

Będą nowe zasady ruchu rowerowego dzieci i uzyskiwania karty rowerowej

Dodano: 05 października, 2026

Obniżenie minimalnego wieku uprawniającego do uzyskania karty rowerowej z 10 do 9 lat, obniżenie wymaganego wieku, do którego wymagane jest posiadanie karty rowerowej z 18 do 14 lat, zmiana zasad sprawowania opieki nad dzieckiem kierującym rowerem, opracowanie ogólnopolskiej bazy pytań egzaminacyjnych oraz założeń do podstaw programowych szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową – to główne elementy reformy zasad poruszania się dzieci na rowerach po drogach publicznych. Propozycje zmian opracowanych w Ministerstwie Infrastruktury przedstawił 5 października 2026 r. wiceminister Stanisław Bukowiec.

– Wszystkie działania podejmowane przez Ministerstwo Infrastruktury i obecny rząd służą realizacji jednego, nadrzędnego celu, jakim jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zależy nam na zwiększeniu wiedzy wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym w szczególności najmłodszych oraz ukształtowanie u nich prawidłowych i bezpiecznych postaw oraz nawyków. Rewizja zasad poruszania się dzieci w ruchu drogowym obejmuje m.in. zniesienie przepisów, które uznają za pieszych kierujące rowerami dzieci do 10 roku życia – powiedział wiceminister Stanisław Bukowiec.

Karta rowerowa od 9. roku życia

Projekt obniża minimalny wiek uprawniający do uzyskania karty rowerowej z 10 do 9 lat. Zmiana ta odpowiada praktyce szkolnej, w ramach której zdecydowana większość dzieci

przystępuje do egzaminu na kartę rowerową w klasie IV szkoły podstawowej. Obowiązujące rozwiązania w praktyce rodzą trudności dla uczniów, którzy rozpoczęli naukę szkolną jako sześciolatkowie i w klasie IV nie osiągnęli jeszcze wieku 10 lat. Dziecko, które jest gotowe do egzaminu, nie będzie musiało czekać na osiągnięcie określonego wieku tylko z powodów formalnych.

Jednolite standardy szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową

Obecny system szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową charakteryzuje się brakiem jednolitych, ogólnopolskich standardów oraz brakiem oficjalnej, jawnej bazy pytań egzaminacyjnych, a także nie obejmuje elementów praktycznego przygotowania dzieci do poruszania się w warunkach zbliżonych do rzeczywistego ruchu drogowego. Prowadzi to do sytuacji, w której dzieci uzyskują uprawnienie do samodzielnego poruszania się po drogach publicznych bez odpowiedniego przygotowania praktycznego, co negatywnie wpływa na ich bezpieczeństwo.

W ramach reformy powstanie ogólnopolska baza pytań egzaminacyjnych na kartę rowerową. Koordynację opracowywania pytań egzaminacyjnych oraz założeń do podstaw programowych szkolenia i egzaminowania otrzyma Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania w Instytucie Transportu Samochodowego.

– W całej Polsce wprowadzimy jednolite standardy szkolenia, a także części teoretycznej i praktycznej egzaminu na kartę rowerową, tak aby dziecko w każdym miejscu Polski otrzymało odpowiednio przygotowane narzędzie do nauki bezpiecznego poruszania się po drogach. Dlatego zostanie opracowany jawny katalog pytań egzaminacyjnych na kartę rowerową. Karta rowerowa nie może być tylko potwierdzeniem znajomości kilku przepisów. Ma potwierdzać, że młody człowiek wie, jak zachować się na drodze i potrafi bezpiecznie kierować rowerem – powiedział wiceminister infrastruktury.

Cyfryzacja karty rowerowej

Dopełnieniem zmian dotyczących uzyskiwania karty rowerowej będzie możliwość uzyskania dokumentu w wersji mobilnej, w aplikacji mObywatel. To naturalne rozwiązanie w świecie, w którym coraz więcej dokumentów przechowujemy w telefonie. Karta rowerowa będzie mogła być dostępna w formie cyfrowej, razem z innymi dokumentami w aplikacji mObywatel. Wdrożenie tych rozwiązań odbędzie się w współpracy z Ministerstwem Cyfryzacji, które ogłosi komunikat, kiedy cyfrowa karta rowerowa będzie gotowa.

Obowiązek jazdy z kartą rowerową jedynie do 14 lat

Kolejnym rozwiązaniem jest obniżenie maksymalnego wieku, do którego wymagane jest posiadanie karty rowerowej, z 18 do 14 lat. Osoby powyżej 14. roku życia uzyskują pełne, nieograniczone uprawnienie do samodzielnego kierowania rowerem. Utrzymany zostaje natomiast dotychczasowy wymóg posiadania karty rowerowej lub odpowiedniej kategorii prawa jazdy (AM, A1, B1, B lub T) do kierowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego (UTO) dla młodzieży w wieku od 13 do 18 lat.

Znosimy barierę wiekową do kierowania rowerem

Obecnie dziecko, które nie ukończyło 10 lat, nie może legalnie poruszać się pod drożdze dla rowerów, nawet pod opieką rodzica. Z punktu widzenia przepisów jest pieszym. Z kolei dziecko, które ukończyło 10 lat, ale nie ma jeszcze karty rowerowej, nie może w ogóle legalnie kierować rowerem – nawet wtedy, gdy jest pod opieką rodzica.

– *Koniec z rozdzielaniem rodzin na drodze – rodzina na*

rowerach powinna móc jechać razem. Dziś przepisy powodują sytuację, która dla wielu rodziców jest po prostu niezrozumiała – dodał S. Bukowiec.

Dziecko kierujące rowerem będzie zawsze traktowane jako kierujący, a nie jako pieszy, niezależnie od wieku. Zmiana ta usuwa dotychczasową niespójność, zgodnie z którą dziecko do 10. roku życia, uznawane prawnie za pieszego, nie mogło legalnie korzystać z drogi dla rowerów nawet pod opieką osoby dorosłej – co w praktyce zmuszało rodziny, które nie chciały łamać obowiązujących przepisów, do rozdzielania się na drodze (starsze rodzeństwo powyżej 10 r.ż. musiało korzystać z drogi dla rowerów, podczas gdy dziecko do 10 r.ż. (jako pieszy) wraz z jego opiekunem zmuszeni byli korzystać z drogi dla pieszych.

Nowelizacja znosi sztywną granicę wieku uprawniającą do kierowania rowerem, pozostawiając jednocześnie zróżnicowanie sytuacji prawnej dziecka w zależności od wieku i posiadania karty rowerowej:

- dzieci poniżej 14. roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie po uzyskaniu karty rowerowej, a bez karty rowerowej – wyłącznie pod opieką osoby, która ukończyła co najmniej 16 lat;
- dzieci powyżej 14. roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie bez dodatkowych warunków.

Opiekunem dziecka na rowerze może być 16-latek

Jednocześnie projekt dopuszcza możliwość sprawowania opieki nad dzieckiem kierującym rowerem, które nie posiada karty rowerowej, przez osobę niepełnoletnią, która ukończyła 16 lat. Rozwiązanie to uwzględnia typowe sytuacje życiowe (np. starsze rodzeństwo towarzyszące młodszemu dziecku w drodze do szkoły) i pozwala na elastyczne, zgodne z prawem sprawowanie opieki bez konieczności każdorazowego angażowania osoby pełnoletniej, przy zachowaniu wymogu, aby opiekun miał wiek pozwalający na

realną ocenę sytuacji na drodze i podejmowanie odpowiedzialnych decyzji.

Najważniejsze bezpieczeństwo

Nowe przepisy dają możliwość (w szczególnych przypadkach) poruszaniu się po chodnikach rodzinom na rowerach. W niektórych sytuacjach dla dziecka jadącego na rowerze droga dla pieszych jest bezpieczniejszym rozwiązaniem niż jezdnia. Dlatego zaproponowaliśmy możliwość wyjątkowego korzystania z drogi dla pieszych:

- przez dzieci do 14. roku życia, np. gdy jadą do szkoły;
- przez opiekunów dzieci do 14. roku życia, które nie mają karty rowerowej;
- gdy brakuje drogi dla rowerów – rozwiązanie obejmuje także osoby, które przewożą na rowerze dziecko do 7. roku życia lub dziecko w odpowiednio przystosowanej przyczepce.

To rozwiązanie odpowiada na bardzo konkretną sytuację: rodzic jedzie z małym dzieckiem, droga dla rowerów nie istnieje, a na jezdni panuje intensywny ruch. W takiej sytuacji przepisy będą dawać możliwość wyboru bezpieczniejszego rozwiązania. Rowerzysta będzie wtedy zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności, jazdy z prędkością niezagrożającą pieszym, ustępowania im pierwszeństwa i nieutrudniania ich ruchu.

Koniec z porzuconymi hulajnogami w przestrzeni miejskiej

Obowiązujące przepisy nie przewidują jednoznacznego obowiązku parkowania pojazdów współdzielonej mikromobilności, w tym hulajnóg elektrycznych, wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi. Stan ten prowadzi do porzucania tych pojazdów w przestrzeni przeznaczonej do ruchu pieszych, co

stanowi istotne utrudnienie w korzystaniu z tej przestrzeni, a w wielu przypadkach realne zagrożenie bezpieczeństwa – w szczególności dla osób niewidomych, słabowidzących, osób starszych oraz rodziców przemieszczających się z dziećmi w wózkach.

Dodatkowo przepisy nie zapewniają wystarczająco prostej i skutecznej podstawy prawnej do usuwania pojazdów zaparkowanych w sposób utrudniający ruch pieszych, co ogranicza możliwość szybkiej reakcji zarządcy drogi na nieprawidłowości w tym zakresie.

W przypadku hulajnóg elektrycznych i UT0 udostępnianych przez wypożyczalnie, postój będzie dozwolony wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi.