

U S T A W A

z dnia 2025 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

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

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

„88) pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd, 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”;

89) pojazd w pełni zautomatyzowany - oznacza pojazd, o którym mowa w art. 3 pkt 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144;

90) organizator prac badawczych – podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową, w tym obejmującą prowadzenie prac badawczych w zakresie 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.”;

2) Po art. 64i dodaje się art. 64j w brzmieniu:

„Art. 64j. 1. Ruch pojazdu nienormatywnego może odbywać się bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1, przez określony czas, pod warunkiem, że pojazd ten uczestniczy w programie pilotażowym mającym na celu przeprowadzenie prac badawczych nad zwiększeniem efektywności transportu oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych.

2. Zabrania się używania pojazdu nienormatywnego objętego programem pilotażowym do przewozu towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643).
3. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje, w drodze konkursu ofert, wyboru służby technicznej odpowiedzialnej za przebieg programu pilotażowego, biorąc pod uwagę doświadczenie służby technicznej w zakresie badania specyfiki eksploatacji pojazdów nienormatywnych objętych programem pilotażowym.
4. Minister właściwy do spraw transportu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację o służbie technicznej odpowiedzialnej za przebieg programu pilotażowego.
5. Przedsiębiorca realizujący usługi transportowe w ramach programu pilotażowego jest obowiązany do ponoszenia opłat za każdy pojazd nienormatywny objęty tym programem. Wpływy uzyskane z opłat stanowią dochód służby technicznej odpowiedzialnej za przebieg programu pilotażowego.
6. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) trasy lub kategorie dróg, po których pojazdy nienormatywne objęte programem pilotażowym mogą się przemieszczać;
 - 2) parametry techniczne i konfigurację dopuszczanych do ruchu pojazdów nienormatywnych;
 - 3) wymagania w zakresie dodatkowego wyposażenia i oznakowania pojazdów nienormatywnych objętych programem pilotażowym;
 - 4) wymagania w zakresie kwalifikacji i stażu pracy kierowcy pojazdów nienormatywnych objętych programem pilotażowym;
 - 5) warunki przystąpienia przedsiębiorcy realizującego usługi transportowe do programu pilotażowego;
 - 6) obowiązki sprawozdawcze przedsiębiorcy realizującego usługi transportowe w ramach programu pilotażowego;
 - 7) obowiązki służby technicznej odpowiedzialnej za przebieg programu pilotażowego;
 - 8) wysokość opłaty od każdego pojazdu nienormatywnego objętego programem pilotażowym, przy czym maksymalna wysokość opłaty dla jednego pojazdu nie może przekroczyć 1000 zł rocznie;
 - 9) czas trwania programu pilotażowego.
7. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw transportu kieruje się potrzebą:

- 1) zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu nienormatywnego oraz bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego;
- 2) zapewnienia możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdu nienormatywnego na środowisko i infrastrukturę drogową;
- 3) unikania negatywnego wpływu dopuszczenia pojazdów nienormatywnych na danej trasie na konkurencyjność względem gałęzi transportu gwarantujących mniejszą emisję gazów cieplarnianych.

8. Po zakończeniu trwania programu pilotażowego minister właściwy do spraw transportu może zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na ruch pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1, pod warunkiem, że w trakcie trwania programu nie stwierdzono negatywnego wpływu tego pojazdu na stan infrastruktury drogowej i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W decyzji minister właściwy do spraw transportu określa:

- 1) trasy lub kategorie dróg, po których pojazd nienormatywny może się przemieszczać;
- 2) parametry techniczne i konfigurację pojazdu nienormatywnego;
- 3) wymagania w zakresie dodatkowego wyposażenia i oznakowania pojazdu nienormatywnego;
- 4) wymagania w zakresie kwalifikacji i stażu pracy kierowcy pojazdu nienormatywnego.”;

3) tytuł oddziału 6 w rozdziale 5 działu II otrzymuje brzmienie:

„Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi”;

4) uchyla się art. 65k;

5) art. 65l–65n otrzymuje brzmienie:

„Art. 65l. 1. 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 oraz uzyskania zezwolenia na prowadzenie tych prac. Zezwolenia nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym, niż poziom trzeci, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.

2. Pojazdy, o których mowa w art. 2 pkt 88 i 89, 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 dalszej odsprzedaży.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje za opłatą podmiot odpowiedzialny za wydawanie zezwoleń na prowadzenie prac badawczych, zwany dalej „Krajowym Koordynatorem Prac Badawczych”, w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, określa warunki prowadzenia prac badawczych na obszarach położonych na terenie nie więcej niż pięciu województw.

5. 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 niezagrożący bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach.

6. 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, o których mowa w ust. 9 pkt 6 i 9. W takim przypadku Krajowy Koordynator Prac Badawczych stwierdza w drodze decyzji administracyjnej wygaśnięcie zezwolenia.

7. Krajowy Koordynator Prac Badawczych prowadzi kontrolę prac badawczych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem.

8. Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych należy:

1) wydawanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1 i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu zezwolenia;

2) prowadzenie rejestru zezwoleń, o których mowa w ust. 1, w formie elektronicznej, zawierającego:

a) firmę (nazwę) organizatora prac badawczych,

b) okres, na jaki zostało wydane zezwolenie,

c) obszar prac badawczych,

d) cel i zakres prac badawczych;

3) podawanie do publicznej wiadomości, poprzez opublikowanie na stronie internetowej Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze;

4) monitorowanie prac badawczych w zakresie zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniu;

5) prowadzenie rejestru sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych;

6) prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;

7) badanie zgodności ze stanem faktycznym oświadczenia o przeprowadzeniu wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych;

8) ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i ocena ryzyka, o których mowa w ust. 9 pkt 9, w zakresie jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych testów;

9) współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami badawczymi 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 pojazdów 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 prac badawczych transgranicznych;

11) administrowanie danymi zgromadzonymi w związku z wydawaniem zezwoleń, o których mowa w ust. 1;

12) udostępnianie na wniosek danych, o których mowa w pkt 2;

13) przechowywanie danych osobowych organizatora prac badawczych, o których mowa w pkt 2 lit. a przez okres pięciu lat.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, zawiera:

1) firmę (nazwę), numer REGON oraz adres siedziby lub oddziału organizatora prac badawczych oraz dane osób reprezentujących organizatora prac badawczych;

2) imię, nazwisko lub firmę (nazwę), numer REGON albo PESEL oraz adres zamieszkania lub adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu;

3) informację o okresie, na jaki ma zostać wydane zezwolenie na prowadzenie prac badawczych;

4) informację o planowanym obszarze prowadzenia prac badawczych, ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni

zautomatyzowany, z zastrzeżeniem, że obszar prowadzenia prac badawczych może obejmować maksymalnie pięć województw;

5) opis sposobu zarządzania pracami badawczymi i odpowiedzialności organizatora;

6) cel i zakres prac badawczych;

7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, z udziałem którego będą prowadzone prace badawcze:

a) numer rejestracyjny pojazdu,

b) numer i datę decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdu,

c) numer VIN pojazdu,

d) informację o spełnieniu warunków określonych w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1-4 ,

e) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu, zgodny z poziomami określonymi w tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do ustawy;

8) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;

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, a prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia;

11) podpis organizatora prac badawczych lub jego przedstawiciela.

10. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się:

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, 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.

11. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą uzyskania jednolitych informacji niezbędnych do wydania zezwolenia oraz potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, o którym mowa w ust. 3 i wzór wniosku o zmianę tego zezwolenia;

2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6, zawierający:

- a) dane organizatora prac badawczych,
- b) terminy rozpoczęcia i zakończenia prac badawczych,
- c) opis obiektu prac badawczych,
- d) cel i zakres prac badawczych,
- e) wykaz dokumentacji wykorzystanej lub sporządzonej podczas prac badawczych,
- f) opis przebiegu prac badawczych,
- g) opis wyników prac badawczych,
- h) podsumowanie wyników prac badawczych,
- i) informację o wystąpieniu i liczbie incydentów i zdarzeń z udziałem pojazdu, objętego pracami badawczymi;

3) minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1 oraz sposobu i formatu udostępniania danych na potrzeby potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych oraz rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i wnętrza pojazdu.

12. Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, poprzedza uzyskanie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych 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 prace badawcze, przy czym nieprzedstawienie opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii;

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, przy czym nieprzedstawienie opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii;

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; nieprzedstawienie opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem opinii pozytywnej.

13. Zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, określone w ustawie, realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

14. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.

15. Opłatę za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 lub opłatę za zmianę tego zezwolenia, uiszcza się na wyodrębniony rachunek bankowy Instytutu Transportu Samochodowego, 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.

15a. Opłata, o której mowa w ust. 15, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego, zaś prowizja, o której mowa w ust. 15, stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

16. Maksymalna wysokość stawki opłaty za:

1) wydanie zezwolenia wynosi:

a) 20 000 zł - w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie jednego województwa,

b) 40 000 zł - w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie od dwóch do pięciu województw;

2) zmianę zezwolenia wynosi 5000 zł.

17. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za:

1) wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 16 pkt 1 i 2, z uwzględnieniem wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym i wskazanych w zezwoleniu, mając na uwadze poziom automatyzacji tych pojazdów oraz nakład pracy i koszty wydania zezwolenia;

2) zmianę zezwolenia, mając na uwadze nakład pracy i koszty zmiany zezwolenia.

18. W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja odmowna stała się ostateczna, zwraca 70% opłaty za wydanie zezwolenia.

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

1) organizator prac badawczych:

a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 3, informacji określonych w art. 65l ust. 9,

b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 3, dokumentów określonych art. 65l ust. 10;

2) pomimo złożenia deklaracji, o której mowa w art. 65l ust. 5 i spełnienia wymagań, o którym mowa w art. 65l ust. 10, stwierdzi, że prace badawcze będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Krajowy Koordynator Prac Badawczych na każdym etapie prac badawczych:

1) cofa w drodze decyzji administracyjnej zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli:

a) organizator prac badawczych podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 3, nieprawdziwe informacje,

b) prace badawcze prowadzone są niezgodnie z warunkami zezwolenia lub niezgodnie z wymaganiami związanymi z wynikami analizy zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 9 pkt 9,

c) w wyniku prowadzonych prac badawczych ujawniono incydent lub zdarzenie drogowe, stanowiące zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości, do którego doszło wskutek okoliczności, na które organizator prac badawczych miał wpływ lub godził się na ich powstanie;

2) zawiesza w drodze decyzji administracyjnej zezwolenie, jeżeli:

a) w wyniku rażących zaniedbań organizatora prac badawczych doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego, a dalsze prowadzenie prac badawczych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia – do czasu ustania tego zagrożenia;

b) organizator prac badawczych nie zgłosił w wymaganym terminie zmiany danych, o których mowa w art. 65l ust. 9 i 10, do czasu wypełnienia tego obowiązku,

c) po zakończeniu obowiązującej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, o której mowa w art. 65n ust. 3, organizator prac badawczych nie przedstawił polisy ubezpieczenia na kolejny okres ubezpieczenia

- okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia.

3. Krajowy Koordynator Prac Badawczych:

1) przeprowadza kontrolę prowadzonych prac badawczych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami wynikającymi z analizy zagrożeń oraz oceny ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 9 pkt 9;

2) może wyznaczyć obserwatora do monitorowania prowadzonych prac badawczych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac badawczych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach wraz z podaniem imienia i nazwiska tego obserwatora oraz z zapewnieniem jego niezależności, bezstronności i braku konfliktu interesów;

3) obserwator, o którym mowa w pkt 2, jest obowiązany wykonywać czynności związane z monitorowaniem prowadzonych prac badawczych w sposób niezakłócający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.

4. Organizator prac badawczych jest obowiązany umożliwić uczestnictwo w prowadzonych pracach badawczych obserwatorowi, o którym mowa w ust. 3 pkt 2.

5. Krajowy Koordynator Prac Badawczych może zawiesić w drodze decyzji administracyjnej zezwolenie na prowadzenie prac badawczych w przypadku uniemożliwienia przez organizatora prac badawczych uczestnictwa w pracach badawczych obserwatora, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lub niepoddania się kontroli, o której mowa w ust. 3 pkt 1, do czasu umożliwienia uczestnictwa obserwatora lub poddania się kontroli, za wyjątkiem uzasadnionej przerwy w prowadzeniu prac badawczych. Okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia.

6. W przypadku, gdy obszar planowanych prac badawczych wskazany we wniosku wymaga wydania opinii, o której mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, przez więcej niż jeden organ zarządzający ruchem, i co najmniej jeden organ zarządzający ruchem wyda opinie negatywną,

Krajowy Koordynator Prac Badawczych może odpowiednio ograniczyć lub zmienić obszar prowadzenia prac badawczych wskazany w zezwoleniu na prowadzenie prac badawczych.

7. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w art. 65l ust. 3-5 i art. 65m ust. 1-2 jest minister właściwy do spraw transportu.

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

1) wyposażyć pojazd zautomatyzowany albo pojazd 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;

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 kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych;

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

6) przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 11 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac lub utraty ważności zezwolenia; organizator prac badawczych jest uprawniony do nieujawniania w treści sprawozdania informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;

7) zapewnić, aby:

a) w trakcie prowadzenia prac badawczych w pojeździe zautomatyzowanym albo w pojeździe w pełni zautomatyzowanym znajdowała się osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdem, odpowiednie do kategorii pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, która ma kontrolę lub może w każdej chwili przejąć kontrolę nad tym pojazdem; osobę taką uważa się za kierującego,

b) pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany i ich systemy podlegające pracom badawczym posiadały odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa,

c) pojazd zautomatyzowany albo pojazd 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;

8) uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;

9) 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’

10) zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, wskazanych we wniosku oraz załącznikach, o których mowa w art. 65l ust. 9 i 10,;

11) wystąpić do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych z wnioskiem o zmianę zezwolenia, wraz z wymaganymi dokumentami, w zależności od zakresu zmiany, jeżeli zmiany, o których mowa w pkt 10, obejmują dane zawarte w zezwoleniu w zakresie zastąpienia lub zgłoszenia nowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, który ma być poddany pracom badawczym po drogach publicznych lub zmiany te dotyczą danych, o których mowa w ust. 9 pkt 4, 5 i 7 oraz ust. 10 pkt 1-3.

2. Posiadacz pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie lub mieniu wyrządzone komukolwiek przez ruch takiego pojazdu, na zasadzie określonej w art. 436 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny. Do odpowiedzialności posiadacza, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, nie stosuje się art. 436 § 2 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny, o ile nie można przypisać winy żadnemu z posiadaczy pojazdów lub kierujących pojazdami, które się zdarzyły.

3. Posiadacz jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego pojazdu, o którym mowa w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Umowę obowiązkowego ubezpieczenia, o której mowa w zdaniu poprzedzającym zawrzeć może też organizator prac badawczych”.

6) w art. 66 ust. 1 pkt 5 po średniku dodaje się wyrazy:

„nie dotyczy to pojazdu w pełni zautomatyzowanego, o którym mowa w oddziale 6 rozdziału 5 działu II ustawy;”

7) w art. 80c w ust. 1 w pkt 27 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 27a w brzmieniu:

„27a) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, o którym mowa w art. 651 ust. 3 i ust. 13;”;

8) w art. 80s:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, motoroweru, ciągnika rolniczego lub przyczepy w celu wykonywania jazd testowych lub prac badawczych tymi pojazdami w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony jest profesjonalny dowód rejestracyjny wraz z profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. Podmiotami uprawnionymi w ramach prowadzonej działalności do posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi są:

a) przedsiębiorca posiadający na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej siedzibę, a w przypadku przedsiębiorcy posiadającego siedzibę za granicą – oddział, zajmujący się produkcją, dystrybucją (sprzedażą prowadzoną w ramach handlu) lub badaniem pojazdów (w ramach realizacji prac badawczo-rozwojowych w rozumieniu art. 4a ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych);

b) służba techniczna, o której mowa w art. 4 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, albo jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;

– zwani dalej „podmiotami uprawnionymi”;

c) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„4. Przez jazdę testową rozumie się jazdę w ruchu drogowym pojazdem wykonywaną;”

d) po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Pojazdy wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia prac badawczo-rozwojowych, o których mowa w art. 4a ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, podlegają wyłącznie rejestracji profesjonalnej.”;

9) w art. 80t ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. O decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów może ubiegać się podmiot uprawniony, który:

- 1) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko mieniu, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów - dotyczy przedsiębiorcy, jeżeli jest on osobą fizyczną, albo członków władz organów osoby prawnej lub nieposiadającej osobowości prawnej jednostki organizacyjnej;
- 2) złożył oświadczenia, że:
 - a) każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane jazdy testowe, będzie spełniał warunki określone w art. 66, odpowiednie dla pojazdu, którym będą wykonywane te jazdy, a pojazd badawczy, którym będą wykonywane prace badawcze będzie spełniał wymagania techniczne opisane w art. 66 ust. 1,
 - b) będzie używał w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego tylko pojazdów, dla których posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi, oraz wyłącznie w celu wykonywania jazd testowych, a w przypadku podmiotów prowadzących działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych będzie wykorzystywał pojazd wyłącznie do celów prowadzenia prac badawczych, który nie będzie podlegał dalszej odsprzedaży,
 - c) posiada ważne ubezpieczenie OC, a podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych ma ubezpieczenie OC dla wykonywanej działalności badawczo rozwojowej,
 - d) blankiety profesjonalnych dowodów rejestracyjnych będą wypełniane wyłącznie przez podmiot uprawniony albo osoby zatrudnione przez ten podmiot.”,

10) w art. 80w ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku podmiotu uprawnionego zajmującego się produkcją pojazdów jazda testowa może być wykonywana także na podstawie umowy cywilnoprawnej. W przypadku podmiotu uprawnionego do realizacji prac badawczych, prace badawcze mogą być wykonywane także na podstawie umowy cywilnoprawnej.”;

9) w art. 135 w ust. 1 w pkt 2:

- a) w lit. b skreśla się średnik i dodaje wyraz „lub”,
- b) po lit. b dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) wjeździe za sygnalizator nadający sygnał czerwony, czerwony migający lub dwa na przemian migające sygnały czerwone lub za inne urządzenie nadające te sygnały, umieszczone

przed przejazdem kolejowym;”;

10) w art. 135a w ust. 1 w pkt 2

a) w lit. b skreśla się średnik i dodaje wyraz „lub”,

b) po lit. b dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) wjeździe za sygnalizator nadający sygnał czerwony, czerwony migający lub dwa na przemian migające sygnały czerwone lub za inne urządzenie nadające te sygnały, umieszczone przed przejazdem kolejowym;”;

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

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

2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wydaje:

a) wojewódzki inspektor transportu drogowego, właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli,

b) wojewódzki inspektor transportu drogowego, na wniosek Krajowego Koordynatora Prac Badawczych po przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w art. 65m ust. 3 pkt 1, właściwy ze względu na miejsce rozpoczęcia tej kontroli,

c) Komendant Wojewódzkiej Policji lub Komendant Oddziału Straży Granicznej, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie, właściwy ze względu na miejsce kontroli.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na organizatora prac badawczych; Art. 140md. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140mc ust. 1, ustala się w wysokości:

1) od 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1;

2) od 50 000 zł do 200 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 65l ust. 1

- uwzględniając okoliczności, zakres oraz uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

4. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w ust. 1 i 2 jest odpowiednio Główny Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej.

5. Środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 3, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego:

a) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Funduszu

rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 oraz z 2025 r. poz. 303),

b) komendy wojewódzkiej Policji lub oddziału Straży Granicznej i stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 367) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 10a dodaje się pkt 10aa w brzmieniu:

„10aa) pojazd zautomatyzowany i pojazd w pełni zautomatyzowany - pojazd, o którym mowa w art. 2 pkt 88-89 ustawy - Prawo o ruchu drogowym;”;

2) w art. 23 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych poniżej, przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do organizatora prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy - Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę lub w każdej chwili może przejąć kontrolę nad ruchem pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych, od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu.”;

3) w art. 27 w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, o którym mowa w art. 2 pkt 88-89 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykorzystywanym do prac badawczych;”;

4) w art. 27:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego może zawrzeć podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, nie krótszy jednak niż 30 dni, w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych.”;

b) po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego może zawrzeć posiadacz pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, wykorzystywanego do prac

badawczych, lub organizator prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, na okres prowadzenia prac badawczych.”;

5) w art. 29 w ust. 1 pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) najpóźniej w dniu wypełnienia przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu, w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych;”.

6) w art. 32 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej w odniesieniu do pojazdów, będących pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, wykorzystywanymi do prac badawczych.”;

7) w art. 33 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych, z dniem odmowy wydania lub cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, jeżeli ubezpieczającym jest organizator prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym”;

8) art. 33a otrzymuje brzmienie:

„Art. 33a. Przepisów art. 33 pkt 2-4 nie stosuje się do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w odniesieniu do pojazdów dojazd testowych oraz w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych do umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawieranej przez organizatora prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, na okres prac badawczych.”;

10) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

2. Ubezpieczeniem tym jest także objęta odpowiedzialność cywilna osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy - Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę nad ruchem

takiego pojazdu, i która sprawując taką kontrolę w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.”;

9) w art. 41 ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych, rozwiązania umowy w związku z doręczeniem organizatorowi prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym decyzji w przedmiocie odmowy wydania lub cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 651 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, jeżeli ubezpieczającym jest organizator prac badawczych, o którym mowa w art. 2 pkt 90 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544) wprowadza się następujące zmiany:

a) w art. 102 ust. 1 po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) kierujący pojazdem wjechał za sygnalizator nadający sygnał czerwony, czerwony migający lub dwa na przemian migające sygnały czerwone lub za inne urządzenie nadające te sygnały, umieszczone przed przejazdem kolejowym;”;

b) ust 1c nadać brzmienie:

„1c. Starosta wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 4, 4a, 5 lub 7, na okres 3 miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności.”.

Art. 4. 1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów art. 651 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do prac badawczych prowadzonych na podstawie zezwoleń, o których mowa w ust. 1 stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do spraw wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 5. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury