

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące Ministerstwo Cyfryzacji – ministerstwo współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji – ministerstwo współpracujące</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Stanisław Bukowiec Sekretarz Stanu, Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Pani Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40, e-mail: renata.rychter@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 31.01.2025</p> <p><b>Źródło:</b> Art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:</b> 69</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Nowelizacja ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wprowadzona ustawą z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel (Dz. U. poz. 1234) poszerzyła katalog dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy wskazując, że takim dokumentem jest również tymczasowe elektroniczne prawo jazdy. Art. 39 pkt 5 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel dokonał nowelizacji upoważnienia zawartego w art. 20 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wskazując, że określenie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz ich opisu nie obejmuje wzoru tymczasowego elektronicznego prawa jazdy.

W konsekwencji, zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym wydawanym na podstawie delegacji zawartej w 20 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nie uległ zmianie, ale wskutek zmiany zakresu przedmiotowego przepisów określających, czym jest dokument stwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami, niezbędne jest wydanie nowego rozporządzenia.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozporządzenie określa wysokość opłaty za wydanie:

- 1) prawa jazdy, z wyłączeniem tymczasowego elektronicznego prawa jazdy;
- 2) międzynarodowego prawa jazdy;
- 3) pozwolenia na kierowanie tramwajem.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Materia objęta projektem rozporządzenia pozostaje w gestii państw członkowskich Unii Europejskiej i nie podlega harmonizacji.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Osoby posiadające i ubiegające się o uprawnienia do kierowania tramwajem	Około 2011 osób uzyskujących rocznie nowe uprawnienia lub wymieniających prawo jazdy z różnych względów	Informacja statystyczna	Brak wpływu.
Starostowie Miasta na prawach powiatu	314 podmiotów 66 podmiotów	Informacja statystyczna	Pobieranie opłat.
Kierowcy oraz kandydaci na	Wielkość trudna do oszacowania	-	Uzyskiwania prawa jazdy oraz międzynarodowego prawa jazdy.



JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Nie dotyczy.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora finansów publicznych, w szczególności nie spowoduje zmniejszenia dochodów podmiotów sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, nie spowoduje również zwiększenia wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.												
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze</b>													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian				0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)			
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze												
	(dodaj/usuń)												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa			Brak wpływu.									
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw			Brak wpływu.									
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze			Brak wpływu.									
	(dodaj/usuń)												
Niemierzalne	(dodaj/usuń)												
	(dodaj/usuń)												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.												
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>													
x nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwroconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie x nie dotyczy									
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...									
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie x nie dotyczy									
Komentarz: Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na zmianę obciążeń regulacyjnych.													
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>													

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> środowisko naturalne                          | <input type="checkbox"/> demografia       | <input type="checkbox"/> zdrowie        |
| <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny                  | <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input type="checkbox"/> informatyzacja |
| <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | <input type="checkbox"/> inne: ...        |   |

Omówienie wpływu

Brak wpływu na pozostałe obszary.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Projektowane rozporządzenie ma być stosowane w sposób ciągły, stąd też nie planuje się ewaluacji efektów projektu, a tym samym nie stosuje się mierników dla tej ewaluacji.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.