



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-13.054.13.2026

Warszawa, 06 października 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19488 Posła na Sejm RP Kamila Wnuka oraz grupy posłów, przedstawiam następujące informacje.

Zgodnie z art. 6 ust. 3 pkt 4 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 uprawnia do kierowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, jeżeli osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat.

Jest to szczególne uprawnienie krajowe, które nie oznacza uzyskania prawa jazdy kategorii A1 ani rozszerzenia prawa jazdy kategorii B o kategorię A1. Uprawnienie to może być wykonywane wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zakres tego rozwiązania wynika z przepisów prawa 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 kategoria A1 obejmuje motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW oraz stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Stosownie natomiast do art. 4 ust. 3 lit. b tej dyrektywy kategoria A2 obejmuje motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, które nie powstały w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla.

Motocykle o mocy przekraczającej 11 kW, objęte propozycją przedstawioną w interpelacji, należałyby zatem co do zasady do kategorii A2. Samo ograniczenie ich mocy do 20 kW i stosunku mocy do masy do 0,15 kW/kg nie tworzyłoby odrębnej kategorii pojazdów przewidzianej w przepisach unijnych. Ponadto pominięcie kryterium odnoszącego się do parametrów pojazdu, z którego motocykl powstał w wyniku wprowadzenia zmian, mogłoby spowodować objęcie proponowanym uprawnieniem również niektórych motocykli nienależących do kategorii A2.

Dyrektywa 2006/126/WE dopuszcza w art. 6 ust. 3 lit. b ustanowienie na terytorium państwa członkowskiego równoważności, zgodnie z którą prawo jazdy kategorii B uprawnia również do kierowania motocyklami kategorii A1. Nie przewiduje natomiast analogicznej możliwości ustanowienia równoważności pomiędzy prawem jazdy kategorii B a kategorią A2 lub A.

Ograniczenie proponowanego uprawnienia wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, uzależnienie go od ukończenia szkolenia praktycznego ani oznaczenie odpowiednim kodem krajowym nie zmieniałoby tej oceny. Uprawnienie obejmowałoby bowiem pojazdy należące do kategorii zharmonizowanych w prawie Unii Europejskiej, dla których określono odrębne wymagania dotyczące szkolenia, egzaminowania i wydawania prawa jazdy.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury analizuje postulaty dotyczące zakresu uprawnień wynikających z poszczególnych kategorii prawa jazdy, w tym kierowane przez obywateli i organizacje społeczne propozycje rozszerzenia uprawnień posiadaczy prawa jazdy kategorii B.

Dotychczas zgłaszane były m.in. propozycje umożliwienia posiadaczom prawa jazdy kategorii B kierowania motocyklami o pojemności skokowej do 400 cm³ i mocy do 30 kW, a także postulaty modyfikacji warunku trzyletniego posiadania prawa jazdy kategorii B. Po ich przeanalizowaniu nie stwierdzono podstaw do rozszerzenia krajowej równoważności kategorii B na motocykle odpowiadające parametrom kategorii A2. Ministerstwo nie prowadzi obecnie prac zmierzających do wprowadzenia dodatkowego uprawnienia odpowiadającego propozycji przedstawionej w interpelacji.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury nie planuje także obecnie odejścia od pojemności skokowej silnika jako jednego z kryteriów określających motocykle, którymi mogą kierować posiadacze prawa jazdy kategorii B.

Pojemność skokowa silnika nie stanowi jedynego kryterium oceny parametrów motocykla. Obowiązujące przepisy uwzględniają łącznie:

- pojemność skokową silnika – do 125 cm³;
- moc – do 11 kW;
- stosunek mocy do masy własnej – do 0,1 kW/kg.

Kryteria te odpowiadają parametrom kategorii A1 określonym w art. 4 ust. 3 lit. a dyrektywy 2006/126/WE. Polski ustawodawca nie może przez zmianę kryteriów krajowych rozszerzyć równoważności kategorii B na pojazdy należące w świetle prawa Unii Europejskiej do kategorii A2 albo A.

Wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego posiadaczom prawa jazdy kategorii B kierowanie, po ukończeniu szkolenia praktycznego, motocyklami o mocy do 20 kW i stosunku mocy do masy własnej do 0,15 kW/kg, bez ograniczenia pojemności skokowej silnika, nie znajduje podstawy w obowiązujących przepisach prawa Unii Europejskiej.

Motocykle przekraczające parametry kategorii A1 należą co do zasady do kategorii A2 albo zależnie od ich pozostałych parametrów i pochodzenia do kategorii A. Dyrektywa 2006/126/WE nie pozwala na ustanowienie równoważności między kategorią B a kategorią A2 lub A.

Prawo Unii Europejskiej przewiduje uproszczony dostęp do kategorii A2 przez zdanie egzaminu umiejętności i zachowania albo ukończenie szkolenia zgodnego z załącznikiem VI do dyrektywy, jednak możliwość ta dotyczy osoby posiadającej co najmniej dwuletnie doświadczenie w kierowaniu motocyklami na podstawie prawa jazdy kategorii A1. Posiadanie prawa jazdy kategorii B, także przez okres dłuższy niż 3 lata, nie jest równoznaczne z posiadaniem prawa jazdy kategorii A1.

Odnosząc się do poruszonych w interpelacji kwestii uprzejmie informuje, że Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje wynikami odrębnej analizy, która pozwalałaby na jednoznaczną ocenę wpływu wprowadzonego w 2014 r. uprawnienia na liczbę wypadków i kolizji. Dane o zdarzeniach drogowych pozwalają na identyfikowanie zdarzeń z udziałem motocykli oraz określonych grup kierujących. Nie pozwalają jednak w każdym przypadku na wyodrębnienie, czy kierujący motocyklem o pojemności do 125 cm³ posiadał prawo jazdy kategorii A1, A2 albo A, czy korzystał z krajowego uprawnienia wynikającego z trzyletniego posiadania prawa jazdy kategorii B. Ogranicza to możliwość sformułowania wiarygodnych wniosków odnoszących się wyłącznie do osób korzystających z uprawnienia określonego w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a ustawy o kierujących pojazdami.

Bezpieczeństwo motocyklistów pozostaje jednak przedmiotem bieżącej oceny w ramach działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy zauważyć, że co do zasady dodatkowe szkolenie praktyczne mogłoby podnieść poziom przygotowania posiadacza prawa jazdy kategorii B do kierowania motocyklem. Prowadzenie motocykla wymaga umiejętności odmiennych od kierowania samochodem, dotyczących m.in. zachowania równowagi, techniki skręcania, hamowania, omijania przeszkód, przyjmowania właściwej pozycji oraz rozpoznawania zagrożeń charakterystycznych dla niechronionych uczestników ruchu. Szkolenie nie może jednak stanowić podstawy do rozszerzenia prawa jazdy kategorii B na motocykle kategorii A2, ponieważ prawo Unii Europejskiej nie przewiduje takiej równoważności. Uproszczona ścieżka szkoleniowa odnosząca się do kategorii A2 jest przewidziana dla posiadaczy kategorii A1 legitymujących się co najmniej dwuletnim doświadczeniem.

Osoba posiadająca wyłącznie prawo jazdy kategorii B, która zamierza kierować motocyklem przekraczającym parametry określone w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a ustawy o kierujących pojazdami, powinna uzyskać prawo jazdy odpowiedniej kategorii A2 albo A, po spełnieniu wymagań przewidzianych dla tej kategorii, w tym po zdaniu egzaminu państwowego.

Kod wpisany do prawa jazdy służy oznaczeniu zakresu, warunków albo ograniczeń istniejącego uprawnienia. Samo zamieszczenie kodu nie może stanowić podstawy

prawnej do utworzenia nowego uprawnienia nieprzewidzianego w systemie kategorii praw jazdy. Wprowadzenie kodu krajowego nie pozwalałoby zatem na pominięcie wymagań wynikających z prawa Unii Europejskiej dotyczących uzyskania kategorii A2 lub A. Ograniczenie ważności takiego kodu wyłącznie do terytorium Polski również nie usuwałoby tej przeszkody. Obecnie uprawnienie do kierowania motocyklami kategorii A1 wynikające z trzyletniego posiadania prawa jazdy kategorii B powstaje z mocy ustawy i nie jest odrębnie wpisywane do dokumentu prawa jazdy.

Proponowane rozwiązanie zostało ocenione z uwzględnieniem zarówno dyrektywy 2006/126/WE, jak i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy. Art. 9 ust. 3 lit. b dyrektywy (UE) 2025/2205 zachowuje możliwość ustanowienia przez państwa członkowskie równoważności pomiędzy prawem jazdy kategorii B a uprawnieniem do kierowania motocyklami kategorii A1 na ich terytorium. Nie przewiduje natomiast możliwości ustanowienia takiej równoważności w odniesieniu do kategorii A2 albo A.

Nowa dyrektywa zachowuje również zasadę, zgodnie z którą uproszczony dostęp do kategorii A2, polegający na zdaniu egzaminu umiejętności i zachowania albo ukończeniu szkolenia, może dotyczyć osoby posiadającej co najmniej dwuletnie doświadczenie w kierowaniu motocyklami kategorii A1. Państwa członkowskie powinny przyjąć i opublikować zasadnicze przepisy wdrażające dyrektywę (UE) 2025/2205 do dnia 26 listopada 2028 r. oraz stosować je od dnia 26 listopada 2029 r. Z tym dniem, co do zasady, dyrektywa 2006/126/WE utraci moc. Nowa dyrektywa nie tworzy jednak podstawy do wprowadzenia rozwiązania przedstawionego w interpelacji.

Z uwagi na powyższe uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie planuje obecnie podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do umożliwienia posiadaczom prawa jazdy kategorii B kierowania, po odbyciu szkolenia praktycznego, motocyklami o mocy do 20 kW i stosunku mocy do masy własnej do 0,15 kW/kg. Obowiązujące rozwiązanie wykorzystuje zakres równoważności dopuszczony przez prawo Unii Europejskiej, tj. możliwość upoważnienia posiadaczy prawa jazdy kategorii B do kierowania na terytorium kraju motocyklami odpowiadającymi parametrom kategorii A1. Rozszerzenie tego uprawnienia na motocykle należące do kategorii A2 albo A nie znajduje podstawy ani w dyrektywie 2006/126/WE, ani w przyjętej dyrektywie (UE) 2025/2205. W konsekwencji nie jest obecnie przewidywany harmonogram prac legislacyjnych w tym zakresie.

Reasumując uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadacz prawa jazdy kategorii B – legitymujący się nim od co najmniej 3 lat – może na terytorium RP kierować motocyklem o pojemności do 125 cm³, mocy do 11 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Jest to wyłącznie krajowe uprawnienie szczególne, obowiązujące tylko w Polsce – nie stanowi ono uzyskania kategorii A1 ani rozszerzenia kategorii B o A1. Zakres tego uprawnienia nie jest przypadkowy, lecz wynika bezpośrednio z przepisów prawa UE

– dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Parametry techniczne (125 cm³, 11 kW, 0,1 kW/kg) odpowiadają definicji kategorii A1 określonej w art. 4 ust. 3 lit. a dyrektywy, a możliwość ustanowienia przez państwo członkowskie takiej równoważności między kategorią B a A1 przewiduje wprost art. 6 ust. 3 lit. b dyrektywy.

Z uwagi na powyższe proponowane rozszerzenie jest niemożliwe do wprowadzenia w zgodzie z prawem UE. Motocykle o mocy powyżej 11 kW – objęte postulatem interpelacji – należą już do kategorii A2 w rozumieniu dyrektywy (moc do 35 kW, stosunek mocy do masy do 0,2 kW/kg, z zastrzeżeniem pochodzenia pojazdu). Dyrektywa 2006/126/WE dopuszcza ustanowienie równoważności wyłącznie między kategorią B a A1 – nie przewiduje analogicznej możliwości dla kategorii A2 ani A. Oznacza to, że żadne rozwiązanie krajowe rozszerzające uprawnienia kategorii B na motocykle mocniejsze niż 11 kW (np. do 20 kW i 0,15 kW/kg, jak proponowano) nie znajdowałoby oparcia w prawie unijnym i nie tworzyłoby odrębnej, legalnej kategorii pojazdów.

Żadne zabiegi legislacyjne na poziomie krajowym – ograniczenie uprawnienia tylko do terytorium RP, wymóg dodatkowego szkolenia praktycznego czy wprowadzenie specjalnego kodu krajowego – nie zmieniłyby tej oceny. Wynika to z faktu, że proponowane uprawnienie obejmowałoby pojazdy należące do kategorii zharmonizowanych na poziomie unijnym, dla których dyrektywa odrębnie i wyczerpująco określa wymagania dotyczące szkolenia, egzaminowania i wydawania uprawnień – a tych wymagań nie można obejść ani zastąpić rozwiązaniem czysto krajowym.

Należy podkreślić, że krajowe regulacje dotyczące uprawnień do kierowania pojazdami muszą pozostawać w pełnej zgodności z prawem unijnym, zwłaszcza tam, gdzie materia (jak kategorie prawa jazdy) została w prawie UE zharmonizowana. Państwo członkowskie może korzystać jedynie z tych mechanizmów elastyczności, które dyrektywa wprost przewiduje, i nie ma swobody tworzenia własnych, „pośrednich” kategorii uprawnień obejmujących pojazdy zaliczane w prawie unijnym do kategorii A2 lub A. Próba wprowadzenia takiego rozwiązania na poziomie krajowym byłaby niezgodna z dyrektywą 2006/126/WE, niezależnie od dodatkowych zabezpieczeń (terytorialność, szkolenie, kod krajowy), które nie usuwają istoty problemu – naruszenia systemu kategorii zharmonizowanych na poziomie UE.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu