Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.53.2025
Warszawa, 09 stycznia 2026

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 1158 Senatora RP pana Stanisława Pawlaka złożone na 44. posiedzeniu Senatu w dniu 29 października br., dotyczące problemów organizacyjnych i finansowych 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*, uprzejmie przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Wymóg prowadzenia szkolenia i egzaminowania przy użyciu zespołów pojazdów w konfiguracji ciągnik siodłowy z naczepą został wprowadzony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 2560). Rozporządzenie to, ogłoszone 31 grudnia 2019 r., przewidywało, że zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii C+E może spełniać dotychczasowe wymagania techniczne do dnia 31 grudnia 2024 r., natomiast w przypadku ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych RP – do dnia 31 grudnia 2034 r. Łączny okres przejściowy wynosił zatem 5 lat (2020–2024).

Należy podkreślić, że wprowadzenie wymogu szkolenia i egzaminowania na pojazdach powszechnie wykorzystywanych w transporcie drogowym (ciągnik siodłowy z naczepą) stanowiło odpowiedź na postulaty przedsiębiorców branży transportowej. Zwracali oni uwagę, że kierowcy szkoleni na zestawach złożonych z samochodu ciężarowego i przyczepy wymagają dodatkowego doszkolenia, co generuje dla firm dodatkowe koszty oraz wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa przewożonych ładunków.

Przepis pkt 5.2 załącznika II do nowoprzyjętej dyrektywy 2025/2205 Parlamentu europejskiego i rady (UE) z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy przewiduje, że pojazdy stosowane podczas egzaminów umiejętności i zachowań muszą spełniać podane poniżej minimalne kryteria.

Pojazd członowy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu egzaminacyjnego kategorii C oraz przyczepy o długości co najmniej 7,5 m; zarówno pojazd członowy, jak i zespół

pojazdów muszą mieć dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą co najmniej 20 000 kg, długość co najmniej 14 m oraz szerokość co najmniej 2,40 m, rozwijać prędkość co najmniej 80 km/h, być wyposażone w hamulce z przeciwblokadą i posiadać urządzenia rejestrujące określone w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014; przedział ładunkowy musi się składać z zamkniętej skrzyni ładunkowej o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina kierowcy; rzeczywista całkowita masa zarówno pojazdu członowego, jak i zespołu pojazdów musi wynosić co najmniej 15 000 kg; jako dobrą praktykę zaleca się użycie pojazdu wyposażonego w sprzęg siodłowy i skrzynię biegów z co najmniej ośmioma przełożeniami w jeździe do przodu.

Apele organizacji reprezentujących ośrodki szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego (WORD), wynikające ze zmieniającej się sytuacji gospodarczej i politycznej, w tym skutków pandemii COVID-19 oraz wojny na Ukrainie, jak również z ograniczonej dostępności odpowiednich zespołów pojazdów, skłoniły Ministra Infrastruktury do wydłużenia okresu przejściowego o dodatkowy rok. Dokonano tego rozporządzeniem z dnia 28 czerwca 2024 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 983).

Podkreślenia wymaga, że przedłużenie okresu przejściowego o jeden rok stanowiło rozwiązanie kompromisowe, z jednej strony wobec oczekiwań branży przewozowej, zgłaszającej zastrzeżenia co do poziomu przygotowania młodych kierowców, z drugiej zaś wobec potrzeb i możliwości ośrodków szkolenia oraz WORD, dla których prowadzenie szkolenia przy wykorzystaniu zestawów ciągnik siodłowy + naczepa wiąże się z koniecznością zakupu odrębnego, kosztownego taboru.

Mając na względzie stabilizację sytuacji na rynku pojazdów ciężarowych oraz naczep, potrzeby branży transportu drogowego oraz fakt, że łączny okres przejściowy wynosi już 6 lat, należy uznać, że jest on wystarczający dla rzetelnego przygotowania się adresatów przepisów do świadczenia usług szkoleniowych i egzaminowania w zgodzie z nowymi wymogami. W związku z tym uznano jego kolejne przedłużenie za niezasadne.

Stanowisko to było wielokrotnie przedstawiane reprezentantom branży egzaminacyjnej i szkoleniowej w odpowiedzi na kierowane od połowy 2024 r. wnioski o kolejne przedłużenie okresu przejściowego. W konsekwencji należy uznać, że podmioty te posiadały pełną świadomość nieuchronnego wejścia w życie przepisów uchwalonych w 2019 r.

Jednocześnie należy podkreślić, że ewentualne rozważenie dalszego przedłużenia okresu przejściowego wymagałoby wszczęcia nowego procesu legislacyjnego, obejmującego uzgodnienia międzyresortowe oraz konsultacje publiczne. Z uwagi na czasochłonność tych procedur, podjęcie takich prac nie mogłoby skutkować wejściem w życie nowych regulacji przed dniem 31 grudnia 2025 r.

Odnosząc się do kwestii opłat egzaminacyjnych, należy podkreślić, że stanowią one dochód wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego ustala sejmik województwa w drodze uchwały będącej aktem

prawa miejscowego. Jednocześnie ustawodawca określił maksymalne wysokości tych opłat:

– do 50 zł za przeprowadzenie egzaminu teoretycznego niezależnie od kategorii prawa jazdy,
– do 200 zł za przeprowadzenie części praktycznej egzaminu w zakresie kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1, T oraz uprawnień do kierowania tramwajem,

– do 250 zł za przeprowadzenie części praktycznej egzaminu w zakresie kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E oraz D1+E.

Uchwała sejmiku powinna uwzględniać wszystkie koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem egzaminów państwowych. Ponadto maksymalne stawki opłat podlegają corocznej waloryzacji na kolejny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanemu przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

W świetle powyższego informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie przewiduje opracowania programów wsparcia finansowego dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego ani ośrodków szkolenia kierowców.

Jednocześnie nie planuje się kolejnej zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów (…) w zakresie dalszego wydłużenia okresu przejściowego dotyczącego wymagań technicznych dla pojazdów wykorzystywanych w procesie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców kategorii C+E.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.