

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie wysokości opłat za wydanie oraz zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Kowalczyk – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, adres e-mail: anna.kowalczyk@mi.gov.pl, tel.: (22) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 19.05.2026 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe 651 ust. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1251, z późn. zm.).</p> <p>Nr w wykazie prac 180</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1843), wprowadziła regulacje dotyczące prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi oraz pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych.

Wprowadzone do ww. ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zmiany oddziału 6 pt. „Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi” określają warunki i zasady prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. W oddziale tym określa się m.in. procedurę wydawania oraz zmiany, przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, zezwoleń na prowadzenie prac badawczych nad wyżej wymienionymi pojazdami, w tym również związane z tym opłaty ponoszone przez organizatora prac badawczych. Przedmiotowe opłaty, pobierane przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, mają na celu równoważenie wydatków związanych z czynnościami, jakie Krajowy Koordynator Prac Badawczych wykonuje w związku z wydawaniem zezwoleń oraz monitorowaniem przebiegu prac badawczych.

W art. 651 ust. 26 ustawy - Prawo o ruchu drogowym ustawodawca upoważnił ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłat za wydanie i zmianę zezwolenia. Określenie zasad ustalania opłat za wydanie i zmianę zezwolenia zapewnia jednolitość i przejrzystość działań Krajowego Koordynatora Prac Badawczych w zakresie pobierania opłat od organizatora prac badawczych.

Celem rozporządzenia jest określenie przejrzystych, proporcjonalnych i ekwiwalentnych opłat, których wysokość odpowiada faktycznym kosztom administracyjnym ponoszonym przez organ wydający zezwolenia, a w szczególności kosztom nakładu pracy koordynatora prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Projektowane opłaty mają charakter ekwiwalentny – odzwierciedlają rzeczywiste koszty działania organu, nie stanowią natomiast dochodu fiskalnego ani instrumentu ograniczającego dostęp do prowadzenia prac badawczych.

Dynamiczny rozwój technologii pojazdów autonomicznych i automatycznych stawia przed regulatorem zadanie stworzenia przejrzystych ram administracyjnych, które z jednej strony umożliwią prowadzenie prac badawczych na drogach publicznych, z drugiej zaś zagwarantują bezpieczeństwo uczestników ruchu. Polska – wzorem państw takich jak Niemcy, Holandia i Szwecja – zdecydowała się na model administracyjny polegający na wydawaniu przez właściwy organ zezwoleń na prowadzenie prac badawczych, obejmujących weryfikację wymagań technicznych, organizacyjnych i ubezpieczeniowych.

Koordinator prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi pełni kluczową rolę w procesie wydawania i zmiany zezwoleń na prowadzenie prac badawczych. Do jego zadań należy w szczególności:

- kompleksowa weryfikacja wniosku pod względem formalnym i merytorycznym, obejmująca analizę dokumentacji technicznej pojazdu i wdrożonego systemu automatyzacji jazdy (ADS – Automated Driving System);
- analiza obszaru prac badawczych: weryfikacja sieci drogowej wskazanej we wniosku, identyfikacja właściwych organów zarządzających ruchem na drogach objętych wnioskiem, komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej i komendanta wojewódzkiego Policji oraz stwierdzenie zgodności planowanego obszaru z

ograniczeniami prawnymi i infrastrukturalnymi;

- poinformowanie organów zarządzających ruchem oraz komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych i komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- weryfikacja dokumentów ubezpieczeniowych i spełnienia wymaganych limitów odpowiedzialności;
- ocena poziomu automatyzacji każdego z pojazdów objętych wnioskiem oraz planu reagowania na incydenty;
- przygotowanie projektu zezwolenia i jego wewnętrzna weryfikacja prawna;
- bieżący nadzór nad realizacją zezwolenia w całym jego okresie obowiązywania, w tym analiza raportów z incydentów i zdarzeń drogowych przekazywanych przez wnioskodawcę;
- prowadzenie rejestru wydanych zezwoleń i ich zmian.

Zadania te wymagają wyspecjalizowanej wiedzy technicznej z zakresu systemów automatyzacji jazdy (normy SAE J3016, ISO 34502, ISO 39003), prawa ruchu drogowego, prawa administracyjnego oraz znajomości krajowej sieci drogowej i struktury organów zarządzających ruchem.

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

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z art. 651 ust. 26 ustawy Prawo o ruchu drogowym opłaty za:

- 1) wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 26, z uwzględnieniem wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym i wskazanych w zezwoleniu, mając na uwadze poziom automatyzacji tych pojazdów oraz nakład pracy i koszty wydania zezwolenia;
- 2) zmianę zezwolenia, mając na uwadze nakład pracy w ramach rozpatrywania wniosku o tę zmianę i koszty zmiany tego zezwolenia.

Przepisy projektowanego rozporządzenia uwzględniają maksymalne stawki opłat określone w art. 651 ust. 26 ustawy, w wysokości:

- 1) 20 000 zł – za wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie jednego województwa,
- 2) 40 000 zł – za wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie od dwóch do pięciu województw;
- 3) 5 000 zł – za zmianę zezwolenia.

Na podstawie analizy procedur stosowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (w szczególności modelu niemieckiego – Kraftfahrt-Bundesamt, KBA – oraz niderlandzkiego – RDW, Rijksdienst voor het Wegverkeer) zidentyfikowano następujące składowe nakłady pracy koordynatora.

Nakład pracy koordynatora jest istotnie zróżnicowany w zależności od parametrów wniosku. W Niemczech KBA szacuje nakład pracy dla standardowego wniosku dotyczącego testów pojazdów SAE 4 na jednym obszarze na 20–40 roboczogodzin, przy złożonych wnioskach wieloobszarowych dochodzący do 60–80 godzin. W Holandii RDW stosuje model rozliczenia według czasu pracy (time-based fee), a czas rozpatrzenia wniosku szacowany jest na 30–60 godzin dla wniosków wymagających poinformowania z licznymi zarządcami dróg. Szwecja (Transportstyrelsen) szacuje czas rozpatrzenia wniosku na 20–40 godzin roboczych.

W warunkach polskich, uwzględniając decentralizowaną strukturę organów zarządzających ruchem (zarządcy dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych jako odrębne organy) oraz poinformowanie komendanta wojewódzkiego Policji i komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwych dla obszaru planowanych prac badawczych; nakład pracy koordynatora dla poszczególnych typów wniosków kształtuje się następująco:

Tabela 1. Szacowany nakład pracy koordynatora prac badawczych (roboczogodziny)

Lp.	Czynność koordynatora	Wydanie zezwolenia (1 woj., ≤10 org.)	Wydanie zezwolenia (5 woj., >20 org.)	Zmiana zezwolenia (dane/ubezpiec.)	Zmiana zezwolenia (obszar/wa runki)
1	Rejestracja wniosku, weryfikacja formalna kompletności dokumentów	2 h	2 h	1 h	1 h

2	Weryfikacja merytoryczna dokumentacji technicznej pojazdu i systemu ADS (concept of operations, wyniki audytu bezpieczeństwa i oceny ryzyka, wyniki testów)	6 h	20 h	2 h	4 h
3	Analiza planu obszaru prac badawczych: weryfikacja sieci drogowej, liczby organów zarządzających ruchem, ograniczeń terenowych	4 h	12 h	–	3 h
4	Poinformowanie organów zarządzającymi ruchem oraz komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej i komendanta wojewódzkiego Policji	2 h	16 h	–	4 h
5	Weryfikacja polisy OC i dokumentów ubezpieczeniowych	1 h	1 h	0,5 h	0,5 h
6	Ocena poziomu automatyzacji pojazdów i planu reagowania na incydenty (minimal risk condition)	2 h	4 h	0,5 h	2 h
7	Przygotowanie projektu decyzji/zezwolenia i wewnętrzna weryfikacja prawna	3 h	5 h	1 h	2 h
8	Wydanie zezwolenia/decyzji zmieniającej, archiwizacja, aktualizacja rejestru zezwoleń	1 h	1 h	0,5 h	0,5 h
9	Bieżące monitorowanie przebiegu prac badawczych, weryfikacja raportów incydentów i prowadzenie rejestru przez cały okres zezwolenia (średnia roczna)	4 h/rok	8 h/rok	–	–
SUMA (bez monitorowania rocznego)		21 h	61 h	5,5 h	15 h

Źródło: szacunki własne na podstawie analizy porównawczej procedur KBA (Niemcy), RDW (Holandia) i Transportstyrelsen (Szwecja) oraz krajowej struktury organów zarządzających ruchem.

Z powyższej tabeli wynika, że nakład pracy koordynatora waha się od ok. 21 roboczogodzin dla wniosku o minimalnym zasięgu (1 województwo, do 10 organów zarządzających ruchem) do ponad 61 roboczogodzin dla wniosku o maksymalnym zasięgu (5 województw, ponad 20 organów). Dodatkowo, przez cały okres obowiązywania zezwolenia koordynator ponosi rocznie 4–8 godzin nakładu pracy na monitoring i weryfikację raportów incydentów, co uzasadnia odrębne uwzględnienie okresu zezwolenia w strukturze opłaty.

3. Szacowanie nakładu pracy przy zmianie zezwolenia

Nakład pracy przy zmianie zezwolenia jest znacznie niższy niż przy jego wydaniu, ponieważ podstawa techniczna i organizacyjna zezwolenia jest już ustalona. Wyjątkiem są zmiany dotyczące obszaru prowadzenia prac badawczych lub warunków ich prowadzenia, które wymagają poinformowania nowych organów zarządzającymi ruchem i nowej analizy bezpieczeństwa.

Zmiany danych pojazdu lub danych ubezpieczeniowych wymagają od koordynatora ok. 0,5–2 godzin pracy (weryfikacja dokumentów, aktualizacja rejestru, sporządzenie decyzji zmieniającej). Zgłoszenie nowego pojazdu do prac badawczych wymaga ok. 3–4 godzin dodatkowego nakładu pracy (weryfikacja dokumentacji technicznej nowego pojazdu i jego poziomu automatyzacji). Zmiany dotyczące obszaru lub warunków prowadzenia prac badawczych generują nakład pracy zbliżony do postępowania o wydanie zezwolenia w zakresie zmienianego elementu – tj. 10–25 godzin roboczych.

Uzasadnienie struktury i wysokości opłat za wydanie zezwolenia

1. Kwota stała za każde województwo (§ 2 ust. 2)

Kwota stała opłaty za wydanie zezwolenia wynosi 1 000 złotych za każde województwo objęte wnioskiem, co daje kwotę do 5 000 zł przy wniosku obejmującym 5 województw. Przyjęcie województwa jako podstawowej jednostki rozliczeniowej jest uzasadnione tym, że zakres prac koordynatora jest ściśle uzależniony od liczby województw: każde dodatkowe województwo oznacza nową sieć drogową do przeanalizowania, nowe organy zarządzające ruchem do poinformowania i nowe uwarunkowania infrastrukturalne do zweryfikowania. Ograniczenie wniosku do maksymalnie pięciu województw wynika z potrzeby zachowania efektywności postępowania i proporcjonalności nakładu pracy organu. Kwota 1 000 zł za województwo odpowiada szacunkowemu kosztowi ok. 4–5 roboczogodzin pracy koordynatora i obsługi administracyjnej, przy referencyjnej stawce kosztu osobowego 200–250 zł/h brutto dla specjalisty z wymaganą wiedzą techniczną.

