

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Tomasz Wiśnicki Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Anna Rybak Główny Specjalista</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 24.03.2023 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe art. 64i ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r, - <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.),</p> <p><b>Nr w wykazie prac Ministra Infrastruktury</b> 294</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

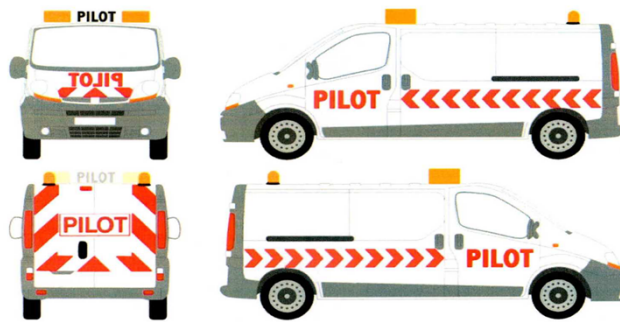
### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 64i ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r, - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Wpływające do Ministerstwa Infrastruktury liczne pisma Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormatywnego (OSPTN), zrzeszające zarówno pilotów pojazdów nienormatywnych jak i przewoźników, którzy korzystają z usług pilotażu w trakcie przejazdu pojazdu nienormatywnego dotyczące podjęcia działań, aby pojazdy pilotujące przejazd pojazdu nienormatywnego były wyposażane i oznaczone w taki sposób, mogły zapewniać najwyższy poziom ich widoczności i rozpoznawalności na drodze wskazują na zasadność rozpoczęcia prac legislacyjnych w zakresie zmiany przepisów wyżej wymienionego *rozporządzenia w sprawie w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych*.

Aktualnie obowiązujące rozporządzenie określa listę obligatoryjnego i fakultatywnego wyposażenia pojazdu wykonującego pilotowanie która jest niewystarczająca i wymaga dostosowania do obecnych potrzeb rynku. Projektowane przepisy rozporządzenia doprecyzowują i rozszerzają katalog obowiązkowego wyposażenia pojazdu pilotującego przejazd pojazdu nienormatywnego. Doprecyzowanie obowiązkowego wyposażenia pojazdu wykonującego pilotowanie w projekcie rozporządzenia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto przepisy projektu doprecyzowują jakiego rodzaju nadwozie powinien mieć pojazd pilotujący. Przepis w § 3 ust. 1 projektu rozporządzenia, ogranicza katalog możliwych nadwozi do nadwozi o kodzie homologacyjnym BB (VAN), AF (pojazd wielozadaniowy) oraz AG (pick-up) z jednoczesnym wymogiem minimalnej wysokości pojazdu 1,7 m. Wskazana w tym przepisie wysokość pojazdu pilotującego przejazd pojazdu nienormatywnego spowoduje właściwe rozpoznawanie pojazdu wykonującego pilotowanie przez innych uczestników ruchu drogowego, a w konsekwencji właściwe wykonywanie wysyłanych poleceń, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zaznaczyć należy, iż w wielu krajach członkowskich UE (np. Niderlandy, Niemcy) od dekad stosowane są wymogi, które nakładają na podmioty zajmujące się pilotażem, aby pojazdy były odpowiednio widoczne, co zapewnia m.in. ściśle określona wysokość pojazdu.

Projekt rozporządzenia wprowadza wymóg oznaczenia pojazdu wykonującego pilotowanie odblaskowymi napisami „PILOT” na białym tle i pasami barwy białej i czerwonej umieszczonymi na przedniej masce pojazdu, na przednich bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu, których wzory określa załącznik do rozporządzenia. Zgodnie z projektowanymi przepisami rozporządzenia pojazd wykonujący pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego powinien być oznaczony jak na zdjęciu przedstawionym poniżej.



Ponadto brak właściwego i odpowiednio widocznego oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego powoduje, ignorowanie i niewykonywanie poleceń pilota, - zgodnie z definicją zawartą w ustawie osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa i minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu takiego pojazdu. Pilotowi, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 12 i ust. 3a ustawy - nadaje się uprawnienia do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze. Podczas pilotowania pojazdu nienormatywnego pilot zapewnia właściwą organizację przejazdu tego pojazdu, a nie wykonywanie jego poleceń przez innych uczestników ruchu (np. z powodu braku rozpoznawalności pojazdu wykonującego pilotowanie) przyczynia się do powstawania realnych zagrożeń w ruchu drogowym.

Ze względu, iż wszystkie osoby zajmujące się pilotażem pojazdów nienormatywnych powszechnie krytykują warunek wyposażenia pojazdu w tablicę pilot, i oceniają jej obecną formę jako niebezpieczną ze względu na brak wymogów dotyczących materiałów z jakich ma być zrobiona, brak możliwości zastosowania urządzeń aerodynamicznych zmniejszających opór powietrza oraz niewnosząca żadnej wartości dodanej dla statystycznego kierującego pojazdami, projekt rozporządzenia nie przewiduje możliwości dalszego jej umieszczania na pojeździe wykonującym pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Rosnąca ilość uczestników ruchu drogowego oraz przejazdów pojazdów nienormatywnych powoduje konieczność stworzenia norm prawnych, które bezpośrednio wpłyną na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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

Projekt rozporządzenia określa :

- przekroczenia wielkości pojazdu który wymaga pilotowania ( długości, szerokość, wysokość, masę całkowitą);
- poruszanie się pojazdu nienormatywnego w kolumnie;
- wymóg wysokości, nadwozia, masy całkowitej, dla pojazdu pilotującego;
- niezbędne wyposażenie pojazdu wykonującego pilotowanie (między innymi: napis „PILOT” na białym tle, pasy biało czerwone, światła, urządzenie nagłaśniające, środki łączności, tarcza do zatrzymywania pojazdów, latarka, wysokościomierz, pachołki drogowe, taśma miernicza);
- obowiązki pilota podczas wykonywania pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego;
- wzór oznakowania przedniej maski pojazdu, przednich bocznych drzwi pojazdu oraz klapy tylnej lub drzwi tylnych pojazdu napisem (w tym wzór napisu „ PILOT” i pasów biało czerwonych).

Doprecyzowanie w projekcie rozporządzenia obowiązkowego wyposażenia pojazdu wykonującego pilotowanie oraz określenie wzorów jego oznakowania wpłynie na poprawę bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

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

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

Aktualnie nie istnieje wspólna regulacja w zakresie oznakowania i wyposażenia pojazdów wykonujących pilotowanie przejazdu pojazdu nienormatywnego. Przedmiotowa problematyka jest regulowana na poziomie krajowym przez poszczególne państwa.

Na podstawie przeprowadzonej analizy wynika, że porównywalne rozwiązanie w zakresie oznakowania pojazdu pilotującego przejazd pojazdu nienormatywnego występuję np. w Niemczech.

## 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierujący pojazdami	ok. 22 mln.	MI – dane własne	Wprowadzenie nowych

			przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami (m.in. zapewni lepszą widoczności pojazdu pilotującego przejazd pojazdu nienormatywnego).
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego			Wprowadzenie zmian w przepisach wpłynie pozytywnie na jakość świadczonych usług czytelność i rozpoznawalność pojazdów pilotujących przejazdy pojazdów nienormatywnych.

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

W ramach 30-dniowych konsultacji publicznych projekt rozporządzenia zostanie przesłany za pośrednictwem poczty elektronicznej do następujących podmiotów:

- 1) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- 2) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 3) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 6) Instytut Transportu Samochodowego;
- 7) Związek Województw RP;
- 8) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 9) Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
- 10) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

### 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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Brak.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak.												

## 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 ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej – nie podlega więc obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projekt pozytywnie oddziałuje na rodzinę, obywateli, gospodarstwa domowe oraz osoby starsze i osoby niepełnosprawne zarówno w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i komfortu podróżowania.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak.							

## 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).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" 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 type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input 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

Wejście w życie proponowanych w projekcie rozporządzenia rozwiązań pozostanie bez 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	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie dotyczy	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	