

Warszawa, dn. 7.11.2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

RPW/37358/2025 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2025 – 11 – 07
Data wpływu: 2025 – 11 – 07

Szanowny Panie Marszałku,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu RP niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią posłankę Krystynę Sibińską oraz panów posłów Mirosława Suchonia i Zbigniewa Ziejewskiego.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-11.080.362.025

Data wpływu 07.11.2025

U S T A W A

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 87 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 88–90 w brzmieniu:

„88) pojazd zautomatyzowany – pojazd zautomatyzowany w rozumieniu 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, str. 1, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/2144”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 11, Dz. Urz. UE L 292 z 16.08.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 409 z 17.11.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 107 z 06.04.2022, str. 18, Dz. Urz. UE L 213 z 16.08.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2590 z 22.11.2023, str. 1.

- 89) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w pełni zautomatyzowany w rozumieniu art. 3 pkt 22 rozporządzenia (UE) 2019/2144;
- 90) organizator prac badawczych – podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową, w tym obejmującą prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, 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) w dziale II w rozdziale 5 tytuł oddziału 6 otrzymuje brzmienie:
„Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi”;
- 3) uchyla się art. 65k;
- 4) art. 65l–65n otrzymują brzmienie:
- „Art. 65l. 1. Prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych, zwanych dalej „pracami badawczymi”, jest możliwe pod warunkiem stosowania zasad ruchu drogowego, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.
2. Ustala się sześć poziomów automatyzacji, określonych w załączniku nr 3 do ustawy, w tym poziom „0” jako najniższy poziom automatyzacji i poziom „5” jako najwyższy poziom automatyzacji.
3. Zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym niż poziom „3”, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.
4. Pojazdy zautomatyzowane lub pojazdy w pełni zautomatyzowane stanowią pojazdy badawcze, wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej 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, z późn. zm.³⁾) i nie podlegają dalszej odsprzedaży.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 340, 620, 680, 1022, 1074 i 1218.

5. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje za opłatą Krajowy Koordynator Prac Badawczych, w drodze decyzji administracyjnej, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych.

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

7. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres nie dłuższy niż 3 lata. Okres ten może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki określone w zezwoleniu, cel i zakres prac badawczych oraz analiza zagrożeń i ocena ryzyka, o których mowa w ust. 11 pkt 6 i ust. 13 pkt 4. W przypadku, o którym mowa w zdaniu drugim, Krajowy Koordynator Prac Badawczych stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, wygaśnięcie zezwolenia.

8. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, podlega zmianie za opłatą, na pisemny wniosek organizatora prac badawczych, w drodze decyzji administracyjnej, w zakresie danych i informacji, o których mowa w ust. 11 pkt 4, 5 i 7 oraz dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, przy czym zmiana danych, o którym mowa w ust. 11 pkt 7, może dotyczyć także zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze. W przypadku zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia dodatkowych pojazdów, w liczbie nie większej niż 7, w okresie ważności zezwolenia, organizator prac badawczych przekazuje Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, najpóźniej 7 dni przed rozpoczęciem prac badawczych z udziałem tych pojazdów, informację o liczbie nowych pojazdów oraz ich dane, o których mowa w ust. 11 pkt 7, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 14 pkt 1–9, bez potrzeby składania wniosku o zmianę zezwolenia oraz uiszczania opłaty. W takim przypadku nie wydaje się decyzji administracyjnej o zmianie zezwolenia.

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

10. Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych należy:

- 1) wydawanie zezwoleń, o których mowa w ust. 1, i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia tego zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia;
- 2) prowadzenie rejestru zezwoleń, o których mowa w ust. 1, w formie elektronicznej, zawierającego:
 - a) imię i nazwisko albo 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, przez opublikowanie na stronie internetowej Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, informacji o wydanych zezwoleniach i o okresach prowadzonych prac badawczych oraz o 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;
- 6) prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 4;
- 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. 13 pkt 4 oraz ust. 14 pkt 4, w tym w zakresie ich kompletności i adekwatności do zakresu planowanych prac badawczych
- 9) współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych 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, za poprzedni rok, w tym prac badawczych transgranicznych, zawierającego nazwę organizatora prac badawczych, okresy realizacji prac badawczych oraz obszar, lokalizację i drogi, na których prowadzone były prace badawcze, na które zostały wydane zezwolenia;

- 11) administrowanie danymi zgromadzonymi w związku z wydawaniem zezwoleń, o których mowa w ust. 1;
- 12) przetwarzanie danych osobowych organizatora prac badawczych, o których mowa w pkt 2 lit. a, oraz usuwanie tych danych po upływie 5 lat od dnia utraty ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, lub od dnia wydania decyzji administracyjnej o stwierdzeniu wygaśnięcia zezwolenia lub decyzji administracyjnej o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia, z wyłączeniem spraw wszczętych i niezakończonych prawomocnym rozstrzygnięciem.

11. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału organizatora prac badawczych oraz imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych osoby reprezentującej organizatora prac badawczych;
- 2) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze;
- 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 lub opis planowanej zmiany zezwolenia w tych zakresach;

- 6) cel i zakres prac badawczych;
 - 7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, a w przypadku wniosku o zmianę zezwolenia – dane zastępującego lub dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - 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 załączniku nr 3 do ustawy;
 - 8) podpis organizatora prac badawczych lub osoby jego reprezentującej.
12. Wniosek o zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 8, zawiera:
- 1) numer i datę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, którego dotyczy wniosek o zmianę tego zezwolenia;
 - 2) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału organizatora prac badawczych oraz imię i nazwisko oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych osoby reprezentującej organizatora prac badawczych;
 - 3) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument oraz adres zamieszkania lub adres do doręczeń elektronicznych albo adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze;

- 4) informację planowanej zmiany zezwolenia w zakresie tego obszaru, ich lokalizacji 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 planowanej zmiany sposobu zarządzania pracami badawczymi i odpowiedzialności organizatora;
- 6) dane zastępującego lub dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - 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 załączniku nr 3 do ustawy;
- 7) informację o zakresie zmian wynikających z dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, o ile wnioszek dotyczy tych zmian.

13. Do wniosku, o którym mowa w ust. 5, dołącza się:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu;
- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej – kopię dowodu rejestracyjnego;
- 4) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami, sporządzone zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;

- 5) deklarację organizatora prac badawczych potwierdzającą, że prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważnego zakłócenia ruchu drogowego;
 - 6) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone 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, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi;
 - 7) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne, o których mowa w ust. 10 pkt 7;
 - 8) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, w rejestrator spełniający minimalne wymagania techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 25 pkt 3;
 - 9) kopię decyzji o udzieleniu zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, o której mowa w art. 67 ust. 1, o ile zastępujący lub dodatkowy pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym planowane jest prowadzenie prac badawczych, został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
 - 10) dowód wniesienia opłaty, o której mowa w ust. 5.
14. Do wniosku, o którym mowa w ust. 8, dołącza się:
- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu – o ile wniosek dotyczy zmiany zakresu danych zawartych w tych dokumentach lub zastąpienia lub

zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;

- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie, o którym mowa w pkt 1 – o ile wniosek dotyczy zmiany w tym zakresie;
- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej – kopię dowodu rejestracyjnego – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 4) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami, sporządzone zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych – w zakresie objętym wnioskowaną zmianą;
- 5) deklarację organizatora prac badawczych potwierdzającą, że prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważnego zakłócenia ruchu drogowego – w zakresie objętym wnioskowaną zmianą;
- 6) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone 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 – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni

zautomatyzowanego, nad którym planowane jest prowadzenie prac badawczych;

- 7) oświadczenie wnioskodawcy złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne, o których mowa w ust. 10 pkt 7 – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 8) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze, w rejestrator spełniający minimalne wymagania techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 25 pkt 3 – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi planowane jest prowadzenie prac badawczych;
- 9) kopię decyzji o udzieleniu zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, o której mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze, został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
- 10) dowód wniesienia opłaty, o której mowa w ust. 8.

15. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 13 pkt 6 lub ust. 14 pkt 6, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że każdy z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz że posiadam udokumentowane prawo do dysponowania tymi pojazdami.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

16. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 13 pkt 7 lub ust. 14 pkt 7, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że zostały przeprowadzone wewnętrzne

testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych każdego z pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

17. Krajowy Koordynator Prac Badawczych niezwłocznie informuje o wydaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz o zgłoszeniu przez organizatora prac badawczych zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia nowych pojazdów, w okresie ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 3) organ zarządzający ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze.

18. Zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

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

20. 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:

- 1) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu województwa – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich,
- 2) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu powiatu – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg powiatowych,
- 3) 10 % tych opłat jest przekazywana do budżetu gminy – właściwej ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg gminnych

– na których są prowadzone prace badawcze określone w tym zezwoleniu.

21. Opłaty, o których mowa w ust. 20, stanowią przychód Instytutu Transportu Samochodowego, a prowizja, o której mowa w ust. 20, stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

22. Jeżeli zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie obejmuje dróg danej kategorii drogi, o których mowa w ust. 20, prowizja właściwa dla danej kategorii drogi podlega podziałowi w równych częściach na pozostałe kategorie dróg.

23. Maksymalna wysokość stawki opłaty za:

- 1) wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wynosi:
 - a) 20 000 zł – w przypadku wniosku o wydanie tego zezwolenia obejmującego obszary położone na terenie jednego województwa,
 - b) 40 000 zł – w przypadku wniosku o wydanie tego zezwolenia obejmującego obszary położone na terenie od dwóch do pięciu województw;
- 2) zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wynosi 5000 zł.

24. W przypadku odmowy wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, lub zmiany tego zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o odmowie stała się ostateczna, zwraca 70 % opłaty za wydanie zezwolenia lub zmianę zezwolenia.

25. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebą uzyskania jednolitych informacji niezbędnych do wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, sposobie poruszania się tych pojazdów po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory wniosków, o których mowa w ust. 5 i 8;
- 2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;
- 3) minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi będą prowadzone prace badawcze, oraz dźwięku z wnętrza tych pojazdów.

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

- 1) wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 23 pkt 1, z uwzględnieniem wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane, i liczby pojazdów

zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nad którymi będą prowadzone prace badawcze i wskazanych w zezwoleniu, mając na uwadze poziom automatyzacji tych pojazdów oraz nakład pracy i koszty wydania zezwolenia;

- 2) zmianę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze nakład pracy w ramach rozpatrywania wniosku o tę zmianę i koszty zmiany tego 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. 5, danych i informacji, o których mowa w art. 65l ust. 11,
 - b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5, dokumentów, o których mowa w art. 65l ust. 13;
- 2) mimo złożenia deklaracji, o której mowa w art. 65l ust. 13 pkt 5, stwierdzi, że prace badawcze będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub poważne zakłócenie 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. 5 lub 8, nieprawdziwe informacje,
 - b) prace badawcze są prowadzone niezgodnie z warunkami tego zezwolenia lub niezgodnie z analizą zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 4 lub ust. 14 pkt 4,
 - 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, o którym mowa w art. 65l ust. 1, a okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia, w przypadku gdy:

- 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 zmiany danych i informacji, o których mowa w art. 65l ust. 11 i 12, oraz nie aktualizował dokumentów, o których mowa w art. 65l ust. 13 i 14, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian – do czasu wypełnienia tego obowiązku,
- c) po zakończeniu obowiązującej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, o której mowa w art. 65n ust. 4, organizator prac badawczych nie przedstawił polisy ubezpieczenia na kolejny okres ubezpieczenia pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którymi są prowadzone prace badawcze, za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, do czasu przedłożenia nowej umowy ubezpieczenia.

3. Krajowy Koordynator Prac Badawczych:

- 1) przeprowadza kontrolę prowadzonych prac badawczych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, w zakresie zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniu i analizą zagrożeń oraz oceną ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 4 lub ust. 14 pkt 4;
- 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.

4. Obserwator, o którym mowa w ust. 3 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.

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

6. Krajowy Koordynator Prac Badawczych może zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, 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, z wyjątkiem uzasadnionej przerwy w prowadzeniu prac badawczych. Okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia.

7. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w ust. 1, 2 i 6 oraz art. 65l ust. 1, 5, 7, 8 i ust. 10 pkt 1, jest minister właściwy do spraw transportu.

8. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby wyznaczone do prowadzenia spraw z zakresu wydawania zezwoleń, o których mowa w art. 65l ust. 1, i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia tego zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub zawieszeniu tego zezwolenia oraz realizacji innych obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, o których mowa w art. 65l ust. 10 pkt 2–12, oraz prowadzenia spraw z zakresu kontroli prowadzonych prac badawczych, o której mowa w ust. 3 pkt 1, i występowania w roli obserwatora, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, są obowiązani do:

- 1) zachowania poufności danych udostępnianych im w toku prowadzenia postępowań administracyjnych, realizacji zadań i obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, prowadzenia spraw z zakresu kontroli prac badawczych i monitorowania tych prac, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu;
- 2) powstrzymania się od:
 - a) występowania w roli członków organów spółek handlowych lub pełnomocników przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych,
 - b) prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w

Polsce w rozumieniu niniejszej ustawy, w zakresie wydawanych zezwoleń na prowadzenie prac badawczych,

- c) bycia współnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność, o której mowa w lit. a,
- d) bezpośredniego posiadania akcji lub udziałów w spółkach handlowych organizatora prac badawczych,
- e) wykonywania zajęcia zarobkowego na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w lit. a, c i d.

9. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby, o których mowa w ust. 8, składają oświadczenie dotyczące obowiązków określonych w ust. 8, zwane dalej „oświadczeniem o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów”.

10. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń na podstawie art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Składający oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że zachowam w poufności wszystkie dane i informacje pozyskane w ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w art. 65l ust. 10 oraz art. 65m ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, oraz nie wykorzystam tych danych i informacji w celach innych niż określone w powyższych przepisach ustawy, a także nie posiadam konfliktu interesów w tym zakresie, a w szczególności nie prowadzę prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w Polsce w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie jestem członkiem organów spółek handlowych lub pełnomocnikiem przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych, nie jestem współnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie posiadam bezpośrednio akcji lub udziałów w spółkach handlowych prowadzących działalność, w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie

wykonuję zajęć zarobkowych na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w art. 65m ust. 8 pkt 2 lit. a, c i d ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składają:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu – Krajowy Koordynator Prac Badawczych;
- 2) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – osoby obowiązane do złożenia oświadczenia, o których mowa w ust. 8.

12. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się:

- 1) przed zawarciem umowy o pracę, zmianą stanowiska pracy lub zawarciem umowy cywilnoprawnej;
- 2) corocznie do dnia 15 stycznia według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego;
- 3) w terminie 14 dni od dnia powzięcia informacji o okolicznościach, o których mowa w ust. 8.

13. Naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 8–12, stanowi podstawę do odmowy nawiązania stosunku pracy, rozwiązania stosunku pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika, odmowy zawarcia lub wypowiedzenia umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze, odwołania ze stanowiska Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.

14. Oświadczenia o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów podlegają ocenie właściwego organu, o którym mowa w ust. 11 pkt 1 lub 2, pod względem możliwości wystąpienia w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego lub planowanej kontroli lub monitorowania prac badawczych. W przypadku stwierdzenia konfliktu interesów lub naruszenia obowiązku zachowania poufności osoba, o której mowa w ust. 8, podlega wyłączeniu z postępowania administracyjnego, nie uczestniczy w przeprowadzaniu kontroli lub monitorowaniu prac badawczych.

15. Dyrektor Instytut Transportu Samochodowego w ramach prowadzonych działań zapewnia zachowanie w poufności danych i informacji pozyskanych w

ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2 oraz art. 65l ust. 10, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, a także niewykorzystywanie tych danych i informacji przez Instytut Transportu Samochodowego w zakresie prowadzonych działań oraz w celach, innych niż określone w ustawie.

16. W przypadku gdy Instytut Transportu Samochodowego poniósł szkodę wskutek naruszenia obowiązków, o których mowa w ust. 8, może dochodzić od osób, które naruszyły te obowiązki, wyrównania tej szkody na zasadach określonych w przepisach działu piątego rozdziału I ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277 i 807).

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

- 1) wyposażyć pojazd zautomatyzowany albo pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym są prowadzone prace badawcze, w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu oraz dźwięk z wnętrza pojazdu;
- 2) prowadzić wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych;
- 3) rejestrować obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym, nad którymi są prowadzone prace badawcze;
- 4) rejestrować zdarzenia, w których doszło do wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 12 miesięcy od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia;
- 5) przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 25 pkt 2, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac badawczych lub utraty ważności zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, przy uwzględnieniu, że organizator prac badawczych nie jest obowiązany do ujawniania w treści sprawozdania informacji stanowiących jego tajemnicę przedsiębiorstwa lub innych podmiotów;

- 6) 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 i którą 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 i pojazd w pełni zautomatyzowany oraz wszystkie systemy i prototypy pojazdu, a także inne systemy lub prototypy, nad którymi są prowadzone prace badawcze, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;
 - 7) uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
 - 8) zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac badawczych, odpowiednio nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem lub zakończeniem prac badawczych;
 - 9) zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, który udzielił zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, zmiany danych i informacji, wskazanych we wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 11, oraz aktualizować dokumenty do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13;
 - 10) wystąpić do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych z wnioskiem o zmianę zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, wraz z wymaganymi dokumentami, w zależności od zakresu zmiany, jeżeli zmiany, o których mowa w pkt 9, obejmują dane i informacje, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, 5 i 7, lub wymagać będą aktualizacji dokumentów do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 1–3, z zastrzeżeniem art. 65l ust. 8 zdanie drugie.
2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, zawiera w szczególności:
- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę) organizatora prac badawczych;

- 2) terminy rozpoczęcia i zakończenia prac badawczych;
- 3) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji w pojeździe zautomatyzowanym lub pojeździe w pełni zautomatyzowanym, nad którym były prowadzone prace badawcze, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;
- 4) cel i zakres prac badawczych;
- 5) wykaz dokumentacji wykorzystanej lub sporządzonej podczas prac badawczych;
- 6) opis przebiegu prac badawczych;
- 7) opis wyników prac badawczych;
- 8) podsumowanie wyników prac badawczych;
- 9) informację o wystąpieniu i liczbie incydentów i zdarzeń z udziałem pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym były prowadzone prace badawcze.

3. 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071 i 1172). Do odpowiedzialności posiadacza, o której mowa w zdaniu pierwszym, 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.

4. Posiadacz pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175, 1176 i ...). Umowę obowiązkowego ubezpieczenia, o której mowa w zdaniu pierwszym, może zawrzeć również organizator prac badawczych.”;

- 5) w art. 66 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu, z wyłączeniem pojazdu w pełni zautomatyzowanego;”;
- 6) w art. 80c w ust. 1 po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu:
 „27a) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych;”;
- 7) w art. 80s:
- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, motoroweru, ciągnika rolniczego lub przyczepy w celu wykonywania jazd testowych tymi pojazdami w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony jest profesjonalny dowód rejestracyjny wraz z profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi.
2. Podmiotami uprawnionymi w ramach prowadzonej działalności do posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi są:
- 1) 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 prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych,
 - 2) 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”.”;
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Przez jazdę testową rozumie się jazdę w ruchu drogowym pojazdem wykonywaną:
- 1) z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych,

- 2) w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony w zakresie, o którym mowa w ust. 2,
- 3) przez podmiot uprawniony albo osoby, o których mowa w art. 80w ust. 2–4

– w celu przeprowadzenia testu produkowanego pojazdu, w tym przedmiotu jego wyposażenia lub części, lub testu pojazdu będącego przedmiotem dystrybucji lub badania pojazdu w ramach prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.”,

- c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Pojazdy wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych podlegają wyłącznie rejestracji profesjonalnej.”;

- 8) 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, którym będzie prowadzona działalność badawczo-rozwojowa w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, będzie spełniał wymagania techniczne opisane w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4,
 - 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 pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych będzie wykorzystywał pojazdy wyłącznie do celów prowadzenia prac badawczych, które nie będą podlegały dalszej odsprzedaży,

- c) podmiot prowadzący działalność badawczo-rozwojową w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych ma ubezpieczenie OC dla prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej,
- d) blankiety profesjonalnych dowodów rejestracyjnych będą wypełniane wyłącznie przez podmiot uprawniony albo osoby zatrudnione przez ten podmiot.”;

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

„3. W przypadku podmiotu uprawnionego zajmującego się produkcją pojazdów lub badaniem pojazdów w ramach prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej w rozumieniu art. 4a pkt 26 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, jazda testowa może być wykonywana także na podstawie umowy cywilnoprawnej.”;

10) po art. 140mb dodaje się art. 140mc w brzmieniu:

„Art. 140mc. 1. Kto prowadzi prace badawcze nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, podlega karze pieniężnej.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, ustala się w wysokości:

- 1) od 100 000 zł do 200 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1,
- 2) od 20 000 zł do 100 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 65l ust. 1

– uwzględniając okoliczności, zakres oraz uprzednie naruszenie przepisów ustawy.

