

## ROZPORZĄDZENIE

MINISTRÓW SPRAW WEWNĘTRZNYCH<sup>1)</sup> oraz 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, 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.

§ 3. 1. Organizator transportu jest obowiązany do opracowania planu przejazdu pojazdu nienormatywnego.

2. W planie przejazdu uwzględnia się w szczególności:

---

<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 i 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 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i 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 i 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 oraz 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, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r. poz. 113.

- 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 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 wyeliminowanie ruchu innych pojazdów na obiekcie,
  - b) ograniczenia prędkości przejazdu,
  - c) sposób przejazdu po określonym pasie ruchu lub w osi jezdni,
  - d) sposób przeciągania przyczepy za pomocą liny,
  - e) sposób dodatkowego podparcia przęsła,
  - f) sposób ominięcia wiaduktu nad linia 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.

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. 1. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga pilotowania, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 3 ustawy, organizator transportu jest obowiązany wystąpić, na 7 dni przed planowanym

terminem przejazdu, o opinię Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad 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 opinię występuje się do prezydenta miasta.

2. Wydając opinię, o której mowa w ust. 1, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w razie potrzeby, w szczególności, gdy trasa przejazdu prowadzi przez drogowy obiekt inżynierski, uzyskuje opinie właściwych zarządców dróg.

**§ 5. 1.** Przejazd pojazdu nienormatywnego podlega zgłoszeniu komendantowi wojewódzkiemu Policji lub Komendantowi Stołecznemu Policji, właściwemu ze względu na trasę przejazdu, jeżeli przejazd ten wymaga pilotowania.

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, w tym pocztą e-mail., nie później niż 6 godzin przed rozpoczęciem przejazdu.

4. W razie wstrzymania 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. Dopuszcza się pilotowanie, o którym mowa w ust. 1, przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie pilotowania pojazdów nienormatywnych.

3. Sposób pilotowania oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie powinny być zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 64i ust. 2 ustawy.

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

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

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

3. O wstrzymaniu i wznowieniu przejazdu pojazdu nienormalnego kierujący tym pojazdem niezwłocznie powiadamia organizatora transportu, przy użyciu dostępnych środków łączności.

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

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

W uzgodnieniu :

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 oraz 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, z późn. zm.).

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 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 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 wprowadza się regulacje dotyczące planu przejazdu pojazdu nienormatywnego. Obowiązkiem opracowania planu obarcza się organizatora transportu (ust. 1). Informacje, jakie powinny być uwzględnione w planie przejazdu, określono w ust. 2. 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 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 przejazdu oraz przyległym obszarze. W ust. 4 zobowiązano kierującego pojazdem nienormatywnym do posiadania potwierdzonej za zgodność kopii planu przejazdu dla potrzeb kontroli ruchu drogowego. Kopię tą za zgodność z oryginałem potwierdza organizator transportu.

W § 4 wprowadza się wymóg konsultowania przejazdu pojazdów nienormatywnych, które ze względu na określone parametry wymagają pilotowania, z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), a w przypadku, gdy trasa przejazdu przebiega w granicach miasta na prawach powiatu i jednocześnie poza autostradą lub drogą ekspresową – z prezydentem miasta. Proponowane regulacje oparte są na wchodzących w życie z dniem 19 października 2012 r. rozwiązaniach przewidzianych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dla zezwoleń kategorii VII (art. 64d). Parametry pojazdów nienormatywnych, decydujące o potrzebie ich pilotowania, wskazano bezpośrednio w nowym brzmieniu art. 64 ust. 1 pkt 3. Wymóg uzyskania opinii GDDKiA wiąże się z dysponowaniem przez ten organ aktualnymi informacjami o obiektach inżynierskich na planowanej trasie przejazdu po drogach krajowych (i wynikającymi stąd ograniczeniami) oraz o remontach lub modernizacji dróg krajowych. Argument ten należy odpowiednio odnieść do prezydenta miasta na prawach powiatu, który zarządza drogami publicznymi w takim mieście, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych. Ponadto GDDKiA, jako organ wydający na mocy dotychczasowych przepisów zezwolenia na jednorazowy przejazd pojazdu nienormatywnego po ustalonej trasie, posiada praktyczne możliwości konsultacji z zarządcami dróg niższych kategorii, co jest szczególnie istotne dla ochrony obiektów inżynierskich usytuowanych na tych drogach. Przepisy dotyczące zezwoleń kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego sytuują Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako organ uzgadniający z innymi zarządcami dróg przejazd pojazdu nienormatywnego po wyznaczonej trasie (art. 64d ust. 4). Należy przy tym podkreślić, że w skali roku przewidywana liczba przejazdów wymagających pilotowania, a więc uzyskania opinii GDDKiA lub prezydenta miasta, jest znikoma i wydanie opinii związanej z takim przejazdem nie powinno stanowić nadmiernego obciążenia ww. podmiotów, nawet gdyby zachodziła konieczność uzgodnienia przejazdu z innymi zarządcami dróg.

W § 5 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.

W przepisie tym przewidziano również zakres i tryb zgłoszenia (ust. 2 i 3) oraz powiadomienie o wstrzymaniu przejazdu, co może wynikać np. ze zmiany planu przejazdu, z konieczności dokonania nowych uzgodnień lub z innych przyczyn organizacyjnych.

W § 6 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 określono podstawowe kwestie związane z pilotowaniem pojazdów formacji objętych rozporządzeniem. Przewiduje się, że pilotowanie może być 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). Dopuszcza się również pilotowanie przez pojazdy przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w tym zakresie. 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 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. Dlatego też niezbędne jest odwołanie się do przepisów ogólnie regulujących pilotowanie, wydanych na podstawie art. 64i ust. 2 – uregulowane to zostało w § 7 ust. 3. Pilotowanie pojazdów nienormatywnych przekraczających określone parametry jest istotne przede wszystkim dla innych uczestników ruchu drogowego, dlatego też z ich punktu widzenia nie ma potrzeby wyodrębniania jeszcze jednego, poza ogólnym i wojskowym, sposobu pilotowania i oznakowania pojazdów pilotujących.

W § 8 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 podejmuje bądź właściwy komendant powiatowy, miejski lub rejonowy Policji, jako podstawowy organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo i porządek publiczny na podległym mu obszarze (zapewne informacje o takiej konieczności uzyska od podległych mu policjantów), bądź na podstawie własnej oceny sytuacji – kierujący pojazdem nienormatywnym, a w przypadku przejazdu pilotowanego – pilot.

Wdrożenie projektowanej zmiany może spowodować nieznaczące, jednakże trudne do oszacowania wydatki z budżetu państwa w przypadku pilotowania pojazdów przez przedsiębiorców prowadzących usługi w tym zakresie.

Regulacja nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

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) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządców dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- 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 zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie MSWiA, zgodnie z wymaganiami art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 i z 2009 r. Nr 42, poz. 337) oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny”.

### 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 pozostających w dyspozycji danej jednostki organizacyjnej i formacji;

**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 ujednotlicą przejazdy pojazdów nienormatywnych ww. formacji.

Za zgodność  
pod względem prawnym  
i redakcyjnym

DYREKTOR  
Departamentu Prawnego  
Ministerstwa Spraw Wewnętrznych

Andrzej RUDLIŃSKI