

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli przewozu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Kowalczyk, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, e-mail: Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl, tel. 22 630 22 40</p> <p>Artur Wachnik, Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, e-mail: Artur.Wachnik@mi.gov.pl, tel. 22 630 17 93</p>	<p>Data sporządzenia 12.07.2023 r.</p> <p>Źródło: Art. 89 ust. 5 pkt 2-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760, 919, 1123, 1193 i 1195)</p> <p>Nr w wykazie prac: 336</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 2-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.). W obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 370) wydanym na podstawie ww. delegacji ustawowej określone zostały wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do kontroli przewozu drogowego, w tym wzór protokołu kontroli oraz pokwitowania za pobranie kaucji.

Ustawą z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...), dalej: „ustawa”, określono zasady delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania, w tym w ramach kontroli drogowej. Do przeprowadzenia przedmiotowej kontroli wyznaczona została Inspekcja Transportu Drogowego. Przepis art. 18 ustawy wskazuje, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzający ww. kontrolę drogową wprowadza dane o kontroli do centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o której mowa w art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w przypadku stwierdzenia naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń uzasadniających nałożenie grzywny, sporządza protokół kontroli. Zgodnie zaś z art. 17 ust. 5 ustawy kontrola ma być przeprowadzona na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dlatego też na etapie prac nad ustawą podjęto decyzję, że w zakresie kontroli drogowej delegowania kierowców stosowane będą w odpowiednim zakresie protokoły kontroli oraz pokwitowanie poboru kaucji, określone w akcie wykonawczym, wydanym na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 2-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Podczas kontroli drogowej kierowca delegowany przez przewoźnika drogowego z innego państwa członkowskiego UE będzie dysponował w postaci papierowej lub elektronicznej: kopią zgłoszenia delegowania złożonego przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI, dowodami potwierdzającymi wykonywanie przewozów drogowych oraz zapisami tachografu, w szczególności symbolami państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych. W ustawie uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do systemu IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane przez nich za pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego będzie zapewniał jednocześnie, aby kierowca podczas delegowania dysponował w pojeździe: ww. potwierdzeniem, dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe w postaci listów przewozowych oraz zapisami tachografu.

Mając na uwadze potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym niezbędne jest dodanie do obecnego protokołu kontroli drogowej dodatkowych informacji związanych *stricto* z delegowaniem kierowców.

Dodatkowo ustawą wprowadzono obowiązek rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przez przewoźników zagranicznych, przewozów drogowych rzeczy wykonywanych na terytorium RP. Dodatkowo przewoźnik zagraniczny będzie obowiązany w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem, oraz wyposażyć środek transportu w lokalizator

(telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru). Zagraniczny przewoźnik drogowy będzie również obowiązany do włączenia lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu towaru. Dlatego też zakres kontroli drogowej przewozu drogowego oraz protokół z takiej kontroli wymaga rozszerzenia o zagadnienia związane z ww. obowiązkami. Omawiane przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Ponadto ustawą dostosowano polskie przepisy do rozwiązań przyjętych w piątym pakiecie sankcji ustanowionych w odpowiedzi na zaostrenie działań w ramach bezprecedensowego i niczym niesprowokowanego ataku wojskowego Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. W ramach następujących aktów prawnych:

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/576 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 1),

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/577 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 765/2006 dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi oraz jej zaangażowaniem w rosyjską agresję przeciwko Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 67),

- decyzji Rady (WPZiB) 2022/578 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji 2014/512/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 70),

- decyzji Rady (WPZiB) 2022/579 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji Rady 2012/642/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 81),

Unia Europejska przyjęła kompleksowy pakiet sankcji, dotyczących m.in. zakazu wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii, w tym w ramach tranzytu. W sektorze transportu drogowego sankcje wobec Federacji Rosyjskiej i Białorusi obejmują całkowity zakaz drogowego przewozu towarów w Unii Europejskiej, w tym w ramach tranzytu, dla rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych.

Powyższe regulacje unijne wprowadzają także pewną swobodę państwom członkowskim w zakresie możliwości udzielania zezwoleń na zasadzie odstępstwa od ogólnego zakazu wykonywania transportu drogowego przez wskazane podmioty.

Właściwe organy państwa członkowskiego mogą zezwolić na wykonanie transportu towarów przez przedsiębiorcę transportu drogowego z siedzibą w Rosji, jeżeli ustalą, że taki transport jest niezbędny:

- w celu zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym produktów rafinacji ropy naftowej, a także tytanu, aluminium, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,
- w celu zakupu, przywozu lub transportu produktów farmaceutycznych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy, a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem,
- w celach humanitarnych,
- w celu funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych UE i państw członkowskich w Rosji, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych w Rosji korzystających z immunitetów zgodnie z prawem międzynarodowym, lub
- w celu przekazania lub wywozu do Rosji dóbr kultury, które są przedmiotem wypożyczenia w kontekście formalnej współpracy kulturalnej z Rosją.

W przypadku Białorusi właściwe organy państwa członkowskiego UE mogą wprowadzić wyjątki od ww. zakazu, o ile ustalą, że taki przewóz jest niezbędny do:

- zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym rafinowanych produktów ropopochodnych, a także tytanu, glinu, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,
- zakupu, przywozu lub transportu produktów leczniczych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem, lub
- w celach humanitarnych, lub
- funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych Unii Europejskiej i państw członkowskich na Białorusi, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych na Białorusi posiadających immunitet zgodnie z prawem międzynarodowym.

Mając powyższe na uwadze, niezbędne jest określenie w protokole kontroli drogowej kwestii dotyczących kontroli przestrzegania tych przepisów.

W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium RP, a przewoźnik ten będzie posiadać siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym RP nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności lub możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego będzie zobowiązany pobrać kaucję w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej administracyjnej kary pieniężnej. Kaucję tę będzie można pobrać w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewów ponosi zobowiązany podmiot. Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego określa wzór pokwitowania pobrania kaucji, którego treść jest wystarczająca dla przepisów określonych w ustawie, zatem nie ma konieczności wprowadzania odrębnego wzoru pobrania kaucji dla kontroli delegowania kierowców.

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

Mając na uwadze wprowadzone ustawą regulacje i potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności tych kontroli niezbędne jest rozbudowanie obecnego protokołu kontroli drogowej, określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego o dodatkowe elementy tj.:

- 1) w zakresie kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym – o dane osoby wyznaczonej przez przewoźnika delegującego kierowcę na terytorium RP do kontaktu oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień, numer telefonu służbowego i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym, numer prawa jazdy kierowcy, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy albo dokumentu równoważnego z taką umową (w przypadku kierowcy delegowanego zarówno z państwa członkowskiego UE jak i z państwa trzeciego) albo innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo (w przypadku kierowcy delegowanego z państwa trzeciego), przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania (dot. kierowcy delegowanego z państwa członkowskiego UE);
- 2) w zakresie obowiązku zgłaszania do rejestru zgłoszeń przewozu wykonywanego na terytorium RP przez podmioty zagraniczne – o numer referencyjny zgłoszenia lub dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie oraz numer lokalizatora albo numer urządzenia, o których mowa odpowiednio w art. 2 pkt 3a i 4a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi;
- 3) w zakresie przestrzegania zakazów wprowadzonych w transporcie drogowym w ramach pakietu sankcji na Federację Rosyjską i Białoruś – o numer zezwolenia na odstępstwo, kraj i datę jego wydania oraz datę ważności,

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

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

Przepisy ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wdrażają art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012. Implementacja wdrażanej dyrektywy do krajowego porządku prawnego, zgodnie z art. 9 ust. 1 tego aktu prawnego, powinna nastąpić nie później niż z dniem 2 lutego 2022 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja; Inspekcja Transportu Drogowego; Służba Celno-Skarbowa; Straż Graniczna	4	Art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – stosowanie podczas kontroli drogowej przewozu drogowego – w przypadku kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym – protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.

Podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,4 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 92,2 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy (dane na podstawie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego) oraz niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy 6610, osób 128, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy 53 300, osób 988	Dane statystyczne (stan na dzień 31.12.2022 r.) dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz dane statystyczne (stan na dzień 31 grudnia 2022 r.) dot. transportu międzynarodowego z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.	Pośrednie - stosowane wobec uczestników przewozu drogowego podczas kontroli drogowej protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	ok. 870 tys. – liczba kierowców zawodowych posiadających prawo jazdy kategorii C lub D z kodem 95	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	Pośrednie – stosowane wobec kierowców wykonujących przewozy drogowe podczas kontroli drogowych protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.

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

Projekt zostanie skonsultowany z organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników drogowych i związkami zawodowymi kierowców. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 7 dni od dnia otrzymania pisma. Stosownie do § 40 ust. 3 ww. uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. skrócenie terminu do zajęcia stanowiska do ww. projektu wynika z wysokiego stopnia zaawansowania prac nad ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, która została uchwalona w dniu 7 lipca 2023 r. przez Sejm RP, a następnie w dniu 11 lipca 2023 r. przesłana do rozpatrzenia przez Senat RP.

Podmioty do których zostanie przekazany projekt rozporządzenia:

1. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
2. Forum Związków Zawodowych;
3. Konfederacja „Lewiatan”;
4. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
5. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
6. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
7. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
8. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
9. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
10. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
12. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
13. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
14. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
15. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
16. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
17. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
18. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
19. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;

20. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
21. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
22. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
23. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
24. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
25. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
26. Związek Pracodawców Business Centre Club;
27. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
28. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
29. Związek Rzemiosła Polskiego.

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)
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

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i 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	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe,	Nie dotyczy							

	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, gospodarstw domowych a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców).	

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 checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> 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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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 <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

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 type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie projektowanego rozporządzenia – III kwartał 2023 r.

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

Nie przewiduje się dokonania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.

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

Brak załączników.

