



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.0530.9.2026

Warszawa, 17 marca 2026

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, z późn. zm.) po rozpatrzeniu petycji z dnia 19 grudnia 2025 r. dotyczącej korekty ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustaw o prawie o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, informuję, że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.

W treści niniejszej petycji oceniono większość zapisów 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) jako krok w stronę racjonalizacji polskiego prawa drogowego, wskazując jednocześnie na potrzebę pilnej korekty w następujących obszarach:

1. Zwiększenie dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych (również z przyczepą) do 50 km/h. Wskazano, że zdaniem wielu środowisk rolniczych zwiększenie dopuszczalnej prędkości do 50 km/h poprawi płynność ruchu, skróci przejazd między polami a gospodarstwem, szczególnie w okresie żniw, oraz zmniejszy, jak nie całkowicie zminimalizuje wyprzedzanie na obszarze zabudowanym, co wiąże się zmniejszeniem ryzyka wypadków spowodowanych niecierpliwym wyprzedzaniem w niedozwolonych miejscach, zwłaszcza że taką samą prędkość dopuszcza się dla pozostałych pojazdów na obszarze zabudowanym gdy znaki nie wskazują inaczej. Argumentem za tym jest lepsza flota ciągników niż jeszcze kilkanaście lat temu, które bezproblemowo poruszają się 50 a nawet 60 km/h.

Odnosząc się do powyższej propozycji resort infrastruktury wskazuje, że przepisy ustawy z dnia 17 października 2025 r. przewidują zwiększenie dopuszczalnej prędkości ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h. Przyjęte rozwiązanie uwzględni zarówno oczekiwania rolników w zakresie usprawnienia poruszania się

ciągników rolniczych, jak i względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy podkreślić, że ustawodawca brał pod uwagę nie tylko bezpieczeństwo czynne (które w nowszych konstrukcjach jest na wysokim poziomie) ale również bezpieczeństwo bierne. Należy bowiem uwzględnić potencjalne skutki kolizji ciągnika rolniczego z innym pojazdem uczestniczącym w ruchu drogowym, mając na uwadze, że masa zespołu pojazdów składającego się z ciągnika rolniczego i przyczepy (przyczep) może wynosić kilkadziesiąt ton. Należy też uwzględnić fakt, że po polskich drogach nadal poruszają się także ciągniki rolnicze nieco starszej konstrukcji, w przypadku których jazda z prędkością wyższą niż 40 km/h mogłaby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

2. Korekta przepisu dotyczącego kasku ochronnego, poprzez uchylenie obowiązku noszenia kasku na „tradycyjne” rowery bez napędu dla kierujących którzy nie ukończyli 16 roku życia.

Należy wskazać, że skutki wypadku drogowego z udziałem kierującego rowerem (np. w przypadku najechania przez inny pojazd) są podobne – niezależnie od faktu, czy dany rower jest wyposażony w napęd elektryczny. Badania pokazują, że w razie wypadku rowerzyści w kaskach są o 60% mniej narażeni na poważne urazy głowy i mózgu oraz o 70% mniej narażeni na śmiertelne urazy głowy lub mózgu niż rowerzyści bez kasku. Wymaga podkreślenia, że prawny obowiązek stosowania kasku dla rowerzystów funkcjonuje w wielu krajach Unii Europejskiej, a różnica dotyczy jedynie wieku, do którego młodzi użytkownicy muszą nosić kask. Mając na względzie potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego, należy stwierdzić, że zakres obowiązku wprowadzonego ustawą z dnia 17 października 2025 r. jest właściwy.

3. Zmniejszenie wieku na poszczególne kategorie prawa jazdy, w odniesieniu do kategorii A oraz uprawnień do kierowania kolejką turystyczną.

Autor petycji argumentuje swoją propozycję faktem, że wielu młodych motocyklistów porusza się bez uprawnień z powodu zbyt wysokich wymagań wiekowych na kategorię A. W odniesieniu do kolejki turystycznej, petytor proponuje obniżenie wieku analogicznie, jak w przypadku kategorii D prawa jazdy.

Odnosząc się do tej propozycji, należy podkreślić, że młodzi motocykliści są szczególnie skłonni do brawurowej, ryzykownej jazdy, co w połączeniu z brakiem doświadczenia lub niewielkim doświadczeniem, prowadzi do tragicznych w skutkach zdarzeń z ich udziałem.

W 2025 r. w wypadkach drogowych z udziałem motocyklistów na polskich drogach zginęło 221 osób (w tym 197 użytkowników motocykli), a rannych zostało 2799 osób (w tym 2253 użytkowników motocykli). W związku z powyższym przewidziany w przepisach system etapowego zdobywania uprawnień do kierowania motocyklem (z uwzględnieniem pojemności i mocy silnika) jest rozwiązaniem właściwym, a proponowane skrócenie okresów będzie skutkowało ograniczeniem zdobywanego przez motocyklistów doświadczenia, co w rezultacie może negatywnie odbić się na poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z podobnych względów nie jest zasadna propozycja obniżenia wieku na motocykle trójkołowe.

Resort infrastruktury negatywnie odnosi się do tego postulatu obniżenia wieku wymaganego do kierowania kolejką turystyczną. Należy podkreślić, że taki zespół pojazdów ma nietypowe gabaryty i przewozi nawet 40-50 pasażerów, często dzieci. Dlatego też, dla zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa przewożonych osób, jak również innych uczestników ruchu drogowego, nie jest wskazane obniżanie wieku kierującego kolejką turystyczną.

4. Utrzymanie tolerancji alkoholu na poziomie 0,2 ‰ alkoholu we krwi (stan po spożyciu alkoholu) dla kierowców w okresie próbnym bez zmian. W uzasadnieniu propozycji wskazano, że ustalenie zerowego limitu może prowadzić do absurdalnych sytuacji, a obecny limit alkoholu wynoszący 2/10 promila alkoholu we krwi jest uznawany za techniczny margines bezpieczeństwa uwzględniający możliwość błędów pomiarowych oraz stężenia alkoholu wynikającego z procesów metabolicznych (endogennych) w organizmie.

Resort infrastruktury wskazuje, że w ustawie z dnia 17 października 2025 r., dla kierujących pojazdem w okresie próbnym przewidziano surowsze wymagania, m.in. w kwestii zawartości alkoholu w organizmie. Ustawa nie dopuszcza w tym przypadku przekroczenia stężenia 0,0 ‰ alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie. Jest to jeden z elementów budowania świadomości i właściwych postaw u młodego kierowcy, co w konsekwencji przełoży się na prawidłowe zachowań na drodze. Zakłada się, że umożliwienie 17-latkom uzyskania prawa jazdy kategorii B w powiązaniu z wprowadzeniem ograniczeń takich jak: jazda z doświadczonym kierowcą, zerowy poziom alkoholu we krwi oraz okres próbny po uzyskaniu prawa jazdy, przyniesie w dłuższej perspektywie poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach wraz ze zminimalizowaniem ciężkości zdarzeń drogowych.

5. Rezygnacja z przepisu cofającego uprawnienia na okres 5 lat, w przypadku naruszenia czasowego zatrzymania prawa jazdy. Petytor wnioskuje o niewdrażanie w życie przepisu, który by uniemożliwił ubieganie się o prawo na 5 lat z powodu naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów pomimo tymczasowego zatrzymania prawa jazdy, wskazując, że ta sankcja wydaje się nieproporcjonalna do czynu.

Należy wskazać, że dotychczasowe przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewidywały, dla osoby, która kierowała pojazdem silnikowym bez uprawnień (wydano decyzję administracyjną o zatrzymaniu na 3 miesiące prawa jazdy albo zatrzymano prawo jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy - Prawo o ruchu drogowym) jedynie przedłużenie okresu, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy – na podstawie decyzji administracyjnej wydawanej przez starostę. Takie rozwiązanie było niewystarczające w kontekście zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, które zakładają, że osoby kierujące pojazdem bez stosownych uprawnień winny być surowo karane. Przepis art. 180a ustawy – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) stanowi, że „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”. Tym samym, zasadne jest, aby osoba, która kierowała pojazdem pomimo zatrzymanego prawa jazdy, była karana 5-letnim cofnięciem jej uprawnień.

W konsekwencji zmieniono art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nadając staroście uprawnienie do wydania decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku gdy dana osoba kierowała pojazdem silnikowym pomimo wydania jej decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, lub pomimo zatrzymania jej prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres 5 lat od dnia stwierdzenia tego zdarzenia.

6. Rezygnacja z przepisu cofającego całkowicie uprawnienia w okresie próbnym za popełnienie 3 wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz wydłużającego okres próbny po popełnieniu 2 wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Autor petycji wnioskuje o niewdrażanie w życie przepisu cofającego całkowicie uprawnienia w okresie próbnym po popełnieniu 3 wykroczeń

i przedłużanie okresu próbnego o 2 lata po popełnieniu 2 wykroczeń, uzasadniając, że ta sankcja jest niewspółmierna.

Resort infrastruktury wskazuje, że nowa regulacja wprowadziła zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym umożliwiające zatrzymanie prawa jazdy w przypadku przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 20 punktów, w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy, za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Przepisy przewidują ponadto zatrzymanie prawa jazdy w przypadku stwierdzenia, że kierujący pojazdem w okresie próbnym popełnił przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia określone w:

- art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy – Kodeks wykroczeń,
- art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1-3 lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli.

Należy więc stwierdzić, że zatrzymanie prawa jazdy w okresie próbnym nie jest konsekwencją popełnienia jakichkolwiek trzech wykroczeń w ruchu drogowym, a jedynie ściśle określonych wykroczeń, które w ocenie ustawodawcy stanowią szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Takie rozwiązanie, jak również wydłużenie o kolejne 2 lata okresu próbnego, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, znajdują uzasadnienie z punktu widzenia kreowania odpowiednich postaw młodych stażem kierowców, co w szerszej perspektywie przyczyni się do ogólnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczekiwanym skutkiem nowych rozwiązań będzie rozwinięcie u młodych kierujących poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie im niebezpieczeństw wynikających przede wszystkim z nadmiernej i niedostosowanej prędkości do warunków ruchu panujących na drodze.

7. Uchylenie dodatkowego ograniczenia prędkości dla motocykla, czterokołowca i motoroweru, którym przewozi się dziecko do 7 lat, które wynosi tylko 40 km/h. Brzmienie tego przepisu podyktowane jest potrzebą zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa dziecka przewożonego motocyklem. Ewentualna zmiana regulacji wymagałaby przeprowadzenia dokładnych analiz pod kątem wpływu wprowadzanej zmiany na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie, z uwagi na szacowany znikomy udział w ruchu drogowym osób przewożących motocyklem lub czterokołowcem dziecko w wieku do 7 lat, nie wydaje się zasadne podejmowanie działań legislacyjnych w przedmiotowym zakresie. Natomiast w przypadku motoroweru, należy wskazać, że prędkość 40 km/h jest jedynie o 5 km/h mniejsza od prędkości wynikającej z definicji motoroweru.

8. Zwiększenie dopuszczalnej prędkości hulajnóg elektrycznych i UTO do 25 km/h oraz zezwolenie na jazdę po jezdni hulajnogą elektryczną na drogach o dopuszczalnej prędkości wyższej niż 30 km/h.

Jako argumenty przemawiające za propozycją, petytor wskazuje poprawę bezpieczeństwa pieszych na chodnikach oraz umożliwienie poruszania się hulajnogą elektryczną mało uczęszczanymi drogami, na których nie ma wyznaczonej drogi dla rowerów lub chodnika i są one jedynym dojazdem docelowym.

W ocenie resortu infrastruktury realizacja wskazanych wyżej postulatów mogłaby przyczynić się do obniżenia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są kierujący hulajnogą elektryczną.

Należy zwrócić uwagę na niepokojące zjawisko wzrostu liczby zdarzeń drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych w ostatnim czasie. Resort infrastruktury dostrzega ten problem i podejmuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W tym celu w ustawie z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzone zostały przepisy zobowiązujące m.in. kierującego rowerem oraz hulajnogą elektryczną, którzy nie ukończyli 16 roku życia, do używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym. Przywołana ustawa zmieniła również minimalny wiek do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze podnosząc go z 10 do 13 roku życia.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że propozycje w zakresie podniesienia dopuszczalnej prędkości hulajnogi elektrycznej oraz rozszerzenie zezwolenia na jazdę hulajnogą elektryczną po jezdni, nie są zgodne z kierunkiem działań Ministerstwa Infrastruktury w zakresie poprawy bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg elektrycznych.

9. Indywidualizacja odpowiedzialności w związku z niezapięciem pasów bezpieczeństwa przez pasażera pojazdu. Autor petycji wskazuje, że gdy kierujący przewozi pasażera bez pasów bezpieczeństwa może być ukarany mandatem w wysokości 100 złotych i od 5 do 8 punktów karnych. O ile mandat jest niewielki to liczba punktów karnych

jest nieadekwatna do czynu, a wręcz niepotrzebna, zwłaszcza że to pasażer narusza przepisy, a kierowca postępuje zgodnie z prawem.

Należy wskazać, że obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa został określony w art. 39 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z tym przepisem, kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy. Jednocześnie wymaga podkreślenia, że problematyka sankcjonowania przepisów ruchu drogowego przez uprawnione organy kontroli (m.in. Policję), w tym procedura nakładania grzywien oraz punktów karnych za wykroczenia, pozostaje we właściwości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Mając na względzie powyższe, wobec wskazanych zastrzeżeń i wątpliwości resortu infrastruktury oraz braku jednoznacznych przesłanek dostatecznie uzasadniających zmianę przepisów, jak również uwzględniając potencjalne negatywne skutki wdrożenia zaproponowanych rozwiązań, wprowadzanie postulowanych w treści petycji zmian legislacyjnych nie jest zasadne.

Niezależnie od powyższego resort infrastruktury wyraża podziękowanie za zainteresowanie problematyką ruchu drogowego oraz inicjatywę podjętą w przedmiotowym zakresie.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z wyrazami szacunku
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Anna Kowalczyk
Zastępca Dyrektora
Departamentu Transportu Drogowego
Dokument podpisany elektronicznie

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572)
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążyących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążyącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.