3. Kary pieniężne, w sprawach określonych w ust. 1, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.

4. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada:

- 1) wojewódzki inspektor transportu drogowego, właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli;

- 2) 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;
- 3) odpowiedni organ Policji lub Straży Granicznej, którego funkcjonariusze stwierdzili naruszenie, właściwy ze względu na miejsce kontroli.

5. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na organizatora prac badawczych.

6. Środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego:

- 1) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i przekazuje się w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, do 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;
- 2) komendy wojewódzkiej Policji lub oddziału Straży Granicznej.

7. Środki, o których mowa w ust. 6 pkt 1, stanowią wpływy 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, a środki, o których mowa w ust. 6 pkt 2, stanowią dochód budżetu państwa.”;

- 11) art. 148a otrzymuje brzmienie:

„Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2028 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, oraz motocykli, o których mowa w art. 2 pkt 45, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych oraz motocykli po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.”;

- 12) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 30a dodaje się art. 30b w brzmieniu:

„Art. 30b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego pełni funkcję krajowego koordynatora w systemie informatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli elektronicznych zezwoleń EKMT, udostępnionym przez Międzynarodowe Forum Transportowe (International Transport Forum), zwanym dalej „systemem EKMT”.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych przetwarzanych na potrzeby realizacji zadań krajowego koordynatora w systemie EKMT.

3. W systemie EKMT Główny Inspektor Transportu Drogowego, w szczególności:

- 1) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla przewoźników drogowych;
- 2) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1–4;
- 3) przydziela przewoźnikom drogowym przyznane zezwolenia EKMT;
- 4) monitoruje wykorzystanie zezwoleń EKMT.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, zawiera w szczególności:

- 1) dane przewoźnika drogowego określające:
 - a) firmę przedsiębiorcy,
 - b) adres i siedzibę albo adres miejsca zamieszkania,
 - c) numer ewidencji podatkowej (NIP),
 - d) numer telefonu,
 - e) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, zawiera w szczególności:

- 1) dane organu kontrolnego określające:
 - a) nazwę organu,
 - b) adres i siedzibę,

- c) numer telefonu,
- d) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do złożenia wniosku, z podaniem jej imienia i nazwiska.

6. W przypadku złożenia wniosków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, w postaci elektronicznej, wniosek opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”;

- 2) w art. 87 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej kierowca okaże dokument w postaci elektronicznej lub papierowej potwierdzający posiadanie elektronicznego zezwolenia EKMT, jest obowiązany do udostępnienia tego dokumentu, na żądanie kontrolującego, w trakcie kontroli, w tym do okazania i udostępnienia urządzenia, na którym zapisany jest ten dokument. Przepis ten stosuje się do innych dokumentów wymaganych w postaci elektronicznej w związku z wykonywaniem przewozu na podstawie zezwolenia EKMT.”.

Art. 3. 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. 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175 i 1176) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 10a dodaje się pkt 10b i 10c w brzmieniu:

„10b) pojazd zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 88 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;

10c) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 89 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;”;

- 2) w art. 23 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do organizatora prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6 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, o których mowa w

art. 651 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „pracami badawczymi”, od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu.”;

3) w art. 27:

a) 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.”,

b) 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 pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych.”,

c) 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 w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres prowadzenia prac badawczych.”;

4) 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 będących pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, wykorzystywanymi do prac badawczych;”;

5) 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, z wyłączeniem przypadku, gdy przeniesienie prawa własności tego pojazdu nie jest następstwem jego sprzedaży.”;

- 6) w art. 33 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:
 „12) 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 w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych.”;
- 7) 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 w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na okres prac badawczych.”;
- 8) w art. 35 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
 „2. Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest także objęta odpowiedzialność cywilna osoby, o której mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę nad ruchem pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych, o których mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, i która, sprawując taką kontrolę w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.”;
- 9) w art. 41 w 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 w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym decyzji w przedmiocie odmowy wydania lub cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jeżeli ubezpieczającym jest

organizator prac badawczych w rozumieniu art. 2 pkt 90 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 78:
 - a) w ust. 1 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „31 marca 2026 r.”,
 - b) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 marca 2026 r.”;
- 2) w art. 79:
 - a) uchyla się ust. 1 i 2,
 - b) w ust. 3 wyrazy „w okresie, o którym mowa w ust. 2” zastępuje się wyrazami „do dnia 31 marca 2026 r.”;
- 3) w art. 82 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „31 marca 2026 r.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303) uchyla się art. 9.

Art. 6. 1. Zezwolenia wydane na podstawie przepisów art. 65l ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym 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 niniejszej ustawy w zakresie wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. 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, i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7–9, które wchodzi w życie z dniem 5 lipca 2026 r. oraz art. 2, art. 4 i art. 5, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Załącznik do ustawy
z dnia r. (Dz. U.
poz.)

Załącznik nr 3

POZIOMY AUTOMATYZACJI JAZDY

Poziom automatyzacji	Opis funkcji automatycznych	Rola kierującego pojazdem
0	Pojazd nie posiada funkcji automatycznych. Dopuszcza się stosowanie systemów wspomagających bezpieczeństwo.	Kierujący pojazdem wykonuje wszystkie czynności związane z prowadzeniem pojazdu.
1	Pojazd posiada jedną funkcję automatyczną, w tym kierowanie albo hamowanie. Dopuszcza się stosowanie systemów wspomagających.	Kierujący pojazdem wykonuje większość czynności związanych z prowadzeniem pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu musi być gotowy do reakcji.
2	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na samodzielne przyspieszanie, hamowanie lub skręcanie kierownicy pojazdu w określonych warunkach.	Kierujący pojazdem wykonuje niektóre czynności związane z prowadzeniem pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu musi być gotowy do niezwłocznej reakcji.
3	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na krótkotrwałe oderwanie rąk od kierownicy i oderwanie wzroku od drogi.	Kierujący pojazdem nadzoruje jazdę pojazdu. Kierujący pojazdem podczas używania systemu nie musi być gotowy do niezwłocznej reakcji.
4	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na automatyczną jazdę w określonych warunkach drogowych.	Kierujący pojazdem nie nadzoruje jazdy pojazdu. Kierujący pojazdem nie musi być gotowy do reakcji, ale musi przejąć kontrolę nad pojazdem po wezwaniu systemu.

5	Pojazd posiada funkcje automatyczne pozwalające na całkowicie automatyczną jazdę we wszystkich warunkach drogowych.	W pojeździe nie musi znajdować się kierowca. Pojazd prowadzony jest automatycznie w każdych warunkach drogowych.
----------	---	--

UZASADNIENIE

I. Cel i potrzeba regulacji

Poselski projekt ustawy zmieniającej wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), jak również w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855), w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173) a także w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303). Mając na uwadze okoliczność, że w dniu 7 listopada br. Prezydent RP skierował uchwaloną przez Sejm ustawę z dnia 26 września 2025 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw do ponownego rozpatrzenia przez Sejm RP w trybie art. 122 ust. 5 Konstytucji (weto prezydenckie), istnieje konieczność pilnego przedłożenia do procedowania zaproponowanych w tej ustawie rozwiązań, z pominięciem przepisów budzących wątpliwości Prezydenta RP. W tym kontekście aktualne pozostaje uzasadnienie do ustawy z dnia 26 września 2025 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Ratio legis projektowanych zmian sprowadza się do konieczności dostosowania postępu technologicznego w branży motoryzacyjnej, a jednocześnie wprowadzenia rozwiązań deregulacyjnych w prawie, które mogą usprawnić proces prowadzenia prac badawczych nad pojazdami samochodowymi wyposażonymi w nowoczesne systemy zautomatyzowania oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce.

Potrzeba zmian w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym 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 oraz 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 prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w systemy pozwalające na osiąganie coraz to wyższych poziomów zautomatyzowania 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 wpływają 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. Ponadto ponad wszelką wątpliwość 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 wymagania 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 ustawy 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.

Projektowana ustawa wprowadza też 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). Ponadto w przepisach ww. rozdziału wprowadzono również inne zmiany, które związane są m.in. z tym, iż organizatorem prac badawczych, o którym mowa w przedmiotowym projekcie, jest również podmiot uprawniony do profesjonalnej rejestracji pojazdów.

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).

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) umożliwią wydawanie i kontrolę elektronicznych zezwoleń EKMT, począwszy od 1 stycznia 2026 r.

Celem zmian w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2025 r. poz. 285), jest przedłużenie, z mocy ustawy, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r.

Zmiany w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i poz. 1572 oraz z 2025 r. poz. 303) polegają na uchyleniu art. 9.

II. Zakres projektowanych zmian

1. Określenie pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego oraz organizatora prac badawczych

Projekt ustawy 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.

3. Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych

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.

Zgodnie z projektowaną zmianą 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

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

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 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 pożądane 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 projekcie 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

² Ibidem

³ Ibidem

jednocześnie stanowić będzie z punktu widzenia bezpieczeństwa fiskalnego zabezpieczenie przed niepożądanym naruszeniom 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 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. Wspecjalizowany 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 pojazdu 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, 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 będzie wydawane za opłatą.

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 bezczynność 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 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 niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego a prace badawcze nie będą utrudniały ruchu na drogach.

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 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 przekazać stosowne informacje Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych. W przypadku zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia dodatkowych pojazdów, w liczbie nie większej niż 7, w okresie ważności zezwolenia, organizator prac badawczych przekazuje Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, najpóźniej 7 dni przed rozpoczęciem prac badawczych z udziałem tych pojazdów, informację o liczbie nowych pojazdów oraz ich dane, o których mowa w ust. 11 pkt 7, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 14 pkt 1–9, bez potrzeby składania wniosku o zmianę zezwolenia oraz uiszczania opłaty. W takim przypadku nie wydaje się decyzji administracyjnej o zmianie zezwolenia. Ustawodawca nakłada na Krajowego Koordynatora Prac Badawczych szereg obowiązków wskazanych enumeratywnie w projekcie.

W projekcie zawarta jest też delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzory wniosków (o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych lub o zmianę tego zezwolenia), składanych 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) i wysokość opłaty za zmianę tego zezwolenia.

Wprowadzane przepisy przewidują również, że Krajowy Koordynator Prac Badawczych niezwłocznie informuje o wydaniu zezwolenia oraz o zgłoszeniu przez organizatora prac badawczych zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia nowych pojazdów, w okresie ważności zezwolenia:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 3) organ zarządzający ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze.

Projekt ustawy wskazuje, 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. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego z siedzibą w Warszawie, jako jednostka podległa Ministrowi Infrastruktury, między innymi ze względu na funkcjonujące od 2021 r. Centrum Pojazdów Autonomicznych i a także organizowanie corocznych konferencji AV-Poland, poświęconych najnowszym technologiom w automatyzacji pojazdów, daje rękojmię zapewnienia odpowiedniego potencjału kadrowego, skupiającego wymaganą wiedzę naukową i specjalistyczną dla realizacji tego rodzaju nowych zadań ustawowych. Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych Instytutu Transportu Samochodowego powstało bowiem w ramach projektu pt. „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego” (AV-PL-ROAD) realizowanego przez Ministerstwo Infrastruktury, Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej oraz Instytut Transportu Samochodowego. Wśród pracowników Centrum są eksperci z zakresu automatyzacji transportu drogowego, inteligentnych systemów transportowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu a także homologacji pojazdów.

Projektowany art. 65m ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawy przewiduje, że Krajowy Koordynator Prac Badawczych wydaje decyzję o odmowie 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 stanowić 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.

⁴ Na podstawie Zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych i Zarządzenia nr 40 Komendanta Głównego Policji z dnia 18 grudnia 2017 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

Projekt ustawy zakłada, że opłata za wydanie zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych lub zmianę zezwolenia, stanowi przychód Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, z zastrzeżeniem, że prowizja stanowiąca 30% tej opłaty przekazywana jest do budżetów jednostek samorządu terytorialnego, właściwych ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych, na których prowadzone są prace badawcze, określone w tym zezwoleniu. Łącznie więc kwota prowizji będzie wynosiła 30% opłaty za wydanie zezwolenia i będzie przekazywana w wysokości:

- 10% do budżetu województwa – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich,
- 10% do budżetu powiatu - właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg powiatowych,
- 10% do budżetu gminy - właściwej ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg gminnych

- na których prowadzone są prace badawcze, określone w tym zezwoleniu.

W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Badawczych z urzędu zwraca 70% opłaty za wydanie 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 dniem uczestnictwa w tych pracach oraz przeprowadzić kontrolę prowadzonych prac badawczych, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami wynikającymi z analizy zagrożeń oraz oceny 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 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 obecność kierowcy 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 ;
4. 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 12 miesięcy 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;
5. 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 nowej delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu, w terminie 30 dni od dnia zakończenia prac lub utraty ważności zezwolenia;
6. 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;
7. 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);
8. 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;
9. uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
10. 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 minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia minimalne wymagania techniczne dotyczące rejestratora danych oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych oraz rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i wnętrza pojazdu oraz dźwięku z wnętrza pojazdu.

4. Dostosowanie regulacji w zakresie warunków technicznych pojazdów.

Projekt ustawy przewiduje uzupełnienie brzmienia przepisu w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w celu dostosowania regulacji do prowadzenia na drogach prac badawczych nad pojazdami w pełni zautomatyzowanymi.

5. Zmiany w przepisach rozdziału 2d ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Projektowana ustawa wprowadza też zmiany w przepisach znajdujących się w rozdziale 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). Ponadto, w przepisach ww. rozdziału wprowadzono również inne zmiany, które związane są m.in. z tym, iż organizatorem prac badawczych, o którym mowa w przedmiotowym projekcie, jest również podmiot uprawniony do profesjonalnej rejestracji pojazdów.

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).

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

Projekt ustawy przewiduje również administracyjną 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.

Przepisy te określają też wysokość kar pieniężnych: od 100 000 zł do 200 000 zł – za brak zezwolenia i od 20 000 zł do 100 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu.

Przy nakładaniu kary będą uwzględniane okoliczności, zakres oraz ewentualne uprzednie naruszenie przepisów ustawy, co będzie miało wpływ na jej ostateczną wysokość.

Jednocześnie środki z tytułu kar pieniężnych nałożonych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego będą stanowiły wpływy 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.

8. Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855)

Wprowadzenie do krajowego porządku prawnego rozwiązań przyjętych przez Międzynarodowe Forum Transportu - International Transport Forum (ITF), którego Polska jest członkiem, polegających na zastosowaniu od dnia 1 stycznia 2026 r. wielokrotnych zezwoleń EKMT na międzynarodowe przewozy drogowy rzeczy w postaci elektronicznej.

Do końca 2025 r. zezwolenia EKMT wraz z towarzyszącymi im książkami jazd mają postać papierową, a ich dystrybucją i przekazywaniem przewoźnikom drogowym zajmuje się Główny Inspektor Transportu Drogowego. Dzięki rozwiązaniom przewidzianym w poprawce nastąpi przejście z systemu dokumentów papierowych na elektroniczny system zezwoleń EKMT, co uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych dokumentów.

Zezwolenie wydawane przez Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum), jest dokumentem dopuszczającym do wykonywania nieograniczonej liczby przewozów pomiędzy państwami członkowskimi Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT), których przebieg jest dokumentowany w odpowiednio wypełnionym karnecie. Zezwolenie jest ważne przez cały rok kalendarzowy. Zezwolenie może posiadać ograniczenia terytorialne (nie można z niego korzystać na terytorium określonego państwa) oraz ograniczenia dotyczące normy ekologicznej pojazdów, które mogą korzystać z zezwolenia. Zezwolenie EKMT jest ważne w pojeździe/zespole pojazdów posiadającym ważne certyfikaty potwierdzające spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu.

W myśl rozwiązań zaproponowanych w poprawce wskazano, że Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie pełnił funkcję krajowego koordynatora w systemie teleinformatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli zezwoleń EKMT, udostępnionym przez ITF. W związku z tym niezbędne jest także nadanie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, poprzez zmiany przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.), uprawnień do przetwarzania danych w tym systemie.

W ramach rozwiązań przewidzianych w poprawce Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie zobowiązany do:

- a) dystrybucji elektronicznych zezwoleń EKMT wśród polskich przedsiębiorców transportu drogowego;
- b) przydzielania przewoźnikom drogowym elektronicznych zezwoleń w systemie EKMT i powiązanie zezwolenia w postaci elektronicznej z utworzonym indywidualnym kontem przewoźnika drogowego;

c) zakładania kont elektronicznych przewoźnikom drogowym i służbom kontrolnym.

Przewiduje się również zmianę przepisów w zakresie obowiązku posiadania przez kierowcę odpowiedniego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych, poprzez wskazanie, że jest to również dokument w postaci elektronicznej, o ile jest wymagany. W przypadku wykonywania przewozu drogowego na podstawie zezwolenia EKMT kierowca, na żądanie uprawnionych służb kontrolnych będzie obowiązany przedstawić ten dokument w postaci elektronicznej.

Wprowadzenie zezwoleń EKMT w postaci elektronicznej wpisuje się w postulaty przedsiębiorców transportu drogowego opowiadających się za cyfryzacją dokumentów w transporcie. Transformacja cyfrowa w obszarze zastąpienia papierowych zezwoleń EKMT systemem elektronicznego zarządzania tymi zezwoleniami uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych dokumentów, usprawni zarządzanie flotą pojazdów oraz ułatwi kontrolę zezwoleń upoważnionym służbom kontrolnym.

9. Zmiany 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).

Przedmiotowe zmiany wynikają z wprowadzanych do ustawy – Prawo o ruchu drogowym regulacji w zakresie prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym z nowymi definicjami: pojazdu zautomatyzowanego, pojazdu w pełni zautomatyzowanego i organizatora prac badawczych. Są także konsekwencją zmian w rozdziale 2d ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie rozszerzenia regulacji profesjonalnej rejestracji pojazdów na przedsiębiorców zajmujących się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami.

10 Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173).

Celem zmian w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2025 r. poz. 285), jest przedłużenie, z mocy ustawy, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r.

W ramach przepisów ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. 1720), które weszły w życie 28 września 2023 r. odstąpiono od wprowadzania, od 1 stycznia 2024 r. systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, który miał zastąpić system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przepisy tej ustawy utrzymały bezterminowo funkcjonowanie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Jednocześnie w celu zapewnienia ciągłości świadczonych przez przewoźników usług, w ramach przepisów ustawy z 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, dokonano – z mocy ustawy – przedłużenia ważności zezwoleń, których termin upływał w dniu 31 grudnia 2023 r. do 31 grudnia 2025 r.

W związku z utratą mocy, z dniem 1 stycznia 2026 r., dużej liczby zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym część przewoźników wystąpiła do właściwych organów o udzielenie nowych zezwoleń, które zastąpią dotychczas funkcjonujące i przedłużone z mocy ustawy zezwolenia, których termin ważności upływa z końcem 2025 r.

Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym udzielane są w drodze decyzji administracyjnej. Do części prowadzonych obecnie postępowań o udzielenie zezwolenia, podstawie art. 31 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769), dołączyły na prawach strony stowarzyszenia przewoźników. Przedłużające się z tego powodu postępowania o udzielenie nowych zezwoleń prawdopodobnie nie pozwolą na ich wydanie przez właściwe organy przed dniem 1 stycznia 2026 r. Może to prowadzić do odczuwalnych przez pasażerów utrudnień w funkcjonowaniu przewozów regularnych w kraju po 1 stycznia 2026 r.

W związku z powyższym konieczne jest wprowadzenie odpowiednich przepisów przedłużających ważność zezwoleń do dnia 31 marca 2026 r. Projektowane rozwiązania zapewnią niezakłócone funkcjonowanie regularnych przewozów osób od 1 stycznia 2026 r. oraz pozwolą na zakończenia prowadzonych postępowań o udzielenie zezwolenia, do których na prawach strony dołączyły stowarzyszenia przewoźników.

Ponadto w związku ze zgłaszanymi przez organy udzielające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym problemami interpretacyjnymi w zakresie możliwości wydawania tych zezwoleń z terminem ważności przekraczającym 31 grudnia 2025 r., uchylono art. 79 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Zmiana w art. 4 pkt 2 lit. b i pkt 3 projektu ustawy ma charakter wynikowy.

11. Zmiany w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303).

Zmiany w ustawie z dnia ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i poz. 1572 oraz z 2025 r. poz. 303) polegają na uchyleniu art. 9. Zgodnie z art. 9 wskazanej ustawy, środki, które nie zostały przekazane do dnia 31 grudnia danego roku na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, są pozostawiane na rachunku Funduszu w kwocie do 50 mln zł. Środki przewyższające kwotę 50 mln są niezwłocznie odprowadzane przez dysponenta Funduszu (ministra właściwego do spraw transportu) na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W związku ze stale zwiększającym się zapotrzebowaniem na środki Funduszu zasadne jest zakończenie przekazywania nadwyżki środków finansowych z danego roku budżetowego na rachunek bankowy Funduszu Rozwoju Dróg. Pozwoli to, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego w celu uruchamiania połączeń autobusowych na swoim obszarze.

Proponowane zmiany w przepisach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Termin wejścia w życie projektowanych przepisów pozwoli, aby środki, które pozostaną na rachunku Funduszu były w pełni wykorzystane już w 2026 r. na walkę z wykluczeniem transportowym. Taki termin wejścia w życie projektowanych przepisów jest uzasadniony ważnym interesem państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

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.

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, i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Projektodawca zakłada, że ustawa wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyłączeniem art. 1 pkt 7-9 (tj. zmian w art. 80s ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie profesjonalnej rejestracji), który ze względu na konieczność zaimplementowania odpowiednich zmian w systemie teleinformatycznym Centralna Ewidencja Pojazdów wejdzie w życie z dniem 5 lipca 2026 r. Przepisy art. 2, art. 4 i art. 5 wejdą w życie z dniem następującym po dniu 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.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Miroslaw Suchoń – Poseł na Sejm RP

I. Część wstępna

[1] Zwięźły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Poselski projekt ustawy zmieniającej wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), jak również w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855), w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173) a także w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303). Mając na uwadze okoliczność, że w dniu 7 listopada br. Prezydent RP skierował uchwaloną przez Sejm ustawę z dnia 26 września 2025 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw do ponownego rozpatrzenia przez Sejm RP w trybie art. 122 ust. 5 Konstytucji (weto prezydenckie), istnieje konieczność pilnego przedłożenia do procedowania zaproponowanych w tej ustawie rozwiązań, z pominięciem przepisów budzących wątpliwości Prezydenta RP.

Celem projektu jest dostosowanie przepisów prawa do postępującej w sektorze transportowym rewolucji technologicznej związanej z automatyzacją pojazdów samochodowych. Projekt w związku z tym wprowadza zmiany w następującym zakresie:

1. Zdefiniowanie pojazdów badawczych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.
2. Zdefiniowanie w ustawie pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego przez dodanie ww. definicji w art. 2 pkt 88 i 89 ustawy, dodanie do ustawy załącznika określającego poziomy automatyzacji pojazdu oraz zmianę terminologii, na „prace badawcze”. Zgodnie z projektem prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym niż poziom trzeciej (według załącznika do ustawy) nie wymaga zezwolenia.

3. Uregulowanie kwestii przedkładania polis ubezpieczeniowych przez firmę badawczo-rozwojową będącą organizatorem jazdy testowej poprzez określenie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, jako najprostsze rozwiązanie w tym zakresie, nie stanowiące bariery dla przedsiębiorców z branży badawczo-rozwojowej.

4. Rezygnacja z regulacji blokujących możliwość prowadzenia prac testowych - projekt usuwa obowiązek konsultacji z mieszkańcami gminy terminu i trasy prowadzonych prac badawczych. Wymóg ten zastąpiono wymogiem podania do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone.

5. Respektowanie ochrony własności intelektualnej i tajemnicy handlowej przedsiębiorcy - projekt wprowadza obowiązek uwzględnienia ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów, zarówno przy składaniu wniosku o zezwolenie, jak też podczas monitorowania prac badawczych.

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

Postulaty przedsiębiorców dotyczące automatyzacji transportu drogowego, jak również deregulacji procesu związanego z zastosowaniem pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych, wskazują w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie prowadzenia prac badawczych pojazdów autonomicznych. Obowiązujące w tym obszarze od 2018 r. zasady (przepisy art. 65k – 65n ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) okazują się niewystarczające i w powszechnej opinii, poprzez swoją restrykcyjność, blokują rozwój inicjatyw związanych z automatyzacją.

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

Celem zmian w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2025 r. poz. 285) jest przedłużenie, z mocy ustawy, zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r.

W związku z utratą mocy, z dniem 1 stycznia 2026 r., dużej liczby zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym część przewoźników wystąpiła do właściwych organów o udzielenie nowych zezwoleń, które zastąpią dotychczas funkcjonujące i przedłużone z mocy ustawy zezwolenia, których termin ważności upływa z końcem 2025 r. Przedłużające się z tego powodu postępowania administracyjne o udzielenie nowych zezwoleń prawdopodobnie nie pozwolą na ich wydanie przez właściwe organy przed dniem 1 stycznia 2026 r. Może to prowadzić do odczuwalnych przez pasażerów utrudnień w funkcjonowaniu przewozów regularnych w kraju po 1 stycznia 2026 r. W związku z tym w projekcie ustawy zaproponowano przedłużenie do 31 marca 2026 roku i zezwoleń, których termin upływa w dniu 31 grudnia 2025 r.

7. Zmiany w ustawie z dnia ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i poz. 1572 oraz z 2025 r. poz. 303) polegają na uchyleniu art. 9 tej ustawy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wskazanej ustawy, środki, które nie zostały przekazane do dnia 31 grudnia danego roku na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, są pozostawiane na rachunku Funduszu w kwocie do 50 mln zł. Środki przewyższające kwotę 50 mln są niezwłocznie odprowadzane przez dysponenta Funduszu (ministra właściwego do spraw transportu) na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W związku ze stale zwiększającym się zapotrzebowaniem na środki Funduszu zasadne jest zakończenie przekazywania nadwyżki środków finansowych z danego roku budżetowego na rachunek bankowy Funduszu Rozwoju Dróg. Pozwoli to, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego w celu uruchamiania połączeń autobusowych na swoim obszarze.

Projekt ustawy ma na celu również wprowadzenie do krajowego porządku prawnego rozwiązań przyjętych przez Międzynarodowe Forum Transportu - International Transport Forum (ITF), którego Polska jest członkiem. Obecnie zezwolenia EKMT wraz z towarzyszącymi im książkami jazd mają postać papierową, a ich dystrybucją i przekazywaniem przewoźnikom drogowym zajmuje się Główny Inspektor Transportu Drogowego. Dzięki rozwiązaniom zawartym w projekcie ustawy nastąpi przejście z systemu dokumentów papierowych na elektroniczny system zezwoleń EKMT, co zdecydowanie uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych dokumentów, usprawni zarządzanie flotą pojazdów oraz ułatwi uprawnionym służbom kontrolę zezwoleń EKMT.

Od 1 stycznia 2026 r. zezwolenia EKMT oraz karnety do zezwoleń będą miały postać wyłącznie elektroniczną. Uruchomienie systemu elektronicznych zezwoleń EKMT zaplanowane jest na 1 stycznia 2026 r. Przejście na elektroniczny system zezwoleń EKMT uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych zezwoleń, usprawni zarządzanie flotą pojazdów oraz ułatwi kontrolę zezwoleń upoważnionym służbom kontrolnym. Wprowadzenie zezwoleń EKMT w postaci elektronicznej wpisuje się w postulaty przedsiębiorców transportu drogowego opowiadających się za cyfryzacją dokumentów w transporcie drogowym. W związku z tym projekt ustawy tworzy ramy prawne dla uruchomienia pełnej funkcjonalności stosowania zezwoleń EKMT w postaci elektronicznej.

Główny Inspektor Transportu Drogowego jako krajowy organ wydający będzie tworzył indywidualne konta elektroniczne przewoźnikom drogowym i zakładał konta służbom kontrolnym. Projektowane przepisy umożliwiają kontrolę zezwoleń EKMT przez uprawnione służby kontrolne. Natomiast przewoźnicy będą mogli korzystać z tych zezwoleń w postaci elektronicznej.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Tak

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

Należy wskazać, że po interwencji regulacje w Polsce będą porównywalne do najwyższych standardów bezpieczeństwa występujących w innych państwach. Celem wprowadzanych regulacji jest wspieranie elastyczności i innowacyjności przy jednoczesnym zapewnieniu większej przejrzystości organizacjom przeprowadzającym prace badawcze pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych. Proponowane rozwiązania prawne poprzedziła gruntowna analiza wymogów prawnych dotyczących przeprowadzania prób technologii i usług pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w innych krajach, w tym: Wielkiej Brytanii, Belgii, Hiszpanii, Austrii, Finlandii, Holandii, Singapurze, Stanach Zjednoczonych – Florydzie, Teksasie, Kalifornii, Szwecji, Niemczech. W ramach tej analizy dokonano przeglądu obowiązujących w powyższych krajach przepisów dotyczących: wymogów wobec kierowcy (w tym w zakresie obecności w pojeździe), obowiązków organizatora prac badawczych i użytkowników pojazdów, ubezpieczeń, kontroli drogowych, wymagań dotyczących bezpieczeństwa i wymagań dotyczących pojazdu. Propozycja definicji pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego powstała na bazie i po przeanalizowaniu definicji w ww. jurysdykcjach i jest zbieżna z definicjami przyjętymi w danych krajach.

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

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Projekt jest spójny terminologicznie i systemowo, gdyż uchyla w całości aktualnie obowiązujące przepisy w zakresie prowadzenia prac badawczych pojazdów.

Zmiany w zakresie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mają na celu niezakłócone funkcjonowanie regularnych przewozów osób od 1 stycznia 2026 r. oraz pozwolą na zakończenia prowadzonych przez organy jednostek samorządu terytorialnego postępowań administracyjnych o udzielenie dla przewoźników drogowych osób zezwoleń na wykonywanie krajowych regularnych przewozów drogowych osób autobusami.

Natomiast wprowadzone zmiany w zakresie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej pozwolą, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego w celu uruchamiania połączeń autobusowych na swoim obszarze.

System elektronicznych zezwoleń EKMT będzie stosowany od dnia 1 stycznia 2026 r., administrator systemu udostępnił od 1 listopada 2025 r. system do działań krajowych organów wydających w państwach członkowskich EKMT.

Aby system był dostępny dla strony polskiej od 1 stycznia 2026 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego powinien utworzyć przed tą datą indywidualne konta elektroniczne przewoźnikom drogowym, konta służbom kontrolnym oraz umożliwić kontrolę zezwoleń EKMT przez uprawnione służby kontrolne.

Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw. Regulowana projektem problematyka nie wchodzi w zakres przepisów prawa Unii Europejskiej i nie podlega obowiązkom notyfikacyjnym przewidzianym przepisami prawa UE.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Zasadniczym zamierzeniem projektodawców i celem przedkładanego projektu jest umożliwienie prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi.

Zmiany zapewnią również niezakłócony dostęp pasażerom do publicznego transportu zbiorowego jak i spowodują, że środki Funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zostaną w całości przeznaczone na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Prace badawcze pojazdów zautomatyzowanych oraz w pełni zautomatyzowanych i ich części w ruchu drogowym nie wymagają nakładów z budżetu, są bowiem finansowane przez podmioty zainteresowane (organizatorów prac badawczych) w formie opłaty wnoszonej do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego) za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Zakłada się, że koszty te będą równoważone opłatami wnoszonymi przez organizatorów prac badawczych.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Wprowadzenie w życie projektowanej regulacji nie wygeneruje wydatków po stronie budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Nie dotyczy

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ **Nie**

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Tak**

Projektowane przepisy umożliwią przedsiębiorcom prowadzenie prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi na nowych, korzystnych dla nich zasadach. Konsekwencją tego będą jednak obowiązki z tym związane, np. konieczność złożenia wniosku i uzyskania decyzji zezwalającej na prowadzenia takich prac badawczych.

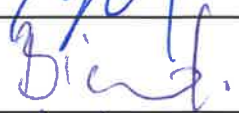
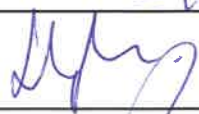
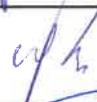
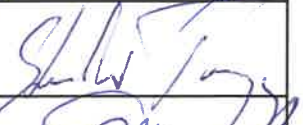
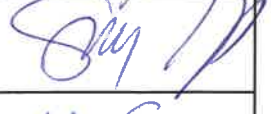
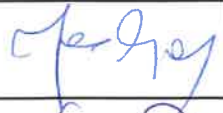
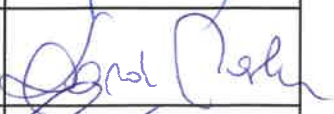
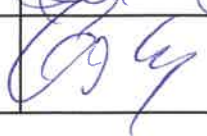
[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

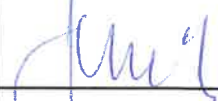
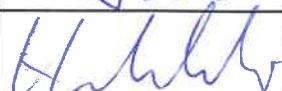
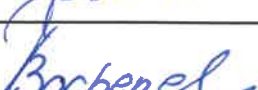
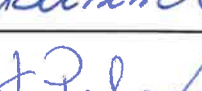
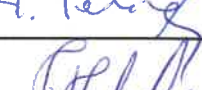
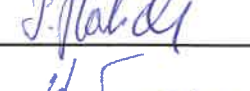
Lista posłanek i posłów X kadencji Sejmu RP popierających projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

[illegible]

**Lista posłanek i posłów X kadencji Sejmu RP popierających projekt ustawy o zmianie
ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**

lp.	Imię i nazwisko	nr legitymacji	podpis
1	MIKOSZAW SUCHOŃ	358	
2	BARBARA OLIVIECHA	272	
3	Włodzisław Piękoski	450	
4	Henryk Kilpurski	158	
5	Marek Biewalski	18	
6	Robert Ligo	217	
7	Wiesław Rojczyński	314	
8	Jacek Borek	320	
9	Grzegorz Tomasz	383	
10	Krzysztof Sotnicki	334	
11	Marek Sowa	552	
12	Grzegorz NAPIERAŁSKI	254	
13	Tomasz KOSTUS	157	
14	Grzegorz Frydrych	82	
15	DOROTA MAREK	233	
16	Robert Bielecki	94	

Lista posłanek i posłów X kadencji Sejmu RP popierających projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

lp.	Imię i nazwisko	nr legitymacji	podpis
17	Paweł Szałski	361	
18	Ewa Korodziej	168	
19	Donata Jezewiecka	143	
20	PRZEMISŁAW HARBURA	125	
21	Łukasz Horbouch	135	
22	Agnieszka Sobolewska	397	
23	Mateusz Bachench	021	
24	Grzegorz Pielny	284	
25	Joanna Hartwich	127	
26	Bogusław Wołosz	934	
27	Agnieszka Bielewska	017	
28	Marek Chmielewski	041	
29	Robert Jędrzej	494	
30	Barbara Gygiercówna	469	
31	MARUSZ POPIELARZ	482	
32	LISOWSKA BOŻENA	489	