



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.28.2026

Warszawa, 03 lipca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16423 Pana Posła Piotra Kowala, uprzejmie informuję, co następuje.

W dniu 28 kwietnia 2026 r. do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów został wpisany, pod numerem UD402, projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Głównym celem nowelizacji jest uproszczenie zasad egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W dniu 30 czerwca 2026 r. tekst projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków regulacji został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny¹⁾, a także przekazany do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania.

Na uwagi i propozycje zmian w ramach szerokich konsultacji społecznych resort czeka do 30 lipca br. Jednocześnie uprzejmie informuję, że Rada Ministrów planuje przyjąć projekt w III kwartale 2026 r., a we wrześniu ma on trafić do prac parlamentarnych. Zgodnie z aktualnymi założeniami projektu ustawy planowane są następujące terminy wejścia w życie kluczowych rozwiązań projektowanej regulacji:

- 1 stycznia 2027 r. – likwidacja części praktycznej egzaminu państwowego na placu manewrowym dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B i B1 oraz, w zakresie pozostałych kategorii, zachowanie wyniku z placu manewrowego przy kolejnym podejściu do egzaminu;
- 1 lipca 2027 r. – obowiązek rejestracji części praktycznej egzaminu wewnętrznego w ośrodkach szkolenia kierowców;
- 1 stycznia 2028 r. – powstanie nowego Centrum Egzaminowania w miejsce dotychczasowej Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych;

¹⁾ <https://legislacja.gov.pl/projekt/12411950>

- 1 stycznia 2029 r. – pełne wdrożenie rozwiązań dotyczących rejestracji szkolenia w zakresie nauki jazdy na cyfrowej karcie kursanta.

Zastrzegam, że zarówno treść projektowanych przepisów, jak i terminy ich wejścia w życie mogą ulec zmianie w toku procesu legislacyjnego.

Projektowane przepisy były konsultowane z przedstawicielami branży szkoleniowej już na etapie ich przygotowywania, a część rozwiązań uwzględnia zgłoszone przez to środowisko postulaty. Nowelizacja zawiera odpowiednie przepisy przejściowe (intertemporalne), których celem jest umożliwienie podmiotom prowadzącym ośrodki szkolenia kierowców oraz wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego przygotowania się i dostosowania działalności do nowych wymogów ustawowych.

Przy konstruowaniu przepisów przejściowych zastosowano zasadę, zgodnie z którą do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy korzystniejsze dla osoby lub podmiotu, którego sprawa dotyczy. Jednocześnie ustawa zachowuje prawa nabyte w zakresie ważności uzyskanych uprawnień oraz wyników egzaminów uzyskanych na podstawie przepisów dotychczasowych.

Należy podkreślić, że część projektowanych rozwiązań stanowi bezpośrednią odpowiedź na potrzeby branży szkoleniowej. Przykładowo, na mocy nowelizacji zniesiony zostanie obowiązek posiadania placu manewrowego przez ośrodki szkolenia kierowców prowadzące szkolenie w zakresie kategorii B i B1, co skutkować będzie istotnym zmniejszeniem obciążeń finansowych ponoszonych przez te podmioty.

Ministerstwo Infrastruktury przywiązuje szczególną wagę do prowadzenia stałego i merytorycznego dialogu zarówno z przedstawicielami branży szkolenia oraz egzaminowania kandydatów na kierowców, jak i z szeroko rozumianym środowiskiem bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym instytucjami, organizacjami oraz ekspertami zajmującymi się profilaktyką i przeciwdziałaniem zagrożeniom na drogach. Rzetelne rozpoznanie rzeczywistych potrzeb tych środowisk stanowi niezbędny element prawidłowego procesu legislacyjnego, a uwzględnienie ich perspektywy ma zapewnić, że projektowane rozwiązania w sposób należyty realizują nadrzędny cel nowelizacji, jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W związku z powyższym, na etapie konsultacji publicznych projekt ustawy został skierowany m.in. do podmiotów reprezentujących branżę ośrodków szkolenia kierowców, wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, jednostek samorządu terytorialnego, a także do instytucji i organizacji działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem tak zakrojonych konsultacji jest umożliwienie tym podmiotom przedstawienia uwag, opinii i propozycji zmian, a także zapewnienie, że przyjmowane rozwiązania w możliwie najpełniejszym stopniu uwzględniają zarówno rzeczywiste potrzeby środowiska szkoleniowego, jak i cele bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Koszty wdrożenia projektowanych rozwiązań zostały przedstawione w ocenie skutków regulacji (OSR) do projektowanej nowelizacji, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na sektor finansów publicznych oraz na przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

Należy podkreślić, że w związku z likwidacją części egzaminu państwowego realizowanej na placu manewrowym w zakresie kategorii B i B1, konsekwentnie planowane jest zniesienie także wymogu posiadania placu manewrowego przez ośrodki szkolenia kierowców prowadzące szkolenie w zakresie tych kategorii. Rozwiązanie to prowadzi do istotnego zmniejszenia obciążeń inwestycyjnych i eksploatacyjnych ponoszonych przez podmioty prowadzące ośrodki szkolenia kierowców, dla których utrzymanie placu manewrowego stanowiło dotychczas jeden z podstawowych kosztów prowadzenia działalności w tym zakresie.

Jednocześnie należy wskazać, że po stronie ośrodków szkolenia kierowców mogą wystąpić koszty związane z wdrożeniem dwóch innych projektowanych rozwiązań: elektronicznej ewidencji przebiegu szkolenia praktycznego, realizowanej za pośrednictwem cyfrowej karty kursanta, oraz obowiązku rejestracji obrazu i dźwięku w trakcie części praktycznej egzaminów wewnętrznych, przeprowadzanych na zakończenie szkolenia.

Wprowadzenie cyfrowej karty kursanta umożliwi organom nadzoru (tj. starostom) skuteczną weryfikację faktycznego przebiegu i jakości szkolenia praktycznego, eliminując możliwość fikcyjnego potwierdzania godzin jazd. W konsekwencji oczekuje się ograniczenia liczby przypadków nierzetelnej realizacji programu szkolenia oraz podniesienia realnego poziomu przygotowania kandydatów na kierowców przystępujących do egzaminu państwowego.

Analogiczny cel realizuje obowiązek rejestracji egzaminu wewnętrznego. Brak takiej rejestracji w dotychczasowym stanie prawnym nie pozwalał na weryfikację, czy szkolenie zostało zrealizowane w sposób umożliwiający kursantowi rzeczywiste nabycie wymaganych umiejętności, a nie jedynie formalne wypełnienie wymogu liczby godzin szkolenia. Wprowadzenie tego obowiązku ma zatem stanowić dodatkowy instrument potwierdzający rzetelność procesu szkoleniowego, zarówno w interesie kursantów, jak i organów nadzoru nad ośrodkami szkolenia kierowców.

Kolejną ważną zmianą jest planowana reforma bazy pytań egzaminacyjnych. W miejsce dotychczasowej Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych planuje się utworzenie Centrum Egzaminowania, działającego w strukturze Instytutu Transportu Samochodowego. Przy Centrum działać będzie Rada Konsultacyjna – społeczne ciało opiniotawczo-doradcze, w skład którego wejdą osoby z doświadczeniem zawodowym w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców, kontroli ruchu drogowego, psychologii transportu, dydaktyce lub medycynie ratunkowej.

Centrum, przy wsparciu Rady Konsultacyjnej, określi także jasne cele kształcenia kierowców (wiedzę i umiejętności) – swoistą podstawę programową, do której dostosowane będzie szkolenie kandydatów na kierowców.

Za przygotowanie, bieżące monitorowanie i weryfikację pytań egzaminacyjnych odpowiadać będą eksperci zatrudnieni w Centrum Egzaminowania. Centrum będzie mogło zlecić opracowanie pytań podmiotom zewnętrznym lub przyjąć pytania przekazane nieodpłatnie przez podmioty zewnętrzne bądź osoby prywatne – niezależnie od źródła pytań, Centrum zawsze będzie odpowiadać za ich jakość i poprawność. Pytania i odpowiedzi będą publicznie dostępne, a przed zamieszczeniem w bazie będą opiniowane przez Radę Konsultacyjną.

Dotychczasowy model, w którym pytania przygotowywał podmiot zewnętrzny, a minister właściwy do spraw transportu jedynie je zatwierdzał, nie zapewniał wystarczającej zdolności do bieżącej weryfikacji aktualności i poprawności pytań w świetle zmieniających się przepisów, postępu technologicznego w motoryzacji oraz danych o wypadkach drogowych.

Istotnym elementem reformy jest także ograniczenie maksymalnej liczby pytań w bazie egzaminacyjnej z 4 tys. zgodnie z aktualnie obowiązującym art. 51 ust. 2c ustawy o kierujących pojazdami (przy czym obecnie w bazie znajduje się ponad 3,5 tys. pytań) do maksymalnie 1,5 tys.

Ma to umożliwić skoncentrowanie procesu weryfikacji na mniejszej, lecz lepiej zweryfikowanej i częściej aktualizowanej bazie pytań, dostosowanych do realiów ruchu drogowego, zamiast rozpraszania zasobów na bardzo dużą liczbę pytań o nierównej jakości merytorycznej. Przyjęty kierunek zmian znajduje potwierdzenie w rozwiązaniach stosowanych w wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej, w tym w modelu szwedzkim.

Podsumowując, należy podkreślić, że celem projektowanej regulacji jest ukształtowanie systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w taki sposób, aby weryfikował on przede wszystkim umiejętności realnie wpływające na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, a nie wyłącznie wiedzę teoretyczną oraz wyuczone, powtarzalne czynności.

Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowi jeden z priorytetowych kierunków działań Ministerstwa Infrastruktury, a przedstawione powyżej rozwiązania legislacyjne należy postrzegać jako element realizacji tego celu.

Z poważaniem,

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu