Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury – ministerstwo wiodące **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Stanisław Bukowiec - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Anna Kowalczyk – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40, e-mail: Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 6 listopada 2026 r. **Źródło:** Art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.) **Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 201**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 października 2026 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 1355), obowiązujące od dnia 3 listopada 2026 r., przewiduje, że osoby niebędące obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej mogą potwierdzić tożsamość przed przystąpieniem do testu kwalifikacyjnego wyłącznie za pomocą części dokumentów wydawanych przez organy państw obcych, które są uznawane za wystarczające do potwierdzenia tożsamości przy przystępowaniu do egzaminu państwowego na prawo jazdy, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz.U. poz. 2659, z późn. zm.).

W świetle powyższego ujednolicenie katalogu tych dokumentów mające na celu ułatwienie dostępu do zawodu kierowcy wykonującego przewóz drogowy należy ocenić jako rozwiązanie pożądane i zasadne. Umożliwienie osobom spełniającym wymagania merytoryczne uzyskania kwalifikacji zawodowej bez konieczności pokonywania zbędnych przeszkód o charakterze formalnym służy zarówno interesowi tych osób, jak i interesowi publicznemu, w szczególności zapewnieniu odpowiedniej liczby wykwalifikowanych kierowców w sektorze transportu drogowego. Dostęp do zawodu nie powinien być ograniczany z przyczyn niewynikających z potrzeby weryfikacji wiedzy i umiejętności.

W konsekwencji katalog dokumentów potwierdzających tożsamość, wskazany w rozporządzeniu z dnia 7 października 2026 r., nie pozostaje w pełni spójny z katalogiem określonym w rozporządzeniu z dnia 24 listopada 2023 r., co może wpływać na brak jednolitości praktyki przy dopuszczaniu osób do testu kwalifikacyjnego oraz do egzaminu państwowego na prawo jazdy. Takie zróżnicowanie nie znajduje uzasadnienia merytorycznego, ponieważ wszystkie wskazane w projektowanej nowelizacji aktu wykonawczego dokumenty w równym stopniu pozwalają na weryfikację tożsamości, a ponadto są już akceptowane w postępowaniach dotyczących uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami.

Brak spójności katalogu dokumentów może skutkować utrudnieniem dostępu do kwalifikacji zawodowych. Kierowca legitymujący się wiarygodnym dokumentem potwierdzającym tożsamość może być zobowiązany do poszukiwania innego dokumentu wyłącznie ze względu na brzmienie przepisów. Utrzymywanie takiej niespójności regulacji nie wydaje się uzasadnione. W rezultacie ten sam dokument może zostać przyjęty w jednym postępowaniu, a w drugim wymagać dodatkowych wyjaśnień.

Nie bez znaczenia pozostaje również charakterystyka sektora, którego dotyczy regulacja. Transport drogowy należy do branż o wysokim zapotrzebowaniu na wykwalifikowanych kierowców, wśród których znaczny odsetek stanowią cudzoziemcy, w tym obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej i spoza Unii, np. z Ukrainy.

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

Projektowane rozporządzenie zmienia rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 października 2026 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy poprzez rozszerzenie i doprecyzowanie katalogu dokumentów, za pomocą których osoby niebędące obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej mogą potwierdzić tożsamość przed przystąpieniem do testu kwalifikacyjnego. W katalogu tym zostaną dodatkowo uwzględnione:

1. dokument potwierdzający tożsamość i obywatelstwo obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz Konfederacji Szwajcarskiej,
2. dokument elektroniczny, o którym mowa w art. 110d ustawy z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 862), udostępniony egzaminatorowi na ekranie urządzenia mobilnego, zaktualizowany na dzień egzaminu,
3. inne dokumenty podróży.

Projektowana zmiana rozporządzenia utrzymuje sformułowanie „dokument paszportowy w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 27 stycznia 2022 r. o dokumentach paszportowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 196)", ponieważ obejmuje ono zarówno polskie, jak i zagraniczne dokumenty paszportowe, w tym paszporty. Ponadto projektowana nowelizacja rozszerza katalog o inne dokumenty podróży.

Projektowana zmiana nie dotyczy wymagań w zakresie szkolenia ani zakresu wiedzy i umiejętności sprawdzanych w teście kwalifikacyjnym. Ma ona na celu wyłącznie uporządkowanie zasad potwierdzania tożsamości osób przystępujących do tego testu.

Dokumenty, które zgodnie z projektowaną zmianą zostaną dodane do katalogu, są już wykorzystywane w analogicznych postępowaniach, a ich autentyczność może być weryfikowana w dotychczasowym trybie, zgodnym z praktyką wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W związku z tym rozszerzenie katalogu nie obniża standardu weryfikacji tożsamości.

Projektowana zmiana powinna przyczynić się do:

1. ułatwienia dostępu do zawodu kierowcy wykonującego przewóz drogowy – kierowca legitymujący się wiarygodnym dokumentem potwierdzającym tożsamość nie będzie zobowiązany do poszukiwania innego dokumentu wyłącznie z powodu ograniczeń wynikających z brzmienia przepisów, a osoby spełniające wymagania merytoryczne będą mogły uzyskać kwalifikację zawodową bez zbędnych trudności o charakterze formalnym, co ma znaczenie dla sektora transportu drogowego;
2. zapewnienia spójności i przejrzystości regulacji stosowanych wobec tej samej grupy podmiotów – ta sama osoba będzie mogła posłużyć się tymi samymi dokumentami zarówno podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy, jak i podczas testu kwalifikacyjnego, a zbieżność przepisów ułatwi ich stosowanie i ograniczy ryzyko wątpliwości interpretacyjnych;
3. ujednolicenia praktyki wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego – ujednolicenie katalogów wyeliminuje sytuacje, w których ten sam dokument jest przyjmowany w jednym postępowaniu, a w drugim wymaga dodatkowych wyjaśnień, co zwiększy pewność prawa po stronie osób zdających oraz sprawność pracy ośrodków.

Jednocześnie istotne pozostaje utrzymanie standardu weryfikacji tożsamości na dotychczasowym poziomie.

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

Zasady szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy są określane przez poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej w ich krajowych porządkach prawnych, z uwzględnieniem zakresu regulacji wynikającego z przepisów prawa Unii Europejskiej. Obejmuje to również krajowe uwarunkowania dotyczące sposobu potwierdzania tożsamości osób ubiegających się o uzyskanie kwalifikacji zawodowej, które w prawie polskim zostały uregulowane w nowelizowanym rozporządzeniu.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego przeprowadzające testy kwalifikacyjne	43	Informacja ogólnodostępna	Ujednolicenie praktyki weryfikacji tożsamości osób przystępujących do egzaminowania, zarówno w zakresie testu kwalifikacyjnego, jak i egzaminu państwowego na prawo jazdy
Osoby niebędące obywatelami	b.d.	-	Usunięcie barier ewentualnych administracyjnych i ułatwienie

Rzeczypospolitej Polskiej przystępujące do testów kwalifikacyjnych			dostępu do zawodu kierowcy wykonującego przewóz drogowy.

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

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji.
Ponadto projekt rozporządzenia zostanie przekazany do szerokich konsultacji. Projekt zostanie skierowany do podmiotów, które w ocenie projektodawcy mogą być szczególnie zainteresowane przedmiotową materią i na które oddziałuje projektowana regulacja, a także do podmiotów działających w obszarze szkolenia i egzaminowania kierowców lub związanych z branżą transportu drogowego, tj. do:

1. Rady Dialogu Społecznego;
2. Business Centre Club – Związku Pracodawców;
3. Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”;
4. Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Konfederacji Lewiatan;
8. Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
9. Związku Rzemiosła Polskiego;
10. Federacji Przedsiębiorców Polskich;
11. Polskiego Towarzystwa Gospodarczego;
12. Instytutu Transportu Samochodowego;
13. Ligi Obrony Kraju;
14. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji;
15. Związku Powiatów Polskich;
16. Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
17. Polskiej Federacji Szkół Szkolenia Kierowców;
18. Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
19. Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
20. Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców;
21. Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
22. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy;
23. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”;
24. Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
25. Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
26. Ogólnopolskiego Związku Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
27. Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców;
28. Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
29. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
30. Stowarzyszenia OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego;
31. Stowarzyszenia Polski Związek Szkoleniowy;
32. Polskiego Związku Motorowego Zarządu Głównego;
33. Wielkopolskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów;
34. Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
35. Związku Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
36. Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
37. Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
38. Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
39. Polskiej Izby Ubezpieczeń;
40. Zespołu Doradców Gospodarczych TOR;
41. Polskiego Stowarzyszenia Motorowego Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy;
42. Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy;
43. Wojewodów.

Czas trwania konsultacji i opiniowania określono na 3 dni robocze. Skrócenie terminu na zgłaszanie uwag jest podyktowane koniecznością jak najszybszego rozszerzenia katalogu dokumentów służących potwierdzeniu tożsamości kierowców niebędących obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej, przystępujących do testu kwalifikacyjnego. Omówienie wyników konsultacji i opiniowania zostanie zawarte w raporcie z konsultacji.
Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2026 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)*
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Brak
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Projekt ma na celu ujednolicenie procedur i praktyki dopuszczania osób do testu kwalifikacyjnego oraz egzaminu państwowego na prawo jazdy. Dotychczasowe zróżnicowanie nie znajduje uzasadnienia merytorycznego: wszystkie wskazane dokumenty w równym stopniu pozwalają zweryfikować tożsamość, a ponadto są już akceptowane w postępowaniach dotyczących uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, 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 2026 r.)	duże przedsiębiorstwa	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	Pozostałe podmioty	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Pośredni wpływ na sytuację przedsiębiorców, ułatwiając im pozyskiwanie kierowców po uzyskaniu przez nich wymaganych kwalifikacji. Projekt nie wprowadza nowych obowiązków ani opłat dla przedsiębiorców.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Pośrednie ułatwienie dostępu do zawodu kierowców z wymaganymi kwalifikacjami, również dla mikro-, małych i średnich przewoźników.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Ujednolicenie procedur oraz usunięcie ewentualnych utrudnień w przystąpieniu do testu kwalifikacyjnego dla kierowców zawodowych.						
	Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego	Ujednolicenie praktyki poprzez uspójnienie i rozszerzenie katalogu dokumentów potwierdzających tożsamość przystępującego do testu kwalifikacyjnego w ramach dotychczasowej procedury.						

Niemierzalne	WORD, osoby egzaminowane i przewoźnicy drogowi	Większa pewność prawa i jednolitość praktyki stosowania katalogu dokumentów potwierdzających tożsamość osoby egzaminowanej. Ograniczenie ryzyka opóźnień w dostępie kierowców do pracy i ułatwienie przedsiębiorstwom transportowym planowanie zatrudnienia. Zapewnienie jednolitych i przewidywalnych zasad przystępowania do egzaminu państwowego i testu kwalifikacyjnego.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana zmiana nie nakłada na przedsiębiorców nowych obowiązków ani nie zwiększa kosztów prowadzenia działalności. Jej skutki dla przedsiębiorstw transportowych mają charakter pozytywny. Przede wszystkim ograniczone zostanie ryzyko opóźnienia dostępu do pracy kierowców z przyczyn dotyczących wyłącznie dokumentu tożsamości. Kierowca, który spełnia wymagania merytoryczne, nie będzie musiał odkładać terminu testu kwalifikacyjnego tylko dlatego, że w danym dniu dysponuje innym dokumentem niż ten, który przewidują przepisy. Pozwoli to przedsiębiorcom sprawniej planować zatrudnienie i obsadę pojazdów, a kierowcom szybciej podejmować pracę. Ujednolicenie katalogu dokumentów zwiększy również przewidywalność procesu uzyskiwania kwalifikacji. Pracodawcy zatrudniający kierowców będących cudzoziemcami, w tym obywateli państw Unii Europejskiej i spoza Unii, np. Ukrainy, będą mogli informować ich o wymaganych dokumentach w oparciu o jednolite zasady, takie same jak przy egzaminie na prawo jazdy. Ograniczy to liczbę sytuacji wymagających dodatkowych wyjaśnień. Zmiana może także przyczynić się do lepszego wykorzystania potencjału kadrowego sektora transportu drogowego, w którym zapotrzebowanie na wykwalifikowanych kierowców pozostaje wysokie. Usunięcie ewentualnych przeszkód o charakterze formalnym ułatwi przedsiębiorcom pozyskiwanie i utrzymywanie kadry, bez obniżania wymagań dotyczących szkolenia i wiedzy kierowców.	

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

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Projekt nie nakłada nowych obowiązków informacyjnych, nie zwiększa liczby dokumentów przedstawianych przez osobę przystępującą do testu i nie tworzy nowej procedury. Rozszerza wyłącznie wybór dokumentu, którym można potwierdzić tożsamość w ramach istniejącej czynności. Katalog obejmuje także dokumenty w postaci elektronicznej, w tym dokument elektroniczny, o którym mowa w art. 110d ustawy z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dokumenty te już funkcjonują i są okazywane na ekranie urządzenia mobilnego osoby przystępującej do testu. Projekt nie wymaga w związku z tym tworzenia nowych systemów teleinformatycznych ani zmiany obecnych rozwiązań technicznych po stronie WORD przeprowadzających test.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt może mieć korzystny, pośredni wpływ na rynek pracy w sektorze transportu drogowego. Rozszerzenie katalogu dokumentów potwierdzających tożsamość usuwa przeszkodę o charakterze wyłącznie formalnym w przystąpieniu do testu kwalifikacyjnego. Dotyczy to w szczególności kierowców legitymujących się dokumentem tożsamości obywatela państwa członkowskiego Unii Europejskiej, państwa EFTA – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Konfederacji Szwajcarskiej oraz dokumentem elektronicznym przewidzianym dla obywateli Ukrainy lub innym dokumentem podróży.

Dzięki temu osoby spełniające wymagania merytoryczne będą mogły szybciej uzyskać wymagane kwalifikacje i podjąć pracę. Przedsiębiorcy transportowi zyskają większą przewidywalność przy planowaniu zatrudnienia, a rynek pracy łatwiejszy dostęp do wykwalifikowanych kierowców, na których zapotrzebowanie pozostaje wysokie.

Projekt nie zmienia pozostałych warunków dostępu do zawodu kierowcy, w tym wymagań dotyczących szkolenia, zakresu testu kwalifikacyjnego ani zasad zatrudniania cudzoziemców.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt nie zmienia zakresu przetwarzanych danych osobowych ani nie ustanawia nowego systemu teleinformatycznego.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Skrócenie *vacatio legis* jest uzasadnione koniecznością jak najszybszego rozszerzenia katalogu dokumentów służących potwierdzeniu tożsamości kierowców niebędących obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej, przystępujących do testu kwalifikacyjnego.

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

Z uwagi na charakter projektowanej regulacji, której celem jest ujednolicenie funkcjonujących już rozwiązań prawnych i która nie wprowadza nowych obowiązków ani instrumentów wymagających monitorowania, nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji jej efektów.

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

Brak