

UZASADNIENIE

I. Cel i potrzeba regulacji

Potrzeba zmian w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie wykorzystanie dróg na potrzeby prac testowych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych jest spowodowana postępującą rewolucją technologiczną związaną z autonomizacją transportu (coraz powszechniej dostępną na rynku innowacji), a także kierowane do całego rządu, oraz bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury postulaty przedsiębiorców dotyczące automatyzacji transportu drogowego, wskazujące w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie testowania pojazdów zautomatyzowanych. Mające siedzibę w Polsce podmioty badawcze i przedsiębiorstwa produkujące nowoczesne systemy do pojazdów samochodowych wskazują na brak możliwości testowania najnowszych technologii na polskich drogach jako na barierę swojego rozwoju w światowym łańcuchu wartości.

II. Zakres projektowanych zmian

1. określenie pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego oraz organizatora prac testowych art. 2 pkt 88, 89 i 90

Projekt ustawy w art. 2 pkt 88, pkt 89 i pkt 90 przewiduje dodanie nowych definicji legalnych:

- 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;
- pojazd w pełni zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy;
- 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 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Należy zaznaczyć, iż definicje zawarte w art. 2 pkt 88 i pkt 89 zostały oparte na obowiązujących definicjach „pojazdu zautomatyzowanego” oraz „pojazdu w pełni

zautomatyzowanego” ujętych w art. 3 pkt 21 i 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144.

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

Projekt ustawy zakłada zmianę brzmienia oddziału 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Dotychczasowe brzmienie oddziału 6 odnosiło się do prac testowych nad pojazdami autonomicznymi natomiast nowe brzmienie tego oddziału odnosi się do prac testowych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi. Zmiana nazewnictwa ma na celu umożliwienie stosowania przepisów do prac testowych na różnym poziomie automatyzacji, nie tylko tych w których systemy sprawują kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiają jego ruch bez ingerencji kierującego.

Uchylenie obowiązującego art. 65k, pozwalającego określić pojazd autonomiczny jest konsekwencją ustanowienia w art. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym określenia pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego. Zmiana ta zachowuje również dotychczasowy układ ustawy, w którym definicje te umiejscowione są w art. 2 ustawy.

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

- uzyskania zezwolenia tj. decyzji administracyjnej potwierdzającej możliwość prowadzenia prac testowych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych,
- stosowania się do zasad ruchu drogowego określonych w przepisach tej ustawy oraz aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

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 nie będą utrudniały ruchu na drogach.

Zezwolenie na prowadzenie prac testowych wydaje Krajowy Koordynator Prac Testowych, w drodze decyzji administracyjnej na pisemny wniosek organizatora prac testowych, tj. podmiotu prowadzący działalność w zakresie kierowania pojazdem zautomatyzowanym i w pełni zautomatyzowanym w celu testowania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia jednostkowego. W zezwoleniu Krajowy

Koordinator Prac Testowych określa warunki prowadzenia prac testowych. Warunki prowadzenia prac testowych mogą różnić się w zależności od zakresu prowadzonych prac testowych. Krajowy Koordynator Prac Testowych wydaje za opłatą zezwolenie wyłącznie po stwierdzeniu, że organizator prac testowych wykazał we wniosku, że prowadzone prace nie będą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie będą utrudniały ruchu na drogach. Krajowy Koordynator Prac Testowych rozpatruje wnioski, zapoznając się z informacjami ujętymi we wniosku oraz załączonymi dokumentami. W razie potrzeby Krajowy Koordynator Prac Testowych może zwrócić się do organizatora prac testowych o przekazanie dodatkowych informacji lub wyjaśnień, które mogą mieć znaczenie przy podejmowaniu decyzji w sprawie wydania zezwolenia na prowadzenie prac testowych.

Zezwolenie na prowadzenie prac testowych wydaje się na okres nie dłuższy niż rok, o ile nie ulegną zmianie warunki i zakres prac testowych, o których mowa w art. 65l ust. 8. Każdorazowa modyfikacja pojazdu lub jego części, zmiana warunków lub zakresu prac testowych ujętych w art. 65l ust. 8 pkt 1-11 wymaga złożenia nowego wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych i uzyskania zezwolenia zgodnego z warunkami i zakresem prac testowych.

Krajowy Koordynator Prac Testowych, prowadzi kontrolę prac testowych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem. Ustawodawca nie określa maksymalnej liczby kontroli prowadzonych przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych, natomiast każde prace testowe, na które wydane zostało zezwolenie podlegają przynajmniej jednej kontroli.

Ustawodawca nakłada na Krajowego Koordynatora Prac Testowych następujące obowiązki:

1. wydawanie zezwoleń;
2. prowadzenie rejestru zezwoleń w formie elektronicznej;
3. podawanie do publicznej wiadomości (np. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego) 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, 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 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 prace testowe transgraniczne.

Projekt ustawy zakłada, że organizator prac testowych składa Krajowemu Koordynatorowi Prac Testowych wniosek, który 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) informację o miejscu i okresie na jaki wnioskodawca występuje o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych;
- 3) planowany obszar prac testowych ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany;
- 4) opis sposobu zarządzania pracami testowymi i odpowiedzialności organizatora;
- 5) cel i zakres prac testowych;
- 6) dane pojazdu, którym prowadzone są prace testowe:
 - a) numer rejestracyjny pojazdu testowego,
 - b) numer VIN pojazdu testowego,
 - c) numer odpowiedniego dokumentu, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3,
 - d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu testowego;
- 7) opis zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą testowane i oceniane;
- 8) opis techniczny pojazdu;
- 9) 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;

10) deklarację organizatora prac testowych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem jazd testowych osiąga akceptowalny poziom (określony w normie ISO 26262 – komponent ASIL zawarty w tej normie służy do oznaczania poziomów ryzyka), a jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia;

11) podpis organizatora prac testowych lub jego uprawnionego przedstawiciela.

Do wniosku organizator prac testowych dołącza również:

1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych 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 dowodów rejestracyjnych oraz oświadczenie wnioskującego pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane testy, 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;

5) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator zdarzeń, spełniający wymagania określone w przepisach;

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.

Art. 651 ust. 10 upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzory wniosku składanego przez organizatorów prac testowych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i sprawozdania oraz wysokość opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac testowych (na obszarze maksymalnie pięciu województw).

Wprowadzane przepisy przewidują w art. 651 ust. 11, że wydanie zezwolenia na przeprowadzenie prac testowych 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;

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;

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.

Niemniej jednak nieprzedstawienie przez właściwy organ opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii zawierającej zgodę oraz potwierdzenie, o których mowa powyżej.

W art. 65l ust. 12 ustawodawca nałożył na ministra właściwego do spraw transportu, wybór Krajowego Koordynatora Prac Testowych spośród jednostek podległych lub nadzorowanych.

Art. 65m. projektu ustawy przewiduje, że Krajowy Koordynator Prac Testowych może odmówić wydania zezwolenia na przeprowadzanie prac testowych w przypadku gdy organizator prac testowych złożył niekompletny wniosek, nie dołączył do wniosku załączników, nie uzyskał któregośkolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 1 i 2, uzyskał opinię, o której mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, w której organ zarządzający ruchem na drodze nie wyraził zgody na prowadzenie prac testowych lub stwierdzi, na podstawie złożonego wniosku i dołączonych dokumentów, że prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

Projekt ustawy zakłada, że opłata za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na przeprowadzenie prac testowych, stanowi przychód Krajowego Koordynatora Prac Testowych. W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac

Testowych z urzędu zwraca połowę opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia.

Przygotowany projekt przewiduje, że w celu kontroli nad przeprowadzanymi pracami testowymi Krajowy Koordynator Prac Testowych może wyznaczyć obserwatora w prowadzonych pracach testowych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac testowych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach oraz przeprowadzić kontrolę prowadzonych prac testowych, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami związanymi z analizy zagrożeń oraz oceną ryzyka. W związku z powyższym zgodnie z projektowanymi przepisami organizator prac testowych jest zobowiązany umożliwić uczestnictwo obserwatorowi wyznaczanemu przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych. Natomiast brak zgody na uczestnictwo obserwatora w pracach testowych lub niepoddanie się kontroli, jest podstawą do zawieszenia zezwolenia na prowadzenie prac testowych.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym 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 pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego;
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, zgodne z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 651 ust. 10 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac lub utraty ważności zezwolenia.
7. zapewnić, aby w trakcie prowadzenia prac testowych w pojeździe zautomatyzowanym, w miejscu przeznaczonym dla kierującego, znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, odpowiednie do kategorii pojazdu zautomatyzowanego, która ma kontrolę nad tym pojazdem;

8. zapewnić, aby pojazdy i ich systemy podlegające pracom testowym posiadały odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego;
9. zapewnić, aby 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;

Projekt ustawy przewiduje również, że w drodze decyzji Krajowy Koordynator Prac Testowych określi minimalne wymagania techniczne dotyczące rejestratora danych, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby monitorowania i kontroli.

4. Wykorzystanie dróg na potrzeby prac testowych (art. 140mc)

Projekt ustawy przewiduje również karę pieniężną nakładaną w drodze decyzji administracyjnej za prowadzenie prac testowych pojazdem zautomatyzowanym albo w pełni zautomatyzowanym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenia organizatora prac testowych lub w przypadku braku organizatora prac testowych: kierującego mającego kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym bądź właściciela pojazdu w pełni zautomatyzowanego.

III. Przepisy przejściowe i końcowe

Zgodnie z projektowaną regulacją, zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane. Do wniosków złożonych i nierozpatrzonych stosuje się przepisy dotychczasowe

Projektodawca zakłada, że ustawa wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

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

dlatego nie podlega notyfikacji ani obowiązkowi przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii.

Projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny zgodnie z § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2022 r. poz. 348) oraz stosownie do wymogów art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). W trybie art. 7 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* żaden z podmiotów nie wyraził zainteresowania pracami nad projektem.

Przedmiot projektowanych regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1473865.7922099.5892931
Nazwa dokumentu	03.12.2024 r. Uzasadnienie.pdf
Tytuł dokumentu	03.12.2024 r. Uzasadnienie
Sygnatura dokumentu	DTD-5-1.0210.3.2024
Data dokumentu	05.12.2024 11:21:08
Skrót dokumentu	B4A5BE640A04A5C86DF736DC3444C6744B6006 BA
Wersja dokumentu	1.9
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 15:08:24
Autor wydruku:	Okrzesik Monika