

U S T A W A

z dnia 2024 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

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

1) w art. 2 dodaje się pkt 88–90 w brzmieniu:

„88) pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy;

89) pojazd w pełni zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy;

90) organizator prac testowych – podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie kierowania i kontrolowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w celu testowania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia indywidualnego pojazdu, podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 albo osoby, o których mowa w art. 80w ust. 2-4.”;

2) tytuł oddziału 6 otrzymuje brzmienie:

„Wykorzystanie dróg na potrzeby prac testowych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych”;

3) uchyla się art. 65k;

4) art. 65l–65n otrzymuje brzmienie:

„Art. 65l. 1. Prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w ruchu drogowym na drogach publicznych jest możliwe pod warunkiem stosowania zasad ruchu drogowego, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uzyskania zezwolenia na prowadzenie tych prac.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje za opłatą podmiot odpowiedzialny za wydawanie zezwoleń na prowadzenie prac testowych, zwany dalej „Krajowym

Koordynatorem Prac Testowych”, w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek organizatora prac testowych.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki prowadzenia prac testowych.

4. Zezwolenie wydaje się wyłącznie po wykazaniu przez organizatora prac testowych, w formie oświadczenia, że prowadzone prace nie będą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie będą utrudniały ruchu na drogach.

5. Zezwolenie wydaje się na okres nie dłuższy niż 1 rok, o ile nie ulegną zmianie warunki i zakres prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, o których mowa w ust. 8. Przez zmianę warunków rozumie się w szczególności zmiany dotyczące celu i zakresu prac testowych oraz zagrożeń i ryzyk, o których mowa w pkt 10.

6. Krajowy Koordynator Prac Testowych prowadzi kontrolę prac testowych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem.

7. Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Testowych należy:

- 1) wydawanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1;
- 2) prowadzenie rejestru zezwoleń, o których mowa w ust. 1, w formie elektronicznej;
- 3) podawanie do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac testowych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace testowe;
- 4) monitorowanie prac testowych;
- 5) prowadzenie rejestru sprawozdań składanych przez organizatorów prac testowych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych;
- 6) prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;
- 7) weryfikacja oświadczenia i potwierdzenia przeprowadzenia 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. 8 pkt 10, w zakresie jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych testów;
- 9) współpraca w zakresie prowadzenia prac testowych 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 testowych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, zawierającego nazwę organizatora prac testowych, okresy realizacji oraz obszar, lokalizację i drogi na których prowadzone były prace testowe, na które zostały wydane zezwolenia, w tym prac testowych transgranicznych.

8. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności:

1) imię, nazwisko lub firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac testowych oraz dane osób reprezentujących organizatora prac testowych;

2) dane dotyczące właściciela pojazdu;

3) informację o miejscu prowadzenia prac testowych i okresie na jaki wnioskodawca występuje o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych;

4) planowany obszar prac testowych, ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany;

5) opis sposobu zarządzania pracami testowymi i odpowiedzialności organizatora;

6) cel i zakres prac testowych;

7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego, którym prowadzone są prace testowe:

a) numer rejestracyjny pojazdu,

b) numer VIN pojazdu,

c) informację o spełnieniu warunków określonych w art. 66,

d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu;

8) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą testowane i oceniane;

9) opis techniczny pojazdu;

10) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami sporządzoną zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262 dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;

11) deklarację organizatora prac testowych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem jazd testowych osiąga akceptowalny poziom, a jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia;

12) podpis organizatora prac testowych lub jego przedstawiciela.

9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego wykorzystywanego do jazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych;

2) dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie;

3) kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanej na podstawie art. 80t ust. 2 albo w przypadku pojazdów zarejestrowanych kopie dowodu rejestracyjnego oraz oświadczenie wnioskującego pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane prace testowe, będzie spełniał warunki określone w art. 66 oraz że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi;

4) oświadczenie i potwierdzenie przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych, o którym mowa w art. 65l ust. 7 pkt 7;

5) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator zdarzeń, spełniający wymagania określone w przepisach, o których mowa w art. 65n ust. 1;

6) odstępowanie od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, o którym mowa w art. 67 ust 3, w przypadku kiedy jest wymagane;

7) dowód wniesienia opłaty, o której mowa w ust 10 pkt 3.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych, o którym mowa w art. 65l ust. 2, kierując się potrzebą uzyskania jednolitych informacji niezbędnych do wydania zezwolenia,

2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6, kierując się potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego;

3) wysokość opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, w obszarze 1 województwa, przy czym wysokość tej opłaty nie może przekroczyć 20 000 zł. W przypadku wniosku obejmującego od dwóch do pięciu województw opłata nie może przekroczyć 40 000 zł.

11. Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, poprzedza:

1) uzyskanie pisemnego potwierdzenia komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy testowe. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii;

2) uzyskanie pisemnego potwierdzenia komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy testowe. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii;

3) poinformowanie wojewody, jako organu przygotowującego wojewódzkie plany działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych o możliwych zagrożeniach związanych z testowaniem pojazdów;

4) uzyskanie opinii organu zarządzającego ruchem na drodze zawierającej zgodę na prowadzenie prac testowych oraz potwierdzenie, że organizacja ruchu na drogach, na których planowane są prace testowe spełnia wymagania określone w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem opinii zawierającej zgodę oraz potwierdzenie, o których mowa powyżej.

12. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, Krajowego Koordynatora Prac Testowych, wybranego spośród jednostek podległych lub nadzorowanych, których działalność wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, uwzględniając potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno-technicznych i kwalifikacji personelu do prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawach wydawania zezwoleń, o których mowa w art. 65l ust. 1.

13. Opłata za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, stanowi przychód Krajowego Koordynatora Prac Testowych.

14. W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Testowych z urzędu zwraca połowę opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1.

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

- 1) organizator prac testowych:
 - a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, informacji określonych w art. 651 ust. 8,
 - b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, dokumentów określonych art. 651 ust. 9;
- 2) nie uzyskał któregokolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 651 ust. 11 pkt 1 i 2;
- 3) uzyskał opinię, o której mowa w art. 651 ust. 11 pkt 4, w której organ zarządzający ruchem na drodze nie wyraził zgody na prowadzenie prac testowych;
- 4) pomimo spełnienia wymagań, o których mowa w art. 651 ust. 2 i ust. 9, stwierdzi, że prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Krajowy Koordynator Prac Testowych na każdym etapie prac testowych:

- 1) cofa zezwolenie, o którym mowa w art. 651 ust. 1, jeżeli:
 - a) organizator prac testowych podał we wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, nieprawdziwe informacje,
 - b) prace testowe prowadzone są niezgodnie z informacjami podanymi we wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, lub niezgodnie z wymaganiami związanymi z wynikami analizy zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 651 ust. 8 pkt 10,
 - c) w wyniku prowadzonych prac testowych ujawniono incydent lub zdarzenie drogowe, stanowiące zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości;
- 2) zawiesza zezwolenie, jeżeli w wyniku prowadzonych prac doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego, a dalsze prowadzenie prac testowych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia – do czasu ustania tego zagrożenia.

3. Krajowy Koordynator Prac Testowych:

- 1) przeprowadza kontrolę prowadzonych prac testowych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami wynikającymi z analizy zagrożeń oraz oceny ryzyka, o których mowa w art. 651 ust. 8 pkt 10;
- 2) może wyznaczyć obserwatora do monitorowania prowadzonych prac testowych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac

testowych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach.

4. Organizator prac testowych jest obowiązany umożliwić uczestnictwo obserwatorowi wyznaczanemu przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych.

5. Krajowy Koordynator Prac Testowych może zawiesić zezwolenie na prowadzenie prac testowych w przypadku uniemożliwienia przez organizatora prac testowych uczestnictwa w pracach testowych 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.

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

1) wyposażyć pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany, będący przedmiotem prac testowych w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza;

2) prowadzić wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne poza drogami publicznymi;

3) rejestrować wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne poza drogami publicznymi;

4) rejestrować obecność kierującego mającego kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym podczas testowania pojazdu po drogach publicznych;

5) rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego;

6) przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Testowych sprawozdanie z przeprowadzonych prac testowych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 10 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac lub utraty ważności zezwolenia;

7) zapewnić, aby:

a) w trakcie prowadzenia prac testowych w pojeździe zautomatyzowanym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, odpowiednio do kategorii pojazdu zautomatyzowanego, która ma kontrolę nad tym pojazdem,

b) pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany i ich systemy podlegające pracom testowym posiadały odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego,

c) pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany oraz wszystkie systemy i prototypy pojazdu, a także wszelkie inne systemy lub prototypy wykorzystane w pracach testowych, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;

10) uwzględnić zagrożenia cybernetyczne w zarządzaniu ryzykiem;

11) przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Testowych informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac testowych nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem i zakończeniem prac testowych.

2. Krajowy Koordynator Prac Testowych określa w drodze decyzji minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych oraz rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i wnętrza pojazdu.”;

6) dodaje się art. 140mc-140md w brzmieniu:

„Art. 140mc. 1. Za prowadzenie prac testowych pojazdem zautomatyzowanym albo w pełni zautomatyzowanym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu nakłada się karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej.

2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli wojewódzki inspektor transportu drogowego, Komendant Wojewódzki Policji lub Komendant Oddziału Straży Granicznej, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

1) organizatora prac testowych;

2) kierującego mającego kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym, w przypadku braku organizatora prac testowych;

3) właściciela pojazdu w pełni zautomatyzowanego, w przypadku braku organizatora prac testowych.

Art. 140md. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140mc ust. 1, ustala się w wysokości:

1) 450 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 651 ust. 1,

2) 200 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 65l ust. 1.

2. Kara pieniężna, o której mowa w art. 140mc stanowi dochód budżetu państwa.

3. Do kary pieniężnej, o której mowa w art. 140mc, przepisów art. 189d–189f ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego nie stosuje się.”.

Art. 2. 1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do wniosków złożonych i nierozpatrzonych stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1473865.8155091.5892897
Nazwa dokumentu	Projekt z dnia 3 grudnia 2024 r .pdf
Tytuł dokumentu	Projekt z dnia 3 grudnia 2024 r
Sygnatura dokumentu	DTD-5-1.0210.3.2024
Data dokumentu	05.12.2024 11:18:10
Skrót dokumentu	2A4128B466470954CF8CCC984ABD0787CA7 30B96
Wersja dokumentu	1.2
Data podpisu	05.12.2024
Sygnatariusz	Tomasz Krzysztof Behrendt
Stanowisko	Zastępca Dyrektora
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.124.8.8.
Data wydruku:	06.12.2024 14:46:38
Autor wydruku:	Okrzesik Monika