

UZASADNIENIE

I. Cel i potrzeba regulacji

Potrzeba zmian w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) 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, a także 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 prowadzenia prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w systemu pozwalające na osiągnięcie coraz to wyższych poziomów autonomiczności 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 oddziaływania 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, a niewątpliwie 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 doprecyzowuje również charakter wykorzystywanych w ramach prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych pod względem fiskalnym. Projektowany art. 651 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym doprecyzowuje bowiem, że pojazdy te stanowią pojazdy badawcze, wykorzystywane wyłącznie do realizacji prac badawczo - rozwojowych w rozumieniu art. 4a ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 278) 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.

Celem projektu ustawy jest również umożliwienie poruszania się po drogach publicznych pojazdów EMS (Europejski System Modułowy) oraz naczep kurtynowych o zwiększonej długości powierzchni ładunkowej do 14,9 m (w miejsce standardowych 13,6 m), w ramach programu pilotażowego. O wprowadzenie EMS w Polsce postuluje branża transportu drogowego podkreślająca, że wprowadzenie w Polsce możliwości użytkowania takich pojazdów może przyczynić się do dużych oszczędności finansowych dla przedsiębiorców transportu drogowego (dwa pojazdy typu EMS wykonują pracę trzech standardowych zespołów pojazdów), w tym zakresie pomoże także rozwiązać problem niedoboru kierowców. Niezaprzeczalny jest również ekologiczny aspekt dopuszczenia do ruchu EMS w kontekście ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu.

Ponadto projekt przewiduje rozszerzenie i doprecyzowanie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie: profesjonalnej rejestracji pojazdów, celem stosowania jej również przez podmioty prowadzące obrót pojazdami użytkowymi (już zarejestrowanymi).

Projektowana ustawa wprowadza również 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).

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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 367).

II. Zakres projektowanych zmian

1. Określenie pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego oraz organizatora prac badawczych (art. 2 pkt 88, 89 i 90)

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 gospodarczą w zakresie kierowania i kontrolowania pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych 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.

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. Dopuszczenie do ruchu po drogach publicznych pojazdów EMS (Europejski System Modułowy) w ramach programu pilotażowego.

Przedmiotowy projekt przewiduje możliwość dopuszczenia do ruchu po drogach krajowych pojazdów niespełniających wymagań w zakresie wymiarów i mas określonych w ustawie i rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia na zasadzie prowadzenie programów pilotażowych na podstawie rozporządzeń Ministra właściwego do spraw transportu. Programy te mają na celu empiryczne sprawdzenie cech takich pojazdów oraz określenie korzyści wynikających z ich eksploatacji (głównie w dziedzinie redukcji emisji CO₂ oraz zatrudnienia kierowców) oraz ewentualnych zagrożeń z nimi związanych. Jednym z przykładów pojazdów które powinny zostać w ten sposób „przetestowane” są pojazdy EMS.

EMS oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, do których doczepiona jest co najmniej jedna przyczepa lub naczepa, w przypadku gdy całkowity zespół przekracza maksymalną dopuszczalną długość i może przekraczać maksymalne dopuszczalne obciążenia określone w załączniku nr I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, przy czym poszczególne pojazdy silnikowe, przyczepy i naczepy nie przekraczają obciążeń lub wymiarów określonych w załączniku nr I. Do EMS zalicza się m.in. zespoły pojazdów o długości 25,25 m z podniesioną dopuszczalną masą całkowitą (DMC) ponad 40 ton (nawet do 60 ton).

O wprowadzenie EMS w Polsce postuluje branża transportu drogowego podkreślając, że wprowadzenie w Polsce EMS może przyczynić się do dużych oszczędności finansowych dla przedsiębiorców transportu drogowego (dwa pojazdy typu EMS wykonują pracę trzech standardowych zespołów pojazdów), w tym zakresie pomoże także rozwiązać problem niedoboru kierowców. Niezaprzeczalny jest również ekologiczny aspekt dopuszczenia do ruchu EMS w kontekście ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu. Pojazdy tego typu są już dopuszczone do ruchu na terenie Niemiec – z ograniczeniem DMC do 40 ton oraz na terenie Czech z ograniczeniem DMC do 48 ton. Należy zauważyć, że sprawa dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce EMS wymaga wypracowania kompromisu w zakresie zasad dopuszczenia tych zespołów w kontekście uwzględnienia, z jednej strony, interesów przewoźników, ale również stanu infrastruktury drogowej oraz ograniczenia negatywnego wpływu wprowadzenia EMS na branżę kolejową, która zgłasza w tym obszarze zastrzeżenia. W chwili obecnej

ruch takich pojazdów w RP jest zabroniony ze względu na brzmienie zawarty w art. 4 ust. 1 dyrektywy 96/53/WE zakaz dopuszczania do normalnego ruchu krajowego pojazdów niespełniających niektórych wymagań załącznika nr 1 do przedmiotowej dyrektywy w szczególności wymagań w zakresie długości zespołu pojazdów.

Innym obszarem, który ma uregulować przedmiotowa nowelizacja jest dopuszczenie do ruchu po drogach krajowych naczep kurtynowych o zwiększonej długości powierzchni ładunkowej do 14,9 m (w miejsce standardowych 13,6 m). Przedmiotowe zwiększenie długości powierzchni ładunkowej zostało osiągnięte poprzez wydłużenie odległości pomiędzy osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a końcem naczepy o 1,3 m. Zgodnie z dotychczas przeprowadzonymi badaniami, pomimo przekroczenia maksymalnej długości wskazanej w załączniku nr 1 do dyrektywy 96/53/WE dla takiego zespołu pojazdów (16,5m), zespół tego typu nadal spełnia wymagania ppkt 1.5 załącznika nr 1 do przedmiotowej dyrektywy i jest zdolny do wykonania zakrętu w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,50 m oraz promieniu wewnętrznym 5,30 m. Tym samym jest on w stanie uczestniczyć w ruchu drogowym bez potrzeby stosowania zasad zachowania szczególnej ostrożności przy pokonywaniu zakrętów czy skrzyżowań o ruchu okrężnym (rond).

Naczepy takie są dopuszczone do ruchu na terenie Niemiec na podstawie rozporządzenia w sprawie zwolnień z przepisów transportu drogowego dla pojazdów i kombinacji pojazdów o zwiększonej długości z 19 grudnia 2011 r. (eBANz AT144 2011 V2). Eksploatacja takich naczep prowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania możliwości transportowych zespołów pojazdów w przypadku transportu ładunków o stosunkowo małej masie ale dużej objętości. Rozwiązanie to ma nieść za sobą nie tylko oszczędności dla przewoźnika (w 12 transportach jest przewożony ładunek standardowo mieszczący się w 13 transportach), ale także przyczyniać się do redukcji emisji CO₂ (nawet o 8,33 %). W tym kontekście wartym rozważenia staje się wprowadzenie możliwości eksploatacji takich naczep także w Polsce. Jednakże mając na względzie potrzebę jak największej redukcji emisji CO₂ oraz innych gazów cieplarnianych z transportu drogowego proponuje się ograniczenie możliwości korzystania takich naczep tylko do przypadków kiedy do ich ciągnięcia będą używane pojazdy (ciągniki siodłowe) bezemisyjne lub napędzane paliwami alternatywnymi.

Również w tym przypadku na przeszkodzie w eksploatacji takich pojazdów w Polsce stoi nie tylko nie spełnianie przez nie wymagań ustawy i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażeni, ale również przepis art. 4 ust. 1 dyrektywy 96/53/WE zawierający zakaz dopuszczania do normalnego ruchu krajowego pojazdów niespełniających niektórych wymagań załącznika nr 1 do przedmiotowej dyrektywy w szczególności wymagań w zakresie długości pojazdu, przy czym dotyczy to zarówno długości pomiędzy osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego, a końcem naczepy jak i długość całego zespołu pojazdów.

W obu przypadkach ma jednak zastosowanie wyjątek zawarty w art. 4 ust. 5 dyrektywy 96/53/we który stanowi, że: „Państwa Członkowskie mogą zezwolić, ażeby pojazdy lub zespoły pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań niniejszej dyrektywy, w czasie określonego okresu próbnego były dopuszczone do wykonywania niektórych operacji transportu lokalnego. Państwa Członkowskie powiadamiają o tym Komisję.”.

Rozwiązanie takie daje więc możliwość dopuszczenia do ruchu przedmiotowych naczep oraz EMS na czas prowadzenia testów (eksploatacji pilotażowej), która powinna trwać 5 lat i być poddawana corocznej ewaluacji. Ewaluacja taka ma na celu zebranie informacji na temat zarówno pozytywnych rezultatów eksploatacji obu rodzajów pojazdów jak redukcja emisji CO₂, oszczędności paliwowe, czy też zmniejszone zapotrzebowanie na kierowców, ale także ewentualne negatywne aspekty, które mogą się pojawić w trakcie ich użytkowania i które powinny być likwidowane na bieżąco (np. system i zakres szkoleń dla kierowców takich pojazdów, możliwość przeprowadzania przeglądów technicznych - dostosowanie stacji kontroli pojazdów do badania wydłużonych pojazdów). Program taki umożliwi weryfikację teoretycznych danych w toku eksploatacji pilotażowej, której wyniki powinny być w przyszłości podstawą do wystąpienia z odpowiednim wnioskiem do Komisji Europejskiej o zmianę właściwych przepisów załącznika nr 1 do dyrektywy 96/53/WE.

Rozważając możliwość dopuszczenia ruchu EMS w Polsce należy również mieć na uwadze fakt, że tylko sieć dróg krajowych, projektowana i budowana po 2018 r. jest przystosowana do ruchu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 40 ton. Drogi i infrastruktura drogowa budowane przed 2018 r. były projektowane na mniejsze obciążenia, w związku z czym dopuszczenie do ruchu pojazdów o zwiększonym nacisku na osie lub dopuszczalnej masie całkowitej ponad wynikające z dyrektywy 96/53/WE będzie się wiązało co najmniej z przyspieszeniem procesu ich degradacji. Zjawisko to będzie szczególnie widoczne w przypadku infrastruktury dróg samorządowych, które często stanowią odcinek tzw. „ostatniej mili” przed terminalem przeładunkowym. Na sieci tej jest ponad 28 000 obiektów infrastruktury drogowej, z których tylko po ok. 10% obiektów może odbywać się ruch takich pojazdów bez ograniczeń. W kontekście powyższego należy stwierdzić, że wprowadzenie możliwości poruszania się pojazdami EMS w Polsce powinno nastąpić na gruncie przepisów ustawowych, przy zastosowaniu dodatkowych wymagań, zarówno od strony technicznej, określenie konfiguracji dopuszczonych do ruchu EMS, ograniczenie dopuszczalnej masy całkowitej do 40 ton, jak również wymogów dotyczących kwalifikacji kierowców oraz sposobu oznaczenia EMS. Jednocześnie ruch EMS będzie mógł odbywać się tylko po wyznaczonych sieciach dróg, które zostaną wyznaczone na podstawie analizy obejmującej parametry techniczne i geometrię dróg, a także wpływ konkretnych tras na ewentualne zaburzenie modalności transportu na niekorzyść transportu kolejowego. Ze względu na wcześniej wspomnianą słabą jakość dróg samorządowych trasy te muszą być wyznaczone dokładnie od punktu do punktu, bez żadnej tolerancji zakładającej możliwy promień od punktu początkowego lub końcowego, w którym pojazd EMS mógłby się poruszać. Takie określenie możliwych tras oraz parametrów dopuszczonych EMS jest również istotne ze względu na potencjalną wynikającą z prac nad projektem rewizji dyrektywy 96/53/WE potrzebę uwzględnienia dopuszczenia do ruchu pojazdów EMS z poza Polski, które mogłyby poruszać się przez terytorium polski tranzytem np. z Czech do portów bałtyckich.

Niezależnie od powyższego, w obecnym stanie prawnym warunki dopuszczenia pojazdu lub zespołu pojazdów do ruchu określają przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, ustanawiając między innymi dopuszczalne wymiary (długość, szerokość, wysokość), masy i naciski osi pojazdu lub zespołu pojazdów. Oba te akty prawne zawierają przepisy, stanowiące implementację przepisów dyrektywy 96/53/we zabraniających

dopuszczania do ruchu pojazdów takich jak EMS, czy też wydłużone naczepy ze względu na przekroczenie parametru długości pojazdu, długości zespołu pojazdu czy też odległość pomiędzy osią sworznia sprzęgającego a końcem naczepy, lub też liczbę pojazdów w zespole pojazdów. Dlatego też wprowadzenie do ruchu na polskich drogach ww. rodzajów pojazdów wymaga nie tylko wprowadzenia do ustawy – Prawo o ruchu drogowym normy kompetencyjnej dla ministra właściwego do spraw transportu, umożliwiającej temu organowi zezwalanie na eksploatację pilotażową pojazdów lub zespołów pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań dyrektywy 96/53/WE, na określony czas, w oparciu o zasady ustanowione na podstawie specjalnie w tym celu wydanego rozporządzenia, ale także wymaga zmian w obecnych jednostkach redakcyjnych ustawy – Prawo o ruchu drogowym umożliwiających dopuszczenie do ruchu (rejestrację) pojazdów o wymiarach wykraczających poza zawarte w dyrektywie 96/53/WE, na potrzeby eksploatacji pilotażowej i bez potrzeby uzyskiwania specjalnych odstępstw od warunków technicznych.

W szczególności proponowane zmiany dotyczą:

- 1) dodania po art. 64i art. 64j ustawy – Prawo o ruchu drogowym, stanowiącego delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu, umożliwiającą temu organowi, na potrzeby prowadzonych prac badawczych nad zwiększeniem efektywności transportu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych, wydanie rozporządzenia, które, zezwoli pojazdom lub zespołom pojazdów, zbudowanym w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań dyrektywy 96/53/WE, na ruch po wskazanych trasach, przy określonych parametrach technicznych i konfiguracji tych pojazdów.

W rozporządzeniu tym minister właściwy do spraw transportu określi wymagania co do kwalifikacji i stażu kierowcy przedmiotowych pojazdów oraz obowiązki sprawozdawcze przedsiębiorcy wynikające z programu badawczego oraz obowiązki służby technicznej nadzorującej przebieg programu. Jednocześnie przepis ten zobowiąże ministra do wyłaniania na podstawie konkursu ofert służbę techniczną, która będzie nadzorować przebieg danego programu pilotażowego i przedkładać ministrowi roczne sprawozdania z przebiegu programu oraz raport po jego zakończeniu. Wybór taki musi uwzględniać doświadczenie służby w zakresie badania specyfiki eksploatacji pojazdów nienormatywnych objętych danym programem pilotażowym. Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu określi wysokość rocznej opłaty, jaką uczestnicy programu będą ponosić na rzecz wskazanej służby technicznej, przy czym jej górna granica zostanie określona ustawowo na kwotę 1000 zł od pojazdu uczestniczącego w programie. Środki te będą stanowiły przychód służby technicznej przeznaczony na obsługę programu.

Wydając takie rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu będzie musiał się kierować potrzebą zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu oraz bezpieczeństwem innych uczestników ruchu drogowego, a także uwzględnić potrzebę możliwie największego ograniczenia negatywnego wpływu pojazdu na środowisko i infrastrukturę drogową oraz unikanie negatywnego wpływu dopuszczenia pojazdów na danej trasie na konkurencyjność względem gałęzi transportu gwarantujących mniejszą emisję gazów cieplarnianych. Z tego też względu przewiduje się, że wyznaczane trasy będą mogły być ustalone bez tolerancji w postaci promieni wokół punktów początku i końca trasy.

Program taki będzie co do zasady trwał przez określony czas (np. 5 lat), a w zależności od jego rezultatów będzie on mógł być po tym czasie zakończony raportem z rekomendacją wdrożenia zawartych w nim rozwiązań na stałe, zmodyfikowany i przedłużony lub zakończony.

2) W nowym art. 64j ust. 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym uregulowano sytuację pojazdów wykorzystywanych w trakcie programu pilotażowego po jego zakończeniu, w przypadku, kiedy osiągnięto pozytywne wyniki pilotażu. Pojazdy zbudowane według nowych koncepcji lub z wykorzystaniem nowych technologii powstają w niewielkich seriach, co generuje znaczny wzrost ceny. Brak możliwości ich dalszej eksploatacji po zakończeniu programu, a przed ewentualnym wdrożeniem przepisów umożliwiających ich stałą eksploatację, generowałby znaczne starty finansowe po stronie przedsiębiorców biorących udział w programie pilotażowym i ograniczał zainteresowanie przystąpieniem do niego. Dlatego też ustalono, że Minister właściwy do spraw transportu będzie mógł w drodze decyzji administracyjnej dopuścić do ruchu taki pojazd po zakończeniu programu pilotażowego pod warunkiem, że pojazd ten będzie eksploatowany z zachowaniem wymogów, jakie nakładał na niego program pilotażowy.

3. 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 wskazuje, 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 tym przepisie 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

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

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 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 pożądanym 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. 2 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 278) 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

² Ibidem

³ Ibidem

administracyjnego, realizujący zadania z zakresu koordynacji i nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego będzie organem pierwszej instancji w sprawach o udzielenie, zmianę, odmowę udzielenia, cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Natomiast minister właściwy do spraw transportu będzie w tych sprawach organem wyższego stopnia, w tym właściwym w sprawach z odwołania od ww. rodzajów decyzji administracyjnych.

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

Kolejną zmianą przewidzianą w projekcie jest uchylenie obowiązującego art. 65k ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zawierającego definicję legalną pojęcia 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, o którym mowa w ust. 3, że będzie prowadził prace badawcze w sposób niezagrażający 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 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 wydaje się za opłatą.

Przedmiotowe zezwolenie na prowadzenie prac badawczych, poza elementami składowymi treści, charakterystycznymi dla decyzji administracyjnej i wynikającymi z art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”. powinno zawierać niezbędne elementy, takie jak:

- wskazanie organu wydającego zezwolenie oraz podstawy prawnej dla wydania zezwolenie
- określenie podmiotu (organizatora prac badawczych),
- wskazanie okresu na jaki zostało wydane zezwolenie,
- wskazanie obszaru prowadzenia prac badawczych,, na którym obowiązuje dane zezwolenie
- określenie celu i zakresu prac badawczych, w tym pojazdu lub elementów jego wyposażenia, stanowiących przedmiot prowadzonych badań,

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 beczynność 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, tj. podmiotu prowadzącego działalność w zakresie kierowania pojazdem zautomatyzowanym i w pełni zautomatyzowanym w celu badania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia jednostkowego. 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 wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Krajowy Koordynator Prac Badawczych wydaje za opłatą zezwolenie wyłącznie po stwierdzeniu, że organizator prac badawczych będzie prowadził prace w sposób niezagrożający bezpieczeństwu ruchu drogowego a prace badawcze nie będą utrudniały ruchu na drogach. Krajowy Koordynator Prac Badawczych rozpatruje

wniosek, zapoznając się z informacjami ujętymi we wniosku i załączonymi dokumentami oraz po przeprowadzeniu niezbędnego postępowania wyjaśniającego. W tym zakresie w razie potrzeby Krajowy Koordynator Prac Badawczych może wezwać organizatora prac badawczych o przedłożenie przekazanie dodatkowych informacji lub wyjaśnień, a także dopuścić określonego rodzaju dowody na okoliczności, które mają znaczenie dla rozpatrzenia sprawy, tj. przy podejmowaniu decyzji o zasadności wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.

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

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

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

Zezwolenie na prowadzenie prac badawczych wydaje się na okres nie dłuższy niż trzy lata, który może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki 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 do wniosku o zmianę zezwolenia będzie musiał w takim przypadku wskazać dane dotyczące nowego pojazdu (pojazdów) wraz z dokumentami potwierdzającymi 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 ujętych w art. 651 ust. 9 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.

Ustawodawca nakłada na Krajowego Koordynatora Prac Badawczych 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 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 5;
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) firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych oraz dane osób reprezentujących organizatora prac badawczych;
- 2) informację o miejscu i 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;
- 4) opis sposobu zarządzania pracami testowymi i odpowiedzialności organizatora;
- 5) cel i zakres prac badawczych;
- 6) dane pojazdu, którym prowadzone są prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny pojazdu badawczego,
 - b) numer VIN pojazdu badawczego,
 - c) numer odpowiedniego dokumentu, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3,
 - d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu badawczego;
- 7) opis zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane 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 badawczych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem prac badawczych osiąga akceptowalny poziom, określony w normie ISO 26262 (komponent ASIL – Automotive Safety Integrity Level – zawarty w tej normie służy do oznaczania poziomów ryzyka), a prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia;
- 11) podpis organizatora prac badawczych lub jego uprawnionego przedstawiciela.

Do wniosku organizator prac badawczych dołącza również:

- 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 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, o którym mowa w ust. 8 pkt 7;

6) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator, spełniający wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 3;

7) odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;

8) dowód wniesienia do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opłaty, o której mowa w ust. 15.

Art. 65l ust. 10 upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzory wniosku składanego przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i sprawozdania oraz wysokość opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac badawczych (na obszarze maksymalnie pięciu województw).

Wprowadzane przepisy przewidują w art. 65l ust. 12, że wydanie zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych poprzedza uzyskanie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego w sprawie, opinii :

1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy badawcze;

2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy badawcze;

3) organu zarządzającego ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze, pod kątem spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych.

Niemniej jednak nieprzedstawienie przez właściwy organ opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii.

W art. 65l ust. 13 wskazano, 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.

Art. 65m. projektu ustawy przewiduje, że Krajowy Koordynator Prac Badawczych może odmówić 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 stanowiły zagrożenie bezpieczeństwa 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 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 przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych lub zmianą zezwolenia, stanowi przychód Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, z zastrzeżeniem, że prowizja stanowiąca 10% tej opłaty przekazywana jest do budżetu jednostki samorządu terytorialnej, właściwej ze względu na najdłuższy odcinek drogi wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej, na której prowadzone są prace badawcze, określone w tym zezwoleniu. W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu zwraca 70% opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia. Zwrot jedynie części opłaty, jest uzasadniony potrzebą ograniczenia przypadków składania niewłaściwie przygotowanych wniosków przez podmioty zainteresowane.

Przygotowany projekt przewiduje, że w celu kontroli nad przeprowadzanymi pracami testowymi Krajowy Koordynator Prac Badawczych może wyznaczyć obserwatora w prowadzonych pracach badawczych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac badawczych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym

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

dnem uczestnictwa w tych pracach oraz przeprowadzić kontrolę prowadzonych prac badawczych, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami związanymi z analizy zagrożeń oraz oceną 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 organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.

W zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.

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 wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych i przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty rejestracji;
4. rejestrować obecność kierującego mającego kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym podczas badania pojazdu na drogach publicznych. Obowiązek ten powinien być realizowany za pomocą elektronicznego rejestratora, o którym mowa w pkt. 1 ;
5. rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego i przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia. Obowiązek dotyczący rejestrowania wskazanych wyżej zdarzeń powinien być realizowany za pomocą elektronicznego rejestratora, o którym mowa w pkt 1;
6. 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 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 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 nad tym pojazdem; osobę taką uważa się za kierującego.
8. zapewnić, aby pojazdy i ich systemy podlegające pracom testowym posiadały odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa, w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/881 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie

ENISA (Agencji Unii Europejskiej ds. Cyberbezpieczeństwa) oraz certyfikacji cyberbezpieczeństwa w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz uchylenia rozporządzenia (UE) nr 526/2013 (akt o cyberbezpieczeństwie) (Dz. Urz. UE. L 151 z 07.06.2019).

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 badawczych, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;
10. uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
11. przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych pisemnie w postaci elektronicznej 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 w drodze decyzji Krajowy Koordynator Prac Badawczych określi minimalne wymagania techniczne dotyczące rejestratora danych, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby monitorowania i kontroli.

Zmiana w art. 135 w ust. 1 w punkcie 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym poprzez dodanie lit. c nadaje kompetencje organom kontroli ruchu drogowego do zatrzymania wydanego w Polsce prawa jazdy w sytuacji gdy ujawnią, że kierujący nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie pojazdu przed przejazdem kolejowym. Ponadto zmiana w art. 135a w ust. 1 w punkcie 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym poprzez dodanie lit. c nadaje kompetencje organom kontroli ruchu drogowego do zatrzymania zagranicznego prawa jazdy w sytuacji gdy ujawnią, że kierujący nie zastosował się do sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie pojazdu przed przejazdem kolejowym. Konsekwencją tych zmian są zmiany w art. 102 ustawy o kierujących pojazdami, na podstawie których starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy.

4. Dostosowanie regulacji w zakresie warunków technicznych pojazdów.

Projekt ustawy przewiduje uzupełnienia brzmienia przepisu w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy, w celu dostosowania regulacji do dopuszczenia w ruchu na drogach pojazdu w pełni zautomatyzowanego.

5. Kary związane z naruszeniami przepisów w ramach prowadzonych prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi (art. 140mc–140md)

Projekt ustawy przewiduje również 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. 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 naruszenie organizatora prac badawczych. Projektowana ustawa zakłada również, że postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia tego rodzaju administracyjnej kary pieniężnej może zostać wszczęte na wniosek Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, na podstawie nieprawidłowości stwierdzonych w toku prowadzonej

przez niego kontroli. W takim przypadku organem właściwym w sprawie będzie właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia kontroli koordynator wojewódzki inspektor transportu drogowego.

III. Przepisy przejściowe i końcowe

Zgodnie z projektowaną regulacją, zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów art. 65l ustawy 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.

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.