

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, MI sekretariatDTD@mi.gov.pl; tel.: (22) 630 12 40 Tomasz Wiśnicki, Naczelnik w Departamencie Transportu Drogowego, MI, Tomasz.Wisnicki@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 03.12.2024 r.</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD17</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest dostosowanie przepisów prawa do postępującej w sektorze transportowym rewolucji technologicznej związanej z automatyzacją funkcji kierowania i kontroli nad pojazdami.

Mając na uwadze efekty projektu „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego”¹ oraz w wyniku badań Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, działającego w ramach struktury Instytutu Transportu Samochodowego, – został opracowany projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, umożliwiający testowanie pojazdów oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części na drogach publicznych.

Przyspieszenie ewolucji zmierzającej do autonomizacji transportu wymaga dostosowania prawa oraz umożliwienia bezpiecznego wdrożenia do ruchu drogowego coraz powszechniej dostępnych na rynku innowacji, bez pogorszenia warunków bezpieczeństwa.

Kierowane do rządu, oraz bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury postulaty przedsiębiorców dotyczące automatyzacji transportu drogowego, wskazują w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie testowania pojazdów autonomicznych. Obowiązujące w tym obszarze od 2018 r. zasady (przepisy art. 65k – 65n ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) okazują się niewystarczające i w powszechnej opinii, poprzez swoją restrykcyjność, blokują rozwój inicjatyw związanych z automatyzacją. 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.

Również eksperci w analizach dotyczących regulacji prawnych w zakresie automatyzacji zarówno w Polsce, jak i innych państwach Unii Europejskiej oraz w prawie międzynarodowym, a także po przeprowadzeniu badania opinii publicznej, zrealizowanego na zlecenie MI w latach 2019-2021 w ramach projektu strategicznego „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego”, wskazują na potrzebę wprowadzenia zmian w przepisach regulujących wykorzystanie pojazdów autonomicznych w Polsce. Zidentyfikowana przez ekspertów potrzeba dotyczy w szczególności zmiany obowiązującego prawa w zakresie prowadzenia testów oraz wprowadzenia rozwiązań prawnych pozwalających na przewidywany rozwój ruchu zautomatyzowanego i autonomicznego na polskich drogach.

Niezbędna jest zatem zmiana obecnie obowiązujących przepisów regulujących prace badawcze nad pojazdami zautomatyzowanymi w warunkach drogowych oraz stworzenie podstawy prawnej do stopniowego wprowadzania zmian umożliwiających automatyzację transportu drogowego w Polsce, zgodnie z postępowaniem technologicznym.

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

Do najważniejszych proponowanych zmian należą:

1. Zmiana definicji pojazdu autonomicznego w celu umożliwienia prowadzenia testów niezależnie od stopnia automatyzacji pojazdu.

¹ https://www.its.waw.pl/11124,pl,av_pl_road.html

2. Wprowadzenie obowiązku poprzedzania testów na drogach publicznych testami w ruchu poza drogami publicznymi.
3. Uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie testów m.in. od zaświadczenia potwierdzającego przeprowadzenie testów na torze testowym.
4. Uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie testów m.in. od posiadania obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu prowadzącego testy produktów, podzespołów lub części na drodze publicznej za szkody powstałe w związku ze zdarzeniami podczas przeprowadzanych testów.
5. Doprecyzowanie obowiązków organizatora prac testowych i nałożenie na niego odpowiedzialności administracyjnej w zależności do popełnionego czynu niedozwolonego podczas udziału w testach.
6. Wprowadzenie katalogu danych wymaganych do udzielenia zezwolenia oraz doprecyzowanie katalogu przesłanek odmowy udzielenia oraz cofnięcia lub zawieszenia zezwolenia na prowadzenie testów.
7. Ograniczenie wymogu posiadania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów przez podmiot prowadzący testy na rzecz wymogu złożenia odpowiednich oświadczeń wynikających z przepisów o profesjonalnej rejestracji pojazdów, tj. umożliwienie prowadzenia testów w oparciu o pojazdy wcześniej zarejestrowane.
8. Zastąpienie obowiązku konsultacji z mieszkańcami gminy terminu i trasy prowadzonych testów obowiązkiem podania do publicznej wiadomości informacji wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac testowych.

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

Analizy zlecone przez MI (por. przyp. 1.) oraz informacje prezentowane przez państwa członkowskie UE oraz Wielką Brytanię, m. in. w czasie spotkań przedstawicieli państw przy Partnerstwie CCAM², a także przez przedstawicieli UE, Japonii, Kanady, Republiki Korei i USA w pracach Forum na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WP.1) EKG ONZ³, wskazują na systematycznie poszerzający się zakres regulacji przyjmowanych w związku z testowaniem oraz dopuszczeniem do ruchu pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

W UE stosowne prawo i praktyka mają miejsce m.in. w Austrii, Belgii, Francji, Finlandii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Łotwie, Niemczech, Szwecji i Włoszech), ponadto testy przeprowadza się w Norwegii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii.

Wśród państw UE, które są najbardziej zaawansowane we wprowadzaniu przepisów umożliwiających ruch pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach należy wymienić Niemcy, które już w 2017 roku znolizowały przepisy ustawy o ruchu drogowym, wprowadzając możliwość używania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych. Pojazdy wyposażone w coraz bardziej zaawansowane systemy automatyzacji stopniowo dopuszczają do ruchu na swoich drogach także Wielka Brytania⁴.

Dane dotyczące zasad testowania pojazdów autonomicznych w UE są przedmiotem projektu FAME, który obejmuje opracowanie i weryfikację wspólnych metodologii i narzędzi – w celu ułatwienia dzielenia się praktykami i doświadczeniami niezbędnymi przy organizacji i ocenie testów oraz zapewnienia długoterminowych ram koordynacyjnych dla działań badawczo-rozwojowych oraz testowania i oceny na dużą skalę w Europie. Wskazane jest aby Polska miała swój udział tych pracach, a stworzone dzięki nim rozwiązania uwzględniły polską specyfikę (w tym rozwiązania infrastrukturalne).

Trwają prace KE nad przepisami umożliwiającymi dopuszczenie pojazdów autonomicznych do użytkowania na terenie UE⁵. Należy podkreślić, że 6 lipca 2022 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych (...) ⁶ określające definicje pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

Od 2021 r. w ramach WP.1 EKG ONZ rozpoczęła pracę Grupa ekspertów ds. opracowania projektu nowego instrumentu prawnego dotyczącego wykorzystania pojazdów zautomatyzowanych w ruchu drogowym – zajmująca się przygotowaniem niezbędnych zmian Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym⁷.

Należy wskazać, że po interwencji regulacje w Polsce będą porównywalne do najwyższych standardów bezpieczeństwa występujących w innych państwach. Celem wprowadzanych regulacji jest wspieranie elastyczności i innowacyjności przy

² <https://www.ccam.eu/what-is-ccam/governance/ccam-states-representatives-group/>

³ [Global Forum for Road Traffic Safety – WP. 1](https://www.globalforum.org/en/road-traffic-safety/wp-1)

⁴ <https://www.gov.uk/government/news/government-paves-the-way-for-self-driving-vehicles-on-uk-roads>

⁵ <https://www.connectedautomateddriving.eu/about/fame/>

⁶ Rozporządzenie 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, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające 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

⁷ <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events?P%5B0%5D=area%3A234&f%5B1%5D=program%3A196>

jednoczesnym zapewnieniu większej przejrzystości organizacjom przeprowadzającym testy pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych. Proponowane rozwiązania prawne poprzedziła gruntowna analiza wymogów prawnych dotyczących przeprowadzania prób technologii i usług pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w innych krajach, w tym: Wielkiej Brytanii, Belgii, Hiszpanii, Austrii, Finlandii, Holandii, Singapurze, Stanach Zjednoczonych – Florydzie, Teksasie, Kalifornii, Szwecji, Niemczech. W ramach tej analizy dokonano przeglądu obowiązujących w powyższych krajach przepisów dotyczących: wymogów wobec kierowcy (w tym w zakresie obecności w pojeździe), obowiązków organizatora prac testowych i użytkowników pojazdów, ubezpieczeń, kontroli drogowych, wymagań dotyczących bezpieczeństwa i wymagań dotyczących pojazdu. Propozycja definicji pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego powstała na bazie i po przeanalizowaniu definicji w ww. jurysdykcjach i jest zbieżna z definicjami przyjętymi w danych krajach.

We wszystkich ww. krajach na organizacji testującej spoczywa odpowiedzialność za zapewnienie, że wszystkie planowane testy są zgodne z odpowiednimi przepisami oraz że pojazdy są zdadne do ruchu drogowego, spełniają wszystkie odpowiednie wymagania dotyczące pojazdów i mogą być używane w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego obowiązującymi w danym kraju. Na organizacjach testowych ciąży odpowiedzialność cywilna i karna, jeśli pojazd nie zostanie uznany za nadający się do testów lub jazdy po drogach publicznych. Ponadto organizacje testujące muszą zapewnić, że kierowcy i operatorzy posiadają odpowiednie prawa jazdy i przeszli odpowiednie szkolenie. Są odpowiedzialne za przeprowadzenie analizy ryzyka wszelkich testów i opracowanie odpowiednich strategii zarządzania ryzykiem. Organizacje te są zobowiązane przed rozpoczęciem jakichkolwiek testów na drodze publicznej lub w innych miejscach publicznych przeprowadzać próby na terenie prywatnym. W wielu krajach powinny także umożliwić przedstawicielom właściwych organów udział w testach przeprowadzanych na terenie prywatnym, drogach publicznych lub w innych miejscach publicznych. Testy zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych pojazdów w krajach poddanych analizie mogą być przeprowadzane pod warunkiem, że pojazd jest użytkowany zgodnie z przepisami o ruchu drogowym i pod warunkiem obecności kierowcy testowego lub, w określonych szczególnych przypadkach, jedynie operatora testowego, który ponosi odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację pojazdu.

Proponowane zmiany regulacji zakładają, że uzyskanie zezwolenia na omawiane testy powinno być uzależnione od spełnienia dodatkowych wymogów (tak jak np. w Holandii, Singapurze czy na terenie stanu Kalifornia). We wszystkich krajach, których regulacje prawne poddano analizie, do testów na drogach ogólnodostępnych dopuszcza się jedynie zautomatyzowane i w pełni zautomatyzowane pojazdy z ważną polisą ubezpieczeniową, które przeszły minimalne procedury bezpieczeństwa i wydajności, w tym ocenę na torze testowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy	ok. 22 mln uprawnionych	zagregowane dane CEPiK za: https://motoryzacja.interia.pl/prawo-jazdy/news-ilu-jest-kierowcow-w-polsce-wszystko-o-prawach-jazdy,nId,5569444	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Obywatele / uczestnicy ruchu drogowego	ok. 52 mln.	W oparciu o ocenę wpływu przygotowaną przez GDDKiA na potrzeby KSZR (średni udział roczny w ruchu na drogach krajowych)	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Podmioty gospodarcze prowadzące testy	Co najmniej kilkadziesiąt podmiotów z branży motoryzacyjnej i IT działających na terenie Polski	Opracowanie własne na podstawie informacji PZPM, SDCM, PAIH i ITS	Prowadzenie prac w zakresie pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.
Organy zarządzające ruchem oraz zarządcy dróg	397 organów zarządzających ruchem oraz 2808 zarządców dróg wszystkich	MI – opracowanie własne	Organy zarządzające ruchem oraz zarządcy dróg, na których prowadzone są testy.

kategorii.

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

Od 2021 r. prowadzone są konsultacje dot. zakresu pożądaných zmian przepisów pozostających we właściwości Ministra Infrastruktury. Przygotowano też propozycję zmian legislacyjnych precyzujących niezbędne na obecnym etapie rozwoju technologii i możliwe do wprowadzenia zmiany prawne.

W ramach konsultacji projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewody Dolnośląskiego;
- 2) Wojewody Kujawsko-Pomorskiego;
- 3) Wojewody Lubelskiego;
- 4) Wojewody Lubuskiego;
- 5) Wojewody Łódzkiego;
- 6) Wojewody Małopolskiego;
- 7) Wojewody Mazowieckiego;
- 8) Wojewody Opolskiego;
- 9) Wojewody Podkarpackiego;
- 10) Wojewody Podlaskiego;
- 11) Wojewody Pomorskiego;
- 12) Wojewody Śląskiego;
- 13) Wojewody Świętokrzyskiego;
- 14) Wojewody Warmińsko-Mazurskiego;
- 15) Wojewody Wielkopolskiego;
- 16) Wojewody Zachodniopomorskiego;
- 17) Związku Województw RP;
- 18) Konwentu Marszałków Województw RP;
- 19) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 20) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych;
- 21) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 22) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 23) Związku Powiatów Polskich;
- 24) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Zarząd Krajowy;
- 25) Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej;
- 26) Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
- 27) Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
- 28) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 29) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 30) Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 31) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Czas trwania konsultacji planowany jest na 30 dni. Przebieg konsultacji zostanie omówiony w raporcie z konsultacji. Przedmiotowy projekt będzie przedmiotem opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	<p>Testy pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych i ich części w ruchu drogowym nie wymagają nakładów z budżetu, są bowiem finansowane przez podmioty zainteresowane. Nakłady związane z wydawaniem przez organ zarządzający ruchem zezwoleń na prowadzenie prac oraz wydawaniem przez zarządców dróg zgód na przeprowadzenie testów nie ulegną zmianie po wprowadzeniu regulacji wynikających z projektu ustawy.</p>																									
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wobec braku doświadczeń rynkowych niemożliwe jest oszacowanie kosztów i nakładów na prace badawcze. Postulaty przedsiębiorców dotyczące dostosowania procedury testowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych związane są z ich faktycznym brakiem.</p> <p>Rozpoczęcie prowadzenia przedmiotowych prac testowych po zmianie przepisów umożliwi analizę zjawiska, m.in. w oparciu o sprawozdania z prac testowych składane na podstawie art.65n ust. 1 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Obecnie koszty uzyskania zezwolenia w Polsce są w praktyce również niemożliwe do określenia, gdyż ze względu na specyficzne wymagania Ustawy żadne zezwolenie w tym zakresie nie zostało dotąd wydane.</p> <p>W zakresie kosztów koniecznych do poniesienia po zmianie Ustawy, poniżej kilka przykładowych kosztów związanych z propozycją przepisów.</p> <p>Budowa toru testowego (nie jest niezbędna w celu wdrożenia przepisów):</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">AstaZero</td> <td style="width: 20%;">500 000 000 SEK</td> <td style="width: 20%;">222 285 000 zł</td> <td style="width: 10%;">2014</td> <td style="width: 35%;"></td> </tr> <tr> <td>IDIADA</td> <td>4 000 000 EUR</td> <td>19 307 712 zł</td> <td>2019</td> <td>Tylko rozbudowa o moduły do testowania ADAS</td> </tr> <tr> <td>ZalaZON E</td> <td>159 000 000 USD</td> <td>784 971 075 zł</td> <td>2017-...</td> <td>Obejmuje także tory do testów dużych prędkości</td> </tr> <tr> <td>NATRAX</td> <td>1 321 000 000 INR</td> <td>795 995 526 zł</td> <td>2010-2021</td> <td>Obejmuje także tory do testów dużych prędkości</td> </tr> <tr> <td>K-City</td> <td>11 000 000 000 - > 9 770 000 USD</td> <td>48 361 500 zł</td> <td>2018</td> <td></td> </tr> </table> <p>Wynajem toru testowego:</p> <p>Obecnie dostępne tory testowe w Polsce mogą nie spełniać wszystkich wymaganych warunków niezbędnych dla prowadzenia wszystkich testów. Część z testów (zależnie od rodzaju funkcjonalności automatycznej jazdy) może być prowadzona na poszczególnych dostępnych w Polsce torach. Koszt najmu toru waha się od 5.000 zł/doba do 20.000 zł/doba, przy czym tory</p>	AstaZero	500 000 000 SEK	222 285 000 zł	2014		IDIADA	4 000 000 EUR	19 307 712 zł	2019	Tylko rozbudowa o moduły do testowania ADAS	ZalaZON E	159 000 000 USD	784 971 075 zł	2017-...	Obejmuje także tory do testów dużych prędkości	NATRAX	1 321 000 000 INR	795 995 526 zł	2010-2021	Obejmuje także tory do testów dużych prędkości	K-City	11 000 000 000 - > 9 770 000 USD	48 361 500 zł	2018	
AstaZero	500 000 000 SEK	222 285 000 zł	2014																							
IDIADA	4 000 000 EUR	19 307 712 zł	2019	Tylko rozbudowa o moduły do testowania ADAS																						
ZalaZON E	159 000 000 USD	784 971 075 zł	2017-...	Obejmuje także tory do testów dużych prędkości																						
NATRAX	1 321 000 000 INR	795 995 526 zł	2010-2021	Obejmuje także tory do testów dużych prędkości																						
K-City	11 000 000 000 - > 9 770 000 USD	48 361 500 zł	2018																							

	<p>mają zróżnicowaną infrastrukturę (np. odcinki proste od 220 m do 2000 m, długość całkowita toru [w pętli] 1200 m – 6000 m, dostępność dodatkowych urządzeń jak płyta poślizgowa, kurtyny wodne itp.).</p> <p>Obowiązek informowania/konsultacji:</p> <p>Celem zmiany jest zmniejszenie niepewności związanej z planowaniem prac testowych. Obecnie obowiązek konsultacji jest realizowany przez organizatora prac testowych. Proponowane zmiany mają na celu obiektywizację procesu przez należyte informowanie o zamiarze prowadzenia prac w sposób scentralizowany, co pozwoli na zmniejszenie niepewności związanej z możliwością uzyskania zezwolenia, a jednocześnie zmniejszy koszt organizatora prac testowych w tym zakresie. Jednocześnie nie da się oszacować faktycznego wpływu na koszty ze względu na bardzo jednostkowe uwarunkowania dla pojedynczych testów (zakres, wybór odcinków, liczba podmiotów zainteresowanych itp.).</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z.r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Niemierzalne	sektor przedsiębiorstw (produkcja i usługi)	Uruchomienie procesu testowania rozwiązań autonomizujących jazdę na polskich drogach po zmianie przepisów umożliwi oszacowanie rzeczywistej liczby podmiotów gospodarczych zainteresowanych testowaniem oraz ujawni liczbę podmiotów powiązanych z nimi w łańcuchu wartości.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wobec braku doświadczeń rynkowych niemożliwe jest oszacowanie kosztów i nakładów na prace badawcze.</p> <p>Rozpoczęcie przedmiotowych prac po zmianie przepisów umożliwi analizę zjawiska, m.in. w oparciu o sprawozdania z prac testowych składane na podstawie art. 65n ust. 1 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Odnosnie zmian w obciążeniach administracyjnych podmiotów testujących pojazdy zautomatyzowane i w pełni zautomatyzowane, należy wskazać na elementy, które przyspieszą uzyskanie zezwolenia, tj. brak wymogu konsultacji z mieszkańcami.</p> <p>Elementem wydłużającym proces jest konieczność wykonania testów poza drogami publicznymi, jednak nie wydłuża on procedury administracyjnej niezbędnej do uzyskania zezwolenia. Wykonywanie testów na zamkniętych torach jest elementem koniecznym przy rozwijaniu rozwiązań z zakresu automatyzacji ruchu pojazdów, więc takie testy i tak powinny być (i są) prowadzone przez przedsiębiorstwa działające na tym rynku. Nowelizacja ma za zadanie wprowadzenie obowiązku ich potwierdzenia, natomiast nie nakłada dodatkowych obowiązków w tym zakresie.</p>	
9. Wpływ na rynek pracy	
<p>Uruchomienie procesu testowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych może przyczynić się do powstania zapotrzebowania na specjalistów (głównie z branży IT/ICT) oraz uruchomić proces powstawania usług w dziedzinie integrowania wypracowanych rozwiązań (start-up'y).</p>	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne administracyjne lub wojskowe <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Uruchomienie procesu testowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych przyczyni się do pobudzenia działalności podmiotów wyspecjalizowanych w branży IT/ICT. Może przyczynić się do uruchomienia regionalnych inkubatorów działalności związanej z przygotowaniem i integrowaniem wyników testów (np. mapowaniem charakterystycznych rozwiązań i sytuacji drogowych, tworzeniem lokalnych poligonów doświadczalnych – test-beds itp.).</p>
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
6 miesięcy od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>Nie planuje się ewaluacji.</p> <p>Ułatwienie bezpiecznego procesu testowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych powinno zaowocować w ciągu 12-24 miesięcy od wejścia w życie zmienionych przepisów pobudzeniem rynku wskazanego w pkt. 7, 9 i 10.</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1473865.7787081.5892916
Nazwa dokumentu	03.12.2024 OSR ustawa Prawo o ruchu drogowym - dot. pojazdów zautomatyzowanych(1).pdf
Tytuł dokumentu	03.12.2024 OSR ustawa Prawo o ruchu drogowym - dot. pojazdów zautomatyzowanych(1)
Sygnatura dokumentu	DTD-5-1.0210.3.2024
Data dokumentu	05.12.2024 11:20:15
Skrót dokumentu	F61C18FF4F65C81C6398402DB86FADA3C9A36D55
Wersja dokumentu	1.14
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 15:07:48
Autor wydruku:	Okrzesik Monika