



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.054.26.2025

Warszawa, 17 września 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10416 Pana Posła Michała Moskala z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie eksploatacji samochodów autonomicznych w Polsce oraz barier prawnych i planów Ministerstwa Infrastruktury w tym zakresie, przedstawiam następującą informację.

Ruch po drogach publicznych w Polsce regulowany jest przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 z późn. zm.). Przepisy tej ustawy na poziomie krajowym regulują poruszanie się pojazdów autonomicznych po drogach wyłącznie w ramach prowadzonych prac testowych nad tymi pojazdami. Zgodnie z art. 65k *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* pojazd autonomiczny to pojazd samochodowy wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem (oznacza to, że pojazdy całkowicie autonomiczne, bez kierowcy, nie są dopuszczone do ruchu w ramach prac badawczych).

W dniu 17 czerwca 2025 r. Rada Ministrów przyjęła projekt *ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (UD 17), który obecnie jest przedmiotem prac Sejmu RP (druk sejmowy nr 1427). Po finalizacji procesu legislacyjnego nowe przepisy umożliwią testowanie również pojazdów w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych. Projekt ma na celu ułatwienie testowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa w tym zakresie. Przedmiotowy projekt ustawy przewiduje m.in. zniesienie istotnych barier administracyjnych i proceduralnych, np. związanych z rejestracją pojazdu czy podawaniem informacji o prowadzeniu prac badawczych. Prace nad projektem ustawy nie zostały jeszcze zakończone i brzmienie ww. projektowanych przepisów może ulec zmianie w ramach prac parlamentarnych.

Odnosząc się do regulacji międzynarodowych, należy wskazać, że *Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* w art. 34bis dopuszcza możliwość poruszania się pojazdów bez kierowcy, wykorzystujących zautomatyzowane systemy jazdy (pełna automatyzacja), jednak pod warunkiem spełniania przez te systemy odpowiednich przepisów technicznych – krajowych i międzynarodowych.

Istotną kwestią w przedmiocie dopuszczenia pojazdów zautomatyzowanych do ruchu pozostają regulacje homologacyjne na poziomie UE, zawarte w *rozporządzeniu 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE*, które mają bezpośrednie zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich. Na chwilę obecną regulacje te nie przewidują homologowania pojazdów w pełni zautomatyzowanych (poruszających się bez kierowcy), czy pojazdów zautomatyzowanych wykorzystujących najbardziej zaawansowane rozwiązania.

W kontekście odpowiedzialności cywilnej w ruchu drogowym obecnie zastosowanie ma zasada ryzyka (art. 436 Kodeksu cywilnego), zgodnie z którą posiadacz pojazdu odpowiada za szkodę niezależnie od winy. Odpowiedzialność producenta za produkt wadliwy (art. 449 Kodeksu cywilnego), obowiązuje w przypadku udowodnienia wady i dotyczy szkód na osobach lub mieniu (powyżej 500 €), nie zaś samego pojazdu.

Przewiduje się, że ewentualne ogólne dopuszczenie do ruchu na drogach pojazdów zautomatyzowanych oraz pojazdów w pełni zautomatyzowanych będzie wymagało określenia w przepisach, kiedy wina leży po stronie człowieka (kierującego), producenta lub właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub w pełni zautomatyzowanego.

Nawiązując do kwestii działań legislacyjnych resortu infrastruktury, pragnę wskazać, że aktualnie procedowany jest przywołany wyżej projekt *ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (druk sejmowy nr 1427, wcześniej nr UD 17 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów).

Celem projektowanej nowelizacji jest m.in. umożliwienie prowadzenia na szerszą skalę prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w coraz bardziej zaawansowane systemy automatyzacji jazdy, w rzeczywistych warunkach ruchu, z wykorzystaniem dróg publicznych, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Projekt ustawy dostosowuje przepisy do postępu technologicznego w branży motoryzacyjnej, wprowadzając zarazem odpowiednie rozwiązania deregulacyjne w prawie, które mogą usprawnić proces prowadzenia prac badawczych nad wskazanymi wyżej pojazdami.

Do najważniejszych zmian proponowanych w projekcie ustawy należą m.in.:

- zmiana definicji pojazdu autonomicznego poprzez rezygnację z definicji legalnej tego pojęcia i wprowadzenie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicji pojęć pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego w celu umożliwienia prowadzenia prac badawczych w pojazdach o różnych stopniach automatyzacji,
- wprowadzenie do przepisów ustawy instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, będącego podmiotem odpowiedzialnym za wydawanie zezwoleń na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych oraz za kontrolowanie prowadzenia wskazanych prac badawczych,
- wprowadzenie obowiązku poprzedzania prac badawczych na drogach publicznych testami na zamkniętych drogach lub torach testowych,

- uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych m.in. od posiadania obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu prowadzącego prace badawcze za szkody powstałe w związku ze zdarzeniami podczas przeprowadzanych prac badawczych,
- umożliwienie prowadzenia testów pojazdów wcześniej zarejestrowanych,
- zastąpienie obowiązku konsultacji z mieszkańcami gminy terminu i trasy prowadzonych prac badawczych, obowiązkiem podania do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych.

W odniesieniu do zagadnienia regulacji dotyczących odpowiedzialności w przypadku wypadków z udziałem pojazdów zautomatyzowanych, pragnę wskazać, że przywołany wyżej projekt ustawy nakłada na podmiot prowadzący prace badawcze obowiązek posiadania polisy 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. Wprowadzenie odrębnych, kompleksowych rozwiązań w zakresie odpowiedzialności za zdarzenia z udziałem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych będzie, w ocenie resortu infrastruktury, zasadne na etapie powszechnego (nie związanego z pracami badawczymi) dopuszczenia takich pojazdów do ruchu na drogach publicznych.

W zakresie dostosowania polskiego prawa do unijnych standardów, należy podkreślić, że Polska implementuje unijne regulacje w zakresie homologacji pojazdów zautomatyzowanych (np. rozporządzenie UE 2019/2144¹) oraz jest stroną Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym (dopuszczającej rozwiązania z zakresu automatyzacji jazdy). Jednocześnie dla ogólnego dopuszczenia do ruchu pojazdów zautomatyzowanych konieczna będzie harmonizacja polskich przepisów z regulaminami Europejskiej Komisji Gospodarczej (EKG) ONZ.

Grupa robocza WP.1 (działająca jako Światowe Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) przy EKG ONZ powołała grupę ekspertów ds. nowej konwencji dotyczącej systemów zautomatyzowanej jazdy (ADS). Wskazana grupa ekspertów zakończyła prace w maju br., bez wypracowania rozwiązania (brak zgody USA i Kanady na dalsze prace grupy w obecnym kształcie). Prace mają być kontynuowane bezpośrednio przez WP.1. Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury brał i nadal bierze udział w tych pracach.

Natomiast regulowanie warunków technicznych pojazdów na poziomie międzynarodowym (regulaminy ONZ) pozostają w gestii innej grupy ekspertów EKG ONZ – Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA), w której pracach bierze udział przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego.

¹ Rozporządzenie 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, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające 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

Ponadto, na poziomie UE prowadzone są prace grupy ekspertów ds pojazdów autonomicznych przy DG GROW (Automated/Connected Vehicles subgroup), w których uczestniczą przedstawiciele Transportowego Dozoru Technicznego. Rezultatem tych prac będzie przyjęcie ogólnounijnych procedur homologacyjnych dla pojazdów o coraz wyższym stopniu automatyzacji.

W odniesieniu do problematyki infrastruktury dla pojazdów zautomatyzowanych, należy wskazać, że Infrastruktura drogowa w Polsce stoi na bardzo wysokim poziomie technicznym. Co prawda istnieją koncepcje i analizy, które wskazują na możliwą konieczność dostosowania infrastruktury drogowej do pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych, ale nie mają one charakteru wiążącego i są tylko jedną z wielu dróg rozwoju tej technologii. Obecnie przepisy m.in. w zakresie homologacji systemów przewidują, że systemy do zautomatyzowanego sterowania pojazdem powinny być tak zaprojektowane i wykonane, by móc funkcjonować w warunkach obecnego oznakowania drogowego.

Jednocześnie, na dalszych etapach rozwoju i upowszechniania automatyzacji jazdy na drogach publicznych, technologie DSRC w komunikacji V2X, wykorzystywane w ruchu pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, mogą wymagać uzupełnienia infrastruktury drogowej o odpowiednie nadajniki.

Nawiązując do kwestii wsparcia dla badań i testów pojazdów zautomatyzowanych, uprzejmie informuję, że na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury, w celu opracowania krajowej bazy scenariuszy testowych dla pojazdów autonomicznych, z uwzględnieniem typowych dla Polski warunków drogowych, konsorcjum złożone z Instytutu Transportu Samochodowego i Politechniki Warszawskiej, realizuje projekt DARTS-PL. Projekt zakłada opracowanie scenariuszy drogowych zawierających konkretne przykłady odcinków dróg w Polsce, na podstawie danych z sensorów: IMU, GPS, kamer, lidarów i radarów oraz adnotacji obiektów zarejestrowanych w ramach przygotowywania scenariuszy.

W efekcie realizacji projektu powstanie baza (DARTS-PL) zwiększająca dostępności wysokiej jakości danych do wykorzystania w pracach naukowych i rozwojowych, która zostanie udostępniona zainteresowanym podmiotom na zasadzie non-profit (<https://darts-database.com/pl/>).

Ponadto resort infrastruktury wskazuje, że obecny stan prawny nie przewiduje tworzenia dedykowanych stref testowych dla pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

Odnosząc się do zagadnienia strategii narodowej dla rozwoju samochodów autonomicznych, Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, iż obecny system dokumentów strategicznych został określony w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. System ten miał m.in. na celu ograniczenie liczby dokumentów strategicznych na szczeblu rządowym. Dla sektora transportu obowiązuje jeden dokument: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SRT). Prace nad aktualizacją SRT są powiązane z pracami rządu nad projektem dokumentu nadrzędnego, czyli średniookresowej strategii rozwoju kraju (SRK). Projekt SRK zakłada m.in., że automatyzacja transportu drogowego będzie oparta o systematyczne włączanie możliwości korzystania z systemów zastępujących kierowcę – z preferencją dla transportu zbiorowego i będzie uzależniona od możliwości zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa ruchu. Obecnie jest jednak zbyt wcześnie, aby wskazywać na konkretne

przesądzenia które zostaną zawarte w znowelizowanej SRT. Będzie to uzależnione m.in. od uzgodnień z innymi resortami (w tym z Ministerstwem Rozwoju i Technologii – w obszarze realizacji unijnego planu działania na rzecz przemysłu motoryzacyjnego).

Mając na uwadze powyższe chciałbym podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega korzyści płynące z automatyzacji transportu drogowego, takie jak zmniejszenie kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększoną mobilność i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Z tego względu resort infrastruktury podejmuje obecnie i planuje podejmować w przyszłości działania, w ramach swoich kompetencji, zmierzające do wsparcia rozwoju i wdrażania innowacyjnych rozwiązań w przedmiotowym zakresie. Ministerstwo Infrastruktury kładzie przy tym nacisk na współpracę zarówno z podmiotami krajowymi (m.in. jednostkami naukowo-badawczymi, przedstawicielami branży badawczo-rozwojowej), jak również z podmiotami na forum międzynarodowym (np. na poziomie UE oraz ONZ), co, w mojej ocenie zaprocentuje w najbliższej przyszłości wypracowaniem optymalnych rozwiązań dla wdrażania coraz bardziej zaawansowanych systemów automatyzacji w ruchu drogowym.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie