwa-Strony zobowiązują się do działań na rzecz sprzyjania i zachęcania do rozwoju współpracy międzynarodowej w celu stopniowego osiągania pełnej realizacji praw uznanych w niniejszym artykule" (art. 24 ust. 4). Wskazany artykuł obejmuje obowiązek przeciwdziałania urazom i zagrożeniom wynikającym z funkcjonowania w przestrzeni publicznej. W praktyce oznacza to konieczność tworzenia skutecznych (krajowych i międzynarodowych) systemów ochrony dzieci jako pieszych, pasażerów i rowerzystów.

Interpretację tych przepisów rozwija również Komitet Praw Dziecka ONZ[2], który w swoich komentarzach ogólnych[3] podkreśla obowiązki państw w zakresie zapewnienia dzieciom bezpiecznego środowiska życia:

1) Komitet wskazuje między innymi: „Państwa powinny podejmować działania zapewniające dzieciom bezpieczne środowisko życia, obejmujące m.in. przestrzeń publiczną, transport oraz infrastrukturę"[4]. Oznacza to, że elementem szeroko rozumianego obowiązku państwa w zakresie ochrony dzieci jest w tym kontekście zapewnienie najmłodszym bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym;
2) Komitet podkreśla również, że: „Zasada najlepszego interesu dziecka powinna być podstawowym kryterium przy projektowaniu i realizacji polityk publicznych"[5]. To z kolei oznacza, że także regulacje dotyczące ruchu drogowego powinny być projektowane z myślą o dzieciach i w sposób uwzględniający ich bezpieczeństwo na drogach;
3) Komitet wskazuje także, że: „Zapobieganie urazom i wypadkom stanowi istotny element realizacji prawa dziecka do życia i zdrowia"[6]. W tym znaczeniu realizacja zobowiązań wynikających z Konwencji polega na

2 Komitet Praw Dziecka to organ złożony z 18 niezależnych ekspertów, który monitoruje wdrażanie Konwencji o prawach dziecka przez państwa-strony. Państwa-strony zobowiązują się do regularnego składania Komitetowi sprawozdań z realizacji praw dziecka. Więcej: Ośrodek Informacji ONZ w Warszawie, *Komitet Praw Dziecka*, 28 czerwca 2018 r. https://www.unic.un.org.pl/prawa-czlowieka/komitet-praw-dziecka/3137 [dostęp: 21.5.2026].

3 Komentarze ogólne Komitetu Praw Dziecka są oficjalnymi dokumentami interpretacyjnymi, których celem jest wyjaśnianie znaczenia i zakresu przepisów Konwencji o prawach dziecka, a także wskazywanie rządom państw konkretnych wytycznych i obowiązków w zakresie ochrony i promowania praw najmłodszych. Więcej: Dawid Stadniczeńko, *Komitet Praw Dziecka ONZ. Rola i znaczenie. Komentarze* (Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2019), 120.

4 Committee on the Rights of the Child, General Comment No. 17 (2013) on the Right of the Child to Rest, Leisure, Play, Recreational Activities, Cultural Life and the Arts (art. 31), 17 April 2013 (CRC/C/GC/17), 10.

5 Committee on the Rights of the Child, General Comment No. 14 (2013) on the Right of the Child to Have His or Her Best Interests Taken as a Primary Consideration (art. 3, para. 1), 29 May 2013 (CRC/C/GC/14), 26–29.

6 Committee on the Rights of the Child, General Comment No. 15 (2013) on the Right of the Child to the Enjoyment of the Highest Attainable Standard of Health (art. 24), 17 April 2013 (CRC/C/GC/15), 119–120.

podejmowaniu przez państwa działań, których celem jest ograniczanie liczby wypadków drogowych z udziałem dzieci[7].

W literaturze podkreśla się ponadto, że bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym powinno być postrzegane nie wyłącznie jako element polityki transportowej, ale jako jeden z wymiarów realizacji praw człowieka i praw dziecka.

3 | Status prawny dziecka jako uczestnika ruchu drogowego

Dziecko jako uczestnik ruchu drogowego zajmuje szczególną pozycję w systemie prawa. Wynika to przede wszystkim z ograniczonej zdolności dzieci do przewidywania skutków własnych działań oraz właściwej oceny zagrożeń[8].

W Polsce podstawowym aktem regulującym bezpieczeństwo ruchu drogowego jest ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym[9]. Regulacje tej ustawy wprowadzają szereg rozwiązań mających na celu ochronę dzieci jako szczególnie wrażliwej grupy uczestników ruchu. Jednym z ważniejszych rozwiązań są przepisy dotyczące ruchu pieszych, w tym dzieci. Zgodnie z art. 13 i 14 ustawy, pieszy ma obowiązek korzystania z przejść dla pieszych, a kierujący pojazdem jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności wobec pieszych. Innym ważnym instrumentem jest obowiązek przewożenia dzieci w odpowiednich urządzeniach zabezpieczających. Zgodnie z art. 39 ust. 3 ustawy, dziecko o wzroście poniżej 150 cm powinno być przewożone w foteliku bezpieczeństwa lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci. Obowiązek stosowania fotelików ochronnych i urządzeń przytrzymujących stanowi zatem jeden z podstawowych instrumentów ochrony życia i zdrowia najmłodszych pasażerów. Istotną zmianą w polskim systemie prawnym było również przyznanie pieszym pierwszeństwa już w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych.

7 Katarzyna Kaleta-Sennik, *Zalecenia Komitetu Praw Dziecka ONZ*, 14 października 2015 r. https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/zalecenia-komitetu-praw-dziecka-onz [dostęp: 16.05.2026].

8 Robert Idzikowski, „Problematyka bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym w Polsce na podstawie danych statystycznych Policji w latach 2022–2024" *Seminare. Poszukiwania Naukowe*, nr 1 (2026): 1. https://doi.org/10.21852/sem.1883.

9 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 ze zm.).

Znaczącą rolę odgrywa także edukacja komunikacyjna dzieci, obejmująca m.in. zdobycie karty rowerowej oraz programy edukacyjne prowadzone przez Policję i szkoły.

Jak widać, ustawa ta przewiduje szereg rozwiązań mających na celu ochronę dzieci jako uczestników ruchu. Szczególna ochrona dzieci dotyczy przede wszystkim ich statusu jako pieszych. „Kierujący pojazdem zobowiązany jest zachować szczególną ostrożność w rejonach przejść dla pieszych oraz miejsc uczęszczanych przez dzieci"[10]. Ustawodawca wychodzi z założenia, że dziecko może zachowywać się w sposób nieprzewidywalny i impulsywny.

Analogiczne rozwiązania w Republice Słowackiej przewiduje zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke[11] oraz akty wykonawcze regulujące bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego[12]. Podobnie jak w Polsce, słowacki ustawodawca przyjmuje założenie szczególnej ochrony dzieci jako grupy szczególnie narażonej na skutki zdarzeń drogowych.

W obu państwach widoczne jest zatem podobne podejście legislacyjne, zgodnie z którym odpowiedzialność za bezpieczeństwo dzieci w ruchu drogowym spoczywa przede wszystkim na dorosłych uczestnikach ruchu oraz instytucjach publicznych.

W literaturze podkreśla się, że ochrona dziecka w ruchu drogowym powinna być realizowana wieloaspektowo i obejmować zarówno działania legislacyjne, jak i organizacyjne oraz edukacyjne[13].

4 | Współczesne zagrożenia bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym

Współczesny ruch drogowy podlega dynamicznym przemianom, które wpływają również na poziom bezpieczeństwa dzieci. Jednym

10 Art. 26 ust. 1 oraz art. 3 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

11 Zákon č. 8/2009 Z. z. z 3. decembra 2008 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

12 Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z. zo 16. decembra 2008, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (rozporządzenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Republiki Słowackiej wykonujące ustawę o ruchu drogowym); Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 134/2018 Z. z. z 27. apríla 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke (rozporządzenie określające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym).

13 Krzysztof R. Zieliński, Hubert Dobrzyński, „Edukacja o kulturze bezpieczeństwa drogowego" *Pedagogika Społeczna*, nr 3 (2022): 151–152.

z najważniejszych problemów pozostaje nadmierna prędkość pojazdów, szczególnie w obszarach zabudowanych oraz w rejonach szkół. Badania wskazują, że nadmierna prędkość istotnie zwiększa ryzyko ciężkich obrażeń lub śmierci pieszych[14], zwłaszcza dzieci. Dziecko jako uczestnik ruchu drogowego ma ograniczoną możliwość właściwej oceny prędkości nadjeżdżającego pojazdu, co dodatkowo zwiększa ryzyko wypadków.

Istotnym zagrożeniem jest także rozproszenie uwagi kierujących, związane m.in. z korzystaniem z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych podczas jazdy.

W ostatnich latach pojawiły się również nowe wyzwania związane z rozwojem urządzeń transportu osobistego oraz hulajnóg elektrycznych. Dzieci coraz częściej korzystają z tego rodzaju środków transportu, co generuje konieczność dalszego dostosowania regulacji prawnych oraz działań prewencyjnych[15].

W Polsce i w Słowacji widoczny jest również problem niewystarczającej infrastruktury drogowej dostosowanej do potrzeb dzieci. Dotyczy to zwłaszcza niewłaściwie oznakowanych przejść dla pieszych, braku odpowiedniego oświetlenia oraz niewystarczającego oddzielenia ruchu pieszych od ruchu pojazdów[16].

Współczesne zagrożenia pokazują, że skuteczna ochrona dzieci wymaga zintegrowanego podejścia obejmującego prawo, infrastrukturę, edukację oraz skuteczne działania Policji.

5 | Statystyki bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym – Polska i Słowacja

Analiza danych statystycznych wskazuje, że dzieci pozostają grupą szczególnie narażoną na skutki zdarzeń drogowych zarówno w Polsce, jak i w Słowacji. Pomimo systematycznej (lecz nadal niewystarczającej) poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wciąż dochodzi do licznych wypadków z udziałem najmłodszych uczestników ruchu.

---

14 World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023* (Geneva: WHO, 2023), 81.

15 Paweł Karliński, „Hulajnogi elektryczne jako sposób komunikacji w obszarach miejskich", [w:] *Logistyka i transport*, red. Paweł Hanczar, Natalia Szozda (Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2023), 49–50.

16 Najwyższa Izba Kontroli, *Oznakowanie dróg publicznych. Informacja o wynikach kontroli*, KIN.430.7.2024, nr ewid. 108/2024/P/24/018/KIN (Warszawa, 2025), 40.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2025 r. w Polsce doszło do 1874 wypadków drogowych z udziałem dzieci do 14. roku życia, w których zginęły 42 osoby, a 1968 zostało rannych[17]. Najczęściej dzieci uczestniczyły w zdarzeniach jako piesi oraz pasażerowie pojazdów.

W Republice Słowackiej, według danych Ministerstva Vnútra Slovenskej Republiky, również obserwuje się utrzymywanie się zagrożeń związanych z bezpieczeństwem dzieci w ruchu drogowym, szczególnie w obszarach miejskich i w rejonach szkół[18].

Analiza statystyczna wskazuje, że najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych z udziałem dzieci pozostają:

- nadmierna prędkość;
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszym;
- nieprawidłowe zachowania kierujących;
- niewłaściwa organizacja ruchu.

Warto podkreślić, że dane statystyczne wskazują na wyraźną zależność pomiędzy intensywnością działań kontrolnych Policji a poziomem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Szczególnie istotne znaczenie mają działania prowadzone w obszarach zabudowanych oraz w rejonach placówek edukacyjnych. Analiza praktyki policyjnej wskazuje także, że skuteczność ochrony dzieci w ruchu drogowym zależy nie tylko od liczby obowiązujących przepisów, ale przede wszystkim od konsekwencji ich egzekwowania oraz widocznej obecności służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo[19].

6 | Rola Policji w systemie ochrony dziecka w ruchu drogowym

Policja stanowi jeden z kluczowych podmiotów odpowiedzialnych za realizację polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa. Jej działalność nie ogranicza się wyłącznie do egzekwowania przepisów prawa i reagowania na

17 Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2025 roku* (Warszawa, 2026), 39.

18 Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, *Minister vnútra rokoval s eurokomisárom o migrácii, bezpečnosti a ochrane detí*, 11 września 2025 r. https://www.minv.sk/?aktuality_zahranicna_pomoc_MV_SR&sprava=minister-vnutra-rokoval-s-eurokomisarom-o-migracii-bezpecnosti-a-ochrane-deti [dostęp: 21.5.2026].

19 Mariusz Rozwadowski, Juliusz Piwowarski, „Działania Policji zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa uczestników wybranych rodzajów turystyki aktywnej" *Kultura Bezpieczeństwa. Nauka – Praktyka – Refleksje*, nr 21 (2016): 213.

naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, lecz obejmuje również szeroko rozumiane działania prewencyjne, edukacyjne i profilaktyczne. W konsekwencji rola Policji w systemie ochrony dzieci jako uczestników ruchu drogowego ma charakter wielowymiarowy i obejmuje zarówno funkcje kontrolno-represyjne, jak i działania ukierunkowane na zapobieganie zagrożeniom oraz kształtowanie bezpiecznych postaw społecznych[20].

W Polsce podstawę prawną funkcjonowania Policji stanowi ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji[21], zgodnie z którą do podstawowych zadań tej formacji należy ochrona życia i zdrowia ludzi oraz utrzymanie bezpieczeństwa i porządku publicznego[22]. W praktyce oznacza to konieczność podejmowania działań mających na celu minimalizowanie zagrożeń dla dzieci uczestniczących w ruchu drogowym.

Działania Policji w zakresie ochrony dzieci obejmują przede wszystkim:

- kontrolę przestrzegania ograniczeń prędkości;
- nadzór nad zachowaniami kierujących wobec pieszych;
- kontrolę sposobu przewożenia dzieci;
- zabezpieczanie przejść dla pieszych w rejonach szkół;
- prowadzenie działań profilaktycznych i edukacyjnych.

Szczególne znaczenie mają działania realizowane cyklicznie podczas rozpoczęcia i zakończenia roku szkolnego, kiedy wzmożona obecność funkcjonariuszy w rejonach placówek oświatowych przyczynia się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego oraz oddziałuje prewencyjnie na zachowania kierujących.

Istotnym elementem działalności Policji są również przedsięwzięcia edukacyjne adresowane do dzieci i młodzieży. Programy profilaktyczne oraz spotkania organizowane w szkołach i przedszkolach służą przekazywaniu wiedzy dotyczącej zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, a także kształtowaniu postaw sprzyjających ograniczaniu ryzyka występowania zdarzeń drogowych. Działania te wpisują się w realizację obowiązków państwa wynikających z art. 19 Konwencji o prawach dziecka,

20 Tomasz Szczęsny, „Brak kompleksowych usprawnień systemowych. Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego" *Kontrola i Audyt*, nr 1 (2022): 106; Najwyższa Izba Kontroli, *Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Informacja o wynikach kontroli*, 125/2021/megainfo/KPB (Warszawa, 2021), 49.

21 Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 636 ze zm.).

22 Art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o Policji.

nakładającego na państwa obowiązek podejmowania środków służących ochronie życia i zdrowia dziecka.

Analogiczne zadania realizowane są w Republice Słowackiej przez Policajný zbor, którego działalność w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego regulowana jest m.in. przez Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke[23]. Podobnie jak w Polsce, słowacka Policja prowadzi działania kontrolne, prewencyjne i edukacyjne ukierunkowane na ochronę dzieci jako szczególnie wrażliwej grupy uczestników ruchu drogowego. Szczególny nacisk kładziony jest przy tym na współpracę ze szkołami oraz samorządami lokalnymi w zakresie edukacji komunikacyjnej i profilaktyki zagrożeń drogowych[24].

Analiza praktyki funkcjonowania organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego wskazuje, że skuteczna ochrona dzieci nie może opierać się wyłącznie na działaniach represyjnych. Konieczne jest ich uzupełnianie szeroko rozumianą działalnością prewencyjną, edukacyjną i profilaktyczną. Współczesne podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego coraz częściej odwołuje się do koncepcji „Vision Zero" („Wizja Zero"), zgodnie z którą każda śmierć lub ciężkie obrażenia odniesione w ruchu drogowym są zjawiskiem nieakceptowalnym. W tym ujęciu Policja pozostaje jednym z najważniejszych podmiotów odpowiedzialnych za realizację polityki bezpieczeństwa drogowego, której celem jest systematyczne ograniczanie liczby ofiar zdarzeń drogowych, w szczególności wśród dzieci i innych niechronionych uczestników ruchu[25].

7 Rola instytucji publicznych

Istotnym elementem systemu ochrony dzieci w ruchu drogowym jest działalność instytucji publicznych realizujących zadania o charakterze normatywnym, organizacyjnym, edukacyjnym oraz profilaktycznym. W Polsce i Republice Słowackiej szczególną rolę odgrywają organy administracji publicznej, placówki oświatowe, jednostki samorządu terytorialnego oraz

23 Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

24 Rudolf Briška, „Prevencia v činnosti Policajného zboru" *Policajná teória a prax*, nr 2 (2009): 76–84.

25 Agnieszka Podgórska, Jan Rajchel, *Wypadki drogowe w świetle badań. Prawo o ruchu drogowym* (Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Technicznego Wojsk Lądowych, 2019), 84.

podmioty odpowiedzialne za kształtowanie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kluczowe znaczenie w procesie ochrony dzieci posiada edukacja komunikacyjna. W Polsce funkcjonuje system przygotowania dzieci do uczestnictwa w ruchu drogowym obejmujący m.in. zajęcia z zakresu bezpieczeństwa komunikacyjnego oraz uzyskanie karty rowerowej. W Republice Słowackiej analogiczną funkcję pełni tzw. *dopravná výchova*, czyli edukacja komunikacyjna realizowana w szkołach podstawowych. Działania te stanowią realizację art. 29 Konwencji o prawach dziecka, zgodnie z którym edukacja powinna przygotowywać dziecko do odpowiedzialnego życia w społeczeństwie.

Istotnym obszarem aktywności instytucji publicznych pozostają również działania profilaktyczne obejmujące szeroko rozumianą prewencję społeczną. W obu państwach realizowane są programy ukierunkowane na ograniczanie ryzyka wypadków drogowych z udziałem dzieci, w tym działania sezonowe, akcje informacyjne oraz inicjatywy lokalne. Ich celem jest podnoszenie świadomości zagrożeń komunikacyjnych zarówno wśród dzieci, jak i dorosłych uczestników ruchu drogowego.

Uzupełnieniem działań edukacyjnych i profilaktycznych są kampanie społeczne prowadzone na poziomie krajowym i lokalnym. Kampanie te mają charakter informacyjny oraz edukacyjny, a ich celem jest promowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym oraz zwiększanie świadomości zagrożeń. W Polsce działania takie koordynowane są m.in. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, natomiast w Republice Słowackiej realizowane są przy współudziale właściwych organów administracji publicznej, placówek oświatowych oraz Policajného zboru[26].

Instytucjonalny model ochrony dzieci w ruchu drogowym opiera się zatem na współdziałaniu wielu podmiotów. Skuteczność tego systemu zależy nie tylko od jakości obowiązujących regulacji prawnych, lecz również od efektywności działań edukacyjnych, profilaktycznych i organizacyjnych realizowanych przez instytucje publiczne odpowiedzialne za bezpieczeństwo dzieci.

---

26 Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Projekt nr POIS.03.01.00-00-0048/18 pn. „Ogólnopolskie szkolenie dla nauczycieli w zakresie edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego"*. https://www.krbrd.gov.pl/edukacja/projekty-wspolfinansowane-z-ue/. [dostęp: 26.5.2026].

8 | Polska i Słowacja – analiza porównawcza

Analiza porównawcza regulacji dotyczących bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym w Polsce i w Republice Słowackiej wskazuje na znaczną zbieżność przyjętych rozwiązań prawnych oraz instytucjonalnych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony dzieci jako uczestników ruchu. Podobieństwo to wynika zarówno z podobnych doświadczeń historycznych, z implementacji standardów wynikających z Konwencji o prawach dziecka, jak i z członkostwa Polski i Słowacji w Unii Europejskiej.

W obu państwach podstawę regulacji stanowią akty prawne o charakterze systemowym – w Polsce jest to ustawa Prawo o ruchu drogowym z 1997 roku, natomiast w Słowacji jest to Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

W zakresie ochrony dzieci jako pasażerów wprowadzono analogiczne rozwiązania polegające na obowiązku stosowania urządzeń przytrzymujących dla dzieci. W Polsce obowiązek ten wynika z art. 39 ust. 3 ustawy, natomiast na Słowacji z przepisów dotyczących detských zadržiavacích systémov. Regulacje te realizują standardy bezpieczeństwa wynikające z prawa międzynarodowego oraz unijnego.

W odniesieniu do ochrony pieszych oba systemy prawne przewidują szczególne środki ochrony tej kategorii uczestników ruchu drogowego. W Polsce regulacje zawarte są w art. 13 i 14 ustawy, natomiast w Słowacji w szczególności w § 52 ustawy oraz w ogólnych obowiązkach kierującego określonych w § 4 ods. 2 písm. c), które nakładają obowiązek zachowania szczególnej ostrożności wobec pieszych.

Istotnym elementem wspólnym jest również edukacja komunikacyjna dzieci. W Polsce realizowana jest ona m.in. poprzez system karty rowerowej oraz działania edukacyjne prowadzone przez szkoły i Policję, natomiast w Słowacji funkcjonuje system dopravnej výchovy, który ma charakter ogólnokrajowy i systemowy.

W Polsce i w Republice Słowackiej funkcjonuje także zasada szczególnej ochrony dziecka w ruchu drogowym oraz obowiązek zachowania szczególnej ostrożności wobec dzieci. W obu systemach prawnych wprowadzono także obowiązek stosowania w pojazdach urządzeń zabezpieczających dla dzieci.

Widoczne są również podobieństwa w zakresie działań Policji, obejmujących zarówno kontrolę ruchu drogowego, jak i działania edukacyjne oraz profilaktyczne.

W obu państwach kluczową rolę odgrywają instytucje publiczne odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego. W Polsce są to przede wszystkim Policja oraz Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, natomiast w Słowacji Policajný zbor. Instytucje te realizują zadania zarówno w zakresie egzekwowania prawa, jak i działań profilaktycznych oraz edukacyjnych.

Natomiast różnice dotyczą przede wszystkim sposobu realizacji działań, struktury instytucjonalnej systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także organizacji działań prewencyjnych oraz zakresu wykorzystywania nowoczesnych technologii wspierających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W Polsce obserwuje się coraz większe wykorzystanie systemów monitoringu ruchu drogowego oraz automatycznych systemów nadzoru nad ruchem. W Republice Słowackiej widoczny jest natomiast silny nacisk na lokalne działania edukacyjne realizowane we współpracy szkół, samorządów i słowackiej policji.

Analiza porównawcza wskazuje, że skuteczność ochrony dzieci w ruchu drogowym zależy przede wszystkim od kompleksowości podejmowanych działań oraz współpracy pomiędzy instytucjami publicznymi.

9 | Perspektywy i kierunki rozwoju systemu ochrony dzieci

Współczesne wyzwania związane z bezpieczeństwem dzieci w ruchu drogowym wymagają dalszego doskonalenia instrumentów ochrony prawnej oraz wzmacniania działań instytucjonalnych ukierunkowanych na ograniczanie zagrożeń występujących w przestrzeni komunikacyjnej. Dynamiczne zmiany zachodzące w ruchu drogowym, rozwój nowych technologii oraz pojawianie się nowych form mobilności powodują konieczność ciągłego dostosowywania rozwiązań prawnych i organizacyjnych do zmieniających się warunków funkcjonowania najmłodszych uczestników ruchu.

W pierwszej kolejności konieczne jest dalsze wzmacnianie działań prewencyjnych realizowanych przez Policję. Dotyczy to zarówno zwiększania obecności funkcjonariuszy w miejscach szczególnie niebezpiecznych, zwłaszcza w rejonach szkół, przedszkoli oraz przejść dla pieszych, jak i rozwijania programów edukacyjnych skierowanych do dzieci, rodziców oraz nauczycieli. Istotne znaczenie ma również wykorzystywanie nowoczesnych

narzędzi komunikacji społecznej oraz kampanii informacyjnych służących kształtowaniu właściwych postaw uczestników ruchu drogowego. Działania prewencyjne powinny być traktowane jako integralny element polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego, a nie jedynie jako uzupełnienie działań kontrolnych i represyjnych.

Istotne znaczenie ma także rozwój nowoczesnej infrastruktury drogowej dostosowanej do potrzeb najmłodszych uczestników ruchu. W literaturze coraz częściej podkreśla się konieczność projektowania przestrzeni publicznej zgodnie z koncepcją „Child Friendly Cities", która zakłada uwzględnianie potrzeb dzieci w planowaniu przestrzennym[27]. Obejmuje to m.in. tworzenie bezpiecznych ciągów komunikacyjnych prowadzących do szkół, odpowiednie oświetlenie przejść dla pieszych, stosowanie elementów uspokojenia ruchu oraz zwiększanie liczby stref o ograniczonej prędkości. Takie rozwiązania pozwalają ograniczać ryzyko wystąpienia zdarzeń drogowych i zwiększają poziom bezpieczeństwa dzieci poruszających się samodzielnie w przestrzeni publicznej.

Kolejnym równie istotnym kierunkiem jest rozwijanie współpracy międzynarodowej pomiędzy Polską, Słowacją oraz innymi państwami posiadającymi znaczące doświadczenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymiana dobrych praktyk, wspólne projekty badawcze oraz analiza skuteczności stosowanych rozwiązań mogą przyczynić się do podnoszenia standardów ochrony dzieci w ruchu drogowym. Szczególnie cenne mogą być doświadczenia państw, które od lat osiągają najlepsze wyniki w zakresie ograniczania liczby ofiar wypadków drogowych, zwłaszcza wśród niechronionych uczestników ruchu.

W perspektywie przyszłości istotne znaczenie będzie miało również dostosowywanie regulacji prawnych do postępujących zmian technologicznych oraz nowych form mobilności. Dotyczy to przede wszystkim korzystania przez dzieci z hulajnóg elektrycznych, rowerów elektrycznych oraz innych urządzeń transportu osobistego. Rozwój inteligentnych systemów transportowych, technologii wspomagających kierowców oraz rozwiązań opartych na sztucznej inteligencji może w przyszłości odegrać istotną rolę w zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu

27 UNICEF, *Child Friendly Cities and Communities Handbook* (New York: United Nations Children's Fund, 2018), 21, 24–25.

drogowego. Warunkiem skuteczności tych działań pozostaje jednak ich odpowiednie uregulowanie prawne oraz konsekwentne wdrażanie w praktyce.

10 Podsumowanie

Bezpieczeństwo dziecka w ruchu drogowym należy postrzegać jako integralny element realizacji praw dziecka, a nie wyłącznie jako zagadnienie z zakresu polityki transportowej. W świetle Konwencji o prawach dziecka ochrona życia i zdrowia najmłodszych uczestników ruchu drogowego stanowi jeden z podstawowych obowiązków państwa, wynikający w szczególności z art. 3, art. 6 i art. 19 tego aktu.

Po pierwsze – bezpieczeństwo dziecka w ruchu drogowym stanowi bezpośrednią realizację praw dziecka, w tym prawa do życia, rozwoju oraz ochrony przed zagrożeniami. Oznacza to, że każde działanie podejmowane w obszarze organizacji ruchu drogowego powinno uwzględniać szczególną sytuację i potrzeby dziecka jako uczestnika ruchu drogowego. Po drugie – obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa dzieci w przestrzeni publicznej – w tym w ruchu drogowym – spoczywa na państwie, co wynika zarówno z przepisów Konwencji, jak i z ich interpretacji dokonywanej przez Komitet Praw Dziecka ONZ, który wskazuje na konieczność tworzenia bezpiecznego środowiska życia dzieci, obejmującego także infrastrukturę transportową i przestrzeń publiczną. Po trzecie – skuteczna ochrona dzieci w ruchu drogowym wymaga podejścia kompleksowego i wielowymiarowego. Obejmuje ono nie tylko skuteczne regulacje prawne, ale również działania edukacyjne oraz rozwój bezpiecznej infrastruktury drogowej. Dopiero połączenie tych trzech elementów: prawa, edukacji i infrastruktury, pozwala na realne ograniczenie ryzyka i poprawę bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu. W konsekwencji – należy stwierdzić, że poziom bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym stanowi jeden z najbardziej wymiernych testów tego, na ile państwo (albo polityka publiczna państwa) rzeczywiście realizuje standardy ochrony praw dziecka wynikające z Konwencji.

Bibliografia

Briška Rudolf, „Prevencia v činnosti Policajného zboru" *Policajná teória a prax*, nr 2 (2009).

Idzikowski Robert, „Problematyka bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym w Polsce na podstawie danych statystycznych Policji w latach 2022–2024" *Seminare. Poszukiwania Naukowe*, nr 1 (2026). https://doi.org/10.21852/sem.1883.

Kaleta-Sennik Katarzyna, *Zalecenia Komitetu Praw Dziecka ONZ*, 14 października 2015 r. https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/zalecenia-komitetu-praw-dziecka-onz.

Karliński Paweł, „Hulajnogi elektryczne jako sposób komunikacji w obszarach miejskich", [w:] *Logistyka i transport*, red. Paweł Hanczar, Natalia Szozda. 47–58. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2023. ht tps://doi.org/10.15611/2023.40.6.04.

Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2025 roku*. Warszawa, 2026.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Projekty współfinansowane z UE*. ht tps://www.krbrd.gov.pl/edukacja/projekty-wspolfinansowane-z-ue/.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, *Minister vnútra rokoval s eurokomisárom o migrácii, bezpečnosti a ochrane detí*, 11 września 2025 r. https://www.minv.sk/?aktuality_zahranicna_pomoc_MV_SR&sprava=minister-vnutra-rokoval-s-eurokomisarom-o-migracii-bezpecnosti-a-ochrane-deti.

Najwyższa Izba Kontroli, *Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Informacja o wynikach kontroli*, 125/2021/megainfo/KPB. Warszawa, 2021.

Najwyższa Izba Kontroli, *Oznakowanie dróg publicznych. Informacja o wynikach kontroli*, KIN.430.7.2024, nr ewid. 108/2024/P/24/018/KIN. Warszawa, 2025.

Ośrodek Informacji ONZ w Warszawie, *Komitet Praw Dziecka*, 28 czerwca 2018 r. https://www.unic.un.org.pl/prawa-czlowieka/komitet-praw-dziecka/3137.

Podgórska Agnieszka, Jan Rajchel, *Wypadki drogowe w świetle badań. Prawo o ruchu drogowym*. Warszawa: Wydawnictwo Instytutu Technicznego Wojsk Lądowych, 2019.

Rozwadowski Mariusz, Juliusz Piwowarski, „Działania Policji zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa uczestników wybranych rodzajów turystyki aktywnej" *Kultura Bezpieczeństwa. Nauka – Praktyka – Refleksje*, nr 21 (2016): 210–221.

Stadniczeńko Dawid, *Komitet Praw Dziecka ONZ. Rola i znaczenie. Komentarze*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2019.

Szczęsny Tomasz, „Brak kompleksowych usprawnień systemowych. Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego" *Kontrola i Audyt*, nr 1 (2022). https://doi.org/10.53122/ISSN.0452-5027/2022.1.06.

UNICEF, *Child Friendly Cities and Communities Handbook*. New York: United Nations Children's Fund, 2018.

World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023*. Geneva: WHO, 2023.

Zieliński Krzysztof R., Hubert Dobrzyński, „Edukacja o kulturze bezpieczeństwa drogowego" *Pedagogika Społeczna*, nr 3 (2022): 147–160. https://doi.org/10.35464/1642-672X.PS.2022.3.09.



This article is published under a Creative Commons Attribution 4.0 International license.
For guidelines on the permitted uses refer to
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode