

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie 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 18.05.2026 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe 651 ust. 25 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 176</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. z 2025 r. 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 warunki przeprowadzania tychże prac na podstawie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi, które jest wydawane na podstawie pisemnego wniosku organizatora prac badawczych, a także, po zakończeniu tych prac, nakłada się obowiązek przekazania Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – sprawozdania z przeprowadzonych prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

Przepisy ustawowe przewidują obowiązek uzyskania zezwolenia na prowadzenie takich prac oraz składania sprawozdań z ich przebiegu. Jednocześnie ustawodawca upoważnił ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia wzorów dokumentów stosowanych w postępowaniu administracyjnym oraz wysokości opłat za wydanie i zmianę zezwolenia. Brak jednolitych wzorów dokumentów oraz zasad ustalania opłat mógłby powodować trudności w stosowaniu przepisów oraz prowadzić do niejednolitej praktyki administracyjnej. Projektowane rozporządzenie ma na celu zapewnienie spójnych i przejrzystych zasad składania wniosków oraz raportowania wyników prac badawczych.

Ponadto w ustawie przewidziano obowiązek wyposażenia pojazdu uczestniczącego w takich pracach w elektroniczny rejestrator umożliwiający utrwalanie danych związanych z przebiegiem badań oraz zdarzeniami występującymi podczas ruchu pojazdu (bez ingerencji w testowane w ramach zezwolenia rozwiązania techniczne).

Obecnie brak jest szczegółowych regulacji określających minimalne wymagania techniczne dla tego rodzaju urządzeń, a także jednolitego sposobu i formatu udostępniania zgromadzonych danych. Brak takich regulacji mógłby prowadzić do stosowania rozwiązań technicznych o różnym poziomie jakości i kompatybilności oraz utrudniać analizę danych pozyskanych w trakcie prac badawczych.

Celem projektowanego rozporządzenia jest określenie minimalnych wymagań technicznych dla elektronicznych rejestratorów stosowanych w pojazdach objętych pracami badawczymi oraz ujednoczenie sposobu i formatu udostępniania danych rejestrowanych przez te urządzenia.

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

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z art. 651 ust. 25 projektu ustawy wzory:

- 1) sprawozdania z prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych;
- 2) wniosku o zezwolenie na prowadzenie prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych;
- 3) wniosku o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych.

Wprowadzenie jednolitych wzorów dokumentów umożliwi uporządkowanie procedur administracyjnych oraz zapewni

kompletność informacji przekazywanych przez wnioskodawców.

Ponadto projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania techniczne, jakie powinien spełniać elektroniczny rejestrator instalowany w pojeździe zautomatyzowanym lub pojeździe w pełni zautomatyzowanym biorącym udział w pracach badawczych prowadzonych na drogach publicznych.

Projekt rozporządzenie określa również sposób oraz format udostępniania danych rejestrowanych przez te urządzenia, tak aby możliwe było ich sprawne przekazywanie oraz analiza przez właściwe organy.

Wprowadzenie jednolitych wymagań technicznych oraz standardów przekazywania danych zapewni porównywalność gromadzonych informacji, zwiększy przejrzystość procesu badawczego oraz umożliwi skuteczniejszą analizę zdarzeń związanych z funkcjonowaniem pojazdów zautomatyzowanych.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

W wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi na drogach publicznych wymaga uzyskania uprzedniego zezwolenia właściwego organu administracji. W ramach tych procedur stosuje się zazwyczaj ujednolicone formularze wniosków, a podmioty prowadzące badania są zobowiązane do przekazywania informacji o zakresie i przebiegu testów oraz do przedstawienia sprawozdania z ich wyników po zakończeniu badań.

Ponadto prace badawcze prowadzone w tych państwach w zakresie pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych jest uzależnione od spełnienia określonych wymagań technicznych dotyczących rejestrowania danych z przebiegu jazdy.

W praktyce stosowane są rozwiązania polegające na obowiązku instalowania urządzeń rejestrujących parametry pracy systemów automatyzacji oraz przebieg zdarzeń w trakcie jazdy.

Dane zgromadzone przez te urządzenia są wykorzystywane do analizy bezpieczeństwa testów oraz do oceny działania systemów automatyzacji pojazdów. W wielu przypadkach określone są również wymagania dotyczące formatu i sposobu przekazywania tych danych właściwym organom.

Wyżej wymienione rozwiązania mają na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przy jednoczesnym umożliwieniu prowadzenia badań nad nowymi technologiami w obszarze transportu. Projektowane rozporządzenie wpisuje się w ten kierunek regulacyjny poprzez wprowadzenie jednolitych wzorów dokumentów wykorzystywanych w procedurze uzyskiwania i zmiany zezwoleń oraz w procesie raportowania przeprowadzonych prac badawczych.

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		-	W zakresie stosowania określonych w rozporządzeniu wzorów wniosków i sprawozdań przy ubieganiu się o zezwolenie na prowadzenie prac badawczych oraz przy obowiązku wnoszenia opłat za wydanie lub zmianę zezwolenia.
Organ administracji publicznej właściwy do wydawania zezwoleń		-	W zakresie stosowania jednolitych wzorów dokumentów przy rozpatrywaniu wniosków oraz pobierania opłat za wydanie lub zmianę zezwolenia

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

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji został przekazany 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;
- 30) 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.

Termin na zgłoszenie uwag został określony na 10 dni.

Uwagi zgłoszone do projektu w ramach konsultacji zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

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	Nie dotyczy												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.
--	---

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

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

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt rozporządzenia będzie miał pozytywny wpływ na rozwój innowacyjnych technologii transportowych w Polsce poprzez stworzenie jasnych i przejrzystych zasad prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi.</p> <p>Wprowadzenie jednolitych wzorów dokumentów zmniejszy obciążenia administracyjne dla przedsiębiorców oraz ułatwi przygotowywanie wniosków o wydanie zezwoleń. Projekt rozporządzenia nie wywołuje bezpośredniego wpływu na obywateli. Pośrednio regulacja może przyczynić się do rozwoju nowoczesnych technologii transportowych oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>Zakup i instalacja elektronicznych rejestratorów spełniających wymagania określone niniejszą regulacją stanowi marginalną część budżetu projektu badawczego, który obejmuje koszty pojazdu, systemu ADS, ubezpieczenia, personelu i infrastruktury testowej oraz uzyskania stosowanego zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Projektowane przepisy 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	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<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 elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie będzie miał bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Pośrednio może jednak sprzyjać rozwojowi sektora badań i rozwoju w branży motoryzacyjnej oraz technologicznej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 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?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.