Oświadczenie złożone
przez senatora Stanisława Pawlaka
na 44. posiedzeniu Senatu
w dniu 29 października 2025 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Chcę zwrócić uwagę na narastające problemy organizacyjne i finansowe w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w całym kraju, które wynikają z wejścia w życie przepisów rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 28 czerwca 2024 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Zgodnie z nowelizacją od dnia 1 stycznia 2026 r. szkolenie i egzaminowanie kierowców w zakresie kategorii C+E będzie możliwe wyłącznie przy wykorzystaniu pojazdów spełniających nowe, rozszerzone wymagania techniczne. WORD muszą spełnić obowiązek wymiany taboru i zastąpić posiadane pojazdy ciężarowe z przyczepą ciągnikami siodłowymi z naczepą. Konieczność wymiany pojazdów wiąże się z poniesieniem przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego znacznych kosztów związanych z ich zakupem. Zmiany te, choć uzasadnione potrzebą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w praktyce stawiają WORD oraz ośrodki szkolenia kierowców w niezwykle trudnej sytuacji. Dodatkowo brakuje jasnych wytycznych co do programów wsparcia na dostosowanie infrastruktury do nowych wymogów.

Ośrodki zwracają też uwagę na to, że wielu producentów nie oferuje jeszcze pojazdów w pełni zgodnych z przepisami, co dodatkowo utrudnia realizację nowych zadań. W efekcie może dojść do sytuacji, w której od początku 2026 r. egzaminowanie kandydatów na kierowców w zakresie kategorii C+E stanie się w praktyce niemożliwe, co spowoduje poważne konsekwencje społeczne i gospodarcze, w tym niedobór kierowców zawodowych na rynku transportowym.

W związku z tym zwracam się do pana ministra z następującymi pytaniami.

1. Czy przepisy Unii Europejskiej obligują Polskę do szkolenia i egzaminowania kierowców w zakresie kategorii C+E wyłącznie na ciągnikach siodłowych z naczepą? Jeżeli nie, to dlaczego Ministerstwo Infrastruktury przyjęło tak kosztowne rozwiązanie, które wiąże się z wymianą całego taboru przez ośrodki szkolenia kierowców i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz wzrostem kosztów eksploatacyjnych, wynikających np. z uszkodzeń sprzętu podczas sprzęgania?

2. Dlaczego szkolenie i egzaminowanie kierowców w zakresie kategorii C+E na zespole pojazdów nie zostało zawarte w omawianym rozporządzeniu, z wyjątkiem ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej?

3. Skoro okres przejściowy trwał 6 lat, to dlaczego Ministerstwo Infrastruktury nie zadbało o właściwe ustalenie opłat egzaminacyjnych w zakresie wymienionych kategorii prawa jazdy, mimo że już dotychczasowe stawki drastycznie odbiegały od kosztów przeprowadzania takich egzaminów, a organizacja szkoleń i egzaminów w zakresie kategorii C+E na ciągnikach siodłowych będzie wiązać się z jeszcze większymi wydatkami? Nadmieniam, że problem zaniżonych opłat za egzaminy, dotyczący w szczególności kategorii A, C i D, był wielokrotnie zgłaszany Ministerstwu Infrastruktury i, jak się wydaje, jak dotąd nie podjęto w tej sprawie żadnych działań ani inicjatyw ustawodawczych.

4. Czy Ministerstwo Infrastruktury rozważa opracowanie programów wsparcia finansowego dla WORD i wydłużenie okresu przejściowego przed wejściem w życie nowych przepisów?

5. Czy Ministerstwo Infrastruktury rozważa opracowanie programów wsparcia finansowego dla WORD, a także dla ośrodków szkolenia kierowców?

Podsumowując moją interwencję, uprzejmie proszę o wydanie jasnych i jednolitych wytycznych technicznych, dotyczących pojazdów egzaminacyjnych dla kategorii C+E. Uważam, że tylko szybka i konstruktywna reakcja resortu infrastruktury pozwoli uniknąć chaosu organizacyjnego oraz zachować ciągłość okresu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych.

Stanisław Pawlak