

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. 651 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. Wspecjalizowany 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 stanowią 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) odstępstwo 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. zmieniającym 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 stanowiły 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. 65l 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. 65l 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).