

**ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH<sup>1)</sup> oraz MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI**

**z dnia .....2012 r.**

**w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej**

Na podstawie art. 64i ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa warunki poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonujących zadania tych służb – zwanych dalej „pojazdami nienormatywnymi”.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa - ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 2) organizator transportu – kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej, odpowiedzialnego za przygotowanie i realizację przejazdu pojazdu nienormatywnego.

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych (Dz. U. Nr 248, poz. 1491).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454 i Nr 291, poz. 1707 oraz z 2012 r. poz. 113 i poz. 114.

§ 3. 1. Organizator transportu jest obowiązany do opracowania planu przejazdu pojazdu nienormatywnego, który uwzględni w szczególności:

- 1) termin oraz adres miejsca rozpoczęcia i zakończenia przejazdu, a jeżeli przejazd rozpoczyna się lub kończy poza granicami kraju – nazwę przejścia granicznego, przez które będzie dokonywany przejazd;
- 2) trasę i harmonogram przejazdu;
- 3) czas i miejsce postoju;
- 4) rodzaj i masę ładunku;
- 5) markę, typ, numer rejestracyjny, masę własną, dopuszczalną ładowność, liczbę osi pojazdu oraz liczbę kół na każdej osi; w przypadku zespołu pojazdów dane te podaje się odrębnie dla pojazdu silnikowego i przyczepy;
- 6) wymiary i rzeczywistą masę całkowitą pojazdu lub zespołu pojazdów wraz z ładunkiem i bez ładunku;
- 7) rozstaw osi oraz naciski każdej osi pojazdu wraz z ładunkiem i bez ładunku;
- 8) liczbę pojazdów jadących w kolumnie oraz długość kolumny;
- 9) sposób pilotowania, o ile jest wymagane;
- 10) czas przejazdu po jezdni przeznaczonej dla przeciwnego kierunku ruchu;
- 11) sposób zabezpieczenia urządzeń umieszczonych w pasie drogowym uzgodniony z właściwym zarządcą drogi;
- 12) warunki przejazdu po drogowym obiekcie inżynierskim, w zależności od potrzeb:
  - a) ograniczenia lub wyeliminowania ruchu innych pojazdów na obiekcie,
  - b) ograniczenia prędkości przejazdu,
  - c) sposobu przejazdu po określonym pasie ruchu lub w osi jezdni,
  - d) sposobu przeciągania przyczepy za pomocą liny,
  - e) sposobu dodatkowego podparcia przęsła,
  - f) sposobu ominięcia wiaduktu nad linią kolejową objazdem w poziomie szyn;
- 13) nazwę podmiotu, na rzecz którego wykonywany jest przejazd pojazdu nienormatywnego oraz informacje o numerach kontaktowych telefonów osoby odpowiedzialnej za bezpośrednią realizację przejazdu oraz organizatora transportu.

2. Jeżeli przejazd tego samego pojazdu, zespołu pojazdów lub kolumny pojazdów nienormatywnych odbywa się wielokrotnie po tej samej trasie, w planie przejazdu wskazuje się dodatkowo liczbę i harmonogramy poszczególnych przejazdów oraz czasy i miejsca postojów.

3. Organizator transportu ustala harmonogram przejazdu tak, aby zminimalizować utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa, uwzględniając w szczególności wymiary pojazdu (zespołu pojazdów) nienormatywnego, liczbę pojazdów w kolumnie oraz jej długość. Zaplanowany w trakcie przejazdu postój pojazdów nienormatywnych powinien odbywać się poza jezdnią i poboczem drogi.

4. Kierujący pojazdem nienormatywnym jest obowiązany posiadać przy sobie i okazywać organom kontroli ruchu kopię planu przejazdu, potwierdzoną za zgodność przez organizatora transportu.

§ 4. Jeżeli pojazd nienormatywny przekracza wielkości określone w art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy, organizator transportu jest obowiązany wystąpić na 7 dni przed planowanym terminem przejazdu, o uzgodnienie trasy przejazdu do odpowiedniego zarządcy drogi w zakresie możliwości przejazdu pojazdu nienormatywnego po zaplanowanej trasie. Jeżeli trasa przebiega w granicach miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, o uzgodnienie występuje się do prezydenta miasta.

§ 5. 1. Przejazd pojazdu nienormatywnego podlega zgłoszeniu komendantowi wojewódzkiemu Policji lub Komendantowi Stołecznemu Policji, właściwemu ze względu na trasę przejazdu, jeżeli pojazd ten przekracza wielkości określone w art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy.

2. Zgłoszenie zawiera:

- 1) plan przejazdu pojazdu nienormatywnego;
- 2) informację o uzgodnieniu trasy przejazdu z właściwymi zarządcami dróg.

3. Zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje organizator transportu pisemnie, za pomocą telefaksu lub innych środków komunikacji elektronicznej, nie później niż 6 godzin przed rozpoczęciem przejazdu.

4. W razie zmiany danych zawartych w planie przejazdu organizator transportu niezwłocznie powiadamia organ, o którym mowa w ust. 1.

§ 6. 1. Przepisów § 3-5 nie stosuje się, jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego odbywa się w związku z działaniami formacji, do której ten pojazd należy, w okresie stanu wyjątkowego lub stanu klęski żywiołowej albo w związku z prowadzeniem akcji ratowniczej lub akcji związanej z przywracaniem bezpieczeństwa i porządku publicznego.

2. Jeżeli przejazd, o którym mowa w ust. 1, wymaga pilotowania, niezwłocznie powiadamia się o nim komendanta wojewódzkiego Policji lub Komendanta Stołecznego Policji, właściwego ze względu na trasę przejazdu, podając planowaną trasę i czas przejazdu.

§ 7. 1. Pilotowanie pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy, wykonywane jest pojazdem (pojazdami) jednostek organizacyjnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej również, gdy pilotowane pojazdy należą do innych jednostek organizacyjnych lub wymienionych formacji.

2. Jeżeli ze względów organizacyjnych lub technicznych pilotowanie nie może być wykonane pojazdem, o którym mowa w ust. 1, dopuszcza się pilotowanie przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie pilotowania pojazdów nienormatywnych.

§ 8. 1. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego mógłby spowodować lub powoduje istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa, przejazd wstrzymuje się.

2. Przejazd wstrzymuje, a po ustaniu okoliczności uzasadniających wstrzymanie, wznowia odpowiednio:

- 1) komendant powiatowy, miejski lub rejonowy Policji, właściwy ze względu na trasę przejazdu;
- 2) kierujący pojazdem, a w przypadku pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego – pilot.

3. Kierujący pojazdem nienormatywnym niezwłocznie powiadamia organizatora transportu, przy użyciu dostępnych środków łączności, o wstrzymaniu i wznowieniu przejazdu pojazdu nienormatywnego.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 19 października 2012 r.<sup>3)</sup>

Minister Spraw Wewnętrznych

Minister Sprawiedliwości

W porozumieniu:

Minister Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1454 i z 2011 r. Nr 243, poz. 1448).

## Uzasadnienie

Aktualnie kwestie przejazdu pojazdów nienormatywnych określonych służb reguluje rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. Nr 201, poz. 1454).

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 222, poz. 1321) przewiduje znaczącą nowelizację przepisów regulujących przejazd po drogach pojazdów nienormatywnych i w założeniach buduje całkiem nowy system wydawania zezwoleń na takie przejazdy; również zmienia reguły przejazdu pojazdów nienormatywnych różnych służb publicznych. W porównaniu do dotychczasowych przepisów oddzielono regulacje dotyczące przejazdów pojazdów nienormatywnych Sił Zbrojnych od przejazdów pojazdów nienormatywnych pozostałych służb, w szczególności: Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej.

Niniejszy projekt rozporządzenia, określający warunki poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych tych służb, realizuje upoważnienie ustawowe zawarte w nowym art. 64i ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Należy podkreślić, że przejazdy pojazdów nienormatywnych służb wyszczególnionych w § 1 projektu odbywają się incydentalnie, niemniej jednak warunki poruszania się tych pojazdów po drogach powinny uwzględniać konieczność zapewnienia porządku, sprawności i przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W § 2 w pkt 2 projektu wprowadza się nowe określenie organizatora transportu, które odnosi się do konkretnej osoby, a nie jak dotychczas do komórki lub jednostki organizacyjnej danej służby.

Mając na względzie porządek i bezpieczeństwo ruchu drogowego, w § 3 projektu wprowadza się regulacje dotyczące planu przejazdu pojazdu nienormatywnego. W ust. 1 § 3 projektu obowiązkiem opracowania planu obarcza się organizatora transportu. Jednocześnie

w przepisie tym wskazuje się informacje, które uwzględnia się w planie przejazdu; wyliczenie ma charakter otwarty, a tym samym organizator transportu może uwzględnić w planie przejazdu inne ważne informacje, np. rodzaj przewożonego ładunku. W ust. 2 przewiduje się możliwość objęcia jednym planem wielu przejazdów, o ile odbywają się one po tej samej trasie tym samym pojazdem, zespołem pojazdów lub kolumną pojazdów – w takim przypadku nie ma potrzeby powielania planu przejazdu, wystarczy uwzględnić w jednym planie harmonogramy poszczególnych przejazdów oraz czasy i miejsca postoju. Proponowane rozwiązanie uszczegóławia dość ogólną regułę, zawartą w § 4 ust. 1 obowiązującego dotychczas rozporządzenia, stanowiącą że termin, trasę i warunki przejazdu określa właściwy przełożony. W ust. 3 § 3 wskazano wytyczne, jakimi powinien kierować się organizator transportu, określając harmonogram transportu. W istocie chodzi o minimalizowanie negatywnego wpływu przejazdu pojazdu nienormatywnego na porządek i bezpieczeństwo na trasie przyjazdu oraz w przyległym obszarze. W ust. 4 § 3 zobowiązano kierującego pojazdem nienormatywnym do posiadania potwierdzonej za zgodność kopii planu przejazdu dla potrzeb kontroli ruchu drogowego. Kopię tę za zgodność z oryginałem potwierdza organizator transportu.

W § 4 projektu wprowadza się wymóg uzgadniania przejazdu pojazdów nienormatywnych, które ze względu na określone parametry wymagają pilotowania, z poszczególnymi zarządcami dróg, a w przypadku, gdy trasa przejazdu przebiega w granicach miasta na prawach powiatu i jednocześnie poza autostradą lub drogą ekspresową – z prezydentem miasta. Jest to o tyle istotne, że na trasie przejazdu mogą znajdować się obiekty inżynierskie ograniczające, czy wręcz uniemożliwiające przejazd pojazdu przekraczającego określone parametry.

W § 5 projektu uregulowano zagadnienia dotyczące zgłoszenia przejazdu pojazdu nienormatywnego. W odróżnieniu od dotychczasowych regulacji (§ 3 rozporządzenia z dnia 11 października 2007 r.), zgłoszenie to ma charakter zewnętrzny i jest adresowane do organu właściwego w sprawach kontroli ruchu drogowego – w szczególności do właściwego komendanta wojewódzkiego Policji lub Komendanta Stołecznego Policji; jednakże ograniczone jest do przejazdów wymagających pilotowania. W istocie chodzi o przekazanie komendantowi informacji o przejazdach, które mogą kolidować z innymi przejazdami (np. osób podlegających ochronie) lub lokalnymi imprezami na drogach.

W przepisie tym przewidziano również zakres i tryb zgłoszenia (ust. 2 i 3) oraz powiadomienie o zmianach danych zawartych w planie przejazdu, co może wynikać m.in. z przyczyn organizacyjnych lub technicznych i będzie wymagało dokonania nowych uzgodnień.

W § 6 projektu przewidziano wyłączenie stosowania niektórych przepisów rozporządzenia w przypadku przejazdów w ramach działań w czasie stanu wyjątkowego lub

stanu klęski żywiołowej, bądź też w działaniach ratowniczych lub mających na celu przywracanie bezpieczeństwa i porządku publicznego. W takich sytuacjach wymagane jest działanie niezwłoczne, a wdrożenie procedury planowania przejazdu może w istotny sposób opóźnić podjęcie tych działań i uczynić je bezprzedmiotowymi. Nadal jednak pozostaje obowiązek zgłoszenia przejazdu wymagającego pilotowania.

W § 7 projektu określono podstawowe kwestie związane z pilotowaniem pojazdów formacji objętych rozporządzeniem. W ust. 1 wskazuje się regułę, że pilotowanie jest wykonywane nie tylko pojazdem (pojazdami) jednostki organizacyjnej danej formacji, ale także pojazdem innych jednostek organizacyjnych tej formacji lub pojazdem innej formacji (w tym przypadku w oparciu o stałe lub doraźne porozumienia o współdziałaniu). W ust. 2 dopuszcza się wyjątek od tej reguły. Należy mieć na uwadze, że czasami zaplanowane pilotowanie przy użyciu własnych pojazdów bądź pojazdów innych jednostek lub formacji z przyczyn organizacyjnych (np. pilna konieczność wykonania innego zadania) lub technicznych (np. awaria pojazdu), może być niemożliwe do realizacji. Wówczas możliwe będzie zwrócenie się o wykonanie odpowiedniej usługi przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w tym zakresie.

W ogóle trudno jest przewidzieć w skali roku liczbę wymagających pilotowania przejazdów pojazdów nienormatywnych w ramach danej służby lub formacji – w niektórych z nich takie przejazdy mogą w ogóle nie zaistnieć, a w niektórych mogą być wykonywane raz na kilka lat. Można zatem przyjąć, że przypadki pilotowania przez podmioty „cywilne” zapewne będą występowały bardzo rzadko, zazwyczaj w sytuacjach „awaryjnych”. Wówczas, chociażby ze względu na brak odpowiedniego czasu, a zwłaszcza wartość zamówienia (nie wydaje się realne, aby jednostkowa wartość usługi pilotowania przekroczyła kwotę równą 14 000 euro), wytypowanie przedsiębiorcy powinno odbywać się, zgodnie z zasadą celowego, oszczędnego i efektywnego dokonywania wydatków, np. poprzez porównanie dostępnych na rynku ofert cenowych.

Regulacje te mają na celu ułatwienie organizacji pilotażu, zwłaszcza w formacjach, w których taka konieczność pojawia się niezwykle sporadycznie.

Należy zwrócić uwagę, że w odróżnieniu od upoważnienia ustawowego do wydania aktu wykonawczego, przewidzianego dla Ministra Obrony Narodowej w art. 64i ust. 4, w upoważnieniu, na podstawie którego jest wydawane niniejsze rozporządzenie, nie przewiduje się odrębnego uregulowania sposobu pilotowania jak i oznakowania pojazdów pilotujących przejazd pojazdu nienormatywnego określonych formacji. Z tego też względu warunki i sposób pilotowania oraz oznaczenie pojazdów powinny odbywać się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 64i ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W § 8 projektu uregulowano postępowanie w sytuacjach szczególnych, w których przejazd pojazdu nienormatywnego mógłby spowodować, bądź już powoduje istotne

utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Niekiedy, ze względu na lokalną, zazwyczaj tylko chwilową sytuację, istnieje konieczność czasowego wstrzymania przejazdu pojazdu nienormatywnego. Decyzję o wstrzymaniu tego przejazdu podejmuje bądź właściwy komendant powiatowy, miejski lub rejonowy Policji, jako podstawowy organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo i porządek publiczny na podległym mu obszarze (zapewne informację o takiej konieczności uzyska od podległych mu policjantów), bądź na podstawie własnej oceny sytuacji – kierujący pojazdem nienormatywnym, a w przypadku przejazdu pilotowanego – pilot. Logicznym jest, że decyzję o wznowieniu przejazdu podejmie, po ustaniu przyczyn, podmiot, który zdecydował o jego wstrzymaniu. Podkreślono to wyrazem „odpowiednio” we wstępie do wyliczania w § 8 ust. 2 projektu. Niezależnie od tego, który podmiot podjął decyzje o wstrzymaniu przejazdu, § 8 ust. 3 kierowca pojazdu nienormatywnego został zobowiązany do niezwłocznego powiadomienia o tym fakcie organizatora transportu. Można śmiało przyjąć, że w dobie powszechnie dostępnej łączności komórkowej wypełnienie tego obowiązku nie będzie nastroczało żadnych trudności.

Wdrożenie projektowanej zmiany może spowodować nieznaczne, jednakże trudne do oszacowania wydatki z budżetu państwa tylko wówczas, gdy pilotowanie pojazdów będzie wykonywane przez przedsiębiorców prowadzących usługi w tym zakresie. W przypadku wykonywania pilotowania przejazdów własnymi pojazdami danej jednostki organizacyjnej lub formacji nie przewiduje się dodatkowych wydatków z budżetu państwa, albowiem projektowane rozporządzenie tylko w pewnym stopniu modyfikuje rozwiązania już funkcjonujące w oparciu o przepisy dotychczasowe.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 i z 2004 r. Nr 65, poz. 597).



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny:

Rozporządzenie oddziałuje na:

- 1) Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Biuro Ochrony Rządu, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Straż Graniczną, Służbę Więzienną, Służbę Celną oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej;
- 2) zarządców dróg publicznych;
- 3) podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie pilotowania pojazdów;
- 4) organy uprawnione do kontroli drogowej;
- 5) uczestników ruchu drogowego.

### 2. Konsultacje społeczne:

Po skierowaniu do uzgodnień międzyresortowych, projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie MSW, zgodnie z wymaganiami art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny. W tym trybie nie wpłynęły uwagi do przedłożonego projektu.

### 3. Wpływ regulacji na:

#### 1) sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

- wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia może spowodować wydatki z budżetu państwa w przypadku zlecenia pilotowania pojazdu nienormatywnego przez przedsiębiorcę; brak jakichkolwiek statystyk w tym zakresie nie pozwala na oszacowanie wielkości wydatków z tego tytułu, jednakże, mając na względzie, że takie przewozy mają charakter incydentalny, wydatki te nie powinny być zbyt duże w skali roku; stosownie do potrzeb wydatki te będą finansowane ze środków finansowych pozostających w dyspozycji danej jednostki organizacyjnej i formacji,
- nie przewiduje się wpływu przepisów projektowanego rozporządzenia na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Pomimo, że projektowane rozwiązania nie wpływają na wydatki jednostek samorządu terytorialnego projekt rozporządzenia został skonsultowany z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i nie zgłoszono zastrzeżeń;

#### 2) rynek pracy

- wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia może mieć nieznaczny wpływ na rynek pracy, w przypadku przyjęcia stałej praktyki zlecania przedsiębiorcom usług w zakresie pilotowania pojazdów nienormatywnych formacji objętych regulacją;

**3) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw**

- nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki;

**4) sytuację i rozwój regionalny**

nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

**4. Korzyści społeczne:**

Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia i zaproponowane zmiany ujednoczą przejazdy pojazdów nienormatywnych formacji, których regulacja dotyczy.

**5. Wstępna opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej**

Projekt nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Za zgodność  
pod względem prawnym  
i redakcyjnym

DYREKTOR  
Departamentu Prawnego  
Ministerstwa Spraw Wewnętrznych

Andrzej RUDLIŃSKI

MSW



AAA826847

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW  
PODSEKRETARZ STANU

*Adam Jasser*

Warszawa, 4 maja 2012 r.

DAS-142-379(2)/12/AP

52888/12

Pan

Piotr Stachańczyk

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych

*Szanowny Panie Ministrze*

w związku z otrzymanym przy piśmie z 20 kwietnia 2012 r. znak: DP I-0231-12/12/PK projektem

***rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Sprawiedliwości w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej***

oraz w nawiązaniu do § 11 ust. 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin Prac Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221 z późn. zm.) uprzejmie informuję, że zgodnie z § 10 ust. 6 pkt 2 ww. Regulaminu przedłożona Ocena Skutków Regulacji powinna zawierać wyniki konsultacji społecznych.

Z poważaniem

