



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 1939

Warszawa, 16 października 2025 r.

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Bartosza Romowicza.

(-) Elżbieta Burkiewicz; (-) Żaneta Cwalina-Śliwowska; (-) Sławomir Ćwik; (-) Paulina Hennig-Kloska; (-) Rafał Kasprzyk; (-) Rafał Komarewicz; (-) Aleksandra Leo; (-) Adam Luboński; (-) Joanna Mucha; (-) Barbara Okuła; (-) Łukasz Osmalak; (-) Norbert Pietrykowski; (-) Bartosz Romowicz; (-) Ewa Schädler; (-) Marcin Skonieczka; (-) Piotr Paweł Strach; (-) Ewa Szymanowska; (-) Paweł Śliz; (-) Wioleta Tomczak; (-) Kamil Wnuk.

U S T A W A

z dnia ... 2025 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w pkt 37 po wyrazach „pojazd samochodowy” dodaje się przecinek oraz wyrazy „czterokołowiec, czterokołowiec lekki lub ciągnik rolniczy”;

2) w art. 6 po ust. 3a dodaje się ust. 3aa w brzmieniu:

„3aa. Członek ochotniczej straży pożarnej poza czynnościami określonymi w ust. 1 pkt 10 może dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, jeżeli wykonuje zadania ochotniczych straży pożarnych określone w art. 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 244), pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Obowiązek ukończenia szkolenia nie dotyczy członków ochotniczej straży pożarnej posiadających kwalifikacje instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”;

3) w art. 53 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „pojazd samochodowy” dodaje się przecinek oraz wyrazy „czterokołowiec, czterokołowiec lekki lub ciągnik rolniczy”;

4) w art. 66 po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226) w art. 109:

1) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Starosta wydaje zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym ochotniczych straży pożarnych wskazując uprawnionego do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wszelkich ochotniczych straży pożarnych oraz kategorii prawa jazdy uprawnionego.”;

2) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu:

„5b. Członek ochotniczej straży pożarnej będący jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Ochrony Państwa, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej lub Żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym na podstawie ust. 5 zwolniony jest z obowiązku posiadania odrębnego zezwolenia o którym mowa w ust. 1 w ramach realizacji zadań ochotniczych straży pożarnych określonych w ustawie z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych.”;

3) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi ochotniczych straży pożarnych jest zwolnione z opłaty.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie kilku zmian porządkujących i usprawniających funkcjonowanie ochotniczych straży pożarnych, w szczególności w zakresie:

- zniesienia konieczności uzyskiwania przez członka ochotniczej straży pożarnej będącego jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Ochrony Państwa, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej lub Żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadającego zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym w ramach służby lub pracy zawodowej, ponownego zezwolenia w ramach działalności OSP;
- zniesienia opłat za wydawanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w ramach działalności OSP;
- doprecyzowania zakresu wydawanego przez starostę zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w ramach działalności, w szczególności poprzez wskazanie, że zezwolenie dotyczy konkretnego strażaka ratownika OSP w ramach posiadanych przez niego kategorii prawa jazdy, a nie jak dotychczas w ramach konkretnej jednostki OSP i konkretnego pojazdu używanego do celów specjalnych;
- możliwości uznania pojazdu typu quad, obecnie zarejestrowanego w jednostkach ochrony przeciwpożarowej jako ciągnika rolniczego, czterokołowca lub czterokołowca lekkiego, za pojazd samochodowy używany do celów specjalnych;
- wprowadzenie możliwości wydawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego przez członków jednostek ochotniczych straży pożarnych.

1. Zmiana w art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami

- a) Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami starosta wydaje dla członka ochotniczej straży pożarnej zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym. W praktyce różnie starostowie do tego uprawnienia podchodzą, dlatego zdarzają się przypadki, że takie zezwolenie konkretny strażak OSP otrzymuje na konkretny pojazd używany do celów specjalnych i w konkretnej jednostce OSP. Sprawia to, że ten strażak OSP nie może kierować pojazdem uprzywilejowanym innej jednostki, a nawet swojej macierzystej w przypadku wprowadzenia do podziału Państwowej Straży Pożarnej nowego pojazdu danej jednostki OSP. Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że zezwolenie dotyczy konkretnego strażaka ratownika OSP w ramach posiadanych przez niego kategorii prawa jazdy w dowolnej jednostce OSP i na dowolny pojazd używany do celów specjalnych.
- b) Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami członek ochotniczej straży pożarnej będący jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Ochrony Państwa, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej lub Żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wydane na podstawie ust. 5 (w ramach pracy zawodowej lub służby) musi uzyskać odrębne zezwolenie w ramach działalności OSP. Powoduje to konieczność ponownego przeprowadzenia badań lekarskich i złożenia stosownego wniosku. Zmiana ma na celu zniesienie obowiązku uzyskiwania ponownie takiego zezwolenia, uznając, że to wydane na podstawie ust. 5 uprawnienia do kierowania pojazdem używanym do celów specjalnych w ramach ochotniczych straży pożarnych.
- c) Obecnie opłata za wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wynosi 50 zł. Jest to opłata stała, pobierana za wydanie lub przedłużenie zezwolenia i dotyczy również ochotnicze straże pożarne, za które koszt ten ponosi gmina. Zmiana ma na celu zniesienie tej opłaty, jako wyjście

naprzeciw jednostkom OSP, a zarazem podkreślenie ich roli w systemie bezpieczeństwa, także na poziomie powiatowym.

2. Zmiana w art. 4 pkt 37 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym

Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdem używanym do celów specjalnych jest tylko pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Straż Graniczną, Służbę Celno-Skarbową, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną. Zmiana polega na poszerzeniu katalogu o ciągniki rolnicze, czterokołowce i czterokołowce lekkie. Bowiem w ramach tych trzech kategorii pojazdów obecnie w jednostkach ochotniczych straży pożarnych rejestrowane są pojazdy typu quad. Obecne brzmienie przepisów sprawia, że te pojazdy na drogach publicznych nie mogą być traktowane jako pojazdy uprzywilejowane, a w praktyce coraz częściej używane są w akcjach ratowniczych.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania takich pojazdów proponuje się nałożenie w projektowanym art. 66 ust. 6a obowiązku na ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określenia warunków technicznych pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej.

3. Zmiana w art. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym

W obecnym brzmieniu przepisów członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej może dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze. W praktyce takie polecenia lub sygnały członkowie OSP dają również poza działaniami ratowniczymi. Zmiana ma na celu zalegalizowanie tego typu działalności jednostek OSP,

poprzez nadanie uprawnień do dawania poleceń lub sygnałów poza czynnościami określonymi w ust. 1 pkt 10 a określonymi w art. 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa tego procesu wprowadza się konieczność ukończenia przez takiego członka OSP szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Obowiązek szkolenia nie dotyczyłby członków ochotniczej straży pożarnej posiadających kwalifikacje instruktora jazdy, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Projekt ustawy sprzyja poprawie otoczenia prawnego funkcjonowania jednostek ochotniczych straży pożarnych. Proponowane w projekcie ustawy zmiany stanowią realizację niektórych postulatów zgłaszanych przez strażaków w ramach prac stałej Podkomisji do spraw rozwoju i promocji ochotniczych straży pożarnych.

Projektowane zmiany nie pociągają za sobą dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa ani dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt w dodawanym ust. 6a w art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym przewiduje wydanie przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych rozporządzenia określającego warunki techniczne pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej. Założeniami projektu rozporządzenia jest określenie:

- że pojazd będzie musiał spełniać wybrane warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2024 r. poz. 502 i 1417), z tym że nie będzie to dotyczyło warunków, który nie da się spełnić ze względu na cechy konstrukcyjne czterokołowców i ciągników rolniczych,
- minimalnych wymogów zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom,
- sposobu oznaczenia pojazdu jako pojazdu specjalnego,
- daty wejścia w życie na dzień wejścia w życie nowelizacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Pan poseł Bartosz Romowicz

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie kilku zmian porządkujących i usprawniających funkcjonowanie ochotniczych straży pożarnych, w szczególności w zakresie:

- zniesienia konieczności uzyskiwania przez członka ochotniczej straży pożarnej będącego jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Ochrony Państwa, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej lub Żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadającego zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym w ramach służby lub pracy zawodowej, ponownego zezwolenia w ramach działalności OSP;
- zniesienia opłat za wydawanie zezwoleń na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w ramach działalności OSP;
- doprecyzowania zakresu wydawanego przez starostę zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w ramach działalności, w szczególności poprzez wskazanie, że zezwolenie dotyczy konkretnego strażaka- ratownika OSP w ramach posiadanych przez niego kategorii prawa jazdy, a nie jak dotychczas w ramach konkretnej jednostki OSP i konkretnego pojazdu używanego do celów specjalnych;
- możliwości uznania pojazdu typu quad, obecnie zarejestrowanego w jednostkach ochrony przeciwpożarowej jako ciągnika rolniczego, czterokołowca lub czterokołowca lekkiego, za pojazd samochodowy używany do celów specjalnych;
- wprowadzenia możliwości wydawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego przez członków jednostek ochotniczych straży pożarnych.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ **Nie**

Cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Zmiana w art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami

1. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami starosta wydaje dla członka ochotniczej straży pożarnej zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym. W praktyce różnie starostowie do tego uprawnienia podchodzą, dlatego zdarzają się przypadki, że takie zezwolenie konkretny strażak OSP otrzymuje na konkretny pojazd używany do celów specjalnych i w konkretnej jednostce OSP. Sprawia to, że ten strażak OSP nie może kierować pojazdem uprzywilejowanym innej jednostki, a nawet swojej macierzystej w przypadku wprowadzenia do podziału Państwowej Straży Pożarnej nowego pojazdu danej jednostki OSP. Zmiana ma na celu doprecyzowanie, że zezwolenie dotyczy konkretnego strażaka - ratownika OSP w ramach posiadanych przez niego kategorii prawa jazdy w dowolnej jednostce OSP i na dowolny pojazd używany do celów specjalnych.
2. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami członek ochotniczej straży pożarnej będący jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Ochrony Państwa, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celno-Skarbowej lub Żołnierzem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadający zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wydane na podstawie ust. 5 (w ramach pracy zawodowej lub służby) musi uzyskać odrębne zezwolenie w ramach działalności OSP. Powoduje to konieczność ponownego przeprowadzenia badań lekarskich i złożenia stosownego wniosku. Zmiana ma na celu zniesienie obowiązku uzyskiwania ponownie takiego zezwolenia, uznając, że to wydane na podstawie ust. 5 uprawnia do kierowania pojazdem używanym do celów specjalnych w ramach ochotniczych straży pożarnych.
3. Obecnie opłata za wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wynosi 50 zł. Jest to opłata stała, pobierana za wydanie lub przedłużenie zezwolenia i dotyczy również ochotnicze straże pożarne, za które koszt ten ponosi gmina. Zmiana ma na celu zniesienie tej opłaty, jako wyjście naprzeciw jednostkom OSP, a zarazem podkreślenie ich roli w systemie bezpieczeństwa, także na poziomie powiatowym.

Zmiana w art. 4 pkt 37 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym

Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdem używanym do celów specjalnych jest tylko pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służbę Ochrony Państwa, Straż Graniczną, Służbę Celno-Skarbową, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną. Zmiana polega na poszerzeniu katalogu o ciągniki rolnicze, czterokołowce i czterokołowce lekkie. Bowiem w ramach tych trzech kategorii pojazdów obecnie w jednostkach ochotniczych straży pożarnych rejestrowane są pojazdy typu quad. Obecne brzmienie przepisów sprawia, że te pojazdy na drogach publicznych nie mogą być traktowane jako pojazdy uprzywilejowane, a w praktyce coraz częściej używane są w akcjach ratowniczych.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania takich pojazdów proponuje się nałożenie w projektowanym art. 66 ust. 6a obowiązku na ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określenia warunków technicznych pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej.

