



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 3037

Warszawa, 11 sierpnia 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
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.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Tomasza Głogowskiego.

(-) Piotr Adamowicz; (-) Sylwia Bielawska; (-) Mateusz Bochenek; (-) Piotr Borys; (-) Marcin Bosacki; (-) Marek Jan Chmielewski; (-) Joanna Frydrych; (-) Konrad Frysztak; (-) Patryk Gabriel; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Aleksandra Gajewska; (-) Elżbieta Gapińska; (-) Włodzisław Giziński; (-) Tomasz Głogowski; (-) Piotr Głowski; (-) Stanisław Gorczyca; (-) Krzysztof Grabczuk; (-) Małgorzata Gromadzka; (-) Marek Gzik; (-) Maria Małgorzata Janyska; (-) Patryk Jaskulski; (-) Dominik Jaśkowicz; (-) Danuta Jazłowiecka; (-) Piotr Kandyba; (-) Iwona Karolewska; (-) Katarzyna Kierzek-Koperska; (-) Ewa Kołodziej; (-) Magdalena Małgorzata Kołodziejczak; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Tomasz Kostuś; (-) Urszula Koszutska; (-) Iwona Maria Kozłowska; (-) Katarzyna Królak; (-) Marek Krzakała; (-) Adam Krzemiński; (-) Henryka Krzywonos-Strycharska; (-) Piotr Lachowicz; (-) Stanisław Lamczyk; (-) Izabela Leszczyna; (-) Katarzyna Anna Lubnauer; (-) Artur Jarosław Łacki; (-) Alicja Łepkowska-Gołaś; (-) Dorota Łoboda; (-) Magdalena Łośko; (-) Alicja Łuczak; (-) Dorota Marek; (-) Paweł Masełko; (-) Jerzy Meysztowicz; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Jolanta Niezgodzka; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Paweł Papke; (-) Karolina Pawliczak; (-) Małgorzata Pępek; (-) Krzysztof Piątkowski; (-) Lucjan Marek Pietrzych; (-) Kazimierz Plocke; (-) Elżbieta Anna Polak; (-) Mariusz Popielarz; (-) Renata Rak; (-) Monika Rosa; (-) Marek Rząsa; (-) Krystyna Sibińska; (-) Tomasz Siemoniak; (-) Anna Sobolak; (-) Katarzyna Stachowicz; (-) Paweł Suski; (-) Andrzej Szewiński; (-) Henryk Szopiński; (-) Łukasz Ściebiorowski; (-) Apoloniusz Tajner; (-) Krzysztof Truskolaski; (-) Adrian Witczak; (-) Mariusz Witczak; (-) Przemysław Witek; (-) Anna Wojciechowska; (-) Bartosz Zawieja.

U S T A W A

z dnia.....2026 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.¹⁾) w art. 130a wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w ust. 1 uchyla się pkt 6;
- 2) w ust. 2 w pkt 1 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) nieposiadająca uprawnienia do kierowania pojazdami albo której zatrzymano prawo jazdy; przepisu nie stosuje się, jeżeli kierujący posiada pokwitowanie, o którym mowa w art. 135 ust. 4 lub 5 albo w art. 135a ust. 5 lub 6, upoważniające do kierowania pojazdem;”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy jest nowelizacja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) polegająca na wprowadzeniu zmian w zakresie zasad usuwania pojazdów z drogi.

Obecnie obowiązujące regulacje traktują w sposób niejednolity dwie sytuacje, które – z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – powinny być oceniane przy użyciu tych samych kryteriów. W przypadku prowadzenia pojazdu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu (art. 130a ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy - Prawo o ruchu drogowym), ustawodawca przewidział fakultatywną możliwość usunięcia pojazdu z drogi, uzależnioną od braku możliwości zabezpieczenia go w inny sposób. Tymczasem przy kierowaniu pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnień lub z zatrzymanym prawem jazdy (art. 130a ust. 1 pkt 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym) zastosowano rozwiązanie obligatoryjne, nakazujące odholowanie pojazdu zawsze, gdy w pojeździe nie ma osoby mogącej go przejąć.

W praktyce oznacza to, że surowsze i automatyczne konsekwencje zastosowano wobec czynu o niższej szkodliwości społecznej niż przestępstwo, podczas gdy przy czynie o znacznie wyższej społecznej szkodliwości pozostawiono organom szeroki margines uznaniowości. Powoduje to nielogiczność, brak proporcjonalności oraz niespójność systemową, w której sprawca przestępstwa może uniknąć odholowania pojazdu, natomiast sprawca wykroczenia – już nie. W związku z powyższym zasadne jest ujednolicenie uregulowań prawnych poprzez wprowadzenie fakultatywnej podstawy usuwania pojazdu z drogi – zarówno w przypadku nietrzeźwości, jak i braku uprawnień – przy jednoczesnym uzależnieniu decyzji od realnych okoliczności zdarzenia, możliwości zabezpieczenia pojazdu oraz występowania zagrożenia dla ruchu.

W ocenie projektodawców projektowana zmiana przepisów ma na celu doprowadzenie do ich spójności systemowej, proporcjonalności i racjonalizacji. Ponadto umożliwi organom podejmowanie działań adekwatnych do danej sytuacji w zgodzie z zasadą proporcjonalności.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt nie przewiduje wydania aktów wykonawczych.

Przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR)
projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Tomasz Głogowski

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Celem projektowanej nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) jest dokonanie zmiany w zakresie zasad usuwania pojazdów z drogi polegającej na wprowadzenie fakultatywnej podstawy usuwania pojazdu z drogi – zarówno w przypadku nietrzeźwości, jak i braku uprawnień – przy jednoczesnym uzależnieniu decyzji od realnych okoliczności zdarzenia, możliwości zabezpieczenia pojazdu oraz występowania zagrożenia dla ruchu drogowego.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Tak
- **Nie**

Nie istnieją alternatywne środki w stosunku do uchwalenia projektowanej ustawy umożliwiające osiągnięcie zamierzonego celu.

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

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Obecnie obowiązujące regulacje traktują w sposób niejednolity dwie sytuacje, które z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być oceniane przy użyciu tych samych kryteriów. W przypadku prowadzenia pojazdu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu (art. 130a ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym), ustawodawca przewidział fakultatywną możliwość usunięcia pojazdu z drogi, uzależnioną od braku możliwości zabezpieczenia go w inny sposób. Tymczasem przy kierowaniu pojazdem przez osobę nieposiadającą uprawnień lub z zatrzymanym prawem jazdy (art. 130a ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) zastosowano rozwiązanie obligatoryjne, nakazujące odholowanie pojazdu zawsze, gdy w pojeździe nie ma osoby mogącej go przejąć.

W praktyce oznacza to, że surowsze konsekwencje zastosowano wobec czynu o niższej szkodliwości społecznej niż przestępstwo, podczas gdy przy czynie o znacznie wyższej społecznej szkodliwości pozostawiono organom szeroki margines uznaniowości. Z tych względów projektowana ustawa zakłada wprowadzenie zmian w art. 130a ustawy nowelizowanej polegających na: uchyleniu pkt 6 w ust. 1, dodaniu lit. c w pkt 1 w ust. 2. Ich celem jest ujednolicenie uregulowań prawnych w przedmiotowym zakresie poprzez wprowadzenie fakultatywnej podstawy usuwania pojazdu z drogi – zarówno w przypadku nietrzeźwości, jak i braku uprawnień – przy jednoczesnym uzależnieniu decyzji od realnych okoliczności zdarzenia, możliwości zabezpieczenia pojazdu oraz występowania zagrożenia dla ruchu.

Projektowane przepisy mają na celu wprowadzenie spójności, proporcjonalności i racjonalizacji przepisów w przedmiotowym zakresie.

Projektowane rozwiązanie jest zgodne z Konstytucją RP oraz spójne z dotychczasowymi regulacjami.

Projekt nie podlega obowiązkom notyfikacyjnym wynikającym z prawa UE.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem międzynarodowym.

Przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowana ustawa będzie miała pozytywne skutki społeczne, gdyż jest zgodna z zasadą proporcjonalności, która nakazuje organom państwowym użycie jedynie takich środków, które są niezbędne dla osiągnięcia konkretnego celu. Oznacza to, że organy państwowe mają osiągać cel, który służy społeczeństwu, jak najmniejszym jego oraz poszczególnych jednostek kosztem.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (MŚP).

[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?

Wprowadzenie w życie projektowanej regulacji nie będzie generować wydatków po stronie budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

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

Projekt ustawy nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

- Nie
- Tak

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
- Tak

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

- Nie
- Tak

[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
- Tak

Warszawa, 25 sierpnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-2092/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. 287/III.000.269.5.2026
Data wpływu 25.08.2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Tomasz Głogowski)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2026 r. poz. 573, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie przewidziano zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ (dalej: Prawo o ruchu drogowym). Dotyczą one zasad usuwania pojazdu z drogi w przypadku kierowania nim przez osobę nieposiadającą uprawnień do kierowania pojazdami albo której zatrzymano prawo jazdy. W projekcie przewidziane jest 1) uchylenie art. 130a ust. 1 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym, co spowoduje odejście od obecnego, obligatoryjnego charakteru usunięcia pojazdu w takiej sytuacji; 2) dodanie lit. c w art. 130a ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, co ma stanowić podstawę fakultatywnego usunięcia pojazdu w takiej sytuacji.

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii zawartych w przepisach opiniowanego projektu.

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

Przepisy projektu nie należą do materii regulacji prawa Unii Europejskiej.

¹Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.

4. Konkluzja

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Wojciech Miller

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 25 sierpnia 2026 r.

BEOS-WPEiM-2093/26

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. ~~SE-III.000.268.10.0026~~

Data wpływu ~~25.08.0026~~.....

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

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

W projekcie przewidziano zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ (dalej: Prawo o ruchu drogowym). Dotyczą one zasad usuwania pojazdu z drogi w przypadku kierowania nim przez osobę nieposiadającą uprawnień do kierowania pojazdami albo której zatrzymano prawo jazdy. W projekcie przewidziane jest 1) uchylenie art. 130a ust. 1 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym, co spowoduje odejście od obecnego, obligatoryjnego charakteru usunięcia pojazdu w takiej sytuacji; 2) dodanie lit. c w art. 130a ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, co ma stanowić podstawę fakultatywnego usunięcia pojazdu w takiej sytuacji.

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

Projekt ustawy **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Wojciech Miller

ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

¹Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.