



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.17.2026

Warszawa, 06 lipca 2026

**Pan**

**Włodzimierz Czarzasty**

**Marszałek Sejmu**

**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 16136 Posłanki na Sejm RP Henryki Krzywonos-Strycharskiej oraz grupy posłów, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Uprzejmie wyjaśniam, że założenie, jakoby kierowanie lekkimi pojazdami czterokołowymi nie wymagało posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, nie znajduje potwierdzenia w obowiązujących przepisach. Z dniem 19 stycznia 2013 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, wprowadzające kategorię prawa jazdy AM, uprawniającą do kierowania motorowerem oraz czterokołowcem lekkim (kategoria L6e w rozumieniu prawa unijnego) – tj. pojazdem o masie własnej do 350 kg, napędzanym silnikiem spalinowym o pojemności do 50 cm<sup>3</sup> lub silnikiem elektrycznym o mocy do 4 kW, rozwijającym prędkość maksymalną do 45 km/h.

Na mocy art. 133 ust. 3 ww. ustawy za uprawnioną do kierowania motorowerem uznaje się osobę, która przed dniem wejścia w życie ustawy (tj. przed 19 stycznia 2013 r.) ukończyła 18 lat, bez konieczności posiadania dokumentu potwierdzającego to uprawnienie. Przepis ten nie obejmuje jednak czterokołowców lekkich – do ich prowadzenia niezbędne jest prawo jazdy kategorii AM, niezależnie od daty urodzenia kierującego.

Istotne jest przy tym, że uprawnienie do kierowania czterokołowcem lekkim nie jest zarezerwowane wyłącznie dla posiadaczy kategorii AM. Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.), prawo jazdy poszczególnych kategorii stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania:

- kategorii AM – motorowerem oraz czterokołowcem lekkim;
- kategorii A1 – motocyklem o pojemności do 125 cm<sup>3</sup> (moc do 11 kW, stosunek mocy do masy do 0,1 kW/kg), motocyklem trójkołowym o mocy do 15 kW, a także pojazdami określonymi dla kategorii AM;
- kategorii A2 – motocyklem o mocy do 35 kW (stosunek mocy do masy do 0,2 kW/kg), motocyklem trójkołowym o mocy do 15 kW, a także pojazdami określonymi dla kategorii AM;
- kategorii A – motocyklem oraz pojazdami określonymi dla kategorii AM;
- kategorii B1 – czterokołowcem oraz pojazdami określonymi dla kategorii AM.

Oznacza to, że uprawnienie do kierowania czterokołowcem lekkim (L6e) posiadają nie tylko osoby legitymujące się kategorią AM, lecz również osoby posiadające wyższe kategorie prawa jazdy (A1, A2, A, B1, a w konsekwencji także kategorię B, w ramach której zdaje się egzamin obejmujący uprawnienia kategorii AM). Krąg osób uprawnionych do kierowania tego rodzaju pojazdami jest zatem szerszy niż wynikałoby to z samego faktu posiadania kategorii AM, jednak w każdym przypadku jest to uprawnienie pochodne od ważnego prawa jazdy określonej kategorii, a nie stan niewymagający żadnych uprawnień.

Wobec powyższego należy jednoznacznie stwierdzić, że nie jest możliwe, aby jakkolwiek osoba mogła legalnie kierować czterokołowcem lekkim, jeżeli nie posiada żadnego prawa jazdy, ani nie legitymowała się kartą motorowerową wydaną przed dniem 19 stycznia 2013 r., która została wymieniona na prawo jazdy kategorii AM.

Należy podkreślić, że sama karta motorowerowa (nawet ważna, wydana przed 19 stycznia 2013 r.) uprawniała i uprawnia wyłącznie do kierowania motorowerem – nigdy nie dawała uprawnienia do kierowania czterokołowcem lekkim. Potwierdza to m.in. wyrok WSA w Poznaniu z 13 lutego 2020 r. (II SA/Po 710/19), w którym sąd wprost stwierdził, że sama karta motorowerowa nie obejmuje uprawnienia do prowadzenia czterokołowca lekkiego, a jej wymiana na prawo jazdy AM dopiero rozszerza zakres uprawnień o tę kategorię pojazdów.

Dopiero formalna wymiana karty motorowerowej na prawo jazdy kategorii AM (na podstawie art. 133 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami) skutkuje uzyskaniem rzeczywistego dokumentu prawa jazdy, który zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 tej ustawy uprawnia zarówno do kierowania motorowerem, jak i czterokołowcem lekkim.

Należy także podkreślić, że w przypadku orzeczenia środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, zakres cofniętych uprawnień zależy od treści konkretnego wyroku sądu. Zgodnie bowiem z art. 42 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, z późn. zm.) sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Z kolei § 1a przywołanego art. 42 stanowi, że sąd obligatoryjnie orzeka zakaz

prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w art. 177 § 2a, art. 178b, art. 178c § 1 pkt 2, art. 178d lub art. 180a. Zatem utrzymanie uprawnienia do kierowania określoną kategorią pojazdów – w tym czterokołowcem lekkim – musi wynikać wprost i jednoznacznie z sentencji orzeczenia sądu.

W przypadku braku takiego wyraźnego ograniczenia zakazu do określonej kategorii, orzeczony środek karny obejmuje wszystkie posiadane przez sprawcę uprawnienia, w tym kategorię AM oraz kategorie wyższe, z których uprawnienie to się wywodzi. Co do zasady zatem orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów nie skutkuje powstaniem odrębnego, „resztkowego” uprawnienia do kierowania czterokołowcem lekkim, chyba że sąd wyraźnie wyłączył tę kategorię z zakresu orzeczonego zakazu.

W konsekwencji przypadki kierowania takimi pojazdami przez osoby nieposiadające wymaganych uprawnień stanowią naruszenie obowiązującego prawa, a nie lukę prawną wymagającą interwencji legislacyjnej. Obowiązujące przepisy w sposób jednoznaczny i wyczerpujący określają krąg osób uprawnionych do kierowania motorowerami oraz czterokołowcami lekkimi, jak również konsekwencje kierowania tymi pojazdami bez wymaganych uprawnień.

Niezależnie od powyższego, należy zauważyć, że pojazdy kategorii L (w tym L2e, L5e, L6e, L7e) podlegają zharmonizowanej procedurze homologacji określonej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r., stosowanym bezpośrednio w krajowym porządku prawnym od dnia 1 stycznia 2016 r., a producent wprowadzający taki pojazd do obrotu jest obowiązany uzyskać unijne świadectwo homologacji typu na podstawie art. 12–13 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Ponadto każdy pojazd uczestniczący w ruchu drogowym musi spełniać wymogi określone w art. 66 ust. 1 pkt 1–6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dotyczące m.in. bezpieczeństwa konstrukcji, widoczności, hamowania i oświetlenia.

Uprzejmie wyjaśniam także, że zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, sprawy ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego pozostają w gestii ministra właściwego do spraw wewnętrznych, natomiast na podstawie art. 129 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, w tym kierowanie ruchem i jego kontrolowanie, należy do zadań Policji. Dane o wypadkach i kolizjach drogowych z udziałem pojazdów czterokołowych lekkich – które uczestniczą w ruchu drogowym na zasadach ogólnych i podlegają tym samym procedurom rejestracji zdarzeń co inne pojazdy – są gromadzone w policyjnym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), co pozwala Policji na bieżące monitorowanie udziału tych pojazdów w zdarzeniach drogowych oraz ustalanie profilu ich użytkowników, w tym przypadków, w których kierującym była osoba nieposiadająca wymaganych uprawnień.

Wobec powyższego uprzejmie informuję, że resort infrastruktury nie prowadzi obecnie prac legislacyjnych w opisanym w interpelacji obszarze, gdyż obowiązujący stan prawny w zakresie

wymagań dla osób kierujących motorowerami i czterokołowcami lekkimi nie budzi wątpliwości interpretacyjnych i nie wymaga zmian normatywnych. Kluczowe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ma w tym kontekście nie tworzenie nowych regulacji, lecz skuteczne egzekwowanie już obowiązujących przepisów oraz rzetelna kontrola przestrzegania wymogu posiadania odpowiednich uprawnień, prowadzona przez organy ustawowo powołane do nadzoru nad ruchem drogowym – w szczególności Policję.

Ministerstwo Infrastruktury podziela wyrażoną w interpelacji troskę o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, które pozostaje jednym z priorytetów działania resortu, zgodnie z celami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030. Jednocześnie podkreślić należy, że obowiązujący stan prawny precyzyjnie określa krąg osób uprawnionych do kierowania czterokołowcami lekkimi – są to posiadacze prawa jazdy kategorii AM oraz kategorii pochodnych (A1, A2, A, B1 i B) – zaś kwestie monitorowania zjawiska, analizy zdarzeń drogowych z udziałem tych pojazdów oraz nadzoru nad przestrzeganiem przepisów pozostają we właściwości Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Policji.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.