



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-11.054.3.2026

Warszawa, 06 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17387 Pana Piotra Głowskiego, Pani Krystyny Sibińskiej, Pani Marii Małgorzaty Janyskiej oraz Pani Iwony Karolewskiej, grupy posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

Na wstępie chciałbym podkreślić, że postulowane przez Państwa propozycje, związane ze zmianami legislacyjnymi lub innymi działaniami systemowymi umożliwiającymi częściowe utrzymanie aktywności zawodowej kierowców autobusów pobierających emerytury pomostowe, np. poprzez możliwość wykonywania pracy w ograniczonym wymiarze, przy jednoczesnym zachowaniu ochronnego charakteru świadczenia, pozostają we właściwości resortu pracy.

Niemniej, warto podkreślić, że powyższa kwestia była już wyjaśniana we wcześniejszych odpowiedziach na interpelacje, tj. w odpowiedzi na interpelację nr 43683 z 2023 r. oraz odpowiedzi na interpelację nr 13170 z 2025 r. Obie odpowiedzi zostały przygotowane we współpracy z resortem pracy i jasno określały, że podstawowym założeniem ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych¹, której przepisy obowiązują od 1 stycznia 2009 r. jest zasada, iż przedmiotowe emerytury przysługują wyłącznie osobom wykonującym rodzaje prac ściśle odpowiadające zamieszczonym w ustawie definicjom oraz te, które zostały wymienione w załącznikach do tego aktu, po spełnieniu warunków określonych w powyższej regulacji.

Jak podkreśla resort pracy, o wyselekcjonowaniu przez ekspertów medycyny i ochrony pracy rodzajów prac, których wykonywanie uprawnia do emerytury pomostowej, zadecydowały kryteria medyczne oraz kryteria związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, zawarte w art. 3 ust. 1 i 3 ustawy o emeryturach pomostowych.

Wspomniana w Państwa interpelacji regulacja art. 17 ust. 4 ustawy o emeryturach pomostowych, dotycząca zawieszenia prawa do emerytury, jest zbieżna z podstawowym

¹ Dz. U. z 2024 r., poz. 1696, z późn. zm., dalej powoływanej jako: „ustawa o emeryturach pomostowych”.

celem ustawodawcy, aby emerytury pomostowe mogły pobierać tylko te osoby, u których z uwagi na wiek zmniejszyły się możliwości wykonywania określonej pracy, co jest związane z malejącą wydolnością psychofizyczną. Dotyczy to prac wykonywanych w szczególnych warunkach oraz o szczególnym charakterze, determinowanych siłami natury, procesami technologicznymi lub szczególnymi wymaganiami, którym osoby starsze mogą nie sprostać. Odnosi się to także do wykonywania czynności zawodowych, w których dostępnymi środkami profilaktyki technicznej, organizacyjnej i medycznej nie można skutecznie ograniczyć ewentualnego zagrożenia, jakie prace te mogą stanowić dla życia lub zdrowia pracowników oraz bezpieczeństwa publicznego.

W tym kontekście nie można zatem mówić o dalszej pełnej zdolności do wykonywania zawodu kierowcy autobusu w przypadku osoby, która korzysta z takiego świadczenia, pomimo niewątpliwego doświadczenia i posiadanych kwalifikacji. Niemniej zdając sobie sprawę, że zawód kierowcy jest jednym z najszybciej „starzejących” się zawodów w Polsce, należy podkreślić, iż wpływ na zwiększający się niedobór pracowników w transporcie drogowym, ma przede wszystkim malejąca liczba chętnych do pracy.

Mając powyższe na uwadze, Ministerstwo Infrastruktury będąc w stałym kontakcie ze środowiskiem przewoźników drogowych na bieżąco analizuje zgłaszane postulaty oraz propozycje, których efektem są działania mające na celu przeciwdziałanie, zgłaszanemu przez branżę transportową, deficytowi kierowców. Do działań tych można zaliczyć opracowanie pakietu zmian, w tym obniżenie wieku kierowców autobusów, a także umożliwienie, poprzez Branżowe Centra Umiejętności, zdobywania kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego kierowców zawodowych. Dzięki działaniom resortu infrastruktury we współpracy z Ministerstwem Edukacji Narodowej sukcesywnie następuje rozwój szkolnictwa branżowego, wprowadzane są nowe zawody, w których dzięki założeniom do podstawy programowej umożliwia się uczniom przygotowanie do uzyskania prawa jazdy kat. C lub D, czy też uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych. Wsłuchując się w głos ekspertów i przedstawicieli branży transportowej, ministerstwo Infrastruktury przygotowuje dużą reformę szkolenia i egzaminowania kierowców. Powyższe działania, zainicjowane już w 2025 roku, mają na celu dostosowanie systemu kształcenia zawodowego przyszłych kierowców do aktualnych potrzeb rynku pracy w transporcie drogowym.

Warto wskazać, że poprzez przepisy ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676) wprowadzono korzystne rozwiązania dotyczące wieku kierowców autobusów. Obecnie kierowcy autobusów muszą mieć ukończone 21 lat, podczas gdy wiek kierowców pojazdów ciężarowych od lat wynosi 18 lat (w całej UE), także w transporcie międzynarodowym. Zgodnie z wprowadzoną zmianą od 3 września 2026 r. nastąpi obniżenie minimalnego wieku kierowców autobusów:

- 1) do 18 lat – w przypadku autobusów na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km (prawo jazdy kat. D, D+E) oraz dodatkowo autobusów do 16 pasażerów (prawo jazdy kat. D1, D1+E),
- 2) do 20 lat – w przypadku pozostałych przewozów osób autobusami (prawo jazdy kat. D, D+E), na terytorium RP, np. na trasach powyżej 50 km.

Należy podkreślić, że to właśnie obniżenie minimalnego wieku kierowców zawodowych, umożliwiającego wcześniejsze uzyskanie prawa jazdy kat. D, D+E, D1 oraz D1+E, może obniżyć deficyt kierowców zawodowych, a tym samym wpłynąć na zwiększenie dostępności komunikacji publicznej.

Na zakończenie, odnosząc się do kwestii związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego chciałbym podkreślić, że rozwój transportu publicznego i poprawa dostępności i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, stanowi jeden z priorytetów tutejszego Urzędu, o czym świadczy prowadzona obecnie rewizja funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD 232).

Równolegle realizowane są w resorcie infrastruktury działania w zakresie rozwoju kolei regionalnej, komunikacji autobusowej oraz wspierania zeroemisyjnych form transportu publicznego. Ponadto dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wspiera finansowo jednostki samorządu terytorialnego w tworzeniu i utrzymaniu połączeń autobusowych, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach. Warto wskazać, że priorytetem resortu infrastruktury pozostaje budowa zrównoważonego systemu transportowego, w którym transport publiczny pełni rolę podstawową, a indywidualna mobilność stanowi jedynie jego uzupełnienie.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu