



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-13.054.16.2026

Warszawa, 22 września 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19625 Posła na Sejm RP Pana Bartłomieja Pejo, przedstawiam poniższe stanowisko.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega znaczenie ochrony dziedzictwa motoryzacyjnego oraz koszty uzyskania dodatkowej kategorii prawa jazdy. Okoliczności te nie zmieniają jednak zakresu uprawnień wymaganych do kierowania motocyklem. Obowiązujące przepisy nie pozwalają posiadaczowi prawa jazdy kategorii B, nawet posiadanego od co najmniej 3 lat, kierować dwukołowym motocyklem o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³. Dotyczy to także motocykla wpisanego do rejestru zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków albo inwentarza muzealiów.

Na mocy art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) prawo jazdy kategorii B nie uprawnia co do zasady do kierowania motocyklem. Od tej zasady przewidziano wyjątek w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a tej ustawy, który obowiązuje jednak wyłącznie na terytorium Polski. Zgodnie z nim posiadacz prawa jazdy kategorii B, legitymujący się tym uprawnieniem od co najmniej 3 lat, może kierować motocyklem spełniającym łącznie następujące warunki:

- pojemność skokowa silnika nie większa niż 125 cm³,
- moc nie większa niż 11 kW,
- stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,1 kW/kg.

Ponieważ wszystkie te przesłanki muszą być spełnione jednocześnie, przekroczenie choćby jednej z nich — na przykład pojemności skokowej silnika — powoduje utratę wskazanego uprawnienia. Nie ma przy tym znaczenia, jaki jest faktyczny stosunek mocy do masy pojazdu, jego prędkość konstrukcyjna, wiek ani częstotliwość użytkowania.

Odrębny status pojazdu zabytkowego nie zmienia zasad stosowania przepisów dotyczących uprawnień do kierowania pojazdami. Powoływany art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.)

określa jedynie, kiedy pojazd uznaje się za zabytkowy, natomiast art. 2 pkt 45 tej ustawy niezmiennie kwalifikuje dwukołowy pojazd kategorii L3e jako motocykl. Status zabytku ma znaczenie praktyczne przede wszystkim w zakresie rejestracji i badań technicznych pojazdów (art. 81 ust. 10 i ust. 11a Prawa o ruchu drogowym), nie tworzy natomiast wyjątku od art. 6 ustawy o kierujących pojazdami. „Żółte tablice” nie mają więc żadnego wpływu na zasady dotyczące dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem.

Takie ograniczenie znajduje potwierdzenie również w prawie Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, do kategorii A1 zaliczają się wyłącznie motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Cytowana dyrektywa, w art. 6 ust. 3 lit. b, pozwala państwu członkowskiemu uznać na swoim terytorium kategorię B prawa jazdy za równoważną kategorii A1, nie daje jednak podstaw do objęcia taką równoważnością motocykla niespełniającego definicji kategorii A1. Ewentualny krajowy wyjątek dla zabytkowych jednośladów o pojemności powyżej 125 cm³ wykraczałby zatem poza tę podstawę prawną.

Powyższa norma ta nie ulega zmianie również w świetle przyjętej już dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy. Zgodnie z jej art. 6 ust. 1 lit. b ppkt (i) kategoria A1 jest nadal definiowana przez łącznie stosowane limity: 125 cm³, 11 kW oraz 0,1 kW/kg, a art. 9 ust. 3 lit. b dopuszcza równoważność kategorii B wyłącznie z motocyklami spełniającymi wymogi kategorii A1. Dyrektywę tę państwa członkowskie powinny co do zasady transponować do 26 listopada 2028 r. i stosować od 26 listopada 2029 r. Do tego czasu obowiązuje nadal dyrektywa 2006/126/WE. Należy zatem podkreślić, że ani w obecnie obowiązującym stanie prawnym, ani w przyjętym nowym modelu unijnym nie ma podstawy do wprowadzenia proponowanego wyjątku.

Techniczną klasyfikację pojazdów kategorii L potwierdza rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. Art. 4 oraz załącznik I tego rozporządzenia rozróżniają m.in. podkategorie L3e-A1, L3e-A2 i L3e-A3. Rozporządzenie to dotyczy jednak homologacji i nadzoru rynku, a nie nadawania uprawnień kierowcy - rejestracja historycznego motocykla nie powoduje więc jego przeniesienia do kategorii A1 prawa jazdy.

Legalnym sposobem kierowania opisanym dwukołowym motocyklem o pojemności skokowej silnika powyżej 125 cm³ jest uzyskanie odpowiedniej kategorii prawa jazdy — A2 albo A. Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) kategoria A2 obejmuje motocykl o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, pod warunkiem że nie powstał on w wyniku przeróbki pojazdu o mocy przekraczającej dwukrotność mocy

motocykla po przeróbce. Ustawa nie wprowadza przy tym żadnego limitu pojemności skokowej silnika. Kategoria A obejmuje z kolei każdy motocykl, bez ograniczeń co do jego parametrów. Odrębny wyjątek przewidziany dla motocykla trójkołowego w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a nie może być natomiast stosowany w drodze analogii do pojazdu dwukołowego (jednośladu).

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje wyodrębnionymi statystykami zdarzeń drogowych dotyczącymi wyłącznie motocykli zabytkowych i historycznych. Ogólne dane o zdarzeniach z udziałem motocykli nie pozwalają ocenić tej grupy bez dodatkowego powiązania z danymi rejestracyjnymi.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, resort nie przewiduje podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do zniesienia limitu pojemności skokowej silnika (125 cm³) w odniesieniu do zabytkowych motocykli dwukołowych, kierowanych na podstawie kategorii B prawa jazdy. Obowiązujące, jak również przyjęte do przyszłego wdrożenia przepisy prawa Unii Europejskiej, ograniczają bowiem zakres krajowej równoważności wyłącznie do motocykli spełniających wymogi kategorii A1 prawa jazdy. Wprowadzenie proponowanego wyjątku pozostawałoby zatem w sprzeczności z prawem unijnym w tym zakresie.

Podsumowując, posiadacz prawa jazdy kategorii B może kierować zabytkowym jednośladem wyłącznie wówczas, gdy spełnia on łącznie parametry określone w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. W pozostałych przypadkach kierowanie motocyklem historycznym wymaga uzyskania prawa jazdy kategorii A2 albo A.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu