

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej.</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Bartosz Jabłonka, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40; e-mail: <a href="mailto:sekretariatDTD@mi.gov.pl">sekretariatDTD@mi.gov.pl</a></p> <p>Jarosław Żuk, Naczelnik Wydziału Krajowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, tel. 22 630 1263; e-mail: <a href="mailto:jaroslaw.zuk@mi.gov.pl">jaroslaw.zuk@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p><b>10.04.2026</b></p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 159</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie zmienia rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 125 oraz z 2025 r. poz. 510).

Stosownie do § 52 ww. rozporządzenia pracodawca będący operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego w terminie do dnia 30 kwietnia 2026 r. powinien dostosować znajdujące się na krańcach linii komunikacyjnych pomieszczenia do spożywania posiłków oraz pomieszczenia sanitarne do wymagań określonych w § 46 rozporządzenia.

Z informacji, które wpływają do resortu infrastruktury wynika, że pomimo podjęcia działań mających na celu realizację ww. obowiązku w wielu miejscach infrastruktura ta nie zostanie dostosowana do wymagań określonych w przepisach rozporządzenia w wymaganym terminie, tj. do dnia 30 kwietnia 2026 r. Może to spowodować konieczność wprowadzenia zmiany przebiegu linii komunikacyjnych lub innych zmian w organizacji pracy kierowców. Taka sytuacja, według informacji przekazywanych przez przedstawicieli organizacji reprezentujących operatorów i przewoźników publicznego transportu zbiorowego, dotyczy całej Polski w pojedynczych lokalizacjach i niewątpliwie może negatywnie wpłynąć na organizację publicznego transportu w Polsce, a nawet ograniczyć dostępność wskazanego transportu dla mieszkańców. W związku z tym poprzez projektowane rozporządzenie ten termin zostanie wydłużony do dnia 31 grudnia 2026 r.

Jednocześnie projekt rozporządzenia przewiduje wprowadzenie możliwości stosowania obiektów, które nie są budynkami, tj. tymczasowych obiektów budowlanych (np. kontenery modułowe), w miejscach, gdzie posadowienie budynku trwale związanego z gruntem nie jest możliwe. Takie rozwiązanie w połączeniu z wydłużeniem terminu na dostosowanie znajdujących się na krańcach linii komunikacyjnych pomieszczeń do spożywania posiłków oraz pomieszczeń sanitarnych do wymagań określonych w § 46 rozporządzenia powinno przyczynić się do poprawy warunków socjalnych dla kierowców publicznego transportu zbiorowego, jak i ułatwić a wręcz umożliwić pracodawcom spełnienie tego wymogu. Szacuje się, że tego typu infrastruktura powinna zlikwidować lukę w dostępie do zaplecza sanitarno-socjalnego w około 90-95 % przypadków. Procedura zamawiania i posadowienia obiektu tymczasowego powinna trwać około trzech miesięcy. Stąd też wydłużenie do 31 grudnia 2026 r. terminu realizacji obowiązku dostosowania infrastruktury do nowych wymagań powinno być w zupełności wystarczające.

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

Projekt rozporządzenia przewiduje również, w przypadku braku możliwości przyłączenia toalety do sieci wodociągowej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225, z późn. zm.) dopuszczenie stosowania innych rozwiązań zapewniających dostęp dla kierowców do wody zdatnej do celów higieniczno-sanitarnych. Takie rozwiązanie pozwoli na stosowanie obiektów, które nie są budynkami, w miejscach, gdzie posadowienie budynku trwale związanego z gruntem z różnych względów nie jest możliwe (§ 1 lit. a projektu rozporządzenia). Ponadto wskazany przepis, w przypadku braku możliwości przyłączenia toalety podstawowej do sieci energetycznej, dopuszcza stosowanie innych źródeł energii elektrycznej.

Jednocześnie w § 46 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej zmieniono brzmienie ust. 5, w celu zapewnienia dostępu do nieskanalizowanych ustępów dla kierujących pojazdami na liniach komunikacyjnych w przypadkach, gdy ze względów technicznych nie jest możliwe zapewnienie ich w inny sposób. Zmiana brzmienia ust. 6 ma na celu, aby na krańcach linii komunikacyjnych, na których są zlokalizowane obiekty posiadające pomieszczenie socjalne, toalety mogły być wyposażone w wodę zdatną do celów higienicznosanitarnych. Zmiana ta ma na celu wprowadzenie alternatywy wobec konieczności przyłączenia pomieszczenia socjalnego do sieci wodociągowej, co pozwoli pracodawcom na łatwiejsze spełnienie wymogów w zakresie zapewnienia kierowcom warunków do wykonywania pracy (§1 lit. b projektu rozporządzenia).

Zmiana przepisów w zakresie dopuszczenia możliwości stosowania tymczasowych obiektów (przenośnych kontenerów sanitarnych) zapewniających dostęp do pomieszczeń do spożywania posiłków, wody do celów higienicznosanitarnych i toalet w miejscach gdzie infrastruktura sanitarna jest ograniczona lub niedostępna oraz wydłużenie ww. terminu do dnia 31 grudnia 2026 roku powinno pozwolić na dostosowanie pomieszczeń socjalno-sanitarnych do wymagań określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej.

Co istotne projekt rozporządzenia nie zmienia zakresu obowiązków spoczywających na pracodawcach, natomiast wpływa na warunki ich realizacji, co skutkuje rozłożeniem obciążeń w czasie. Okoliczność ta ma znaczenie dla finansów jednostek samorządu terytorialnego jako właścicieli spółek będących operatorami publicznego transportu zbiorowego, gdyż wpływa na harmonogram ponoszenia wydatków związanych z zapewnieniem infrastruktury socjalno-sanitarnej.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że wprowadzenie wskazanych zmian nie jest możliwe za pomocą innych środków niż projektowane rozporządzenie.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki samorządu terytorialnego (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, Prezydent m. st. Warszawy, starostowie)	2479 – liczba gmin, 314 – liczba powiatów, 66 – liczba miast na prawach powiatu	Według stanu na 1 stycznia 2026 r. Główny Urząd Statystyczny	Oddziaływanie bezpośrednie. Jednostki samorządu terytorialnego są organizatorami publicznego transportu zbiorowego.
Przedsiębiorcy wykonujący usługi w zakresie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym	przedsiębiorcom udzielono 14,2 tys. zezwoleń na przewozy regularne i 6,6 tys. zezwoleń na przewozy regularne specjalne (według stanu na dzień 31.12.2024 r.)	Dane własne Ministerstwa Infrastruktury (zestawienia statystyczne przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie oraz starostwa, w ramach realizacji art. 83 ust. 3a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.)	Oddziaływanie bezpośrednie. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej w § 46 wskazuje, że pracodawca będący operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych punkty sanitarno-socjalne.
Kierowcy autobusów w komunikacji miejskiej	ok. 60 tys. osób	Dane statystyczne udostępnione przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej dot. 2017 r. ( <a href="https://igkm.pl/statystyka/">https://igkm.pl/statystyka/</a> )	Oddziaływanie bezpośrednie. Dostosowanie punktów socjalno-sanitarnych znajdujących się na krańcach linii komunikacyjnych poprawią warunki wykonywanej pracy. Zostanie zwiększony komfort pracy i jednocześnie zostaną zmniejszone istniejące uciążliwości wykonywania pracy.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych został przekazany następującym podmiotom:

- 1) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,
- 2) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”,
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 4) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- 5) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 7) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 8) NSZZ Solidarność,
- 9) OPZZ,
- 10) Forum Związków Zawodowych,
- 11) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
- 12) Business Centre Club,
- 13) Związek Rzemiosła Polskiego,
- 14) Konfederacja Lewiatan,
- 15) Pracodawcy RP,
- 16) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
- 17) Unia Metropolii Polskich,
- 18) Związek Gmin Wiejskich RP,
- 19) Związek Miast Polskich,
- 20) Związek Powiatów Polskich,
- 21) Związek Województw RP,
- 22) Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy,
- 23) Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie,
- 24) Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu,
- 25) Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- 26) Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych,
- 27) Związek Zawodowy Kierowców RP,
- 28) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało zawarte w Raporcie z konsultacji.

Termin na zgłoszenie uwag wynosił 7 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Projekt rozporządzenia został również przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Skrócenie terminu do zajęcia stanowiska w ramach konsultacji publicznych wynikało z konieczności jak najszybszego wejścia w życie projektowanego rozporządzenia co umożliwi dostosowanie przepisów do rozwiązań technicznych umożliwiających dostęp dla kierujących pojazdami na krańcach linii komunikacyjnych do pomieszczeń socjalnych i toalet.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
Źródła finansowania													

	<p>Przedmiotowa regulacja będzie miała pozytywne skutki finansowe dla pracodawców będących operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego, a tym samym dla jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Zaproponowane zmiany ułatwią, a czasami wręcz umożliwią realizację wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej. Bardziej elastyczne podejście do wymogów związanych z infrastrukturą techniczną zapleczka socjalno-sanitarne na krańcach linii komunikacyjnych ograniczy koszty związane z przeprowadzeniem procesu budowlanego. Ze względu na dużą ilość zróżnicowanych czynników nie jest możliwe dokładne oszacowanie kosztów wszystkich zmian proponowanych w rozporządzeniu.</p>
--	--

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Poprawa warunków pracy poprzez odpowiednio dostosowane punkty socjalno-sanitarne wpłynie pozytywnie na komfort pracy kierowców publicznego transportu zbiorowego.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	j.w.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na gospodarstwa domowe, rodziny i obywateli, w tym na osoby starsze i niepełnosprawne.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowa regulacja będzie miała pozytywny wpływ na przedsiębiorców. Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą generowały nadmierowej pracy przewozowej dla operatorów i przewoźników publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie dodatkowych kosztów. Liberalizacja obowiązujących przepisów spowoduje brak konieczności skrócenia linii komunikacyjnych do miejsca gdzie występuje pełne zaplecze socjalno-sanitarne. Dzięki temu pasażerowie publicznego transportu zbiorowego nie zostaną pozbawieni dostępu do komunikacji.							

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Wprowadzenie rozwiązań polegających na możliwości zastosowania tymczasowych obiektów budowlanych pozwoli na zmniejszenie kosztów i skrócenie czasu w zakresie posadowienia obiektów wyposażonych w pomieszczenia do spożywania posiłków oraz pomieszczenia sanitarne. Umożliwienie stosowania takich obiektów, poprzez ich zakup lub najem (gdzie szacunkowy koszt zakupu lub najmu gotowego pomieszczenia jest znacznie niższy niż budowa budynku trwale związanego z gruntem) oraz znaczne skrócenie okresu związanego z zamówieniem i posadowieniem takiego obiektu w porównaniu z okresem jaki jest potrzebny na budowę budynku na stałe związanego z gruntem (m.in. przygotowanie

dokumentacji projektowej, wykonawczej, uzyskanie wymaganych zezwoleń, decyzji administracyjnych, przyłączy, proces budowlany, odbiór obiektu) powinno pozwolić na pełne dostosowanie się pracodawców będących operatorami lub przewoźnikami publicznego transportu zbiorowego do przepisów zmienionego rozporządzenia.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Poprawa warunków socjalno-sanitarnych kierowców stanie się mniej uciążliwa dla pracodawców publicznego transportu zbiorowego.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Rozporządzenie wpłynie na poprawę poziomu higieny, a co za tym idzie zdrowia kierowców.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		