Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-13.054.21.2026
Warszawa, 04 listopada 2026

Szanowny Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19815 Pana Posła Bartłomieja Pejo uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie pragnę podkreślić, że instruktor nauki jazdy odgrywa kluczową rolę w procesie szkolenia kandydatów na kierowców. To właśnie instruktor kształtuje pierwsze nawyki i postawy przyszłego kierowcy, przekazuje wiedzę o zasadach bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym oraz uczy odpowiedzialności za siebie i innych użytkowników dróg. Jakość jego pracy ma bezpośredni wpływ na poziom przygotowania kursantów, a w konsekwencji na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z tego względu zasady dotyczące kwalifikacji instruktorów, w tym rozszerzania ich uprawnień, wymagają szczególnej uwagi.

Przy rozszerzaniu zakresu szkolenia ustawa z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) wymaga od instruktora nauki jazdy posiadania odpowiedniego prawa jazdy przez co najmniej rok i wskazanego doświadczenia, a także ukończenia kursu i zdania egzaminu kwalifikacyjnego (art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c, pkt 6 i 7). Art. 35 ust. 2 i 4 ogranicza ten kurs do części uzupełniającej, właściwej dla nowej kategorii.

Odrębność kompetencji instruktora dotyczy przekazania osobie początkującej zasad sprawdzania dopuszczalnych mas i łączenia pojazdów, sprzęgania, kontroli instalacji i zabezpieczeń, toru jazdy, cofania, skręcania oraz hamowania z przyczepą. Instruktor musi rozpoznać błąd, przerwać niebezpieczny manewr, wyjaśnić sposób jego prawidłowego wykonania, a także objaśnić mechanizmy wpływające na przebieg manewru. Dłuższy zespół pojazdów zachowuje się inaczej na łuku i przy cofaniu, a jego zachowanie zależy również od obciążenia i rodzaju przyczepy.

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Egzaminator musi znać te same właściwości fizyczne i prawidłowy wzorzec wykonania zadania, lecz w trakcie egzaminu ocenia zachowanie kandydata. Ustawodawca przewidział dla egzaminatorów inną technikę potwierdzania kompetencji (art. 59 pkt 1 ustawy). Przyjęto zapewne, że instruktor przez wiele godzin prowadzi zajęcia, uzasadnia właściwe działania i zachowania kursanta, natomiast egzaminator ma należycie zweryfikować nabyte umiejętności niezbędne do bezpiecznego kierowania zespołem pojazdów.

Prawo jazdy kategorii B+E, C+E albo D+E poświadcza umiejętność kierowania odpowiednim zespołem pojazdów, ale nie jest dokumentem potwierdzającym kwalifikacje dydaktyczne. Egzaminator uzyskuje kwalifikację bazową na zasadach art. 58 ust. 1 pkt 2, 3, 6 i 7 ustawy, a art. 59 pkt 1 wiąże rozszerzenie jej zakresu z posiadaniem prawa jazdy kategorii E. Ustawa nie wymaga w tym przypadku odrębnego kursu kwalifikacyjnego. Nie oznacza to jednak zwolnienia egzaminatora z umiejętności oceny manewrów wykonywanych zespołem pojazdów ani z odpowiedzialności za wynik egzaminu państwowego.

W przypadku instruktora nauki jazdy przedmiot dodatkowej oceny jest inny i wynika z § 26 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2018 r. poz. 1885, z późn. zm.), który odsyła do zajęć programowych właściwych dla rozszerzanej kategorii. Z kolei § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 25 czerwca 2019 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1200, z późn. zm.) ogranicza egzamin instruktora w zakresie kategorii E prawa jazdy do części pierwszej i trzeciej. Część trzecia jest pokazem prowadzenia zajęć praktycznych, obejmującym zadania na placu manewrowym i w ruchu drogowym (§ 7 ust. 1 pkt 3). Sprawdzeniu podlega więc sposób nauczania, a nie wyłącznie umiejętność samodzielnego prowadzenia pojazdu.

Przyjęty schemat ma zapewnić kandydatom na kierowców wykwalifikowaną kadrę instruktorską, umożliwiającą gruntowne przygotowanie do egzaminu państwowego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

Dodatkowego potwierdzenia po stronie instruktora wymagają: planowanie ćwiczenia na właściwym zespole pojazdów, objaśnienie czynności kontrolnych i sprzęgania, przekazanie zasad obserwacji toru przyczepy, nauka cofania i reakcji na zmianę kierunku skrętu, bezpieczny instruktaż w trakcie manewru oraz ocena gotowości osoby szkolonej do samodzielnej jazdy. Podstawę ustawową stanowią art. 35 ust. 3 pkt 2 i ust. 4 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 1 pkt 6 i 7, a zakres praktycznego pokazu określa rozporządzenie z 2019 r. Egzaminator potrzebuje wiedzy o prawidłowym wykonaniu tych samych manewrów, lecz art. 59 uznaje w jego przypadku dotychczasowe uprawnienie

egzaminatorskie oraz posiadaną kategorię E prawa jazdy za wystarczające do rozszerzenia zakresu oceny.

Należy jednak wskazać istniejące wyjątki, które relatywizują tezę o odmiennym traktowaniu obu grup. Art. 33 ust. 3a pkt 3–5 nakazuje staroście dokonanie wpisu z urzędu, między innymi kategorii B+E przy uprawnieniu instruktorskim C+E lub D+E oraz kategorii D+E u instruktora C+E, który ma także uprawnienie do szkolenia w zakresie kategorii D i D+E. Wpis taki nie wynika natomiast z samego połączenia uprawnienia instruktorskiego B z prawem jazdy B+E ani uprawnienia C z prawem jazdy C+E. Organ nie może ustanowić takiej przesłanki w drodze analogii do art. 59 ustawy.

Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje odrębną ekspertyzą, badaniami wypadkowości ani analizą porównawczą ryzyka dla obu zawodów w odniesieniu do kategorii E prawa jazdy. Nie można zatem przedstawić jako wykazanej statystycznie tezy, że brak kursu uzupełniającego instruktora wpływa na liczbę zdarzeń drogowych. Resort dostrzega, że brak takich analiz ogranicza możliwość merytorycznej oceny obecnego rozwiązania.

Dostępne są natomiast materiały normatywne i urzędowe: druk sejmowy nr 2879 VI kadencji i ustawa z 2011 r., ustawa nowelizująca z 26 czerwca 2014 r. (Dz. U. poz. 970), program kursu określony w rozporządzeniu z 2016 r. oraz zakres egzaminu określony w rozporządzeniu z 2019 r., które zostały poddane analizie. Należy też podkreślić, że instruktorzy nauki jazdy i egzaminatorzy wykonują swoje zadania rzetelnie i z należytą starannością, co ma istotne znaczenie dla kandydatów na kierowców wszystkich kategorii.

Pierwotna ustawa z 5 stycznia 2011 r. zawierała zarówno model kwalifikacji instruktora w art. 33 i 35, jak i regułę uprawnień egzaminatora w art. 59 pkt 1. Projekt rządowy (druk nr 2879 VI kadencji) wpłynął do Sejmu 8 marca 2010 r. Z zestawienia przepisów wynika zamysł regulacyjny: przy szkoleniu wymagano odrębnego sprawdzenia kompetencji do prowadzenia zajęć, a przy egzaminowaniu dopuszczono uznanie wcześniejszej kwalifikacji egzaminatora wraz z prawem jazdy właściwej kategorii E. Materiały projektu nie zawierają jednak wyliczenia korzyści dla bezpieczeństwa ani szczegółowej analizy porównawczej obu zawodów.

Istotna jest późniejsza korekta ustawodawcy. Ustawa z 26 czerwca 2014 r. dodała art. 33 ust. 3a, wprowadzając zamknięty katalog wpisów z urzędu, także w odniesieniu do kategorii E, a jej art. 6 objął tym rozwiązaniem osoby już wpisane do ewidencji. Świadczy to o uznaniu przez ustawodawcę określonych kwalifikacji pokrewnych, a zarazem o niewprowadzeniu reguły ogólnej B→B+E i C→C+E. Rozporządzenie z 2019 r. ograniczyło ponadto zakres egzaminu instruktorskiego w tych kategoriach do części pierwszej i trzeciej. Ten ciąg zmian ma znaczenie dla oceny obecnego ciężaru wymogu, niezależnie od pierwotnego ratio legis.

Ministerstwo nie dokonywało dotąd kompleksowej, odrębnej analizy zasadności omawianego zróżnicowania po wejściu ustawy w życie. Zagadnienie było natomiast przedmiotem przeglądu w związku z petycją dotyczącą automatycznego rozszerzenia

uprawnień instruktorów nauki jazdy o B+E, C+E i D+E. W opublikowanej odpowiedzi z 25 czerwca 2026 r. resort nie znalazł wówczas podstaw do podjęcia postulowanych prac legislacyjnych, wskazując, że prawo jazdy potwierdza umiejętność kierowania zespołem, a egzamin instruktorski weryfikuje także umiejętność prowadzenia zajęć praktycznych. Wynikało to z oceny konkretnej petycji, a nie pełnej oceny skutków regulacji. Ministerstwo dostrzega, że interpelacja przedstawia dodatkowe argumenty, które uzasadniają ponowne przyjrzenie się sprawie.

Ministerstwo nie dysponuje odrębną analizą omawianych rozwiązań pod kątem art. 32 oraz art. 65 ust. 1 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Konstytucyjny punkt odniesienia stanowią zasada równego traktowania, wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz warunki dopuszczalności i proporcjonalność ograniczeń.

Instruktora nauki jazdy i egzaminatora można porównywać w zakresie kwalifikacji do wykonywania zadań z udziałem zespołu pojazdów, lecz ich czynności zawodowe nie są tożsame. Odrębny kurs może służyć ochronie bezpieczeństwa i jakości nauczania, a ustawa przewiduje środki łagodzące: kurs uzupełniający zamiast pełnego, egzamin bez części drugiej oraz wpisy z urzędu na podstawie art. 33 ust. 3a. Jednocześnie Ministerstwo uznaje, że pytanie o proporcjonalność obecnego wymogu i jego różnicę względem ścieżki egzaminatorskiej jest uzasadnione i powinno zostać uwzględnione w ponownej analizie.

Wyniki egzaminów kwalifikacyjnych instruktorów nauki jazdy ustalają komisje powoływane przez wojewodów (art. 39 ust. 1 ustawy), a pozytywny wynik przekazuje się właściwemu staroście. Wynik egzaminu nie jest jednak równoznaczny z uzyskaniem uprawnienia: wymaga to spełnienia pozostałych przesłanek i wpisu do ewidencji.

Miarodajne są zatem ewidencje prowadzone przez starostów na podstawie art. 33 ust. 2 i 3 ustawy, zawierające zakres uprawnień i datę ich uzyskania. Ministerstwo nie dysponuje danymi o liczbie instruktorów, którzy w latach 2021–2026 uzyskali uprawnienia B+E, C+E i D+E, i nie może podać wiarygodnych wartości liczbowych. Jeżeli to będzie potrzebne w ramach ponownej analizy, resort może zwrócić się do starostów o zestawienia za lata 2021–2025 i za 2026 r. do wskazanej daty, z podziałem na kategorie oraz z rozróżnieniem wpisów po kursie i egzaminie od wpisów z urzędu na podstawie art. 33 ust. 3a pkt 3–5. Dane z egzaminów od wojewodów mogłyby służyć weryfikacji tych zestawień.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że ustawa o kierujących pojazdami mogłaby zostać zmieniona w sposób umożliwiający instruktorowi posiadającemu uprawnienie do szkolenia w zakresie kategorii B, C lub D oraz odpowiednie prawo jazdy kategorii +E uzyskanie uprawnienia do szkolenia w zakresie odpowiedniej kategorii +E bez obecnie wymaganej dodatkowej procedury kwalifikacyjnej. Taka zmiana wymagałaby jednak uprzedniej oceny jej skutków, w tym wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przepisy unijne dotyczące praw jazdy nie wydają się wykluczać krajowego uznania wcześniej potwierdzonych kompetencji instruktora, a art. 33 ust. 3a już przewiduje takie

uznanie w określonych konfiguracjach. Rozszerzenie katalogu o połączenie uprawnienia instruktorskiego B, C albo D z odpowiednim prawem jazdy kategorii E wymagałoby zmiany ustawy, gdyż obecnie art. 33 ust. 1 pkt 6 i 7 oraz art. 35 ust. 2 i 4 nie dają staroście podstawy do odstąpienia od kursu uzupełniającego i egzaminu poza wyjątkami wskazanymi w ustawie. Z tego względu sama zmiana rozporządzenia lub wytycznych dla organów nie byłaby wystarczająca.

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że postulat przedstawiony w interpelacji zasługuje na dalsze rozważenie. Z dotychczasowych ustaleń wynika, że jego realizacja mogłaby nastąpić w jednym z dwóch wariantów, opisanych poniżej.

Pierwszy to wpis z urzędu po sprawdzeniu posiadanej kategorii E, uprawnienia instruktorskiego i pozostałych przesłanek. Drugi to ograniczenie dodatkowej oceny do metodyki szkolenia na zespole pojazdów, z rezygnacją z elementów powtarzających wcześniejsze sprawdzenie. W obu przypadkach należałoby określić organ właściwy, wymagane dokumenty, moment nabycia uprawnienia, zasady wpisu dla osób już wykonujących zawód, zmianę wzoru legitymacji oraz okres dostosowawczy dla ośrodków i komisji. Pierwszy wariant przynosi większe oszczędności czasu i kosztów, a drugi zachowuje bezpośrednią weryfikację umiejętności dydaktycznych właściwych dla kategorii E. Ocena skutków regulacji powinna porównać te warianty na podstawie danych, bez z góry przyjętego założenia o ich równoważności dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dotychczasowe stanowisko resortu z 25 czerwca 2026 r. nie przewidywało prac nad automatycznym rozszerzeniem uprawnień instruktorskich. Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw (UD402) nie przewidywał dotychczas postulowanej w interpelacji reguły wpisu B+E, C+E i D+E. Z uwagi na argumenty przedstawione w interpelacji Ministerstwo dostrzega zasadność ponownej analizy tej kwestii. Wyniki tej analizy będą podstawą decyzji o podjęciu ewentualnej inicjatywy legislacyjnej albo o uwzględnieniu omawianych kwestii w ramach prac już prowadzonych, przy czym na obecnym etapie Ministerstwo nie przesądza kierunku ani kształtu przyszłych rozwiązań.

Dotychczasowe stanowisko opiera się na przesłance, że kurs uzupełniający i egzamin obejmują sposób nauczania bezpiecznej jazdy zespołem pojazdów, którego nie dokumentuje samo prawo jazdy. Ustawodawca już ograniczył ciężar tego wymogu poprzez kurs uzupełniający, dwuczęściowy egzamin i wyjątki z art. 33 ust. 3a. Jest to jednak argument regulacyjny, który nie został dotąd poparty danymi o skuteczności, dlatego wymaga weryfikacji.

Podsumowując, obowiązująca ustawa nie pozwala stosować art. 59 pkt 1 do instruktorów nauki jazdy, lecz umożliwia wpisy z urzędu w przypadkach określonych w art. 33 ust. 3a, w tym uzyskanie D+E przez instruktora C+E posiadającego uprawnienie do szkolenia w zakresie kategorii D i D+E. W pozostałych przypadkach rozszerzenie wymaga spełnienia

wymogów art. 33 i 35. Zmiana tego modelu jest możliwa w drodze ustawy, po ocenie jej skutków i zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ministerstwo Infrastruktury docenia zaangażowanie i profesjonalizm instruktorów nauki jazdy, którzy swoją codzienną pracą budują kulturę bezpiecznej jazdy i wpływają na jakość szkolenia kierowców w całym kraju. Zagadnienie przedstawione w interpelacji jest istotne zarówno dla tego środowiska, jak i dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ jakość szkolenia należy do podstawowych czynników kształtujących poziom bezpieczeństwa na drogach.

Zdając sobie sprawę z wagi roli instruktorów, resort dostrzega zasadność ponownej analizy omawianej kwestii, tak aby przepisy dotyczące ich kwalifikacji były adekwatne i proporcjonalne oraz opierały się na rzetelnych danych. Powinny one uwzględniać zarówno interesy osób wykonujących ten zawód, jak i nadrzędny cel, jakim jest ochrona życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu