



Minister Infrastruktury

Dariusz Klimczak

Znak pisma: DTD-5-1.0210.4.2024

Warszawa, 15 lipca 2025

Pan
Mariusz Skowroński
Sekretarz
Stałego Komitetu Rady Ministrów

Szanowny Panie Sekretarzu,

stosownie do § 58 i 60 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, w załączeniu przekazuję projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr UC76 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów), wraz z załącznikami, z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie przez Stały Komitet Rady Ministrów na najbliższym posiedzeniu.

Głównym celem projektowanej regulacji jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez m.in. skorygowanie obowiązujących przepisów ustawy o kierujących pojazdami, oraz zwiększenie mobilności młodych osób, co przyczyni się do zmniejszenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Jednocześnie projekt ustawy odpowiada na oczekiwania społeczne, uwzględniając postulaty instruktorów, egzaminatorów, środowiska kierowców zawodowych oraz zatrudniających ich przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe. Projektowane rozwiązania prawne wpisują się w kompleksowe działania rządu dążące do eliminacji (ograniczenia skali) zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku, wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań, a także nabywanie przez młodych uczestników ruchu drogowego właściwych nawyków na drodze to priorytety działań Ministra Infrastruktury.

Projektowana regulacja nowelizuje przede wszystkim obowiązujące przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.), wdrażając do polskiego porządku prawnego rozwiązania mające na celu m.in. walkę z deficytem kierowców zawodowych, przy

jednoczesnym zachowaniu harmonizacji przepisów tych ustaw z prawem UE, tj. dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.). Projektowana ustawa nowelizuje również przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.) w kwestii obniżenia minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd, dla którego wymaga się odpowiednio prawa jazdy kategorii D i D+E lub D1, D1+E, co umożliwia dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, s. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89). Podkreślenia wymaga, że przedmiotowe dyrektywy są w całości wdrożone do polskiego prawa, a nowelizowane przepisy ustawy o kierujących pojazdami i ustawy o transporcie drogowym są w pełni zgodne z postanowieniami wymienionych wyżej dyrektyw.

W wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów planowany termin przyjęcia przez Radę Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr UC76) określony został na II kwartał 2025 r. Projekt ustawy jest częściowo niezgodny z wpisem do wykazu, tj. w zakresie propozycji wprowadzenia obowiązku korzystania z kasków ochronnych przez dzieci do 16 roku życia, podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. Niemniej jednak zmiana ta wpisuje się w cel projektowanej ustawy zmieniającej, tj. poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na marginesie zaznaczenia wymaga, że choć przedmiotowa dodatkowa zmiana została dodana do projektu ustawy w wersji kierowanej pod obrady Stałego Komitetu Rady Ministrów, to jej zakres został przyjęty uchwałą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 14 lipca 2025 r. i poddany dyskusji podczas posiedzenia tego gremium o poszerzonym o ekspertów składzie. Ze względu na zmianę zakresu projektu ustawy wystąpiono odrębnym pismem do Zespołu do Spraw Programowania Prac Rządu z wnioskiem o aktualizację tegoż wpisu do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

Najważniejsze **zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r - Prawo o ruchu drogowym** obejmują:

1. Zwiększenie dopuszczalnej prędkości ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h, z uwagi na względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ryzyko wypadków drogowych spowodowanych przez najechanie pojazdem samochodowym na ciągnik rolniczy oraz uwzględniając oczekiwania rolników;

2. Złagodzenie zakazu wyprzedzania dla samochodów ciężarowych wyrażonego w art. 24 ust. 13, poprzez wprowadzenie czasowych wyłączeń (w porze nocnej);
3. Rozszerzenie obowiązku używania kasków ochronnych przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego w odniesieniu do osób, które nie ukończyły 16 roku życia. Ponadto analogiczny obowiązek będzie dotyczył dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze;
4. Zwiększenie liczby pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej biorących udział w przejeździe kolumny do więcej niż 10 pojazdów oraz ujednolicenie terminologii w zakresie pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (zmiana wprowadzona na wniosek Ministra Obrony Narodowej);
5. Dopuszczenie ruchu pojazdów zespołów ratownictwa medycznego po pasach ruchu dla autobusów, również bez włączonych sygnałów świetlnych i dźwiękowych (przejazd buspasem z chorymi niewymagającymi pilnego transportu pozwoli z jednej strony na szybszy ich transport, a zarazem umożliwi efektywniejsze wykorzystanie pojazdu poprzez ograniczenie czasu, w którym pojazd ten stoi w ulicznym korku);
6. Zmiany w zakresie przekazywania i gromadzenia danych w Centralnej Ewidencji Kierowców (rozszerzenie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz nadanie uprawnień kierownikowi ośrodka doskonalenia techniki jazdy do przekazywania danych do wyżej wymienionej ewidencji);
7. Rozszerzenie uprawnień Policji, w związku z wykonywaniem czynności określonych art. 129 ust. 2 i art. 129ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; projekt przewiduje również zmianę przepisów uprawniających organ kontroli ruchu drogowego do poddania badaniu: kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem oraz pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. pasażera, który towarzyszy młodemu kierowcy, w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu;
8. Dodanie nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy, tj. kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym - zmiana ta znajduje uzasadnienie w danych Komendy Głównej Policji, które wskazują że w 2023 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych - zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7%

wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5% rannych; mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce poza obszarem zabudowanym zginęło więcej osób, w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy w obszarze zabudowanym w co dwudziestym; natomiast główną przyczyną wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych, po nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu (3 836 wypadków) było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (3 562 wypadki);

9. Wprowadzenie mechanizmów skutkujących czasowym zatrzymaniem prawa jazdy w przypadku kierujących pojazdami, którzy na przejazdach kolejowo-drogowych nie stosują się do sygnalizacji świetlnej, co stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków na tych przejazdach - zmiana w art. 135 ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym poprzez dodanie lit. c nadaje kompetencje organom kontroli ruchu drogowego do zatrzymania wydanego w Polsce prawa jazdy w sytuacji ujawnienia, że kierujący nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie pojazdu przed przejazdem kolejowym; ponadto zmiana w art. 135a ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym poprzez dodanie lit. c nadaje kompetencje organom kontroli ruchu drogowego do zatrzymania zagranicznego prawa jazdy w sytuacji ujawnienia, że kierujący nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie pojazdu przed przejazdem kolejowym; konsekwencją tych zmian są zmiany w art. 102 ustawy o kierujących pojazdami, na podstawie których starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy (wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach należą do najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym; średnio w latach: 2020-2024 stanowiły one ok. 38% wszystkich wypadków na liniach kolejowych oraz były przyczyną co trzeciej śmiertelnej ofiary wypadków na kolei);
10. Uzupełnienie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego; uwzględniając, że art. 140d pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje uczestnictwo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego w pracach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za zasadne uznano uzupełnienie także składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela GITD;
11. Przedłużenie do 31 grudnia 2027 r. możliwości poruszania się pojazdom elektrycznym i napędzanym wodorem po pasach ruchu dedykowanych autobusom; przedłużenie obowiązywania przepisu art. 148a ustawy - Prawa

o ruchu drogowym pozwoli na osiągnięcie synergii między krajową polityką transportową a założeniami UE, mając na celu dalsze promowanie transportu zeroemisyjnego; podstawa tego przepisu wynika bezpośrednio z założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2024 poz. 1289, z późn. zm.), której celem jest m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza, natomiast zachęcanie do zakupu i użytkowania pojazdów zeroemisyjnych stanowi istotny element jego realizacji.

Podstawowe zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami obejmują:

1. Wprowadzenie możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu.

Projekt ustawy przewiduje ograniczenie przeciwwskazań do:

- uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D wyłącznie do przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu w stopniu uniemożliwiającym rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych,
- cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1, D lub D1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez okres roku od tego zdarzenia.

Powyższe regulacje stanowią odpowiedź na niedobór kierowców zawodowych na rynku pracy, który jest problemem nie tylko w Polsce, ale również w pozostałych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak wskazują międzynarodowe organizacje reprezentujące interesy pracodawców i pracobiorców.

2. Przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, wynosić będzie:

- 2 lata, w przypadku osoby, która ukończyła 18 lat,
- 3 lata w przypadku osoby posiadającej prawo jazdy, o którym mowa w art. 8a ust. 1, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 20 lat.

Starosta będzie w drodze decyzji administracyjnej przedłużał okres próbny o:

- kolejne 2 lata, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone w tym okresie prawomocnym rozstrzygnięciem,
- czas zatrzymania prawa jazdy.

W przypadku, gdy okres próbny miałby zostać przedłużony po raz trzeci starosta będzie wydawał decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Przewiduje się, że prawo jazdy kategorii B wydane osobie, która nie ukończyła 18 lat będzie uprawniało tą osobę wyłącznie do kierowania pojazdem:

- na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - do czasu ukończenia 18 lat;
- w towarzystwie pasażera znajdującego się na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec - przez okres 6 miesięcy, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat. Przyjąć należy, że okres 6 miesięcy jest wystarczający dla przyjęcia dobrych nawyków w zakresie kierowania pojazdem.

Uwzględniając, że ww. pasażerem omawianego „młodego kierowcy”, tj. kierowcy, który nie ukończył 18 lat, ma być osoba posiadająca odpowiednie doświadczenie w kierowaniu pojazdem, która będzie w stanie przekazywać wskazówki podczas jazdy i kształtować prawidłowe zachowania bezpiecznego kierowania pojazdem – przesądza, że osoba towarzysząca musi spełniać łącznie następujące warunki:

- mieć ukończone 25 lat;
- posiadać nieprzerwanie uprawnienia do kierowania pojazdami potwierdzone prawem jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat;
- nie podlegać zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych, w tym w ciągu ostatnich 5 lat;
- nie znajdować się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Ponadto w okresie próbnym kierowca, który przekroczył liczbę 12 punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy, które informację o odbyciu szkolenia będą na bieżąco zamieszczały w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie musi być ukończone przed upływem okresu próbnego.

3. Obniżenie minimalnego wieku kierowcy zawodowego prowadzącego pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego wymaga się odpowiednio prawa jazdy kategorii D i D+E lub D1, D1+E.

Wprowadzone rozwiązania prawne są zgodne z przepisami dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób.

Wskazując dopuszczone prawem unijnym rozwiązania należy podkreślić, że wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego osób uzależnione jest od:

- posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie kategorii D1 lub D, o których mowa w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz
- odbycia odpowiedniej kwalifikacji wstępnej albo szkolenia okresowego i uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D, D+E, co określają przepisy rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4. Wprowadzenie usprawnienia procedury wydawania polskiego prawa jazdy, m.in. na podstawie prawa jazdy zagranicznego, w zakresie wymogu tzw. rezydencji, czyli przebywania na terytorium RP co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym. Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy oraz posiadaczy zagranicznych praw jazdy, którzy z powodu więzi osobistych lub zawodowych chcą uzyskać polskie prawo jazdy i na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozach osób.

5. Doprecyzowanie przesłanki zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań.

Uwzględniając postulaty środowiska egzaminatorów przewiduje się doprecyzowanie brzmienia regulacji dotyczącej zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań, w taki sposób, aby jak najpełniej odzwierciedlić regulacje zawarte w pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

6. Usunięcie wymogu posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki szkolenia kierowców posiadające lub ubiegające się o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D oraz przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. W Polsce występuje około 5997

Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz 43 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Podmioty te na gruncie uprzednio obowiązujących przepisów mogły stosunkowo łatwo uzyskać akredytację kuratora oświaty i ubiegać się o poświadczenia określone w art. 31 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Aktualnie dostęp do kursów dla kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców podmiotów szkolących kierowców może być ograniczony, bowiem zaledwie 25 podmiotów może spełnić wymogi niezbędne do uzyskania ww. poświadczenia. Wskazać należy, że powyższa regulacja dotyczy 22 723 instruktorów. Biorąc pod uwagę powyższe przewiduje się usunięcie wymogu posiadania omawianej akredytacji kuratora oświaty.

7. Ujednolicenie przesłanek i rozszerzenie uprawnień starosty w zakresie zatrzymywania i cofania uprawnień do prowadzenia pojazdów.

Przewiduje się, że starosta będzie uprawniony do zatrzymania prawa jazdy określonego w art. 8a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, jeżeli jego posiadacz kierował pojazdem samochodowym bez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy lub z naruszeniem przez niego warunków, o których mowa w art. 8a ust. 2 tej ustawy.

W nawiązaniu do planowanego wdrożenia praktycznych szkoleń w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o których mowa w art. 91 ust. 5 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami dodano też uprawnienie do zatrzymania prawa jazdy osoby, która nie odbyła przedmiotowego szkolenia w wymaganym terminie.

Analogiczna sankcja będzie dotyczyła osoby, która nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursów reedukacyjnych, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3 ww. ustawy.

Jednocześnie ujednolicono przesłanki zatrzymania i cofnięcia uprawnień z przesłankami zatrzymania prawa jazdy przez Policję.

8. Wprowadzenie rozwiązań dotyczących pracy egzaminatorów oraz możliwości podejmowania przez nich pracy zarobkowej. Projektowana zmiana przepisów ustawy o kierujących pojazdami dotycząca możliwości dodatkowego zarobkowania przez egzaminatorów wychodzi naprzeciw postulatom środowiska egzaminatorów oraz jest podyktowana pozytywnym rozpatrzeniem petycji z dnia 23 marca 2021 r. o zmniejszenie ograniczeń stawianych egzaminatorom prawa jazdy pracującym w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego i umożliwienie im prowadzenie działalności gospodarczej. Przesądono, że stosowanie wobec egzaminatorów przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności

gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne jest nadmiarowe i z tych względów zaproponowano uchylenie art. 63 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami.

9. Złagodzenie sankcji związanych z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy. Uwzględniając zgłaszaną przez środowisko przewoźników drogowych potrzebę złagodzenia sankcji związanych z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy przewiduje się uchylenie regulacji zobowiązującej starostę do obligatoryjnego wydawania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, w przypadku gdy uzyskał on informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu, o którym mowa w art. 15 ust. 1 ustawy (potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym). Za wystarczające należy uznać przewidziane w art. 103a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami unieważnianie przez starostę z urzędu karty kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana.

W konsekwencji projektuje się znowelizowanie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważniania wpisu kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany przy jednoczesnym zobowiązaniu kierowcy do wymiany prawa jazdy w terminie 60 dni od dnia, w którym unieważniono wpis kodu 95.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:

1. Dostosowanie przepisów do rozwiązań projektowanych w ustawie o kierujących pojazdami obniżających wiek kierowców zawodowych, które umożliwiają przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewóz drogowy zatrudnienie ww. kierowcy z prawem jazdy kat. D lub D+E, lub D1, lub D1+E. Według szacunków analityków Transport Intelligence w Polsce brakowało w 2021 r. ok. 124 tys. kierowców. Perspektywy odnośnie do kwestii deficytu kierowców na unijnym rynku pracy, które roztacza przed unijną branżą transportową Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), są pesymistyczne.

2. Umożliwienie prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności.

Ponadto, projektowana ustawa wprowadzona także **zmiany w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych ustaw** (art. 7 w ust. 1 tej ustawy), co ma na celu uporządkowanie obecnego stanu prawnego w zakresie narzędzi dla starostów do dyscyplinowania kierowców wielokrotnie naruszających przepisy ruchu drogowego. Projektowane zmiany usuwają obecny stan faktyczny, w którym nie ma prawnej możliwości zatrzymania prawa jazdy w momencie przekroczenia liczby 24 punktów karnych przez starostę, a dopiero w przypadku zatrzymania dokumentu przy kontroli drogowej lub w związku z niepoddaniem się badaniu psychologicznemu.

Ważną zmianę stanowi nowelizacja art. 17 **w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**. Projektowana zmiana ma na celu usunięcie możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe naruszenia popełnione w ruchu drogowym. Katalog naruszeń, za które będzie możliwa redukcja punktów karnych zostanie określony w rozporządzeniu z dnia 14 września 2023 r. Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, które zostanie znowelizowane. W związku z powyższą zmianą przewidziano utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ponadto utrzymuje się w mocy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7 ww. ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej regulacji.

Projektowana regulacja wprowadza także zmiany o charakterze porządkującym, korygującym właściwe odesłania i redakcyjnym.

Projekt ustawy został przekazany w dniu 14 stycznia 2025 r. do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych oraz opiniowania. Odniesienie się wnioskodawcy do zgłoszonych uwag zostało przekazane zainteresowanym instytucjom i podmiotom 17 kwietnia 2025 r. W ramach uzgodnień międzyresortowych do projektu ustawy uwagi zgłosili: Minister Obrony Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Minister Finansów, Minister Sprawiedliwości, Minister Zdrowia, Minister Cyfryzacji, Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Wiceprezes Rządowego Centrum Legislacji, Minister do spraw Unii Europejskiej i Koordynator OSR). Zgłoszone przez

poszczególnych ministrów uwagi zostały uwzględnione w przedkładanym projekcie ustawy lub poinformowano o braku możliwości ich uwzględnienia oraz dokonano odpowiednich zmian i uzupełnień. Ponadto do projektu ustawy wprowadzono zmiany o charakterze redakcyjno-legislacyjnym. W pozostałym zakresie projekt ustawy zostanie dopracowany na etapie Komisji Prawniczej. Informacje i omówienie uwag zgłoszonych w procesie uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych lub opiniowania zawarte zostały w załącznikach do niniejszego pisma.

W dniu 23 kwietnia 2025 r. projekt ustawy uzyskał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Stanowisko projektodawcy wobec wskazanej opinii jest pozytywne.

Ponadto projekt ustawy został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich w trybie obiegowym, po potwierdzeniu w dniu 7 lipca 2025 r. Komitet rekomendował rozpatrzenie projektu ustawy Stałemu Komitetowi Rady Ministrów, po przedłożeniu przez Ministerstwo Infrastruktury.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że projektowana regulacja zawiera upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu (art. 95 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami) do określenia, w drodze rozporządzenia programu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wzoru zaświadczenia o jego ukończeniu oraz wysokości opłaty za to szkolenie.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia zostanie załączony do projektu ustawy na etapie jego rozpatrzenia przez Radę Ministrów.

Z uwagi na fakt, że nowe rozwiązania prawne są bardzo oczekiwane społecznie, uprzejmie proszę o pilne rozpatrzenie przedmiotowego projektu ustawy przez Stały Komitet Rady Ministrów i umieszczenie tego projektu w porządku obrad najbliższego posiedzenia tego komitetu.

Załączniki:

1. projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76),
2. uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76),
3. OSR do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76) wraz z załącznikami,
 - 3a. załącznik do OSR: Raport Biura Ruchu Drogowego KGP,
 - 3b. załącznik do OSR: Zestawienie informacji z państw członkowskich,
 - 3c. załącznik do OSR: Dane dotyczące wypadków z Niemiec,

- 3d. załącznik do OSR: Dane na temat liczby wypadków z podziałem na rodzaj dróg.
- 4. Raport z uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych lub opiniowania w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 76),
 - 4a. załącznik do Informacji na temat uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych lub opiniowania – tabela z uzgodnień międzyresortowych,
 - 4b. załącznik do Informacji na temat uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych lub opiniowania – tabela z konsultacji publicznych,
- 5. Tabela zgodności do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 76).

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Dariusz Klimczak