



PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Karol Nawrocki

Warszawa, dnia 2 listopada 2025 r.

RPW/37332/2025 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2025 – 11 – 07
Data wpływu: 2025 – 11 – 07

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt:

– o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do reprezentowania mojego stanowiska w toku prac nad projektem ustawy upoważniam Pana Zbigniewa Boguckiego, Szefa Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

2 pensjonariusz,

[Signature]

U S T A W A

z dnia 2025 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 87 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 88–90 w brzmieniu:

„88) pojazd zautomatyzowany – pojazd zautomatyzowany w rozumieniu art. 3 pkt 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/2144”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 11, Dz. Urz. UE L 292 z 16.08.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 409 z 17.11.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 107 z 06.04.2022, str. 18, Dz. Urz. UE L 213 z 16.08.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2590 z 22.11.2023, str. 1.

- 89) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w pełni zautomatyzowany w rozumieniu art. 3 pkt 22 rozporządzenia (UE) 2019/2144;
- 90) organizator prac badawczych – podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową, w tym obejmującą prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w celu badania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia indywidualnego pojazdu, lub podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2.”;
- 2) w dziale II w rozdziale 5 tytuł oddziału 6 otrzymuje brzmienie:
„Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi”;
- 3) uchyla się art. 65k;
- 4) art. 65l–65n otrzymują brzmienie:
- „Art. 65l. 1. Prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych, zwanych dalej „pracami badawczymi”, jest możliwe pod warunkiem stosowania zasad ruchu drogowego, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.
2. Ustala się sześć poziomów automatyzacji, określonych w załączniku nr 3 do ustawy, w tym poziom „0” jako najniższy poziom automatyzacji i poziom „5” jako najwyższy poziom automatyzacji.
3. Zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym niż poziom „3”, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.
4. Pojazdy zautomatyzowane lub pojazdy w pełni zautomatyzowane stanowią pojazdy badawcze, wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 278, z późn. zm.³⁾) i nie podlegają dalszej odsprzedaży.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 340, 620, 680, 1022, 1074, 1218, 1301 i 1426.

5. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje za opłatą Krajowy Koordynator Prac Badawczych, w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.

6. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki prowadzenia prac badawczych na obszarach położonych na terenie nie więcej niż pięciu województw.

7. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres nie dłuższy niż 3 lata. Okres ten może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki określone w zezwoleniu, cel i zakres prac badawczych oraz analiza zagrożeń i ocena ryzyka, o których mowa w ust. 11 pkt 6 i ust. 13 pkt 4. W przypadku, o którym mowa w zdaniu drugim, Krajowy Koordynator Prac Badawczych stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, wygaśnięcie zezwolenia.

8. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, podlega zmianie za opłatą, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych, w drodze decyzji administracyjnej, w zakresie danych i informacji, o których mowa w ust. 11 pkt 4, 5 i 7 oraz dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, przy czym zmiana danych, o którym mowa w ust. 11 pkt 7, może dotyczyć także zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze. W przypadku zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia dodatkowych pojazdów, w liczbie nie większej niż 7, w okresie ważności zezwolenia, organizator prac badawczych przekazuje Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, najpóźniej 7 dni przed rozpoczęciem prac badawczych z udziałem tych pojazdów, informację o liczbie nowych pojazdów oraz ich dane, o których mowa w ust. 11 pkt 7, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 14 pkt 1–9, bez potrzeby składania wniosku o zmianę zezwolenia oraz uiszczania opłaty. W takim przypadku nie wydaje się decyzji administracyjnej o zmianie zezwolenia.

9. Krajowy Koordynator Prac Badawczych prowadzi kontrolę prac badawczych w zakresie zgodności prowadzonych prac badawczych z wydanym zezwoleniem.

10. Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych należy:

- 1) wydawanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia tego zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia;
- 2) prowadzenie rejestru zezwoleń, o których mowa w ust. 1, w formie elektronicznej, zawierającego:
 - a) imię i nazwisko albo firmę (nazwę) organizatora prac badawczych,
 - b) okres, na jaki zostało wydane zezwolenie,
 - c) obszar prac badawczych,
 - d) cel i zakres prac badawczych;
- 3) podawanie do publicznej wiadomości, przez opublikowanie na stronie internetowej Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, informacji o wydanych zezwoleniach i o okresach prowadzonych prac badawczych oraz o obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze;
- 4) monitorowanie prac badawczych w zakresie zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniu;
- 5) prowadzenie rejestru sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych;
- 6) prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 4;
- 7) badanie zgodności ze stanem faktycznym oświadczenia o przeprowadzeniu wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych;
- 8) ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i ocena ryzyka, o których mowa w ust. 13 pkt 4 oraz ust. 14 pkt 4, w tym w zakresie ich kompletności i adekwatności do zakresu planowanych prac badawczych
- 9) współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami badawczymi w innych krajach;
- 10) sporządzanie i przekazywanie do dnia 31 stycznia kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu rocznego zestawienia prac badawczych, za poprzedni rok, w tym prac badawczych transgranicznych, zawierającego nazwę organizatora prac badawczych, okresy realizacji prac badawczych oraz obszar, lokalizację i drogi, na których prowadzone były prace badawcze, na które zostały wydane zezwolenia;

- 11) administrowanie danymi zgromadzonymi w związku z wydawaniem zezwoleń, o których mowa w ust. 1;
- 12) przetwarzanie danych osobowych organizatora prac badawczych, o których mowa w pkt 2 lit. a, oraz usuwanie tych danych po upływie 5 lat od dnia utraty ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, lub od dnia wydania decyzji administracyjnej o stwierdzeniu wygaśnięcia zezwolenia lub decyzji administracyjnej o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia, z wyłączeniem spraw wszczętych i niezakończonych prawomocnym rozstrzygnięciem.

11. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału organizatora prac badawczych oraz imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych osoby reprezentującej organizatora prac badawczych;
- 2) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze;
- 3) informację o okresie, na jaki ma zostać wydane zezwolenie na prowadzenie prac badawczych;
- 4) informację o planowanym obszarze prowadzenia prac badawczych, ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany, z zastrzeżeniem, że obszar prowadzenia prac badawczych może obejmować maksymalnie pięć województw;
- 5) opis sposobu zarządzania pracami badawczymi i odpowiedzialności organizatora lub opis planowanej zmiany zezwolenia w tych zakresach;

- 6) cel i zakres prac badawczych;
 - 7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, a w przypadku wniosku o zmianę zezwolenia – dane zastępującego lub dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - b) numer i datę decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdu,
 - c) numer VIN pojazdu,
 - d) informację o spełnieniu warunków określonych w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4,
 - e) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu, zgodny z poziomami określonymi w załączniku nr 3 do ustawy;
 - 8) podpis organizatora prac badawczych lub osoby jego reprezentującej.
12. Wniosek o zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 8, zawiera:
- 1) numer i datę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, którego dotyczy wniosek o zmianę tego zezwolenia;
 - 2) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału organizatora prac badawczych oraz imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych osoby reprezentującej organizatora prac badawczych;
 - 3) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze;

- 4) informację planowanej zmiany zezwolenia w zakresie tego obszaru, ich lokalizacji oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany, z zastrzeżeniem, że obszar prowadzenia prac badawczych może obejmować maksymalnie pięć województw;
- 5) opis planowanej zmiany sposobu zarządzania pracami badawczymi i odpowiedzialności organizatora;
- 6) dane zastępującego lub dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - b) numer i datę decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdu,
 - c) numer VIN pojazdu,
 - d) informację o spełnieniu warunków określonych w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4,
 - e) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu, zgodny z poziomami określonymi w załączniku nr 3 do ustawy;
- 7) informację o zakresie zmian wynikających z dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, o ile wnioski dotyczą tych zmian.

13. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu;
- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej – kopię dowodu rejestracyjnego;
- 4) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami, sporządzone zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;

- 5) deklarację organizatora prac badawczych potwierdzającą, że prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważnego zakłócenia ruchu drogowego;
- 6) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, oraz że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi;
- 7) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne, o których mowa w ust. 10 pkt 7;
- 8) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, w rejestrator spełniający minimalne wymagania techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 25 pkt 3;
- 9) kopię decyzji o udzieleniu zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, o której mowa w art. 67 ust. 1, o ile zastępujący lub dodatkowy pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym planowane jest prowadzenie prac badawczych, został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
- 10) dowód wniesienia opłaty, o której mowa w ust. 5.

14. Do wniosku, o którym mowa w ust. 8, dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu – o ile wniosek dotyczy zmiany zakresu danych zawartych w tych dokumentach lub zastąpienia lub

zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;

- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie, o którym mowa w pkt 1 – o ile wniosek dotyczy zmiany w tym zakresie;
- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej – kopię dowodu rejestracyjnego – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 4) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami, sporządzone zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych – w zakresie objętym wnioskowaną zmianą;
- 5) deklarację organizatora prac badawczych potwierdzającą, że prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważnego zakłócenia ruchu drogowego – w zakresie objętym wnioskowaną zmianą;
- 6) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, oraz że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni

zautomatyzowanego, nad którym planowane jest prowadzenie prac badawczych;

- 7) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne, o których mowa w ust. 10 pkt 7 – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 8) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, w rejestrator spełniający minimalne wymagania techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 25 pkt 3 – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 9) kopię decyzji o udzieleniu zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, o której mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze, został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
- 10) dowód wniesienia opłaty, o której mowa w ust. 8.

15. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 13 pkt 6 lub ust. 14 pkt 6, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz że posiadam udokumentowane prawo do dysponowania tymi pojazdami.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

16. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 13 pkt 7 lub ust. 14 pkt 7, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że zostały przeprowadzone wewnętrzne

testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych każdego z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

17. Krajowy Koordynator Prac Badawczych niezwłocznie informuje o wydaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz o zgłoszeniu przez organizatora prac badawczych zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia nowych pojazdów, w okresie ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 3) organ zarządzający ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze.

18. Zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

19. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.

20. Opłatę za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, lub opłatę za zmianę tego zezwolenia uiszcza się na wyodrębniony rachunek bankowy Instytutu Transportu Samochodowego, z zastrzeżeniem, że prowizja stanowiąca:

- 1) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu województwa – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich,
- 2) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu powiatu – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg powiatowych,
- 3) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu gminy – właściwej ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg gminnych

– na których są prowadzone prace badawcze określone w tym zezwoleniu.

21. Opłaty, o których mowa w ust. 20, stanowią przychód Instytutu Transportu Samochodowego, a prowizja, o której mowa w ust. 20, stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

22. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie obejmuje dróg danej kategorii drogi, o których mowa w ust. 20, przewidziana dla danej kategorii drogi podlega podziałowi w równych częściach na pozostałe kategorie dróg.

23. Maksymalna wysokość stawki opłaty za:

- 1) wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wynosi:
 - a) 20 000 zł – w przypadku wniosku o wydanie tego zezwolenia obejmującego obszary położone na terenie jednego województwa,
 - b) 40 000 zł – w przypadku wniosku o wydanie tego zezwolenia obejmującego obszary położone na terenie od dwóch do pięciu województw;
- 2) zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wynosi 5000 zł.

24. W przypadku odmowy wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, lub zmiany tego zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie stała się ostateczna, zwraca 70 % opłaty za wydanie zezwolenia lub zmianę zezwolenia.

25. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą uzyskania jednolitych informacji niezbędnych do wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, sposobie poruszania się tych pojazdów po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory wniosków, o których mowa w ust. 5 i 8;
- 2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;
- 3) minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, oraz dźwięku z wnętrza tych pojazdów.

26. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za:

- 1) wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 23 pkt 1, z uwzględnieniem wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane, i liczby pojazdów

zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze i wskazanych w zezwoleniu, mając na uwadze poziom automatyzacji tych pojazdów oraz nakład pracy i koszty wydania zezwolenia;

- 2) zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze nakład pracy w ramach rozpatrywania wniosku o tę zmianę i koszty zmiany tego zezwolenia.

Art. 65m. 1. Krajowy Koordynator Prac Badawczych odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli:

- 1) organizator prac badawczych:
 - a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5, danych i informacji, o których mowa w art. 65l ust. 11,
 - b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5, dokumentów, o których mowa w art. 65l ust. 13;
- 2) mimo złożenia deklaracji, o której mowa w art. 65l ust. 13 pkt 5, stwierdzi, że prace badawcze będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważne zakłócenie ruchu drogowego.

2. Krajowy Koordynator Prac Badawczych na każdym etapie prac badawczych:

- 1) cofa, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli:
 - a) organizator prac badawczych podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5 lub 8, nieprawdziwe informacje,
 - b) prace badawcze są prowadzone niezgodnie z warunkami tego zezwolenia lub niezgodnie z analizą zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 4 lub ust. 14 pkt 4,
 - c) w wyniku prowadzonych prac badawczych ujawniono incydent lub zdarzenie drogowe, stanowiące zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości, do którego doszło wskutek okoliczności, na które organizator prac badawczych miał wpływ lub godził się na ich powstanie;
- 2) zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, a okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia, w przypadku gdy:

- a) w wyniku rażących zaniedbań organizatora prac badawczych doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego, a dalsze prowadzenie prac badawczych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia – do czasu ustania tego zagrożenia,
- b) organizator prac badawczych nie zgłosił zmiany danych i informacji, o których mowa w art. 65l ust. 11 i 12, oraz nie aktualizował dokumentów, o których mowa w art. 65l ust. 13 i 14, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian – do czasu wypełnienia tego obowiązku,
- c) po zakończeniu obowiązującej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, o której mowa w art. 65n ust. 4, organizator prac badawczych nie przedstawił polisy ubezpieczenia na kolejny okres ubezpieczenia pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi są prowadzone prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, do czasu przedłożenia nowej umowy ubezpieczenia.

3. Krajowy Koordynator Prac Badawczych:

- 1) przeprowadza kontrolę prowadzonych prac badawczych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, w zakresie zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniu i analizą zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 4 lub ust. 14 pkt 4;
- 2) może wyznaczyć obserwatora do monitorowania prowadzonych prac badawczych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac badawczych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach wraz z podaniem imienia i nazwiska tego obserwatora oraz z zapewnieniem jego niezależności, bezstronności i braku konfliktu interesów.

4. Obserwator, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, jest obowiązany wykonywać czynności związane z monitorowaniem prowadzonych prac badawczych w sposób niezakłócający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.

5. Organizator prac badawczych jest obowiązany umożliwić uczestnictwo w prowadzonych pracach badawczych obserwatorowi, o którym mowa w ust. 3 pkt 2.

6. Krajowy Koordynator Prac Badawczych może zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, w przypadku uniemożliwienia przez organizatora prac badawczych uczestnictwa w pracach badawczych obserwatora, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, lub niepoddania się kontroli, o której mowa w ust. 3 pkt 1, do czasu umożliwienia uczestnictwa obserwatora lub poddania się kontroli, z wyjątkiem uzasadnionej przerwy w prowadzeniu prac badawczych. Okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia.

7. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w ust. 1, 2 i 6 oraz art. 65l ust. 1, 5, 7, 8 i ust. 10 pkt 1, jest minister właściwy do spraw transportu.

8. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby wyznaczone do prowadzenia spraw z zakresu wydawania zezwoleń, o których mowa w art. 65l ust. 1, i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia tego zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia oraz realizacji innych obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, o których mowa w art. 65l ust. 10 pkt 2–12, oraz prowadzenia spraw z zakresu kontroli prowadzonych prac badawczych, o której mowa w ust. 3 pkt 1, i występowania w roli obserwatora, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, są obowiązani do:

- 1) zachowania poufności danych udostępnianych im w toku prowadzenia postępowań administracyjnych, realizacji zadań i obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, prowadzenia spraw z zakresu kontroli prac badawczych i monitorowania tych prac, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu;
- 2) powstrzymania się od:
 - a) występowania w roli członków organów spółek handlowych lub pełnomocników przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych,
 - b) prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w

Polsce w rozumieniu niniejszej ustawy, w zakresie wydawanych zezwoleń na prowadzenie prac badawczych,

- c) bycia wspólnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność, o której mowa w lit. a,
- d) bezpośredniego posiadania akcji lub udziałów w spółkach handlowych organizatora prac badawczych,
- e) wykonywania zajęcia zarobkowego na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w lit. a, c i d.

9. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby, o których mowa w ust. 8, składają oświadczenie dotyczące obowiązków określonych w ust. 8, zwane dalej „oświadczeniem o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów”.

10. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń na podstawie art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Składający oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że zachowam w poufności wszystkie dane i informacje pozyskane w ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w art. 65l ust. 10 oraz art. 65m ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, oraz nie wykorzystam tych danych i informacji w celach innych niż określone w powyższych przepisach ustawy, a także nie posiadam konfliktu interesów w tym zakresie, a w szczególności nie prowadzę prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w Polsce w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie jestem członkiem organów spółek handlowych lub pełnomocnikiem przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych, nie jestem wspólnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie posiadam bezpośrednio akcji lub udziałów w spółkach handlowych prowadzących działalność, w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie

wykonuję zajęć zarobkowych na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w art. 65m ust. 8 pkt 2 lit. a, c i d ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składają:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu – Krajowy Koordynator Prac Badawczych;
- 2) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – osoby obowiązane do złożenia oświadczenia, o których mowa w ust. 8.

12. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się:

- 1) przed zawarciem umowy o pracę, zmianą stanowiska pracy lub zawarciem umowy cywilnoprawnej;
- 2) corocznie do dnia 15 stycznia według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego;
- 3) w terminie 14 dni od dnia powzięcia informacji o okolicznościach, o których mowa w ust. 8.

13. Naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 8–12, stanowi podstawę do odmowy nawiązania stosunku pracy, rozwiązania stosunku pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika, odmowy zawarcia lub wypowiedzenia umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze, odwołania ze stanowiska Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.

14. Oświadczenia o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów podlegają ocenie właściwego organu, o którym mowa w ust. 11 pkt 1 lub 2, pod względem możliwości wystąpienia w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego lub planowanej kontroli lub monitorowania prac badawczych. W przypadku stwierdzenia konfliktu interesów lub naruszenia obowiązku zachowania poufności osoba, o której mowa w ust. 8, podlega wyłączeniu z postępowania administracyjnego, nie uczestniczy w przeprowadzaniu kontroli lub monitorowaniu prac badawczych.

15. Dyrektor Instytut Transportu Samochodowego w ramach prowadzonych działań zapewnia zachowanie w poufności danych i informacji pozyskanych w

ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2 oraz art. 65l ust. 10, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, a także niewykorzystywanie tych danych i informacji przez Instytut Transportu Samochodowego w zakresie prowadzonych działań oraz w celach, innych niż określone w ustawie.

16. W przypadku gdy Instytut Transportu Samochodowego poniósł szkodę wskutek naruszenia obowiązków, o których mowa w ust. 8, może dochodzić od osób, które naruszyły te obowiązki, wyrównania tej szkody na zasadach określonych w przepisach działu piątego rozdziału I ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277, 807 i 1423).

Art. 65n. 1. Organizator prac badawczych jest obowiązany:

- 1) wyposażyć pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym są prowadzone prace badawcze, w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu oraz dźwięk z wnętrza pojazdu;
- 2) prowadzić wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych;
- 3) rejestrować obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym, nad którymi są prowadzone prace badawcze;
- 4) rejestrować zdarzenia, w których doszło do wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 12 miesięcy od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia;
- 5) przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 25 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac badawczych lub utraty ważności zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, przy uwzględnieniu, że organizator prac badawczych nie jest obowiązany do ujawniania w treści sprawozdania informacji stanowiących jego tajemnicę przedsiębiorstwa lub innych podmiotów;

- 6) zapewnić, aby:
 - a) w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe zautomatyzowanym albo w pojeździe w pełni zautomatyzowanym znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, odpowiednie do kategorii pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, która ma kontrolę lub może w każdej chwili przejąć kontrolę nad tym pojazdem i którą uważa się za kierującego,
 - b) pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany i ich systemy podlegające pracom badawczym posiadały odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa,
 - c) pojazd zautomatyzowany i pojazd w pełni zautomatyzowany oraz wszystkie systemy i prototypy pojazdu, a także inne systemy lub prototypy, nad którymi są prowadzone prace badawcze, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;
 - 7) uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
 - 8) zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac badawczych, odpowiednio nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem lub zakończeniem prac badawczych;
 - 9) zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, który udzielił zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, zmiany danych i informacji, wskazanych we wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 11, oraz aktualizować dokumenty do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13;
 - 10) wystąpić do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych z wnioskiem o zmianę zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, wraz z wymaganymi dokumentami, w zależności od zakresu zmiany, jeżeli zmiany, o których mowa w pkt 9, obejmują dane i informacje, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, 5 i 7, lub wymagać będą aktualizacji dokumentów do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 1–3, z zastrzeżeniem art. 65l ust. 8 zdanie drugie.
2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, zawiera w szczególności:
- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę) organizatora prac badawczych;

- 2) terminy rozpoczęcia i zakończenia prac badawczych;
- 3) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji w pojeździe zautomatyzowanym lub pojeździe w pełni zautomatyzowanym, nad którym były prowadzone prace badawcze, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;
- 4) cel i zakres prac badawczych;
- 5) wykaz dokumentacji wykorzystanej lub sporządzonej podczas prac badawczych;
- 6) opis przebiegu prac badawczych;
- 7) opis wyników prac badawczych;
- 8) podsumowanie wyników prac badawczych;
- 9) informację o wystąpieniu i liczbie incydentów i zdarzeń z udziałem pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym były prowadzone prace badawcze.

3. Posiadacz pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie lub mieniu wyrządzone komukolwiek przez ruch takiego pojazdu, na zasadzie określonej w art. 436 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071, 1172 i 1508). Do odpowiedzialności posiadacza, o której mowa w zdaniu pierwszym, nie stosuje się art. 436 § 2 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, o ile nie można przypisać winy żadnemu z posiadaczy pojazdów lub kierujących pojazdami, które się zdarzyły.

4. Posiadacz pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, o którym mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175, 1176 i ...). Umowę obowiązkowego ubezpieczenia, o której mowa w zdaniu pierwszym, może zawrzeć również organizator prac badawczych.”;

- 5) w art. 66 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu, z wyłączeniem pojazdu w pełni zautomatyzowanego;”;
- 6) w art. 80c w ust. 1 po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu:
 „27a) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych;”;
- 7) w art. 80s:
- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, motoroweru, ciągnika rolniczego lub przyczepy w celu wykonywania jazd testowych tymi pojazdami w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony jest profesjonalny dowód rejestracyjny wraz z profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi.
2. Podmiotami uprawnionymi w ramach prowadzonej działalności do posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi są:
- 1) przedsiębiorca posiadający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę, a w przypadku przedsiębiorcy posiadającego siedzibę za granicą – oddział, zajmujący się produkcją, dystrybucją (sprzedażą prowadzoną w ramach handlu) lub badaniem pojazdów w ramach prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych,
 - 2) służba techniczna, o której mowa w art. 4 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, albo jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części
- zwani dalej „podmiotami uprawnionymi”.”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Przez jazdę testową rozumie się jazdę w ruchu drogowym pojazdem wykonywaną:
- 1) z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych,

- 2) w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony w zakresie, o którym mowa w ust. 2,
- 3) przez podmiot uprawniony albo osoby, o których mowa w art. 80w ust. 2–4

– w celu przeprowadzenia testu produkowanego pojazdu, w tym przedmiotu jego wyposażenia lub części, lub testu pojazdu będącego przedmiotem dystrybucji lub badania pojazdu w ramach prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.”,

- c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Pojazdy wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych podlegają wyłącznie rejestracji profesjonalnej.”;

- 8) w art. 80t ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. O decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów może ubiegać się podmiot uprawniony, który:

- 1) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko mieniu, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów – dotyczy przedsiębiorcy, jeżeli jest on osobą fizyczną, albo członków władz organów osoby prawnej lub nieposiadającej osobowości prawnej jednostki organizacyjnej;
- 2) złożył oświadczenia, że:
 - a) każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane jazdy testowe, będzie spełniał warunki określone w art. 66, odpowiednie dla pojazdu, którym będą wykonywane te jazdy, a pojazd, którym będzie prowadzona działalność badawczo-rozwojowa w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, będzie spełniał wymagania techniczne opisane w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4,
 - b) będzie używał w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego tylko pojazdów, dla których posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi, oraz wyłącznie w celu wykonywania jazd testowych, a w przypadku podmiotów prowadzących

działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych będzie wykorzystywał pojazdy wyłącznie do celów prowadzenia prac badawczych, które nie będą podlegały dalszej odsprzedaży,

- c) podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych ma ubezpieczenie OC dla prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej,
- d) blankiety profesjonalnych dowodów rejestracyjnych będą wypełniane wyłącznie przez podmiot uprawniony albo osoby zatrudnione przez ten podmiot.”;

- 9) w art. 80w ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku podmiotu uprawnionego zajmującego się produkcją pojazdów lub badaniem pojazdów w ramach prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, jazda testowa może być wykonywana także na podstawie umowy cywilnoprawnej.”;

- 10) po art. 140mb dodaje się art. 140mc w brzmieniu:

„Art. 140mc. 1. Kto prowadzi prace badawcze nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, podlega karze pieniężnej.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, ustala się w wysokości:

- 1) od 100 000 zł do 200 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1,
- 2) od 20 000 zł do 100 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 65l ust. 1

– uwzględniając okoliczności, zakres oraz uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

3. Kary pieniężne, w sprawach określonych w ust. 1, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.

4. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada:

- 1) wojewódzki inspektor transportu drogowego, właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli;

- 2) wojewódzki inspektor transportu drogowego, na wniosek Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, po przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w art. 65m ust. 3 pkt 1, właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia tej kontroli;
- 3) odpowiedni organ Policji lub Straży Granicznej, którego funkcjonariusze stwierdzili naruszenie, właściwy ze względu na miejsce kontroli.

5. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na organizatora prac badawczych.

6. Środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego:

- 1) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i przekazuje się w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) komendy wojewódzkiej Policji lub oddziału Straży Granicznej.

7. Środki, o których mowa w ust. 6 pkt 1, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a środki, o których mowa w ust. 6 pkt 2, stanowią dochód budżetu państwa.”;

- 11) art. 148a otrzymuje brzmienie:

„Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2028 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, oraz motocykli, o których mowa w art. 2 pkt 45, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych oraz motocykli po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.”;

- 12) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 30a dodaje się art. 30b w brzmieniu:

„Art. 30b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego pełni funkcję krajowego koordynatora w systemie informatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli elektronicznych zezwoleń EKMT, udostępnionym przez Międzynarodowe Forum Transportowe (International Transport Forum), zwanym dalej „systemem EKMT”.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych przetwarzanych na potrzeby realizacji zadań krajowego koordynatora w systemie EKMT.

3. W systemie EKMT Główny Inspektor Transportu Drogowego, w szczególności:

- 1) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla przewoźników drogowych;
- 2) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1–4;
- 3) przydziela przewoźnikom drogowym przyznane zezwolenia EKMT;
- 4) monitoruje wykorzystanie zezwoleń EKMT.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, zawiera w szczególności:

- 1) dane przewoźnika drogowego określające:
 - a) firmę przedsiębiorcy,
 - b) adres i siedzibę albo adres miejsca zamieszkania,
 - c) numer ewidencji podatkowej (NIP),
 - d) numer telefonu,
 - e) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, zawiera w szczególności:

- 1) dane organu kontrolnego określające:
 - a) nazwę organu,
 - b) adres i siedzibę,

- c) numer telefonu,
- d) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do złożenia wniosku, z podaniem jej imienia i nazwiska.

6. W przypadku złożenia wniosków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, w postaci elektronicznej, wniosek opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”;

- 2) w art. 87 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej kierowca okaże dokument w postaci elektronicznej lub papierowej potwierdzający posiadanie elektronicznego zezwolenia EKMT, jest obowiązany do udostępnienia tego dokumentu, na żądanie kontrolującego, w trakcie kontroli, w tym do okazania i udostępnienia urządzenia, na którym zapisany jest ten dokument. Przepis ten stosuje się do innych dokumentów wymaganych w postaci elektronicznej w związku z wykonywaniem przewozu na podstawie zezwolenia EKMT.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175 i 1176) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 10a dodaje się pkt 10b i 10c w brzmieniu:

„10b) pojazd zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 88 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;

10c) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 89 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;”;

- 2) w art. 23 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do organizatora prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę lub w każdej chwili może przejąć kontrolę nad ruchem pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych, o których mowa w

art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „pracami badawczymi”, od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu.”;

3) w art. 27:

a) w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego może zawrzeć podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, nie krótszy jednak niż 30 dni, w odniesieniu do pojazdów do jazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych.”,

c) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego może zawrzeć posiadacz pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, wykorzystywanego do prac badawczych, lub organizator prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres prowadzenia prac badawczych.”;

4) w art. 29 w ust. 1 pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) najpóźniej w dniu wypełnienia przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu, w odniesieniu do pojazdów będących pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, wykorzystywanymi do prac badawczych;”;

5) w art. 32 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej w odniesieniu do pojazdów będących pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, wykorzystywanymi do prac badawczych, z wyłączeniem przypadku, gdy przeniesienie prawa własności tego pojazdu nie jest następstwem jego sprzedaży.”;

- 6) w art. 33 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:
 „12) z dniem odmowy wydania lub cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jeżeli ubezpieczającym jest organizator prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych.”;
- 7) art. 33a otrzymuje brzmienie:
 „Art. 33a. Przepisów art. 33 pkt 2–4 nie stosuje się do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych oraz w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych – do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej przez organizatora prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres prac badawczych.”;
- 8) w art. 35 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
 „2. Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest także objęta odpowiedzialność cywilna osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę nad ruchem pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych, o których mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, i która, sprawując taką kontrolę w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.”;
- 9) w art. 41 w ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
 „9) w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych, rozwiązania umowy w związku z doręczeniem organizatorowi prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym decyzji w przedmiocie odmowy wydania lub cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jeżeli ubezpieczającym jest

organizator prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 78:
 - a) w ust. 1 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „31 marca 2026 r.”;
 - b) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 marca 2026 r.”;
- 2) w art. 79:
 - a) uchyla się ust. 1 i 2,
 - b) w ust. 3 wyrazy „w okresie, o którym mowa w ust. 2” zastępuje się wyrazami „do dnia 31 marca 2026 r.”;
- 3) w art. 82 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „31 marca 2026 r.”.

Art. 5. 1. Zezwolenia wydane na podstawie przepisów art. 65l ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do prac badawczych prowadzonych na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w zakresie wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7–9, które wchodzi w życie z dniem 5 lipca 2026 r., art. 2 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2025 r., oraz art. 2 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r., oraz art. 4, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Załącznik do ustawy
z dnia
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 3

POZIOMY AUTOMATYZACJI JAZDY

Poziom automatyzacji	Opis funkcji automatycznych	Rola kierującego pojazdem
0	Pojazd nie posiada funkcji automatycznych. Dopuszcza się stosowanie systemów wspomagających bezpieczeństwo.	Kierujący pojazdem wykonuje wszystkie czynności związane z prowadzeniem pojazdu.
1	Pojazd posiada jedną funkcję automatyczną, w tym kierowanie albo hamowanie. Dopuszcza się stosowanie systemów wspomagających.	Kierujący pojazdem wykonuje większość czynności związanych z prowadzeniem pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu musi być gotowy do reakcji.
2	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na samodzielne przyspieszanie, hamowanie lub skręcanie kierownicy pojazdu w określonych warunkach.	Kierujący pojazdem wykonuje niektóre czynności związane z prowadzeniem pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu musi być gotowy do niezwłocznej reakcji.
3	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na krótkotrwale oderwanie rąk od kierownicy i oderwanie wzroku od drogi.	Kierujący pojazdem nadzoruje jazdę pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu nie musi być gotowy do niezwłocznej reakcji.
4	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na automatyczną jazdę w określonych warunkach drogowych.	Kierujący pojazdem nie nadzoruje jazdy pojazdu. Kierujący pojazdem nie musi być gotowy do reakcji, ale musi przejąć kontrolę nad pojazdem po wezwaniu systemu.

5	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na całkowicie automatyczną jazdę we wszystkich warunkach drogowych.	W pojeździe nie musi znajdować się kierowca. Pojazd prowadzony jest automatycznie w każdych warunkach drogowych.
---	---	--

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Głównym celem projektowanych zmian jest dostosowanie obowiązującego prawa do postępu technologicznego w branży motoryzacyjnej, a jednocześnie wprowadzenie rozwiązań deregulacyjnych w prawie, które mogą usprawnić proces prowadzenia prac badawczych nad pojazdami samochodowymi wyposażonymi w nowoczesne systemy zautomatyzowania oraz zwiększyć poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

Potrzeba zmian w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych jest spowodowana postępującą rewolucją technologiczną związaną z autonomizacją transportu (coraz powszechniej dostępną na rynku innowacji), a także postulatami przedsiębiorców dotyczącymi potrzeby rozwoju automatyzacji pojazdów i transportu drogowego oraz deregulacji procesu rozwoju technologicznego, wskazującymi w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie badania tych pojazdów na drogach publicznych. Przez okres ostatnich 25 lat zauważa się wzmożone poszukiwanie przez producentów pojazdów nowych technologii, będących ułatwieniem dla prowadzącego pojazd, a jednocześnie mającym doprowadzić do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Mające siedzibę w Polsce podmioty badawcze i przedsiębiorcy produkujący nowoczesne systemy do pojazdów samochodowych wskazują na istotne ograniczenia w praktyce możliwości testowania najnowszych technologii na polskich drogach jako na istotną barierę swojego rozwoju w światowym łańcuchu wartości. Obecnie obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad wykonywania prac testowych na drogach publicznych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych nie sprzyjają postępowi technologicznemu i rozwojowi autonomiczności pojazdów, o czym świadczy bardzo niewielka liczba wydanych uprawnień do ich prowadzenia. Celem projektowanej nowelizacji jest zatem umożliwienie prowadzenia na szerszą skalę prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w systemy pozwalające na osiągnięcie coraz to wyższych poziomów

zautomatyzowania w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego z wykorzystaniem dróg publicznych, przy zapewnieniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie projektowana ustawa zmierza do zapewnienia rozwiązań prawnych, które będą respektować ochronę własności intelektualnej i tajemnicę handlową (przedsiębiorstwa).

Wśród zalet pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych należy wskazać zmniejszenie kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększoną mobilność i ograniczone oddziaływanie na środowisko naturalne. Mając na uwadze, że zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, takie jak ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i automatyczny hamulec awaryjny są już obecnie wykorzystywane w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i przez to wpływają na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a także uwzględniając, że większość wypadków drogowych spowodowana jest niewłaściwym zachowaniem się kierowcy, istnieje pilna potrzeba ograniczenia możliwości występowania takich wypadków. Ponadto ponad wszelką wątpliwość wykorzystanie istotnych dla bezpieczeństwa systemów wspomagania kierowcy, przy jednoczesnym zachowaniu mobilności osobistej, przyczyni się do osiągnięcia powyższych celów. Automatyzacja i wdrażanie nowych technologii, które zwiększy bezpieczeństwo transportu i systemów transportu, które pozwolą wyeliminować niektóre niepożądane czynniki ludzkie, może nastąpić tylko dzięki upowszechnieniu rozwoju technologicznego i prowadzenia na zdecydowanie szerszą skalę prac badawczych na drogach publicznych w Polsce, tak aby umożliwić budowanie systemów automatyzacji oraz nowych i nowoczesnych systemów mobilności i transportu. Projektowana nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma zatem na celu zapewnienie możliwości prowadzenia inwestycji zarówno na etapie badań naukowych, jak i na etapie późniejszych prac rozwojowych, aby udoskonalić dostępne technologie i wdrożyć bezpieczną i inteligentną infrastrukturę transportową. Odnosząc się do skali globalnej, państwa takie jak: Stany Zjednoczone, Australia, Japonia, Korea i Chiny w szybkim tempie przechodzą do udostępniania na rynku opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności. Państwa członkowskie Unii Europejskiej, w tym Polska, powinny aktywnie działać na rzecz szybkich zmian w tym sektorze, wspierać inicjatywy i promować rygorystyczne wymogi dotyczące bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników transportu drogowego.

Powyższe potwierdza m.in. komunikat Komisji z dnia 17 maja 2018 r. pt. „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości” (COM(2018)0283), który stanowi ważny etap w unijnej strategii dotyczącej opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności, określając podejście w celu uczynienia UE światowym

liderem w zakresie wdrażania bezpiecznych systemów zautomatyzowanej mobilności, zwiększających bezpieczeństwo drogowe i efektywność, zwalczających zatory, ograniczających zużycie energii i emisje w sektorze transportu, a także stopniowo rezygnujących z paliw kopalnych.

Przedmiotowy projekt ustawy doprecyzowuje również charakter wykorzystywanych w ramach prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych pod względem fiskalnym. Projektowany art. 65l ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym doprecyzowuje bowiem, że pojazdy te stanowią pojazdy badawcze, wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 278, z późn. zm.) i nie podlegają one dalszej odsprzedaży. Proponowana zmiana uporządkuje proces udzielania zezwoleń na prace badawcze po drogach publicznych oraz stanowić będzie z punktu widzenia bezpieczeństwa fiskalnego zabezpieczenie przed niepożądanym naruszeniem lub obejściem przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Zmiana ta będzie stanowić również uwzględnienie jednego z postulatów deregulacji prawa (zgodnie z fiską deregulacyjną MI-3-216).

Projektowana ustawa wprowadza też zmiany w przepisach rozdziału 2d ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w wyniku których również przedsiębiorcy zajmujący się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami będą mogli korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych. Będzie to realizacja rekomendacji z przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 11 października 2023 r. Oceny funkcjonowania ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (OSR ex-post). Zmiany te będą stanowić również uwzględnienie postulatu nr 6 i 7 z fiski deregulacyjnej MI-3-216. Ponadto w przepisach ww. rozdziału wprowadzono również inne zmiany, które związane są m.in. z tym, iż organizatorem prac badawczych, o którym mowa w przedmiotowym projekcie, jest również podmiot uprawniony do profesjonalnej rejestracji pojazdów.

W wyniku rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami, którzy będą mogli również korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych, zmianie ulegną również przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 367).

II. Opis i zakres projektowanych zmian

1. Określenie pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego oraz organizatora prac badawczych (art. 2 pkt 88, 89 i 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym)

Projekt ustawy w art. 2 pkt 88, pkt 89 i pkt 90 przewiduje dodanie nowych definicji legalnych, poprzez określenie w „słowniczku” tej ustawy pojęć:

- 1) pojazdu zautomatyzowanego poprzez odesłanie do pojazdu, o którym mowa w art. 3 pkt 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/2144”;
- 2) pojazdu w pełni zautomatyzowanego poprzez odesłanie do definicji pojazdu, o którym mowa w art. 3 pkt 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144;
- 3) organizatora prac badawczych jako podmiotu prowadzącego działalność badawczo-rozwojową, w tym obejmującą prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w celu badania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia indywidualnego pojazdu, lub podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych (art. 65k–65n)

Projekt ustawy zakłada zmianę brzmienia oddziału 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dotychczasowe brzmienie oddziału 6 odnosiło się do prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi. Natomiast nowe brzmienie tytułu tego oddziału odnosi się do prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi.

Zmiana nazewnictwa ma na celu doprecyzowanie zakresu prac badawczych. Literatura tematu, jak również przepisy prawa Unii Europejskiej, wyraźnie bowiem odróżniają pojazdy zautomatyzowane od pojazdów w pełni zautomatyzowanych (autonomicznych). Pojazd zautomatyzowany wykorzystuje technologie, które pozwalają kierowcy na oddanie systemowi pewnych czynności związanych z jazdą. Natomiast pojazd w pełni zautomatyzowany (potocznie nazywany „autonomicznym”) wykorzystuje technologię, która umożliwia sterowanie pojazdem bez udziału człowieka.¹ Projektowane zmiany przepisów dotyczących prowadzenia na drogach publicznych prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych pozwolą na stosowania przepisów do prac badawczych na różnym poziomie automatyzacji, a zatem nie tylko tych, w których systemy sprawują kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiają jego ruch bez ingerencji kierującego.

Art. 65l ust. 1 i 3 wskazują, że prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych jest możliwe pod warunkiem stosowania zasad ruchu drogowego, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a od poziomu automatyzacji 3 lub wyższego, o których mowa w załączniku nr 3 do ustawy, również uzyskania zezwolenia na prowadzenie tych prac. Wymogi przedstawione w tych przepisach mają na celu ochronę uczestników ruchu drogowego i utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Projektowana ustawa poprzez dodanie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym załącznika nr 3 określa poziomy automatyzacji pojazdów zautomatyzowanych, w zależności od stopnia technologicznego zaawansowania, opierając się na klasyfikacji autonomiczności pojazdów, sporządzonej w 2014 r. przez SAE (*Society of Automotive Engineers*) o nazwie: „SAE J3016 Autonomy Levels”.

Klasyfikacja ta opiera się na poziomie interwencji kierującego pojazdem i konieczności uwagi podczas jazdy i wyróżnia sześć poziomów autonomiczności, od poziomu „0” do poziomu „5”. W przypadku pierwszych trzech kierujący pojazdem odpowiedzialny jest za kontrolę sytuacji na drodze oraz za podejmowanie decyzji na podstawie własnych obserwacji. Poziom 0 odnosi się do starszych modeli pojazdów, w których nie były instalowane żadne technologie, ułatwiające proces prowadzenia. Kolejne poziomy – pierwszy i drugi dotyczą pojazdów, które posiadają pewne rozwiązania, lecz nie są one jednak wystarczające, aby człowiek oddał

¹ T. Neumann, Perspektywy wykorzystania pojazdów autonomicznych w transporcie drogowym w Polsce (w:) „Autobusy” Nr 12, 2018, 787.

systemowi pełną kontrolę nad pojazdem. Ostatnie trzy poziomy – system odpowiada za czynności związane z kierowaniem pojazdu. Dlatego kluczowym etapem rozwoju autonomiczności jest przejście z drugiego do trzeciego poziomu. W przypadku poziomu trzeciego system jest w stanie przejąć kontrolę nad prowadzeniem pojazdu, jednak kierowca musi być w ciągłej gotowości do przejęcia kontroli. Poziom czwarty to pojazdy, które są zdolne do samodzielnej jazdy, jednak nie są w pełni autonomiczne. Najbardziej pożądane jest osiągnięcie najwyższego poziomu, który zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa.²

Inna znana literaturze tematu klasyfikacja poziomów automatyzacji pojazdów została opracowana przez NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*) i zawiera pięć poziomów autonomiczności. Poziom zerowy tworzą pojazdy, które nie są wspierane żadnymi technologiami. Do poziomu pierwszego zalicza się pojazdy, wyposażone w pewne technologie automatyczne, lecz będące pod kontrolą kierującego pojazdem, zaś do poziomu drugiego zaliczane są pojazdy wyposażone w technologie ułatwiające prowadzenie pojazdu, które są w stanie samodzielnie odpowiadać za niektóre czynności. W przypadku poziomu trzeciego system jest w stanie przejąć kontrolę nad pojazdem w określonych warunkach, lecz kierujący pojazdem pozostaje w gotowości do przejęcia kontroli nad pojazdem w każdej chwili, zaś do poziomu czwartego zaliczane są pojazdy, w których za wszystko odpowiedzialny jest system, a kierowca w ogóle nie musi interweniować.³

W projektowanym art. 65l ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przesądzono, że prace badawcze nad tego rodzaju pojazdami po drogach publicznych stanowią działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych i wykonywane są wyłącznie przy wykorzystaniu pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, niepodlegających dalszej odsprzedaży. Proponowana zmiana uporządkuje proces udzielania zezwoleń na prace badawcze po drogach publicznych i jednocześnie stanowić będzie z punktu widzenia bezpieczeństwa fiskalnego zabezpieczenie przed niepożądanym naruszeniem przepisów ustawy o podatku akcyzowym.

Projektowana regulacja wprowadza instytucję Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, którym będzie Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, jako organ administracji publicznej w rozumieniu przepisów kodeksu postępowania administracyjnego, realizujący zadania z zakresu koordynacji i nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych nad pojazdami

² Ibidem.

³ Ibidem.

zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Już obecnie w strukturach Instytutu Transportu Samochodowego jako lidera projektu AV-PL-ROAD – Polska droga do automatyzacji transportu drogowego działa od 2021 r. Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, które zapewnia wsparcie eksperckie w procesie bezpiecznego wdrażania pojazdów zautomatyzowanych w Polsce.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego będzie organem pierwszej instancji w sprawach o udzielenie, zmianę, odmowę udzielenia, cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Natomiast minister właściwy do spraw transportu będzie w tych sprawach organem wyższego stopnia, w tym właściwym w sprawach z odwołania od ww. rodzajów decyzji administracyjnych.

Powierzenie roli Krajowego Koordynatora Prac Badawczych i organu właściwego w sprawach wydawania zezwoleń na prowadzenie przedmiotowych prac badawczych Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego, tj. organowi instytutu badawczego, zamiast organowi zarządzającego ruchem na drodze, na której planowane było prowadzenie prac badawczych, jak wynika to z obecnie obowiązujących przepisów, wynika przede wszystkim z potrzeby zapewnienia odpowiedniego przygotowania specjalistycznego i eksperckiego do prowadzenia tego rodzaju spraw administracyjnych. Wyspecjalizowany organ, posiadający odpowiedni potencjał kadrowy i naukowy, ma zapewnić oczekiwany wysoki poziom nadzoru i kontroli nad prowadzeniem prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi z wykorzystaniem dróg publicznych w Polsce.

Kolejną zmianą przewidzianą w projekcie jest uchylenie obowiązującego art. 65k ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zawierającego definicję legalną pojęcia pojazdu autonomicznego, co jest konsekwencją ustanowienia w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego. Zmiana ta zachowuje również dotychczasowy układ ustawy, w którym definicje te umiejscowione są w tzw. „słowniczku” ustawy, tj. w art. 2.

W zmienianym art. 65l ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawodawca ma na celu jednoznacznie wskazać, że badanie pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych na drogach, na których obowiązują przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym może odbywać się wyłącznie pod warunkiem:

- uzyskania zezwolenia wydawanego przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, tj. decyzji administracyjnej kreującej uprawnienie do prowadzenia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych,
- stosowania się do zasad ruchu drogowego określonych w przepisach tej ustawy oraz aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Ponadto kierując się względami zapewnienia możliwości właściwego nadzoru nad przestrzeganiem warunków określonych w zezwoleniu, a także aby usprawnić proces wydawania zezwolenia (w tym w szczególności pozyskania w toku prowadzonego postępowania administracyjnego opinii właściwych miejscowo innych organów) przesądzono, że jedno zezwolenie będzie określać warunki prowadzenia prac badawczych na obszarze nie większym niż pięciu województw w Polsce.

Zezwolenie wydaje się pod warunkiem, że organizator prac badawczych zadeklaruje we wniosku, że będzie prowadził prace badawcze w sposób niezagrożący bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach. Zezwolenie wydaje się na okres nie dłuższy niż trzy lata. Okres ten może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki, cel i zakres prac związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych. W takim przypadku Krajowy Koordynator Prac Badawczych stwierdza w drodze decyzji administracyjnej wygaśnięcie zezwolenia. Zezwolenie na prowadzenie prac badawczych będzie wydawane za opłatą.

Krajowy Koordynator Prac Badawczych wydaje zezwolenie w terminie wynikającym z przepisów k.p.a. Zgodnie z treścią art. 35 § 3 k.p.a. załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej – nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia wszczęcia postępowania. Powyższe rozwiązania w przypadku uchybienia terminu rozpatrzenia sprawy z wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych pozwolą organizatorowi prac badawczych, jako stronie postępowania administracyjnego, na skorzystanie z prawa wniesienia ponaglenia i skargi do sądu administracyjnego na przewlekłość lub bezczynność organu.

Należy podkreślić, że ruch pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego musi spełniać wszystkie wymagania, jakie określa ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto ruch pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ani utrudniać ruchu na drogach.

W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego podczas prowadzonych prac badawczych, odpowiedzialność ponoszona jest na takich samych zasadach, jak w przypadku pozostałych pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Zezwolenie na prowadzenie prac badawczych wydaje Krajowy Koordynator Prac Badawczych, w drodze decyzji administracyjnej na pisemny wniosek organizatora prac badawczych. W zezwoleniu Krajowy Koordynator Prac Badawczych określa warunki prowadzenia prac badawczych. Warunki prowadzenia prac badawczych mogą różnić się w zależności od zakresu prowadzonych prac badawczych i wynikają z zakresu planowanych prac, określonych w treści zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Krajowy Koordynator Prac Badawczych wydaje za opłatą zezwolenie pod warunkiem, że organizator prac badawczych będzie stosował zasady ruchu drogowego i zapewni jego bezpieczeństwo oraz złoży deklarację potwierdzającą, że prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważnego zakłócenia ruchu drogowego.

Krajowy Koordynator Prac Badawczych rozpatruje wniosek, zapoznając się z informacjami ujętymi we wniosku i załączonymi dokumentami oraz po przeprowadzeniu niezbędnego postępowania wyjaśniającego. Dla umożliwienia rzetelnego i merytorycznego rozpatrzenia wniosku przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, konieczne było szczegółowe określenie w ustawie, jakie informacje są niezbędne do umieszczenia w tym wniosku oraz wskazanie potrzebnych załączników.

Zgodnie z projektowanymi przepisami maksymalna wysokość stawki opłaty za wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych wynosi:

- 20 000 zł – w przypadku wniosku obejmującego obszar jednego województwa,
- 40 000 zł – w przypadku wniosku obejmującego od dwóch do pięciu województw.

Należy wskazać, że wymienione wyżej kwoty stanowić będą ustawowe stawki maksymalne opłaty za wydanie zezwolenia, zaś minister właściwy do spraw transportu w wykonaniu delegacji ustawowej określi w drodze rozporządzenia wysokość tej opłaty, w rozróżnieniu na obszar prowadzenia prac badawczych, z uwzględnieniem wielkości tego obszaru oraz okres, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczbę pojazdów poddawanych pracom badawczym i wskazanych w zezwoleniu. Jako wytyczne do wydania przedmiotowego rozporządzenia wskazano poziom automatyzacji tych pojazdów i koszty wydania zezwolenia, tj. nakład pracy

i środków, poniesionych przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych w ramach procesu związanego z wydaniem zezwolenia.

Zezwolenie na prowadzenie prac badawczych wydaje się na okres nie dłuższy niż trzy lata, który może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki, cel i zakres prac badawczych (np. wymienione zostanie wyposażenie pojazdu będące przedmiotem badań, albo zostaną wprowadzone znaczące zmiany oprogramowania używanego w badanym pojeździe).

Zezwolenie może być wydane na jeden pojazd lub większą liczbę pojazdów. Ponadto w przypadku zmiany pojazdu (pojazdów), na którego prowadzenie prac badawczych zezwolenie zostało wydane lub chęci prowadzenia prac z wykorzystaniem dodatkowego pojazdu, organizator prac badawczych będzie zobowiązany do zgłoszenia organowi wydającemu zezwolenie, Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego, wniosku o zmianę zezwolenia i uzyskanie tej zmiany najpóźniej w dniu rozpoczęcia prac badawczych z wykorzystaniem takiego pojazdu lub pojazdów. Ponadto organizator prac badawczych we wniosku o zmianę zezwolenia będzie musiał w takim przypadku wskazać dane dotyczące nowego pojazdu (pojazdów) oraz dołączyć do wniosku dokument potwierdzający zawarcie umowy wymaganego ubezpieczenia. Niedopełnienie tego obowiązku i rozpoczęcie prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów niezgłoszonych do zezwolenia będzie sankcjonowane nałożeniem administracyjnej kary pieniężnej i cofnięciem zezwolenia. Powyższe obowiązki i sankcje ich niedopełnienia dotyczą każdej innej zmiany danych zawartych w zezwoleniu. Każdorazowa bowiem modyfikacja pojazdu lub jego części, ale także zmiana warunków lub zakresu prac badawczych wymaga złożenia wniosku o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, celem legitymowania się przez organizatora prac badawczych zgodnego z aktualnymi warunkami i aktualnym zakresem prac badawczych.

Natomiast w przypadku zmiany pozostałych danych, organizator będzie zobowiązany do ich zgłoszenia organowi wydającemu zezwolenie, ale niedopełnienie tego obowiązku będzie powodowało zawieszenie zezwolenia, a nie jego cofnięcie.

Krajowy Koordynator Prac Badawczych, prowadzi kontrolę prac badawczych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem. Ustawodawca nie określa maksymalnej liczby kontroli prowadzonych przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, natomiast każde prace badawcze, na które wydane zostało zezwolenie podlegają przynajmniej jednej kontroli. Projekt ustawy nakłada na Krajowego Koordynatora Prac Badawczych następujące obowiązki:

1. wydawanie zezwoleń;
2. prowadzenie rejestru zezwoleń w formie elektronicznej;
3. podawanie do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze;
4. monitorowanie prac badawczych – przez co należy rozumieć prowadzenie kontroli przebiegu tych prac pod kątem zgodności z przepisami, w sposób niezakłócający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;
5. prowadzenie rejestru sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych;
6. prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 4;
7. weryfikacja potwierdzenia przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych;
8. ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i ocena ryzyka, pod kątem jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych testów, z uwzględnieniem międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;
9. współpraca w zakresie prowadzenia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami testowymi w innych krajach;
10. sporządzanie i przekazywanie do dnia 31 stycznia kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu rocznego zestawienia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, zawierającego nazwę organizatora prac badawczych, okresy realizacji oraz obszar, lokalizację i drogi na których prowadzone były prace badawcze, na które zostały wydane zezwolenia, w tym prace badawcze transgraniczne.

Prowadzenie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych wymienionego wyżej rejestru zdarzeń, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pojeździe pełni zautomatyzowanego pozwoli na zdiagnozowanie obszarów (w zakresie stosowanych w tych pojazdach rozwiązań technicznych, oprogramowania, itp.) które powinny

zostać poddane szczegółowej analizie i dopracowaniu, w celu zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem tych pojazdów.

Projekt ustawy zakłada, że organizator prac badawczych składa Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych wniosek, który zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych oraz dane osób reprezentujących organizatora prac badawczych;
- 2) informację o okresie na jaki wnioskodawca występuje o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych;
- 3) planowany obszar prac badawczych ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany (wymaga to wskazania przez wnioskodawcę właściwej jednostki lub jednostek samorządu terytorialnego – województwa, powiatu lub gminy – oraz numerów i kategorii dróg).
- 4) opis sposobu zarządzania pracami badawczymi i odpowiedzialności organizatora;
- 5) cel i zakres prac badawczych (przez co należy rozumieć jakie systemy lub elementy pojazdu będą badane i w jaki sposób będą one badane);
- 6) dane pojazdu, nad którym będą prowadzone prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny pojazdu badawczego,
 - b) numer VIN pojazdu badawczego,
 - c) numer i datę decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdu,
 - d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu badawczego;
- 7) podpis organizatora prac badawczych lub osoby jego reprezentującej.

Do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub w pełni zautomatyzowanym organizator prac badawczych będzie zobowiązany do dołączenia następujących dokumentów:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu;
- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za to ubezpieczenie;

- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej kopię dowodu rejestracyjnego;
- 4) oświadczenie wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi;
- 5) oświadczenie wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne;
- 6) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator;
- 7) odstąpienie od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
- 8) dowód wniesienia do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opłaty za wydanie zezwolenia.

Projektowany przepis art. 65l ust. 25 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzory wniosków (o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych lub o zmianę tego zezwolenia), składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i sprawozdania. Natomiast projektowany przepis art. 65l ust. 26 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zawiera upoważnienie dla tegoż ministra do określenia w rozporządzeniu wysokości opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac badawczych (na obszarze maksymalnie pięciu województw) i wysokość opłaty za zmianę tego zezwolenia.

Projekt ustawy wskazuje, że zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, określone w ustawie, realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, natomiast nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac Badawczych sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego z siedzibą w Warszawie, jako jednostka podległa Ministrowi Infrastruktury, między innymi ze względu na funkcjonujące od 2021 r. Centrum Pojazdów Autonomicznych, a także organizowanie corocznych konferencji AV-Poland poświęconych najnowszym technologiom w automatyzacji pojazdów, daje rękojmię zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego, skupiającego wymaganą wiedzę

naukową i specjalistyczną dla realizacji tego rodzaju nowych zadań ustawowych. Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych Instytutu Transportu Samochodowego powstało bowiem w ramach projektu pt. „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego” (AV-PL-ROAD) realizowanego przez Ministerstwo Infrastruktury, Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej oraz Instytut Transportu Samochodowego. Wśród pracowników Centrum są eksperci z zakresu automatyzacji transportu drogowego, inteligentnych systemów transportowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu a także homologacji pojazdów.

Projektowany art. 65m ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawy przewiduje, że Krajowy Koordynator Prac Badawczych odmawia wydania zezwolenia na przeprowadzanie prac badawczych w przypadku, gdy organizator prac badawczych złożył niekompletny wniosek, nie dołączył do wniosku załączników lub stwierdzi, na podstawie złożonego wniosku i dołączonych dokumentów, że prace badawcze będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub poważne zakłócenie ruchu drogowego.

Ponadto Krajowy Koordynator Prac Badawczych na każdym etapie prac badawczych cofa zezwolenie lub je zawiesza, jeżeli zaistnieją przesłanki określone w ustawie, związane m.in. z koniecznością uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Powodem cofnięcia zezwolenia może być:

- podanie przez organizatora prac badawczych nieprawdziwych informacji we wniosku o wydanie zezwolenia,
- prowadzenie prac badawczych niezgodnie z informacjami podanymi we wniosku o wydanie zezwolenia lub niezgodnie z wymaganiami związanymi z wynikami analizy zagrożeń oraz oceną ryzyka,
- ujawnienie, w wyniku prowadzonych prac badawczych, incydentu lub zdarzenia drogowego, stanowiącego zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości.

Przez zdarzenie drogowe należy rozumieć wypadek drogowy lub kolizję drogową, zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu⁴. Natomiast przez incydent należy rozumieć

⁴ Na podstawie Zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych i Zarządzenia nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 18 grudnia 2017 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

zdarzenie mające negatywne skutki (zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości), które miało miejsce bez związku z ruchem pojazdu na drodze.

Informacje potwierdzające zasadność cofnięcia zezwolenia, z wymienionych wyżej powodów, Krajowy Koordynator Prac Badawczych będzie pozyskiwał z wyników przeprowadzonych kontroli lub z informacji przekazanych przez organy kontroli ruchu lub zarządców dróg.

Projekt ustawy zakłada, że opłata za wydanie zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych lub zmianę zezwolenia, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego, z zastrzeżeniem, że prowizja stanowiąca 30% tej opłaty przekazywana jest do budżetów jednostek samorządu terytorialnego, właściwych ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, na których prowadzone są prace badawcze, określone w tym zezwoleniu. Łącznie więc kwota prowizji będzie wynosiła 30% opłaty za wydanie zezwolenia i będzie przekazywana w wysokości:

- 10% do budżetu województwa – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich,
 - 10% do budżetu powiatu - właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg powiatowych,
 - 10% do budżetu gminy - właściwej ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg gminnych
- na których są prowadzone prace badawcze określone w tym zezwoleniu.

W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu zwraca 70% opłaty za wydanie zezwolenia. Zwrot jedynie części opłaty, jest uzasadniony potrzebą ograniczenia przypadków składania niewłaściwie przygotowanych wniosków przez podmioty zainteresowane.

Przygotowany projekt przewiduje, że w celu monitorowania prowadzonych prac badawczych Krajowy Koordynator Prac Badawczych może wyznaczyć obserwatora, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac badawczych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach oraz przeprowadzić kontrolę prowadzonych prac badawczych, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami wynikającymi z analizy zagrożeń oraz oceny ryzyka. W związku z powyższym zgodnie z projektowanymi przepisami organizator prac badawczych jest zobowiązany umożliwić uczestnictwo obserwatorowi wyznaczanemu przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych. Natomiast brak zgody na uczestnictwo obserwatora w pracach badawczych lub

niepoddanie się kontroli, jest podstawą do zawieszenia zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.

Obserwator wyznaczony przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych jest obowiązany wykonywać czynności związane z monitorowaniem prowadzonych prac badawczych w sposób niezakłócający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym organizator prac badawczych jest obowiązany:

1. wyposażyć pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany, będący przedmiotem prac badawczych w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza oraz dźwięk z wnętrza pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego;
2. prowadzić wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych;
3. rejestrować obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym, nad którymi są prowadzone prace badawcze;
4. rejestrować zdarzenia, w których doszło do wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 12 miesięcy od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia;
5. przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, zgodne z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie nowej delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac lub utraty ważności zezwolenia;
6. zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe zautomatyzowanym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, odpowiednie do kategorii pojazdu zautomatyzowanego, która ma

kontrolę lub może w każdej chwili przejąć kontrolę nad tym pojazdem i którą uważa się za kierującego;

7. zapewnić, aby pojazdy i ich systemy podlegające pracom testowym posiadały odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa;
8. zapewnić, aby pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany oraz wszystkie systemy i prototypy pojazdu, a także wszelkie inne systemy lub prototypy wykorzystane w pracach badawczych, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;
9. uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
10. zgłaszać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych pisemnie informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac badawczych nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem i zakończeniem prac badawczych.

Przez pojęcie „rejestrowania” w powyższych przepisach należy rozumieć prowadzenie zapisów audio-wizualnych wskazanych czynności lub zdarzeń, w jakości pozwalającej na skuteczne odtworzenie przebiegu tych czynności lub zdarzeń.

Projekt ustawy przewiduje również, że minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia minimalne wymagania techniczne dotyczące rejestratora danych oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i wnętrza pojazdu oraz dźwięku z wnętrza pojazdu.

3. Dostosowanie regulacji w zakresie warunków technicznych pojazdów.

Projekt ustawy przewiduje uzupełnienie brzmienia przepisu w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w celu dostosowania regulacji do prowadzenia na drogach prac badawczych nad pojazdami w pełni zautomatyzowanymi.

4. Zmiany w przepisach dotyczących profesjonalnej rejestracji pojazdów w ustawie – Prawo o ruchu drogowym

Projektowana ustawa wprowadza też zmiany w przepisach art. 80s, 80t i 80w ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w wyniku których również przedsiębiorcy zajmujący się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami będą mogli korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych. Będzie to realizacja rekomendacji z przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 11 października 2023 r. Oceny funkcjonowania ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych

ustaw (OSR ex-post). Zmiany te będą stanowić również uwzględnienie postulatu nr 6 i 7 z fiszki deregulacyjnej MI-3-216. Ponadto, w przepisach tych wprowadzono również inne zmiany, które związane są m.in. z tym, iż organizatorem prac badawczych, o którym mowa w przedmiotowym projekcie, jest również podmiot uprawniony do profesjonalnej rejestracji pojazdów.

Projekt doprecyzuje niektóre przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym poprzez m. in.: rozszerzenie regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami, którzy będą mogli również korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych.

W wyniku rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami, którzy będą mogli również korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych, zmianie ulegną również przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

5. Kary związane z naruszeniami przepisów w ramach prowadzonych prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi (art. 140mc ustawy – Prawo o ruchu drogowym)

Projekt ustawy przewiduje również administracyjną karę pieniężną nakładaną w drodze decyzji administracyjnej za prowadzenie prac badawczych pojazdem zautomatyzowanym albo w pełni zautomatyzowanym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu. Karę pieniężną nakłada wojewódzki inspektor transportu drogowego, właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli, wojewódzki inspektor transportu drogowego, na wniosek Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, po przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w art. 65m ust. 3 pkt 1, właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia tej kontroli albo odpowiedni organ Policji lub Straży Granicznej, którego funkcjonariusze stwierdzili naruszenie, właściwy ze względu na miejsce kontroli.

Przepisy te określają też wysokość kar pieniężnych: od 100 000 zł do 200 000 zł – za brak zezwolenia i od 20 000 zł do 100 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu. Przy nakładaniu kary będą uwzględniane okoliczności, zakres oraz ewentualne uprzednie naruszenie przepisów ustawy, co będzie miało wpływ na jej ostateczną wysokość.

6. Zmiany w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Przedmiotowe zmiany wynikają z wprowadzanych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym regulacji w zakresie prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym z nowymi definicjami: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych. Są także konsekwencją zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami.

Zasadnicze zmiany w tej ustawie polegają na objęciu obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych organizatora prac badawczych, która ma kontrolę lub w każdej chwili może przejąć kontrolę nad ruchem pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu. Umowa obowiązkowego ubezpieczenia będzie zawierana jako umowa krótkoterminowa w rozumieniu art. 27 tej ustawy (na okres prac badawczych). Ustawa reguluje również kwestie dotyczące zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela, a także inne kwestie związane z zawarciem i rozwiązaniem obowiązkowego ubezpieczenia.

7. Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Projektowane zmiany tej ustawy umożliwią stosowanie od dnia 1 stycznia 2026 r. wielokrotnych zezwoleń EKMT na międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy w postaci elektronicznej.

Zezwolenie Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) jest dokumentem, który pozwala na wykonywanie nieograniczonej liczby kursów w ramach transportu realizowanego w krajach zrzeszonych w ramach EKMT. Na chwilę obecną do państw członkowskich EKMT należą Albania, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Gruzja, Niemcy, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Lichtenstein, Litwa, Luksemburg, FYR Macedonia, Malta, Mołdawia, Holandia, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Rosja, Serbia i Czarnogóra, Słowacja, Słowenia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, Ukraina, Wielka Brytania.

Dokument EKMT pozwala na transport przedmiotów poza teren UE oraz EFTA. Zezwolenie EKMT jest ważne, gdy pojazd lub zespół pojazdów mają ważny certyfikat potwierdzający spełnienie odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu.

Zezwolenie EKMT jest dokumentem dopuszczającym do wykonywania nieograniczonej liczby przewozów pomiędzy państwami członkowskimi EKMT, których przebieg jest dokumentowy w odpowiednio wypełnionym karnecie. Zezwolenie jest ważne przez cały rok kalendarzowy.

Konsekwencją przyjęcia projektowanej regulacji będzie umożliwienie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego pełnienia funkcji krajowego koordynatora w systemie teleinformatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli zezwoleń EKMT.

8. Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Projektowane zmiany tej ustawy polegają na przedłużeniu, z mocy prawa, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r. bowiem z uwagi na dużą liczbę utraty zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, fakt wydawania zezwoleń w procedurze administracyjnej, nie będzie możliwe wydanie wszystkich decyzji w terminie do 31 grudnia 2025 r. Może to prowadzić do odczuwalnych przez pasażerów utrudnień w funkcjonowaniu przewozów regularnych w kraju po dniu 1 stycznia 2026 r. Dlatego uzasadnione jest dalsze przedłużenie, z mocy prawa, zezwoleń do 31 grudnia 2026 r.

9. Przepisy przejściowe i końcowe

Zgodnie z projektowaną ustawą, zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów art. 651 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, natomiast do prac badawczych prowadzonych na podstawie takich zezwoleń stosuje się przepisy dotychczasowe. Ponadto do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zachowają moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80cf ust. 2 tej ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Projektodawca zakłada, że ustawa wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7-9 (tj. zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie profesjonalnej rejestracji pojazdów), które ze względu na konieczność zaimplementowania odpowiednich zmian w systemie teleinformatycznym Centralna Ewidencja Pojazdów wejdą w życie z dniem 5 lipca 2026 r., art. 2 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2025 r., oraz art. 2 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r., oraz art. 4 (zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym polegające na przedłużeniu, z mocy prawa, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym), które wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

III. Założenia podstawowych aktów wykonawczych

Projektowane rozporządzenia wykonawcze do art. 65l ustawy – Prawo o ruchu drogowym mają na celu uregulowanie kwestii proceduralnych i technicznych związanych z dopuszczaniem i prowadzeniem prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych. Proponowane akty prawne mają zapewnić jednolitość i przejrzystość procedur administracyjnych, bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, a także możliwość skutecznego nadzoru nad realizacją projektów badawczo-rozwojowych.

W pierwszej kolejności rozporządzenie wydane na podstawie art. 65l ust. 25 ustawy określać będzie wzory dokumentów oraz wymagania techniczne dla urządzeń rejestrujących dane w pojazdach autonomicznych. Wzory wniosków o wydanie zezwolenia oraz jego zmianę będą zawierać zestandaryzowany układ pól, pozwalający na przejrzyste przedstawienie danych organizatora badań, parametrów pojazdu zautomatyzowanego oraz zakresu planowanych prac badawczych. Jednolita forma dokumentów umożliwi organowi – Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – sprawną ocenę formalną i merytoryczną wniosków, co jest szczególnie istotne przy uwzględnieniu możliwości prowadzenia prac badawczych na rozległych obszarach nawet pięciu województw.

Projekt rozporządzenia określi również wzór rocznego sprawozdania z realizowanych badań, którego celem jest zapewnienie ciągłości i przejrzystości informacji przekazywanych do ministra właściwego do spraw transportu. Ustandaryzowana forma sprawozdania umożliwi

porównywanie projektów i monitorowanie postępów w zakresie testowania pojazdów autonomicznych w Polsce.

Jednym z najważniejszych elementów rozporządzenia będzie również określenie minimalnych wymagań technicznych dotyczących rejestratora danych, który obligatoryjnie musi być zainstalowany w każdym pojeździe biorącym udział w testach. Wymagania te będą dotyczyły rodzaju kamer (np. przednia, tylna, kabinowa), jakości obrazu i dźwięku (np. minimalna rozdzielczość, format plików), zasad archiwizacji oraz sposobu udostępniania danych w przypadku zdarzeń drogowych lub kontroli. Dodatkowo, rozporządzenie określi format i zasady przesyłania danych do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, przy uwzględnieniu standardów bezpieczeństwa transmisji i poufności danych.

Drugie z projektowanych rozporządzeń – wydawane na podstawie art. 651 ust. 26 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczyć będzie szczegółowych zasad ustalania wysokości opłat za wydanie oraz zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Ustawodawca wskazał jedynie górne limity tych opłat, natomiast szczegółowe kwoty będą różnicowane z uwzględnieniem następujących kryteriów: zakres terytorialny badań (liczba województw), liczba pojazdów zgłoszonych do testów, poziom ich automatyzacji (od 0 do 5), okres ważności zezwolenia oraz nakład pracy konieczny do rozpatrzenia wniosku. W przypadku opłat za zmianę zezwolenia pod uwagę brany będzie również zakres zmian – czy dotyczą one jedynie danych formalnych, czy także zmiany pojazdu lub obszaru badań.

W rozporządzeniu przewidziano także mechanizm rozdziału prowizji od opłat, zgodnie z ustawą. Wskazane zostaną techniczne i księgowe zasady przekazywania środków do budżetów jednostek samorządu terytorialnego – województwa, powiatu i gminy – właściwych ze względu na przebieg dróg objętych danym zezwoleniem. Umożliwi to współfinansowanie lokalnych działań wspierających infrastrukturę lub bezpieczeństwo w rejonach objętych testami.

Podsumowując, projektowane akty wykonawcze zapewnią przejrzystość, bezpieczeństwo oraz sprawność procesów administracyjnych związanych z dopuszczaniem do ruchu pojazdów autonomicznych wykorzystywanych do celów badawczo-rozwojowych. Uregulowanie formy dokumentów oraz wysokości opłat w sposób proporcjonalny i transparentny zwiększy przewidywalność procedur oraz zapewni spójność systemu nadzoru nad innowacjami transportowymi.

IV. Skutki społeczne, finansowe i gospodarcze wprowadzenia ustawy

Ustawa w zakresie zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym przyniesie pozytywne skutki społeczne, finansowe i gospodarcze z uwagi na usprawnienie procesu prowadzenia prac badawczych nad pojazdami samochodowymi wyposażonymi w nowoczesne systemy zautomatyzowania, umożliwienie prowadzenia tych badań na szerszą skalę oraz ułatwienie w testowaniu pojazdów zautomatyzowanych, w szczególności przez czasowe dopuszczenie ich do ruchu drogowego bez konieczności standardowej rejestracji każdego z nich. Obecnie bowiem podmioty badawcze i przedsiębiorcy produkujący nowoczesne systemy do pojazdów samochodowych wskazują na istotne ograniczenia możliwości testowania najnowszych technologii na polskich drogach, jako na istotną barierę swojego rozwoju w światowym łańcuchu wartości. Obecnie obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad wykonywania prac testowych na drogach publicznych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych nie sprzyjają postępowi technologicznemu i rozwojowi autonomiczności pojazdów, o czym świadczy bardzo niewielka liczba wydanych uprawnień do ich prowadzenia.

Projektowane zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym umożliwiające stosowanie od dnia 1 stycznia 2026 r. wielokrotnych zezwoleń EKMT na międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy w postaci elektronicznej, a także zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym polegające na przedłużeniu, z mocy prawa, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym do dnia 31 marca 2026 r., których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r., także przyniosą pozytywne skutki społeczne, finansowe i gospodarcze szczególnie w zakresie małych i średnich przedsiębiorstw transportowych.

IV. Źródła finansowania

Projekt ustawy nie pociąga za sobą dodatkowego obciążenia budżetu państwa. Prace badawcze pojazdów zautomatyzowanych oraz w pełni zautomatyzowanych i ich części w ruchu drogowym nie będą wymagały nakładów z budżetu, będą bowiem finansowane przez podmioty zainteresowane (organizatorów prac badawczych) w formie opłaty wnoszonej do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego) za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac

badawczych. Zakłada się, że koszty wydawania zezwoleń będą równoważone opłatami wnoszonymi przez organizatorów prac badawczych.

V. Konsultacje społeczne

Przedkładany projekt ustawy nie był poddany konsultacjom społecznym.

Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanej ustawy środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Projektowane przepisy są zgodne z zasadami proporcjonalności, uzasadnionego i niedyskryminującego charakteru. Przepisy projektu ustawy są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego i tym samym nie wykraczają poza to, co niezbędne.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 334).