Zmiana w art. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym

W obecnym brzmieniu przepisów członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej może dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze. W praktyce takie polecenia lub sygnały członkowie OSP dają również poza działaniami ratowniczymi. Zmiana ma na celu zalegalizowanie tego typu działalności jednostek OSP, poprzez nadanie uprawnień do dawania poleceń lub sygnałów poza czynnościami określonymi w ust. 1 pkt 10) a określonymi w art. 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych. W celu zapewnienia bezpieczeństwa tego procesu wprowadza się konieczność ukończenia przez takiego członka OSP szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Obowiązek szkolenia nie dotyczyłby członków ochotniczej straży pożarnej posiadających kwalifikacje instruktora jazdy, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.

Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt przewiduje wejście w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Termin ten zapewnia organom administracji publicznej dostosowanie procedur do nowego brzmienia przepisów.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projekt wpłynie pozytywnie na funkcjonowanie jednostek ochotniczych straży pożarnych, których jest w Polsce ponad 16 tysięcy. Każda z jednostek liczy kilkudziesięciu strażaków. Według danych Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych w Polsce aktywnych, biorących udział w działaniach ratowniczych jest ponad 230 tysięcy strażaków.

Projekt będzie miał pozytywne skutki w związku ze zniesieniem dodatkowych obowiązków nałożonych na strażaków OSP, przez co pozytywnie wpłynie na rozwój OSP i zwiększenie ich liczności członków.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projekt nie przewiduje skutków gospodarczych projektowanych rozwiązań.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projekt nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa.

Projekt zakłada skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego, w ten sposób że:

- powiaty zmniejszą swoje dochody wskutek zniesienia opłaty za wydanie zezwolenia, które obecnie były kosztem gmin- w ogólnym rozrachunku relacji sektora samorządowego nie będzie zmian
- gminy zmniejszą swoje koszty w związku ze zniesieniem obowiązku zlecenia i wykonywania dodatkowych badań do uzyskania zezwolenia do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych. Jednorazowy koszt wykonywanych badań w zależności od miejsca w Polsce wynosi od 120 do 250 zł za jednego członka ochotniczych straży pożarnych.

- województwa zwiększą swoje dochody poprzez zwiększenie dochodów jednostek wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wskutek zwiększonego zainteresowania szkoleniem z zakresu kierowania ruchem.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt nie pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ **Nie**

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

Warszawa, 4 listopada 2025 r.

BEOS-WPEiM-2219/25

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.326.8.2025
Data wpływu 04.11.2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Bartosz Romowicz)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie przewidziano nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹, zwanej dalej „Prawem o ruchu drogowym”, oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami², zwanej dalej „ustawą o kierujących pojazdami”.

Zgodnie z proponowanym art. 109 ust. 2b ustawy o kierujących pojazdami starosta, wydając zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym OSP, wskazywałby uprawnionego do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wszelkich OSP oraz kategorii prawa jazdy uprawnionego (art. 2 pkt 1 projektu). Członek OSP, będący jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem określonych przez projekt jednostek organizacyjnych³ lub Żołnierzem Sił Zbrojnych RP, posiadający zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym⁴, byłby zwolniony z obowiązku posiadania odrębnego zezwolenia⁵, w ramach realizacji zadań OSP określonych w ustawie z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych⁶ (art. 2 pkt 2 projektu)⁷.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1226.

³ Jw.

⁴ Na podstawie art. 109 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami.

⁵ O którym mowa w art. 109 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami.

⁶ Dz. U. z 2025 r. poz. 244 i 900.

⁷ Dotyczący dodawanego art. 109 ust. 5b ustawy o kierujących pojazdami.

Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi OSP byłoby zwolnione z opłaty (art. 2 pkt 3 projektu)⁸.

Zgodnie z proponowanym art. 6 ust. 3aa Prawa o ruchu drogowym członek OSP poza czynnościami związanymi z prowadzeniem akcji ratowniczej⁹ mógłby dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, jeżeli wykonuje zadania OSP¹⁰, pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Obowiązek ukończenia szkolenia nie dotyczyłby członków OSP posiadających kwalifikacje instruktora¹¹ (art. 1 pkt 2 projektu).

Zaproponowano, aby katalog pojazdów używanych do celów specjalnych obejmował również czterokołowca, czterokołowca lekkiego lub ciągnik rolniczy (art. 1 pkt 1 projektu dotyczący zmiany definicji ustawowej z art. 2 pkt 37 Prawa o ruchu drogowym). Zgodnie z dodawanym art. 66 ust. 6a Prawa o ruchu drogowym minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określiłby, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej (art. 1 pkt 4 projektu).

Zgodnie z proponowaną zmianą art. 53 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym czterokołowiec, czterokołowiec lekki lub ciągnik rolniczy mogłyby uzyskać przymiot pojazdu uprzywilejowanego enumeratywnie wymienionych w tym przepisie jednostek (art. 1 pkt 3 projektu).

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia (art. 3 projektu).

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy przywołać następujące akty prawa Unii Europejskiej:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych), zwane dalej „rozporządzeniem nr 167/2013”;

- 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)¹², zwane dalej „rozporządzeniem nr

⁸ Dotyczący proponowanego brzmienia art. 109 ust. 5b ustawy o kierujących pojazdami.

⁹ Określonymi w art. 6 ust. 1 pkt 10 Prawa o ruchu drogowym.

¹⁰ Określone w art. 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 244).

¹¹ O którym mowa w art. 33 ustawy o kierujących pojazdami.

¹² Dz. Urz. UE L 60 z 2.3.2013, s. 52, ze zm., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>, (najnowsza wersja skonsolidowana ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/2024-11-27> nie uwzględnia późniejszych następujących zmian: Dz. Urz. UE L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>, Dz. Urz. UE L, 2024/1689, 12.7.2024,

168/2013”,

- dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie)¹³, zwaną dalej „dyrektywą (UE) 2022/2561”.

W odniesieniu do kategorii i warunków technicznych pojazdów prawo UE wprowadza harmonizację w zakresie homologacji pojazdów. Rozporządzenia nr 167/2013 i 168/2013 ustanawiają wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie homologacji typu wszystkich nowych pojazdów określonych przepisami tych rozporządzeń, w tym m.in. odpowiednio ciągników rolniczych oraz czterokołowców (kategoria L)¹⁴. Użyte w ustawie – Prawo o ruchu drogowym określenia „czterokołowiec” i „czterokołowiec lekki”¹⁵ odpowiadają pojazdom kategorii L7e oraz L6e w rozumieniu art. 3 pkt 70 rozporządzenia nr 168/2013, natomiast „ciągnik rolniczy”¹⁶ to pojazdy kategorii C i T w rozumieniu rozporządzenia nr 167/2013. Przepisy unijne nie regulują, w jaki sposób poszczególne kategorie pojazdów mogą być wykorzystywane przez służby ratownicze. Brak jest przepisów unijnych określających, które rodzaje pojazdów mogą mieć status pojazdów uprzywilejowanych – decydują o tym przepisy krajowe.

Dyrektywa (UE) 2022/2561 ustanawia wymogi dotyczące kwalifikacji wstępnej oraz okresowego szkolenia kierowców zaangażowanych w transport drogowy na drogach publicznych w UE. Przepisów tej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów wykorzystywanych lub kontrolowanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby ratownictwa medycznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom (art. 2 ust. 1 lit. b).

3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Zgodnie z projektem ustawy minister właściwy do spraw wewnętrznych ma określić, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej (art. 1 pkt 4 projektu). Biorąc pod uwagę, że pojazdy typu czterokołowiec, czterokołowiec

ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj> oraz Dz. Urz. UE L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj>.

¹³ Dz. Urz. UE L 128, 15.5.2023, s. 89, sprost. Dz. Urz. UE L 128 z 15.5.2023, s. 89,

ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/2022-12-23>.

¹⁴ Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. e rozporządzenia nr 168/2013 nie ma ono zastosowania do pojazdów zaprojektowanych i skonstruowanych do użytku przez służby zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego.

¹⁵ Zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 42a i 42b Prawa o ruchu drogowym.

¹⁶ Zdefiniowany w art. 2 pkt 44 Prawa o ruchu drogowym.

lekki oraz ciągnik rolniczy podlegają unijnym wymogom homologacyjnym, minister właściwy do spraw wewnętrznych, określając warunki techniczne tych pojazdów, będzie zobowiązany respektować ograniczenia wynikające z przepisów UE regulujących homologację pojazdów. Zamieszczenie w rozporządzeniu przepisów technicznych skutkować będzie obowiązkiem notyfikacji projektu tego rozporządzenia Komisji Europejskiej w trybie dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego¹⁷.

Uwzględniając powyższe można uznać, że projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Marcin Fryźlewicz
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

¹⁷ Dz. Urz. UE L 241 z 17.9.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/1535/oj>.

Warszawa, 4 listopada 2025 r.

BEOS-WPEiM-2220/25

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-III.020.326.9.2025
Data wpływu 04.11.2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Bartosz Romowicz) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

W projekcie przewidziano nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹, zwanej dalej „Prawem o ruchu drogowym”, oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami², zwanej dalej „ustawą o kierujących pojazdami”.

Zgodnie z proponowanym art. 109 ust. 2b ustawy o kierujących pojazdami starosta, wydając zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym OSP, wskazywałby uprawnionego do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi wszelkich OSP oraz kategorii prawa jazdy uprawnionego (art. 2 pkt 1 projektu). Członek OSP, będący jednocześnie funkcjonariuszem lub pracownikiem określonych przez projekt jednostek organizacyjnych³ lub Żołnierzem Sił Zbrojnych RP, posiadający zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym⁴, byłby zwolniony z obowiązku posiadania odrębnego zezwolenia⁵, w ramach realizacji zadań OSP określonych w ustawie z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych⁶ (art. 2 pkt 2 projektu)⁷. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi OSP byłoby zwolnione z opłaty (art. 2 pkt 3 projektu)⁸.

Zgodnie z proponowanym art. 6 ust. 3aa Prawa o ruchu drogowym członek OSP poza czynnościami związanymi z prowadzeniem akcji ratowniczej⁹

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

² Dz. U. z 2025 r. poz. 1226.

³ Jw.

⁴ Na podstawie art. 109 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami.

⁵ O którym mowa w art. 109 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami.

⁶ Dz. U. z 2025 r. poz. 244 i 900.

⁷ Dotyczący dodawanego art. 109 ust. 5b ustawy o kierujących pojazdami.

⁸ Dotyczący proponowanego brzmienia art. 109 ust. 5b ustawy o kierujących pojazdami.

⁹ Określonymi w art. 6 ust. 1 pkt 10 Prawa o ruchu drogowym.

mógłby dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, jeżeli wykonuje zadania OSP¹⁰, pod warunkiem ukończenia szkolenia organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Obowiązek ukończenia szkolenia nie dotyczyłby członków OSP posiadających kwalifikacje instruktora¹¹ (art. 1 pkt 2 projektu).

Zaproponowano, aby katalog pojazdów używanych do celów specjalnych obejmował również czterokołowca, czterokołowca lekkiego lub ciągnik rolniczy (art. 1 pkt 1 projektu dotyczący zmiany definicji ustawowej z art. 2 pkt 37 Prawa o ruchu drogowym). Zgodnie z dodawanym art. 66 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określiłby, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów używanych do celów specjalnych będących pojazdami typu czterokołowiec, czterokołowiec lekki oraz ciągnik rolniczy w jednostkach ochrony przeciwpożarowej (art. 1 pkt 4 projektu).

Zgodnie z proponowaną zmianą art. 53 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym czterokołowiec, czterokołowiec lekki lub ciągnik rolniczy mogłyby uzyskać przymiot pojazdu uprzywilejowanego enumeratywnie wymienionych w tym przepisie jednostek (art. 1 pkt 3 projektu).

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Marcin Fryźlewicz
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

¹⁰ Określone w art. 3 ustawy z dnia 17 grudnia 2021 r. o ochotniczych strażach pożarnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 244).

¹¹ O którym mowa w art. 33 ustawy o kierujących pojazdami.