2. Dopłata za liczbę organów zarządzających ruchem (§ 2 ust. 3)

Progresywna dopłata uzależniona od liczby organów zarządzających ruchem (2 500 zł dla do 10 organów, 5 000 zł dla 11–20 organów i 7 000 zł dla powyżej 20 organów) odzwierciedla kluczowy czynnik kosztotwórczy procesu wydawania zezwolenia. Polska posiada decentralizowaną strukturę zarządzania ruchem, w której drogami zarządzają odrębnie: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zarządy dróg województw, powiatów i gmin. W przypadku wniosku obejmującego wiele dróg różnych kategorii w kilku województwach liczba organów, z których koordynator musi poinformować, może przekroczyć 20. Każdy organ wymaga odrębnej korespondencji, przekazania dokumentacji, oczekiwania na stanowisko i jego merytorycznej analizy. Różnica między wnioskami z do 10 a ponad 20 organami wynosi szacunkowo 8–12 dodatkowych roboczogodzin, co przy stawce referencyjnej uzasadnia różnicę 5 000 zł między najniższą a najwyższą stawką w tej kategorii.

3. Dopłata za każdy rok zezwolenia (§ 2 ust. 4)

Dopłata 250 zł za każdy rozpoczęty rok obowiązywania zezwolenia odzwierciedla koszty bieżącego monitorowania prac badawczych przez koordynatora, w tym: weryfikację raportów z incydentów i zdarzeń drogowych przekazywanych przez wnioskodawcę, prowadzenie rejestru zezwoleń i aktualizację jego stanu. Szacowany roczny nakład pracy związany z monitoringiem wynosi ok. 5 roboczogodzin na zezwolenie, co przy stawce kosztowej 200 zł/h daje koszt 1 000 zł rocznie. Kwota do 750 zł stanowi zatem nieco niższy poziom od pełnego pokrycia kosztu monitoringu, co jest uzasadnione tym, że intensywność monitoringu w kolejnych latach jest niższa niż w pierwszym roku, kiedy koordynator zapoznaje się ze specyfiką projektu badawczego.

4. Dopłata za liczbę i poziom automatyzacji pojazdów (§ 2 ust. 5)

Dopłata za pojazdy (100 zł za pojazd SAE 1–4 i 150 zł za pojazd SAE 5) odzwierciedla dodatkowy nakład pracy koordynatora związany z weryfikacją dokumentacji technicznej każdego pojazdu z osobna. Każdy pojazd wymaga sprawdzenia: dopuszczenia do ruchu, dokumentacji technicznej systemu ADS, planu testów i polisy OC. Pojazdy wyższego poziomu automatyzacji (SAE 5 – w pełni zautomatyzowane) wymagają weryfikacji bardziej zaawansowanej dokumentacji technicznej, stąd wyższa stawka (150 zł). Limit łącznej dopłaty za pojazdy wynoszący 1 000 zł ma na celu uniknięcie nadmiernego obciążenia wnioskodawców realizujących duże projekty badawcze z wieloma pojazdami przy jednoczesnym zachowaniu zasady ekwiwalentności. Przy liczbie pojazdów przekraczającej 10 (SAE 4) lub 7 (SAE 5) weryfikacja przebiega w sposób seryjny, pozwalający na oszczędności skali, co uzasadnia zastosowanie pułapu opłaty.

V. Uzasadnienie struktury i wysokości opłat za zmianę zezwolenia

Opłata za zmianę zezwolenia ma strukturę składnikową, w której kwota stała (1 000 zł) pokrywa koszty stałe każdej procedury zmiany (rejestracja wniosku, weryfikacja formalna, przygotowanie decyzji zmieniającej, aktualizacja rejestru), a składniki dodatkowe odzwierciedlają rzeczywiste zróżnicowanie nakładu pracy w zależności od rodzaju wnioskowanej zmiany.

Najniższe stawki (50 zł za zmianę danych pojazdu lub ubezpieczenia) odpowiadają czynnościom o minimalnym nakładzie pracy: koordynator weryfikuje jeden dokument i aktualizuje rejestr, co zajmuje ok. 15–30 minut. Stawka 100 zł za zgłoszenie nowego pojazdu odzwierciedla konieczność weryfikacji dokumentacji technicznej nowego pojazdu – analogicznie do stawki za pojazd przy nowym wniosku. Stawka 100 zł za zmianę okresu prowadzenia prac badawczych

uwzględnia konieczność analizy aktualności dokumentów ubezpieczeniowych i technicznych na nowy okres, a stawka 500 zł za zmianę obszaru lub warunków prowadzenia prac badawczych wynika z konieczności poinformowania nowych organów zarządzającymi ruchem na nowym lub zmienionym obszarze – co jest najkosztowniejszą czynnością w procesie administracyjnym. Pułap opłaty za zmianę (3 000 zł) zabezpiecza wnioskodawców przed nadmiernym skumulowaniem kosztów przy jednoczesnym wnioskowaniu o wiele zmian.

VI. Zestawienie kalkulacji opłat – przykładowe scenariusze

Tabela 2. Kalkulacja opłat w scenariuszach skrajnych

Składnik opłaty	Scenariusz min. (1 woj., ≤10 org., 1 rok, 5 poj. SAE 4)	Scenariusz max. (5 woj., >20 org., 3 lata, 10 poj. SAE 5)
Kwota stała (za województwa)	1 000 zł	5 000 zł
Dopłata za liczbę organów zarządzających ruchem	2 500 zł	7 000 zł
Dopłata za każdy rozpoczęty rok zezwolenia	250 zł (1 rok)	750 zł (3 lata)
Dopłata za pojazdy (maks. 1 000 zł)	500 zł (5 poj. × 100 zł)	1 000 zł (limit)
ŁĄCZNIE	4 250 zł	13 750 zł
Szacunkowy koszt nakładu pracy koordynatora (stawka referencyjna 200 zł/h)	≈ 4 200 zł (21 h × 200 zł)	≈ 12 200 zł (61 h × 200 zł)
Stosunek opłaty do szac. kosztu administracyjnego	ok. 101%	ok. 112,7%

Stawka referencyjna 200 zł/h odpowiada szacunkowemu kosztowi osobowemu koordynatora z wymaganymi kwalifikacjami technicznymi i prawnymi.

Z zestawienia wynika, że projektowane opłaty pokrywają szacowane koszty administracyjne, a w przypadku zezwolenia obejmującego prowadzenie prac na terytorium pięciu województw z nadwyżką wynoszącą ok. 12,7%. Nadwyżka w dłuższym okresie obowiązywania zezwolenia jest uzasadniona ze względu na: (1) niepewność szacunku nakładu pracy, który w praktyce może być wyższy niż przyjęte wartości minimalne; (2) konieczność utrzymania zdolności i ciągłości realizowanych zadań związanych z rozpatrywaniem złożonych wniosków przez wysoko wykwalifikowanych specjalistów, których rekrutacja i szkolenie generuje koszty niezwiązane bezpośrednio z pojedynczym wnioskiem; (3) koszty wytworzenia i utrzymania systemów teleinformatycznych obsługujących rejestr zezwoleń; (4) koszty nadzoru nad realizacją zezwoleń w całym ich okresie obowiązywania, które nie są objęte pojedynczą opłatą za wydanie. Jednocześnie jest uzasadnione, aby projektowane opłaty nie stanowiły bariery dostępu do prowadzenia prac badawczych w Polsce.

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

Porównanie z rozwiązaniami w innych państwach członkowskich UE prezentuje poniższa tabela.

Modele opłat za zezwolenia na testy pojazdów autonomicznych w wybranych państwach UE

Państwo	Model opłat za zezwolenia na testy AV	Uwagi porównawcze
Niemcy (KBA)	Opłata za zezwolenie na testy (§ 1i StVG); indywidualnie kalkulowana na podstawie nakładu pracy KBA; estymowana na poziomie 5 000–50 000 EUR w zależności od złożoności; opłata za zmianę: ok. 20–40% opłaty pierwotnej	Trójstopniowy model zatwierdzenia (zezwolenie techniczne KBA + zatwierdzenie obszaru przez organ landu + rejestracja) generuje wyższy łączny koszt; opłata tylko za etap KBA
Holandia (RDW)	Opłata zryczałtowana za rozpatrzenie wniosku: 2500–8 000 EUR; uzależniona od liczby pojazdów i złożoności; dodatkowe opłaty za obligatoryjny wywiad z wnioskodawcą (interview), konsultacje z zarządcami dróg oraz	RDW stosuje model "time-based fee": podstawa to faktyczny czas pracy urzędnika; transparentna kalkulacja dostępna dla wnioskodawcy

	monitoring	
Czechy	ok. 150 €	Nie ma wymogu rejestratora danych.
Francja (DSCR/DGIT M)	Arrêté du 17 mars 2021: zryczałtowana opłata 0 EUR (brak opłaty za samo zezwolenie administracyjne); koszty ponoszone przez stronę wnioskodawcy w zakresie ekspertyz technicznych wymaganych przez DSCR	Model francuski nie pobiera opłaty od wnioskodawcy za samą decyzję administracyjną, lecz nakłada obowiązek zlecenia ekspertyzy przez certyfikowaną jednostkę – koszt pośredni dla wnioskodawcy
Szwecja (Transportstyrelsen)	Opłata za zezwolenie: 10 000–30 000 SEK (ok. 900–2 700 EUR) dla testów na drogach publicznych; opłata uzależniona od zakresu geograficznego i liczby pojazdów; uśredniona opłata w wys. 20 000 SEK wynosi ok. 8000 zł. Dodatkowa bieżąca stawka godzinowa: 1700 SEK (680 zł) za godzinę obsługi sprawy. Opłata za zmianę zezwolenia: ok. 3 000–5 000 SEK (obowiązuje tylko stawka godzinowa w wysokości 1700 SEK (680 zł) – brak stałej opłaty za wniosek)	Stosunkowo niskie opłaty wynikają z państwowego wsparcia dla programu Drive Sweden; ponadto publiczne dofinansowanie infrastruktury testowej zmniejsza całkowite obciążenie dla wnioskodawców
Austria	Zryczałtowana opłata 0 EUR (brak opłaty)	Procedura opiera się na złożeniu wniosku zgodnie z rozporządzeniem o zautomatyzowanej jeździe (AutomatFahrV), a zgodę wydaje właściwe ministerstwo federalne ds. mobilności w Austrii.
Hiszpania	Wymagana jest opłata za zezwolenie 20,20 € Za zmianę zezwolenia: 20,20 € Za każdy zgłoszony pojazd w liczbie większej niż 1: 20,20 €	Pojazd musi być wyposażony w rejestrator danych systemu automatycznej jazdy (DSSAD) lub w przypadku jego braku, w rejestrator danych zdarzenia (EDR). Przepisy hiszpańskie definiują EDR: „Rejestrator danych zdarzenia”: system zaprojektowany wyłącznie do rejestrowania i przechowywania krytycznych parametrów i informacji związanych ze zderzeniami na krótko przed, w trakcie i bezpośrednio po zderzeniu.
Polska (projektowane)	Opłata progresywna: do 13 750 zł za wydanie zezwolenia; do 3 000 zł za zmianę; wieloskładnikowa, uzależniona od obszaru, liczby organów zarządzających ruchem, okresu i liczby pojazdów	Porównywalny poziom z Niemcami i Holandią; wyższy niż w Szwecji i Francji, co odzwierciedla zakres wymaganej koordynacji z wieloma organami zarządzającymi ruchem w strukturze decentralizowanej

Analiza rozwiązań stosowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej wskazuje, że projektowane opłaty są osadzone w środku przedziału opłat stosowanych w UE. Niemcy stosują model o zbliżonej złożoności do proponowanego, z opłatami kalkulowanymi indywidualnie, co przy złożonych wnioskach może dawać kwoty wyższe niż projektowane polskie stawki. Holandia stosuje transparentny model oparty na czasie pracy urzędnika (time-based fee), co jest rozwiązaniem analogicznym do proponowanego, choć bardziej elastycznym. Francja i Austria są wyjątkami w skali UE, stosując model bezopłatowy po stronie decyzji administracyjnej, lecz nakładający na wnioskodawcę obowiązek samodzielnego sfinansowania kosztownych ekspertyz technicznych wymaganych przez organ – łączny koszt jest więc porównywalny lub wyższy niż w modelu polskim. Szwecja stosuje relatywnie niskie opłaty, co wynika z państwowego dofinansowania programu Drive Sweden i traktowania opłat za zezwolenia jako narzędzia aktywnej polityki innowacyjnej.

Projektowany polski model jest zasadniczo zgodny z podejściem przeważającym w UE: opłata jest zróżnicowana, proporcjonalna do nakładu pracy organu i ekwiwalentna w stosunku do faktycznych kosztów administracyjnych. Nie stanowi ona bariery dla podmiotów prowadzących zaawansowane prace badawcze, których koszt operacyjny wielokrotnie przekracza kwotę opłaty. Potwierdza to doświadczenie Niemiec i Holandii, gdzie opłaty zbliżone do projektowanych nie hamują dynamicznego rozwoju testów pojazdów autonomicznych na drogach publicznych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci pojazdów i systemów automatyzacji jazdy oraz podmioty prowadzące działalność badawczo-rozwojową w zakresie technologii pojazdów zautomatyzowanych	Brak danych		W zakresie stosowania określonych w rozporządzeniu obowiązków w zakresie wnoszenia opłat za wydanie lub zmianę zezwolenia.
Organ administracji publicznej właściwy do wydawania zezwoleń	Brak danych		W zakresie stosowania określonych w rozporządzeniu przepisów w zakresie pobierania opłat za wydanie lub zmianę zezwolenia.

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

Projekt rozporządzenia został przesłany do konsultacji społecznych, do następujących podmiotów:

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

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Czas trwania konsultacji publicznych i opiniowania określono na 5 dni. Wyznaczenie skróconego terminu do zajęcia stanowiska jest uzasadnione koniecznością jednoczesnego wejścia w życie projektowych przepisów rozporządzenia z przepisami ustawy z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1843). Wyniki konsultacji zostaną omówione w Raporcie z konsultacji społecznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	<p>Wpływy z tytułu opłat za wydanie lub zmianę zezwoleń stanowiąc będą przychód Instytutu Transportu Samochodowego, realizującego zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, z zastrzeżeniem że prowizja stanowiąca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 10 % tych opłat będzie przekazywane do budżetu województwa – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich, 2) 10 % tych opłat będzie przekazywane do budżetu powiatu – właściwego ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg powiatowych, 3) 10 % tych opłat będzie przekazywane do budżetu gminy – właściwej ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg gminnych <p>– na których są prowadzone prace badawcze określone w zezwoleniu.</p> <p>Koszty realizacji zadań Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (KKPB) w Instytucie Transportu Samochodowego dzielą się na 3 rodzaje: koszty wstępne, niezbędne do utworzenia KKPB; koszty stałe – administracyjne, związane z prowadzeniem sekretariatu KKPB; oraz koszty zmienne – związane z pracami eksperckimi związanymi z procedowaniem pojedynczego wniosku.</p> <p>Koszty wstępne utworzenia KKPB wyniosą około 22 000 zł na co składają się koszty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 000 zł – dostosowanie strony internetowej ITS poprzez wprowadzenie wszystkich wymaganych do działania KKPB funkcjonalności, • 19 000 zł – podniesienie kwalifikacji technicznych pracowników zaangażowanych w KKPB, <p>Koszty stałe, związane z utrzymaniem sekretariatu KKPB i obsługą formalną wniosków wyniosą 72 000 zł rocznie, na co składają się koszty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,5 etatu*12 000 zł (koszty pracodawcy, tzw. „brutto-brutto”, ekwiwalent wynagrodzenia pracownika w wysokości 9 840 zł brutto, tj. 6 820 zł netto, przy założeniu zatrudnienia w oparciu o umowę o pracę) = 72 000 zł/rok. <p>Należy przy tym podkreślić, że stałymi zadaniami sekretariatu, niezależnie od liczby składanych wniosków będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zamieszczanie na stronie internetowej informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze, • prowadzenie rejestru zezwoleń i sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, • prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 4 ustawy, • sporządzanie i przekazywanie do dnia 31 stycznia kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu rocznego zestawienia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, • administrowanie danymi zgromadzonymi w związku z wydawaniem zezwoleń, • informowanie organizatora prac badawczych o zamiarze przeprowadzenia obserwacji z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach. <p>Koszty zmienne, związane są z pracami eksperckimi w trakcie procedowania wniosków o zezwolenie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Ta kategoria kosztów jest ściśle zależna od</p>
---------------------	---

	<p>rodzaju wniosku, jego treści, złożoności podjętego zagadnienia itd.</p> <p>Projektowane opłaty stanowią dochód Koordynatora Prac Badawczych. Przy szacowanej liczbie wniosków o wydanie zezwolenia na poziomie kilku do kilkunastu rocznie (estymacja na podstawie dotychczasowego popytu i porównania z liczbą wniosków składanych w Niemczech i Holandii), łączny dochód będzie wynosił od kilkudziesięciu do kilkuset tysięcy złotych rocznie. Dochody te będą przeznaczone na pokrycie kosztów działania organu wydającego zezwolenia, w tym kosztów utrzymania wyspecjalizowanych stanowisk eksperckich.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Skala wpływów będzie uzależniona od liczby wniosków składanych przez podmioty prowadzące prace badawcze nad pojazdami zautomatyzowanymi.</p>

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne								

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Podmioty prowadzące prace badawcze nad pojazdami zautomatyzowanymi to przede wszystkim producenci pojazdów, instytuty badawcze i innowacyjne spółki technologiczne. Projektowane opłaty stanowią marginalną część budżetu projektu badawczego, który obejmuje koszty pojazdu, systemu ADS, ubezpieczenia, personelu i infrastruktury testowej. Projektowane opłaty nie stanowią bariery dostępu do prowadzenia prac badawczych w Polsce.</p>
---	--

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

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

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia zasadniczo nie wpłynie na rynek pracy, stanowić będzie jednak impuls do rozwoju nowoczesnych technologii w branży motoryzacyjnej, a przez to jej rozwój oraz wspieranie działalności badawczej. Projektowane rozwiązania umożliwiają prowadzenie na szerszą skalę prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w systemy pozwalające na osiągnięcie coraz wyższych poziomów automatyzacji w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego z wykorzystaniem dróg publicznych, przy zapewnieniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Polska otwiera swoje drogi na testowanie pojazdów autonomicznych, jednak robi to z jasno określonymi zasadami i odpowiedzialnością uczestników tego procesu, pod odpowiednim nadzorem organów administracji publicznej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie i wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z dniem 24 czerwca 2026 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na charakter rozporządzenia nie została przewidziana ewaluacja jego efektów, a w konsekwencji nie zostały określone mierniki efektywności.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.