



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-13.054.18.2026

Warszawa, 22 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19682 Posła na Sejm RP Pana Roberta Dowhana, przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie należy wskazać, że rozwiązania dotyczące młodych i początkujących kierowców zostały wprowadzone ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ich zasadniczym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności poprzez ograniczenie ryzyka związanego z uczestnictwem w ruchu osób, które dopiero uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami i nie posiadają jeszcze odpowiedniego doświadczenia w samodzielnym prowadzeniu pojazdu. Ustawa z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1676, z późn. zm.) obniżyła minimalny wiek dla kategorii B i ustanowiła czasowe warunki bezpiecznego zdobywania doświadczenia. Zmiany zostały wprowadzone do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.).

Należy przy tym podkreślić, że przyjęte rozwiązania nie opierają się wyłącznie na kryterium wieku kierującego. Istotnym elementem nowych regulacji jest okres próbny związany z uzyskaniem po raz pierwszy prawa jazdy kategorii B. Szczególne rozwiązania dotyczące osób, które uzyskały prawo jazdy przed ukończeniem 18-go roku życia, wynikają natomiast z umożliwienia wcześniejszego niż dotychczas rozpoczęcia samodzielnego kierowania pojazdem i służą ograniczeniu ryzyka związanego zarówno z młodym wiekiem, jak i niewielkim doświadczeniem w ruchu drogowym.

W odniesieniu do przedmiotowej interpelacji informuję, że podstawą wprowadzenia nowych regulacji były analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym dane dotyczące udziału młodych kierujących w zdarzeniach drogowych. Dane dotyczące wypadkowości od lat wskazują, że młodzi kierowcy stanowią grupę charakteryzującą się podwyższonym ryzykiem uczestnictwa w wypadkach drogowych w stosunku do liczebności tej grupy kierujących.

Przy projektowaniu rozwiązań uwzględniano w szczególności charakterystyczne dla początkujących kierowców czynniki ryzyka, takie jak niewielkie doświadczenie w samodzielnym prowadzeniu pojazdu, ograniczona umiejętność właściwej oceny zagrożeń, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu oraz większa skłonność do podejmowania ryzykownych zachowań. Każdą osobę uzyskującą po raz pierwszy kategorię B prawa jazdy obejmują zasady wynikające z art. 91 ust. 1–5 ustawy, tj. przez 2 lat, jeżeli miała co najmniej 18 lat albo przez 3 lata, nie dłużej niż do ukończenia 20 lat, jeżeli uzyskała dokument przed pełnoletnością.

Nie jest to zatem sankcja wyłącznie z powodu wieku, lecz instrument związany przede wszystkim z brakiem doświadczenia. W tym czasie obowiązuje zakaz prowadzenia po przekroczeniu stężenia 0,0‰ alkoholu oraz 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu. Kierowca niepełnoletni nie może bez pasażera towarzyszącego, siedzącego na przednim siedzeniu, przewozić niepełnoletnich ani wykonywać wskazanych w art. 91 ust. 5 pkt 2 przewozów zarobkowych. Po przekroczeniu 12 punktów powstaje obowiązek praktycznego szkolenia (art. 91 ust. 6–10 cytowanej ustawy), a dwa prawomocnie stwierdzone wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji skutkują przedłużeniem albo nałożeniem uzupełniającego okresu próbnego, jak wskazuje art. 92 ustawy o kierujących pojazdami. Cofnięcie uprawnień następuje dopiero w przypadkach określonych w art. 103 tejże ustawy, w powiązaniu m.in. z art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Przyjęte rozwiązania odpowiadają również kierunkowi regulacji europejskich. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 w sprawie praw jazdy przewiduje stosowanie wobec początkujących kierowców co najmniej dwuletniego okresu próbnego oraz szczególnych środków mających służyć zwiększeniu bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu.

Projektowane rozwiązania były oceniane pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego w toku prac legislacyjnych, w tym w ramach oceny skutków regulacji. Ich konstrukcja została ukierunkowana przede wszystkim na ograniczenie ryzyka w początkowym okresie samodzielnego kierowania pojazdem. Jednym z takich instrumentów jest okres próbny, w czasie którego początkujący kierowca podlega szczególnym zasadom. W przypadku kierowcy, który w okresie próbnym przekroczy 12 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego, przewidziano obowiązek ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Rozwiązanie to ma charakter przede wszystkim edukacyjny i prewencyjny, jego celem jest uświadomienie kierującemu konsekwencji ryzykownych zachowań zanim doprowadzą one do poważniejszych naruszeń lub zdarzeń drogowych.

W przypadku osób uzyskujących prawo jazdy kategorii B przed ukończeniem 18-go roku życia wprowadzono ponadto czasowy obowiązek kierowania pojazdem w obecności doświadczonego kierowcy. Rozwiązanie to umożliwia zdobywanie praktycznego

doświadczenia w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka charakterystycznego dla pierwszych miesięcy samodzielnego prowadzenia pojazdu.

Nie można podzielić założenia, że osoby, które zdały państwowy egzamin na prawo jazdy, są następnie traktowane odmiennie wyłącznie ze względu na wiek.

Zdanie egzaminu państwowego potwierdza osiągnięcie przez osobę egzaminowaną wymaganego prawem poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdem. Nie oznacza jednak posiadania doświadczenia, które jest nabywane dopiero w toku samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Okres bezpośrednio po uzyskaniu prawa jazdy jest zatem szczególnym etapem zdobywania doświadczenia przez kierującego. Kwestie związane z dodatkowymi wymaganiami wobec osób, które uzyskały prawo jazdy przed ukończeniem 18. roku życia, są natomiast konsekwencją obniżenia minimalnego wieku umożliwiającego uzyskanie prawa jazdy kategorii B. Ustawodawca, umożliwiając wcześniejsze uzyskanie uprawnienia, wprowadził jednocześnie rozwiązania kompensujące zwiększone ryzyko wynikające z bardzo młodego wieku oraz braku doświadczenia kierującego. Należy je zatem postrzegać jako element rozwiązania umożliwiającego wcześniejsze uzyskanie prawa jazdy, a nie jako sankcję nakładaną na młodego kierowcę.

Ministerstwo Infrastruktury będzie monitorowało funkcjonowanie nowych regulacji, w szczególności z punktu widzenia ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz praktyki stosowania przepisów przez właściwe organy oraz przeprowadzi ewaluację przyjętych rozwiązań prawnych.

Rozwiązania poprzedziły analizy opisane w ocenie skutków regulacji projektu UC76, następnie wniesionego do Sejmu jako druk nr 1677. Opierała się ona na danych o nadreprezentacji kierowców o krótkim stażu oraz na doświadczeniach państw stosujących jazdę z opiekunem i okres próbny. Najnowszy pełny raport Komendy Głównej Policji „Wypadki drogowe w Polsce w 2025 roku” potwierdza kierunek regulacji: kierujący w wieku 18–24 lat spowodowali 2 941 wypadków (15,3% wypadków z winy kierujących), w których zginęło 231 osób, a 3 896 zostało rannych. Wskaźnik wyniósł 11,70 wypadku na 10 tys. mieszkańców i był najwyższy wśród grup dorosłych; 35,5% tych zdarzeń wiązało się z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (str. 28 w/w raporcie KGP).

Ocena skutków funkcjonowania nowych regulacji będzie uwzględniać m.in. dane dotyczące liczby i rodzaju naruszeń popełnianych przez początkujących kierowców, liczby wypadków powodowanych przez tę grupę, funkcjonowania okresu próbnego oraz stosowania przewidzianych w ustawie środków edukacyjnych i administracyjnych. Istotnym źródłem informacji będą również doświadczenia organów stosujących nowe przepisy oraz dane gromadzone w Centralnej Ewidencji Kierowców.

Jeżeli praktyka stosowania nowych rozwiązań oraz dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego wykażą potrzebę ich modyfikacji, Ministerstwo Infrastruktury będzie analizowało zasadność odpowiednich zmian legislacyjnych. Ocena skuteczności regulacji powinna być dokonywana na podstawie danych zgromadzonych w odpowiednio długim okresie ich obowiązywania, pozwalającym na miarodajne porównanie wpływu nowych rozwiązań na zachowania początkujących kierowców i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku

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