



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.7.2026

Warszawa, 20 maja 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 3395 Poseł na Sejm RP Pani Alicji Chybickiej na wstępie informuję, że kwestie dotyczące prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi szczegółowo określa oddział 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

Odnosząc się do poruszonej w zapytaniu funkcji w pojeździe związanej z *pełną samodzielnością jazdy pod nadzorem*, tzw. funkcji Full Self-Driving (dalej: FSD), wyjaśniam, że jest to zaawansowany system wspomagania kierowcy wymagający aktywnego nadzoru kierowcy. Na chwilę obecną funkcja ta nie jest objęta zharmonizowanym prawem Unii Europejskiej.

Z informacji pozyskanych z Instytutu Transportu Samochodowego wynika, iż system FSD nie był także przedmiotem testów prowadzonych w polskich warunkach drogowych. Moim zdaniem funkcje w pojeździe dotyczące jego autonomicznego uczestniczenia w ruchu drogowym powinny w pierwszej kolejności być przedmiotem testów w indywidualnych warunkach drogowych danego kraju, ponieważ uzyskanie określonych wyników testów dotyczących autonomicznej jazdy na obszarze danego kraju nie oznacza tożsamego wyniku w warunkach drogowych innego kraju.

Wobec braku zharmonizowanych regulacji obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej, tzw. system FSD może być objęty jedynie procedurą wskazaną w rozdziale

VII rozporządzenia 2018/858¹, dotyczącą nowych technologii lub nowych koncepcji (art. 39). Procedura ta, wobec związku z nową koncepcją, podlega dodatkowym restrykcjom, a jej zastosowanie wymaga także uzyskania przez dany kraj zezwolenia Komisji Europejskiej.

Omawiany system jazdy autonomicznej został dopuszczony przez organ udzielający homologacji Królestwa Niderlandów i podlega stosowaniu w pojazdach na podstawie świadectwa homologacji typu UE w odniesieniu do typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje niezgodne z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku II ww. rozporządzenia 2018/858.

Jak wynika z informacji wskazanej pod adresem holenderskiej władzy homologacyjnej w przedmiocie sprawy: <https://www.rdw.nl/en/news/2026/rdw-explanation-of-european-type-approval-tesla-with-provisional-validity-in-the-netherlands> wydana przez Królestwo Niderlandów homologacja typu jest ważna jedynie na obszarze Królestwa Niderlandów, a zgodnie z art. 39 ust. 5 ww. rozporządzenia 2018/858 „Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich mogą podjąć decyzję o akceptacji na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, pod warunkiem że informują o tym na piśmie organ udzielający homologacji, który udzielił tymczasowej homologacji typu UE.”.

Indywidualną decyzję co do akceptacji na swoim terytorium takiej homologacji i objętego nią nowego rozwiązania podejmuje organ udzielający homologacji innych państw członkowskich, którym na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: Dyrektor TDT).

Jak wynika z informacji uzyskanych od Dyrektora TDT, wskazana homologacja typu wraz z dokumentacją techniczną zgromadzoną podczas badań wykonywanych przez holenderski organ udzielający homologacji (RDW), została po raz pierwszy przedstawiona i krótko omówiona podczas posiedzenia Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych w Brukseli w dniu 5 maja br. Dokumentacja ta stanowi podstawę do analizy dla organów państw członkowskich oraz Komisji Europejskiej. Analiza taka została rozpoczęta również przez Dyrektora TDT. Należy jednakże mieć na względzie, iż podczas ww. posiedzenia, państwa członkowskie wskazały szereg wątpliwości w zakresie przedstawionej dokumentacji, które jedynie w części zostały wyjaśnione przez przedstawicieli RDW. Z uwagi na złożoność sprawy w zakresie możliwości wykorzystywania przedmiotowych pojazdów w warunkach polskiej infrastruktury drogowej, jak i na planowane przez producenta aktualizacje oprogramowania w pojazdach objętych przedmiotową homologacją, które obecnie są wyposażone w taki system, Dyrektor TDT nie przedstawił

¹ rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103 oraz Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30)

informacji o planowanym terminie zakończenia prac w zakresie podjęcia decyzji co do możliwości uznania wskazanej homologacji holenderskiej. Podkreślił natomiast, że podczas analizy sprawy pod uwagę wzięta zostanie także opinia Komisji Europejskiej oraz innych państw członkowskich, które takie postępowania prowadzą w sposób równoległy.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu