

Nazwa projektu: Rozporządzenie Ministra Zdrowia zmieniające rozporządzenie w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy	Data sporządzenia: 19.05.2026 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Zdrowia oraz Ministerstwo Infrastruktury	Źródło: art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.)
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pani Katarzyna Kęcka, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Zdrowia.	Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Zdrowia: MZ 1901
Kontakt do opiekunów merytorycznych projektu: Pani Anna Baumann-Popczyk, Dyrektor Departamentu Zdrowia Publicznego w Ministerstwie Zdrowia, e-mail: dep-zp@mz.gov.pl	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz. U. z 2022 r. poz. 165), zwane dalej „rozporządzeniem”, wydane na podstawie art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226 z późn. zm.), zwane dalej „ustawą”, określa wysokość opłaty za badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz ponowne badania psychologiczne przeprowadzane w trybie określonym w art. 84 ust. 2 i 3 ustawy, które obecnie wynoszą odpowiednio po 150 zł. i obowiązują od dnia 20 lipca 2014 r. Wskazana stawka jest nieadekwatna do kosztów przeprowadzania badań w związku z czym wymaga uaktualnienia.

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

W celu uaktualnienia stawki wskazane jest dokonanie nowelizacji rozporządzenia. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 90 ust. 1 ustawy, minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu może określić wysokość wskazanej opłaty w kwocie nie przekraczającej 200 zł. Opłata określona w rozporządzeniu na poziomie 150 zł. jest nieadekwatna i wymaga aktualizacji, do wysokości 200 zł.

Proponowana stawka opłat za badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz ponowne badanie psychologiczne przeprowadzane w trybie określonym w art. 84 ust. 2 i 3 ustawy w kwocie 200 zł, jest zbliżona do rzeczywistego kosztu ich przeprowadzania, uwzględnia ona zarówno czas wykonania tych badań, jak i amortyzację sprzętów (urządzeń) oraz koszty utrzymania lokalu, co zostało potwierdzone w pismach od podmiotów je wykonujących.

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

Rozporządzenie stanowi domenę prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

osoby badane	brak danych	-	w stosunku do przepisów obowiązujących nastąpi zmiana wysokości opłat za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz ponowne badanie psychologiczne przeprowadzane w trybie określonym w art. 84 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami
psycholodzy uprawnieni do wykonywania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu	3760	dane uzyskane z list marszałków województw	w stosunku do przepisów obowiązujących nastąpi zmiana wysokości opłat za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz ponowne badanie psychologiczne przeprowadzane w trybie określonym w art. 84 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami
podmioty odwoławcze zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy	11 wojewódzkich ośrodków medycyny pracy	rozporządzenie	w stosunku do przepisów obowiązujących nastąpi zmiana wysokości opłat za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu
kierowcy/kandydaci na kierowców	wielkość trudna do oszacowania	-	w stosunku do przepisów obowiązujących nastąpi zmiana wysokości opłat za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu

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

Nie były prowadzone pre-konsultacje dotyczące projektu rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do opiniowania i konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, z następującymi podmiotami:

- 1) Instytutem Medycyny Pracy im. Prof. J. Nofera w Łodzi;
- 2) Instytutem Medycyny Wsi im. Witolda Chodźki w Lublinie;
- 3) Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie;
- 4) Wojskowym Instytutem Medycyny Lotniczej w Warszawie;
- 5) Uniwersyteckim Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni;
- 6) Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej w Warszawie;
- 7) Konsultantem krajowym w dziedzinie medycyny pracy;
- 8) Polskim Towarzystwem Psychologicznym;
- 9) Naczelną Radą Lekarską;
- 10) Naczelną Radą Pielęgniarek i Położnych;
- 11) Krajową Radą Diagnostów Laboratoryjnych;
- 12) Krajową Radą Ratowników Medycznych;
- 13) Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej;

- 14) Pracodawcami Medycyny Prywatnej;
- 15) Stowarzyszeniem Medycyny Prywatnej;
- 16) Konfederacją Lewiatan;
- 17) Związkiem Pracodawców - Business Centre Club;
- 18) Związkiem Pracodawców Ratownictwa Medycznego SP ZOZ;
- 19) Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 20) Krajową Izbą Gospodarczą;
- 21) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych;
- 22) Forum Związków Zawodowych;
- 23) Federacją Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”;
- 24) Federacją Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 25) Porozumieniem Pracodawców Ochrony Zdrowia;
- 26) Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – Państwowym Instytutem Badawczym;
- 27) Narodowym Instytutem Zdrowia Publicznego PZH – Państwowym Instytutem Badawczym;
- 28) Radą Dialogu Społecznego;
- 29) Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego,
- 30) Polskim Towarzystwem Prawa Medycznego;
- 31) NSZZ „Solidarność”;
- 32) NSZZ „Solidarność-80”;
- 33) Związkiem Rzemiosła Polskiego;
- 34) Federacją Przedsiębiorców Polskich;
- 35) Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
- 36) Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 37) Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
- 38) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 39) Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
- 40) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
- 41) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
- 42) Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
- 43) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 44) Polska Unia Transportu;
- 45) Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 46) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 47) Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
- 48) Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
- 49) Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 50) Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 51) Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
- 52) Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 53) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 54) Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
- 55) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 56) Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych "DOLNY ŚLĄSK”;
- 57) Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
- 58) Sądecka Izba Gospodarcza;
- 59) Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- 60) Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;
- 61) Narodowe Forum Pracodawców Transportu;
- 62) Dolnośląskim Ośrodkiem Medycyny Pracy we Wrocławiu;
- 63) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy Centrum Profilaktyczno-Lecznicznym w Lublinie;
- 64) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy Centrum Profilaktyczno-Lecznicznym w Łodzi;
- 65) Małopolskim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Krakowie;
- 66) Mazowieckim Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Płocku;
- 67) Podlaskim Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Białymstoku;
- 68) Samodzielnym Publicznym Zakładem Opieki Zdrowotnej Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Katowicach;

- 69) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Kielcach;
- 70) Wielkopolskim Centrum Medycyny Pracy w Poznaniu;
- 71) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy Zachodniopomorskim Centrum Leczenia i Profilaktyki w Szczecinie;
- 72) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy we Włocławku;
- 73) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Zielonej Górze;
- 74) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Rzeszowie;
- 75) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Olsztynie;
- 76) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Kędzierzynie Koźlu;
- 77) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Gdańsku;
- 78) Wojewódzkim Ośrodkiem Medycyny Pracy w Bydgoszczy.

Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania dołączonym do niniejszej oceny skutków regulacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

(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)
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	Nie dotyczy.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, gdyż nie generuje nowych zadań dla państwa lub samorządów wymagających dodatkowych środków z budżetu państwa.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na duże przedsiębiorstwa.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na mikro-przedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Rozporządzenie będzie miało wpływ na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe, tj. dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy w związku z podniesieniem wysokości opłaty za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu.						
	niepełnosprawni oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						

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.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: nie dotyczy.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie dotyczy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<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	Przedmiotowy projekt nie wywiera wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
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?		
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.		