



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-100-25

Druk nr 1427

Warszawa, 25 czerwca 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam
Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym
oraz ustawy o ubezpieczeniach
obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu
Gwarancyjnym i Polskim Biurze
Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.**

Projekt ma charakter deregulacyjny.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych
został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) 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.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/2144”;
- 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

¹⁾ 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.

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, 340, 620 i 680) i nie podlegają dalszej odsprzedaży.

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 o zmianie zezwolenia, w zakresie danych i informacji, o których mowa w ust. 11 pkt 4, 5 i 7 oraz 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.

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 5;
- 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 wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL 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 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 pojazdu,
 - 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 tabeli stanowiącej załącznik 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 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 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 pojazdu,
 - 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 tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do ustawy;
 - 7) informację o zakresie zmian wynikających z dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, o ile wniosek 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;
- 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;
 - 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 odstąpienie 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. Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, poprzedza uzyskanie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opinii:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze,
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze,
- 3) organu zarządzającego ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze, pod kątem spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych

– przy czym nieprzedstawienie opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem opinii pozytywnej.

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 której mowa w ust. 20 pkt 1–3, 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) wzór wniosku o wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, o którym mowa w ust. 5 i 8;
- 2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6;
- 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 potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych oraz 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 lit. a i b, 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 określonych w art. 65l ust. 11,
 - b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5, załączników określonych 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, jeżeli:
 - 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 załączników, 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

– okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia.
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. W przypadku gdy obszar planowanych prac badawczych wskazany we wniosku o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, wymaga wydania opinii, o której mowa w art. 65l ust. 17 pkt 1–3, przez więcej niż jeden właściwy organ i co najmniej jeden organ wyda opinię negatywną, Krajowy Koordynator Prac Badawczych może odpowiednio ograniczyć lub zmienić obszar prowadzenia prac badawczych wskazany w zezwoleniu, o którym mowa w art. 65l ust. 1.

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

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 wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych i przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty rejestracji;
- 4) 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;
- 5) rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia;
- 6) 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; organizator prac badawczych jest uprawniony do nieujawniania w treści sprawozdania informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;
- 7) 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; osobę taką 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;
- 8) uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;
 - 9) 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;
 - 10) 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 załączniki do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13;
 - 11) 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 10, obejmują dane i informacje, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, 5 i 7, lub wymagać będą aktualizacji załączników do wniosku, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3.

2. Sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych 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 automatyzowanym 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 automatyzowanego 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. 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. 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 w pkt 27 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 27a w brzmieniu:

„27a) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych;”;

- 7) w art. 80s:

- a) ust. 1 otrzymuje 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.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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”.”,

c) 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.”,

d) 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 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1,
 - 2) od 50 000 zł do 200 000 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, są nakładane 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) Komendant Wojewódzkiej Policji lub Komendant Oddziału Straży Granicznej, którego pracownicy lub 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. Organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego w sprawach, o których mowa w ust. 1 i 2, jest odpowiednio Główny

Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej.

7. Środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 3, są gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego:

- 1) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i są przekazywane 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 i stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 2. 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) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 10a dodaje się pkt 10aa i 10ab w brzmieniu:
„10aa) pojazd zautomatyzowany– pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 88 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
10ab) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu, o którym mowa w art. 2 pkt 89 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;”;
- 2) w art. 23 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych poniżej, 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 7 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, od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu.”;
- 3) w art. 27 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;”;
- 4) w art. 27:
 - a) 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 pojazdów dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych.”;

b) 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.”;

5) 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.”;

6) 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.”;

7) w art. 33 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych, 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”;

8) 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.”;

- 9) 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 7 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę nad ruchem takiego pojazdu i która, sprawując taką kontrolę w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.”;

- 10) 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. 3. 1. Zezwolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów art. 65l ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 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 zezwolenia na prowadzenie prac badawczych stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. 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.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7, który wchodzi w życie z dniem 5 lipca 2026 r.

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

Projektowana ustawa zmieniająca 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 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. *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 osiągnięcie 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 wymogi 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, z późn. zm.) i nie podlegają one dalszej odsprzedaży. Proponowana zmiana uporządkuje proces udzielania zezwoleń na prace badawcze po drogach publicznych oraz stanowić będzie z punktu widzenia bezpieczeństwa fiskalnego zabezpieczenie przed niepożądanym naruszeniem lub obejściem przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Zmiana ta będzie stanowić również uwzględnienie jednego z postulatów deregulacji prawa (zgodnie z fiską deregulacyjną MI-3-216).

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). Zmiany te będą stanowić również uwzględnienie postulatu nr 6 i 7 z fiski deregulacyjnej MI-3-216. 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).

II. Zakres projektowanych zmian

1. Określenie pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego oraz organizatora prac badawczych (art. 2 pkt 88, 89 i 90)

Projekt ustawy w art. 2 pkt 88, pkt 89 i pkt 90 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.

2. Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych (art. 65k–65n)

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.

Art. 65l ust. 1 wskazuje, że 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 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

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

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 projektowanym art. 65l ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym 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 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 jednocześnie stanowić będzie z punktu widzenia bezpieczeństwa fiskalnego zabezpieczenie przed niepożądanym naruszeniem 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. Już obecnie w strukturach

² Ibidem.

³ Ibidem.

Instytutu Transportu Samochodowego jako lidera projektu AV-PL-ROAD – Polska droga do automatyzacji transportu drogowego działa od 2021 r. Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, które zapewnia wsparcie eksperckie w procesie bezpiecznego wdrażania pojazdów zautomatyzowanych w Polsce.

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. Wyspecjalizowany 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 pojęcia 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 niezagrożający 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.

Przedmiotowe zezwolenie na prowadzenie prac badawczych, poza elementami składowymi treści, charakterystycznymi dla decyzji administracyjnej i wynikającymi z art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, powinno zawierać niezbędne elementy, takie jak:

- wskazanie organu wydającego zezwolenie oraz podstawy prawnej dla wydania zezwolenie
- określenie podmiotu (organizatora prac badawczych),
- wskazanie okresu na jaki zostało wydane zezwolenie,
- wskazanie obszaru prowadzenia prac badawczych, na którym obowiązuje dane zezwolenie,
- określenie celu i zakresu prac badawczych, w tym pojazdu lub elementów jego wyposażenia, stanowiących przedmiot prowadzonych badań.

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

Krajowy Koordynator Prac Badawczych rozpatruje wniosek, zapoznając się z informacjami ujętymi we wniosku i załączonymi dokumentami oraz po przeprowadzeniu niezbędnego postępowania wyjaśniającego. Dla umożliwienia rzetelnego i merytorycznego rozpatrzenia wniosku przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, konieczne było szczegółowe określenie w ustawie, jakie informacje są niezbędne do umieszczenia w tym wniosku oraz wskazanie potrzebnych załączników.

Podczas rozpatrywania wniosku Krajowy Koordynator Prac Badawczych może, w razie potrzeby, wezwać organizatora prac badawczych do przedłożenia dodatkowych informacji lub wyjaśnień, a także dopuścić określonego rodzaju dowody na okoliczności, które mają znaczenie

dla rozpatrzenia sprawy, tj. przy podejmowaniu decyzji o zasadności wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.

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 na prowadzenie prac badawczych wydaje się na okres nie dłuższy niż trzy lata, który może zostać skrócony w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki i zakres prac badawczych (np. wymienione zostanie wyposażenie pojazdu będące przedmiotem badań, albo zostaną wprowadzone znaczące zmiany oprogramowania używanego w badanym pojeździe).

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 do zgłoszenia organowi wydającemu zezwolenie, Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego, wniosku o zmianę zezwolenia i uzyskanie tej zmiany najpóźniej w dniu rozpoczęcia prac badawczych z wykorzystaniem takiego pojazdu lub pojazdów. Ponadto organizator prac badawczych do wniosku o zmianę zezwolenia będzie musiał w takim przypadku wskazać dane dotyczące nowego pojazdu (pojazdów) wraz z dokumentami potwierdzającymi zawarcie umowy wymaganego ubezpieczenia. Niedopełnienie tego obowiązku i rozpoczęcie prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów niezgłoszonych do zezwolenia będzie sankcjonowane nałożeniem administracyjnej kary pieniężnej i cofnięciem zezwolenia. Powyższe obowiązki i sankcje ich

niedopełnienia dotyczą każdej innej zmiany danych zawartych w zezwoleniu. Każdorazowa bowiem modyfikacja pojazdu lub jego części, ale także zmiana warunków lub zakresu prac badawczych wymaga złożenia wniosku o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, celem legitymowania się przez organizatora prac badawczych zgodnego z aktualnymi warunkami i aktualnym zakresem prac badawczych.

Natomiast w przypadku zmiany pozostałych danych, organizator będzie zobowiązany do ich zgłoszenia organowi wydającemu zezwolenie, ale niedopełnienie tego obowiązku będzie powodowało zawieszenie zezwolenia, a nie jego cofnięcie.

Krajowy Koordynator Prac Badawczych, prowadzi kontrolę prac badawczych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem. Ustawodawca nie określa maksymalnej liczby kontroli prowadzonych przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, natomiast każde prace badawcze, na które wydane zostało zezwolenie podlegają przynajmniej jednej kontroli.

Ustawodawca nakłada na Krajowego Koordynatora Prac Badawczych następujące obowiązki:

1. wydawanie zezwoleń;
2. prowadzenie rejestru zezwoleń w formie elektronicznej;
3. podawanie do publicznej wiadomości (np. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego) informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze;
4. monitorowanie prac badawczych – przez co należy rozumieć prowadzenie kontroli przebiegu tych prac pod kątem zgodności z przepisami, w sposób niezakłócający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;
5. prowadzenie rejestru sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych;
6. prowadzenie rejestru zdarzeń, o których mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;
7. weryfikacja potwierdzenia przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych;

8. ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i ocena ryzyka, pod kątem jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych testów, z uwzględnieniem międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;
9. współpraca w zakresie prowadzenia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami testowymi w innych krajach;
10. sporządzanie i przekazywanie do dnia 31 stycznia kolejnego roku do ministra właściwego do spraw transportu rocznego zestawienia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, zawierającego nazwę organizatora prac badawczych, okresy realizacji oraz obszar, lokalizację i drogi na których prowadzone były prace badawcze, na które zostały wydane zezwolenia, w tym prace badawcze transgraniczne.

Prowadzenie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych wymienionego wyżej rejestru zdarzeń, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pojeździe pełni zautomatyzowanego pozwoli na zdiagnozowanie obszarów (w zakresie stosowanych w tych pojazdach rozwiązań technicznych, oprogramowania, itp.) które powinny zostać poddane szczegółowej analizie i dopracowaniu, w celu zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem tych pojazdów.

Projekt ustawy zakłada, że organizator prac badawczych składa Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych wniosek, który zawiera:

- 1) firmę (nazwę) oraz adres zamieszkania lub siedziby organizatora prac badawczych oraz dane osób reprezentujących organizatora prac badawczych;
- 2) informację o miejscu i okresie na jaki wnioskodawca występuje o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych;
- 3) planowany obszar prac badawczych ich lokalizację oraz drogi, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany (wymaga to wskazania przez wnioskodawcę właściwej jednostki lub jednostek samorządu terytorialnego – województwa, powiatu lub gminy – oraz numerów i kategorii dróg).
- 4) opis sposobu zarządzania pracami testowymi i odpowiedzialności organizatora;
- 5) cel i zakres prac badawczych (przez co należy rozumieć jakie systemy lub elementy pojazdu będą badane i w jaki sposób będą one badane);

- 6) dane pojazdu, którym prowadzone są prace badawcze:
 - a) numer rejestracyjny pojazdu badawczego,
 - b) numer VIN pojazdu badawczego,
 - c) numer odpowiedniego dokumentu, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3,
 - d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu badawczego;
- 7) opis zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane;
- 8) opis techniczny pojazdu;
- 9) analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami sporządzoną zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262 dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych;
- 10) deklarację organizatora prac badawczych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem prac badawczych osiąga akceptowalny poziom, określony w normie ISO 26262 (komponent ASIL – Automotive Safety Integrity Level – zawarty w tej normie służy do oznaczania poziomów ryzyka), a prace badawcze nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia;
- 11) podpis organizatora prac badawczych lub jego uprawnionego przedstawiciela.

Do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub w pełni zautomatyzowanym organizator prac badawczych będzie zobowiązany do dołączenia następujących dokumentów:

- 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu;
- 2) oświadczenie o dokonaniu opłacenia składki za to ubezpieczenie;
- 3) w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej kopię dowodu rejestracyjnego;
- 4) oświadczenie wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi;

- 5) oświadczenie wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne;
- 6) oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator;
- 7) odstępowanie od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie;
- 8) dowód wniesienia do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opłaty za wydanie zezwolenia.

Projektowany przepis art. 65l ust. 24 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi delegację ustawową 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 wydanie zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych poprzedza uzyskanie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego w sprawie, opinii:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy badawcze;
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy badawcze;
- 3) organu zarządzającego ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze, pod kątem spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych.

Niemniej jednak, aby usprawnić proces uzyskiwania zezwolenia projekt ustawy zakłada, że nieprzedstawienie przez właściwy organ opinii w terminie 7 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii.

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 udzielenia 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.

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.

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.

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 zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym organizator prac badawczych jest obowiązany:

1. wyposażać 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 wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne na zamkniętych drogach lub torach testowych i przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty rejestracji;

4. 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 ;
5. 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 5 lat 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;
6. 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;
7. 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;
8. 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, str. 15);
9. 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;
10. uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;

11. przekazać Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych pisemnie w postaci elektronicznej informację 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.

3. 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.

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

Projektowana ustawa wprowadza też zmiany w przepisach art. 80s, 80t i 80w 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). Zmiany te będą stanowić również uwzględnienie postulatu nr 6 i 7 z fiszki deregulacyjnej MI-3-216. 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.

5. 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 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia i od 50 000 zł do 200 000 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.

6. Zmiany w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

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.

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 – Prawo o ruchu drogowym zachowają moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80cf ust. 2 tej ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Projektodawca zakłada, że ustawa wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyłączeniem art. 1 pkt 7 (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.

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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), dlatego nie podlega notyfikacji ani obowiązowi 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 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677). 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.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych – DER – projekt deregulacyjny Ministerstwo wiodące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, MI sekretariatDTD@mi.gov.pl; tel.: (22) 630 12 40 Referent: Michał Kozłowski, Departament Transportu Drogowego, MI, Michal.Kozlowski@mi.gov.pl; tel.: (22) 630 14 51	Data sporządzenia 16.06.2025 r. Źródło: deregulacja Nr w wykazie prac UD17
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
1. Jaki problem jest rozwiązywany?	
Celem projektu jest dostosowanie przepisów prawa do postępującej w sektorze transportowym rewolucji technologicznej związanej z automatyzacją pojazdów samochodowych. Projekt w zakresie swojej regulacji realizuje postulaty zawarte w fiszce deregulacyjnej nr MI-3-216 „Testowanie funkcji automatyzujących w autach” w następującym zakresie: 1. Dodanie definicji pojazdu badawczego do ustawy – Prawo o ruchu drogowym (pkt 1 fiszki MI-3-216) – postulat uwzględniony w projektowanym art. 65l ust. 2. 2. Zdefiniowanie w ustawie pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego (pkt 2 fiszki MI-3-216) – postulat uwzględniony 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. Kwestia przedkładania polis ubezpieczeniowych przez firmę badawczo-rozwojową będącą organizatorem jazdy testowej (pkt 3 fiszki MI-3-216) – regulacja przewiduje obowiązek 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 (pkt 4 MI-3-216) – 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 (pkt 5 fiszki MI-3-216) – 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.

6. Potrzeba umożliwienia rejestracji profesjonalnej pojazdów wcześniej zarejestrowanych na terytorium RP lub za granicą (pkt 6 fiszki MI-3-216) – postulat zrealizowany w zmienianym art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
7. Umożliwienie wykonywania jazd testowych również pojazdem niezarejestrowanym wcześniej na terytorium RP lub za granicą (pkt 7 fiszki MI-3-216) – postulat zrealizowany w zmienianym art. 80s ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
8. Dodanie przepisu pozwalającego na wskazanie celu, w jakim wydano decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdu (pkt 8 fiszki MI-3-216) – postulat zrealizowany poprzez dodanie ust. 7 w art. 80s ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
9. Uzupełnienie przepisu art. 80t ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdu (pkt 9 fiszki MI-3-216) – postulat zrealizowany poprzez zmianę art. 80t ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
10. Uzupełnienie przepisu art. 80w ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie wykonywania jazd badawczych na podstawie umowy cywilnoprawnej (pkt 10 fiszki MI-3-216) – postulat zrealizowany poprzez zmianę brzmienia art. 80w ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Mając na uwadze efekty projektu „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego”¹ oraz w wyniku badań Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, działającego w ramach struktury Instytutu Transportu Samochodowego, został opracowany wstępny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, umożliwiający prowadzenie prac badawczych pojazdów oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części na drogach publicznych.

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.

Kierowane do rządu oraz bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury 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. Mające siedzibę w Polsce podmioty badawcze i przedsiębiorstwa produkujące nowoczesne systemy do pojazdów samochodowych wskazują na brak możliwości prowadzenia prac badawczych najnowszych technologii na polskich drogach, jako na barierę swojego rozwoju w światowym łańcuchu wartości.

Również eksperci w analizach dotyczących regulacji prawnych w zakresie automatyzacji zarówno w Polsce, jak i innych państwach Unii Europejskiej oraz w prawie międzynarodowym, a także po przeprowadzeniu badania opinii publicznej, zrealizowanego na zlecenie MI w latach 2019–2021 w ramach projektu strategicznego „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego”, wskazują na potrzebę wprowadzenia zmian w przepisach regulujących wykorzystanie pojazdów autonomicznych w Polsce. Zidentyfikowana przez ekspertów potrzeba dotyczy w szczególności zmiany obowiązującego prawa w zakresie prowadzenia prac badawczych oraz wprowadzenia rozwiązań prawnych pozwalających na przewidywany rozwój ruchu zautomatyzowanego i autonomicznego na polskich drogach.

¹ https://www.its.waw.pl/11124,pl,av_pl_road.html

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.

Projektowana ustawa ponadto wprowadza zmiany w przepisach rozdziału 2d PRD, 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).

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).

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

Do najważniejszych proponowanych zmian należą:

1. 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.
2. Wprowadzenie do przepisów ustawy instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, tj. Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, 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.
3. Rozstrzygnięcie, że pojazd zautomatyzowany lub w pełni zautomatyzowany stanowi pojazd badawczy, wykorzystywany do prac badawczych, stanowiących 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, z późn. zm.), a także że nie podlega on dalszej odsprzedaży.
4. Wprowadzenie obowiązku poprzedzania prac badawczych na drogach publicznych testami na zamkniętych drogach lub torach testowych.
5. Uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych m.in. od przedstawienia oświadczenia o przeprowadzeniu wskazanych wyżej testów.
6. Uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych m.in. od posiadania obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu prowadzącego prace badawcze produktów, podzespołów lub części na drodze publicznej za szkody powstałe w związku ze zdarzeniami podczas przeprowadzanych prac badawczych.
7. Doprecyzowanie obowiązków organizatora prac badawczych i nałożenie na niego odpowiedzialności administracyjnej w zależności od rodzaju naruszenia przepisów określających zasady prowadzenia tych prac.
8. Wprowadzenie katalogu danych wymaganych do udzielenia zezwolenia oraz doprecyzowanie katalogu przesłanek odmowy udzielenia oraz cofnięcia lub zawieszenia zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.

9. Ograniczenie wymogu posiadania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów przez podmiot prowadzący testy na rzecz wymogu złożenia odpowiednich oświadczeń wynikających z przepisów o profesjonalnej rejestracji pojazdów, tj. umożliwienie prowadzenia testów w oparciu o pojazdy wcześniej zarejestrowane.
10. 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.

Projektowana ustawa ponadto wprowadzi 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). Zmiany te będą stanowiły również uwzględnienie postulatu nr 6 i 7 z fiszki deregulacyjnej MI-3-216. 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.

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

Analizy zlecone przez MI (por. przyp. 1.) oraz informacje prezentowane przez państwa członkowskie UE oraz Wielką Brytanię, m. in. w czasie spotkań przedstawicieli państw przy Partnerstwie CCAM², a także przez przedstawicieli UE, Japonii, Kanady, Republiki Korei i USA w pracach Forum na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WP.1) EKG ONZ³, wskazują na systematycznie poszerzający się zakres regulacji przyjmowanych w związku z testowaniem oraz dopuszczeniem do ruchu pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

W UE stosowne prawo i praktyka mają miejsce m.in. w Austrii, Belgii, Francji, Finlandii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Łotwie, Niemczech, Szwecji i Włoszech), ponadto testy przeprowadza się w Norwegii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii.

Wśród państw UE, które są najbardziej zaawansowane we wprowadzaniu przepisów umożliwiających ruch pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach należy wymienić Niemcy, które już w 2017 r. znówelizowały przepisy ustawy o ruchu drogowym, wprowadzając możliwość używania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych. Pojazdy wyposażone w coraz bardziej zaawansowane systemy automatyzacji stopniowo dopuszcza do ruchu na swoich drogach także Wielka Brytania⁴.

Dane dotyczące zasad testowania pojazdów autonomicznych w UE są przedmiotem projektu FAME, który obejmuje opracowanie i weryfikację wspólnych metodologii i narzędzi – w celu ułatwienia dzielenia się praktykami i doświadczeniami potrzebnymi przy organizacji i ocenie testów oraz zapewnienia długoterminowych ram koordynacyjnych dla działań badawczo-rozwojowych oraz testowania i oceny na dużą skalę w Europie. Wskazane jest aby Polska miała swój udział tych pracach, a stworzone dzięki nim rozwiązania uwzględniały polską specyfikę (w tym rozwiązania infrastrukturalne).

² <https://www.ccam.eu/what-is-ccam/governance/ccam-states-representatives-group/>

³ Global Forum for Road Traffic Safety – WP.1

⁴ <https://www.gov.uk/government/news/government-paves-the-way-for-self-driving-vehicles-on-uk-roads>

Trwają prace KE nad przepisami umożliwiającymi dopuszczenie pojazdów autonomicznych do użytkowania na terenie UE⁵. Należy podkreślić, że 6 lipca 2022 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych (...) ⁶ określające definicje pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

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 drogowym⁷.

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.

⁵ <https://www.connectedautomateddriving.eu/about/fame/>

⁶ 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

⁷ <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events?f%5B0%5D=area%3A234&f%5B1%5D=program%3A196>

Proponowane zmiany regulacji zakładają, że uzyskanie zezwolenia na omawiane prace badawcze powinno być uzależnione od spełnienia dodatkowych wymogów (tak jak np. w Holandii, Singapurze czy na terenie stanu Kalifornia). We wszystkich krajach, których regulacje prawne poddano analizie, do prac badawczych na drogach ogólnodostępnych dopuszcza się jedynie zautomatyzowane i w pełni zautomatyzowane pojazdy z ważną polisą ubezpieczeniową, które przeszły minimalne procedury bezpieczeństwa i wydajności, w tym ocenę na torze testowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy	ok. 22 mln uprawnionych	zagregowane dane CEPiK za: https://motoryzacja.interia.pl/prawo-jazdy/news-ilu-jest-kierowcow-w-polsce-wszystko-o-prawach-jazdy,nId,5569444	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Obywatele / uczestnicy ruchu drogowego	ok. 52 mln	W oparciu o ocenę wpływu przygotowaną przez GDDKiA na potrzeby KSZR (średni udział roczny w ruchu na drogach krajowych)	Regulacje mają zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego.
Podmioty gospodarcze prowadzące prace badawcze	Co najmniej kilkadziesiąt podmiotów z branży motoryzacyjnej i IT działających na terenie Polski	Opracowanie własne na podstawie informacji PZPM, SDCM, PAIH i ITS	Prowadzenie prac w zakresie pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.
Organy zarządzające ruchem oraz zarządcy dróg	397 organów zarządzających ruchem oraz 2808 zarządców dróg wszystkich kategorii.	MI – opracowanie własne	Organy zarządzające ruchem oraz zarządcy dróg, na których prowadzone są prace badawcze.
Przedsiębiorstwa transportu drogowego			
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	Bezpośrednie – w ramach badań i wydawania świadectwa homologacji typu UE
Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego	1	ITS	Bezpośrednie – w ramach przyznanych nowych

			kompetencji w zakresie wydawania, odmowy udzielenia, zmiany, cofania lub zawieszenia zezwolenia na prowadzenie prac badawczych.
Służby techniczne	10	TDT	Bezpośrednie – 10 jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych typu UE pojazdu
Inspekcja Transportu Drogowego	795 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów	Dana własna	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo dokonania kontroli	KGP	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze
Producenci pojazdów (potencjalni organizatorzy prac badawczych)	56	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie – możliwość prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi i możliwość rozpoczęcia produkcji pojazdów wyposażonych w nowe systemy automatyzacji w oparciu o nowe technologie.

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

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy został skierowany 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) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 29) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 30) Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 31) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Czas trwania konsultacji i opiniowania określono na 30 dni. Omówienie wyników konsultacji i opiniowania zostanie zawarte w raporcie z konsultacji.

W dniach 15 – 16 maja 2025 r. odbyła się konferencja uzgodnieniowa projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Przedmiotowy projekt był przedmiotem opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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	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. Maksymalna wysokość stawki opłaty za wydanie zezwolenia, wynosi: 1) 20 000 zł – w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie jednego województwa, 2) 40 000 zł – w przypadku wniosku obejmującego obszary położone na terenie od dwóch do pięciu województw. Maksymalna stawka opłaty za zmianę zezwolenia nie może przekroczyć kwoty 5000 zł. Jednakże wysokość ww. opłat zostanie określona w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł	Obecnie koszty uzyskania zezwolenia w Polsce są w praktyce również niemożliwe do określenia, gdyż ze względu na specyficzne wymagania ustawy – Prawo o ruchu											

danych i przyjętych do obliczeń założeń	drogowym wydane zostało jak dotąd tylko jedno zezwolenie, jednakże na zupełnie innych niż projektowane warunkach i o odmiennym zakresie. Po zmianie przepisów Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego będzie realizował zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych (KKPB) i będzie ponosił koszty wynikające z przeprowadzenia procesu związanego z wydaniem zezwolenia oraz z czynności podejmowanych w ramach kontroli prowadzonych prac badawczych. Zakłada się, że koszty te będą równoważone opłatami wnoszonymi przez organizatorów prac badawczych. W celu obsługi Krajowego Koordynatora Prac Badawczych powołane zostanie stałe biuro – sekretariat KKPB, które będzie stanowiło zaplecze administracyjne, natomiast wykorzystanie personelu merytorycznego będzie uzależnione od liczby wpływających wniosków i tym samym nie będzie generowało kosztów stałych (pracownicy mają powierzone inne prace w ramach Instytutu i będą przekierowywani do prac nad wnioskami w zależności od potrzeb w zakresie kompetencji). Koszty prowadzenia KKPB w Instytucie Transportu Samochodowego podzielone zostaną na 3 kategorie – koszty wstępne, których poniesienie jest jednorazowe na początku działalności KKPB, koszty administracyjne (stałe), związane z funkcjonowaniem sekretariatu KKPB oraz koszty zmienne prac eksperckich, związane z oceną techniczną wniosków i monitorowaniem prac badawczych. Koszt wstępny – jednorazowy, ponoszony w momencie powołania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych: • utworzenie strony internetowej KKPB: 3 000 zł (oszacowane na podstawie dotychczasowej praktyki projektowej). Koszt administracyjny – stały: • prowadzenie sekretariatu: $0,5 \text{ etatu} * 8\,000 \text{ zł (koszt pracodawcy)} = 4\,000 \text{ zł/miesięcznie}$ • zadania sekretariatu: – zamieszczanie na stronie internetowej informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze, – analiza wniosków pod względem administracyjnym, m.in. weryfikacja ubezpieczenia, opłat, – 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 5, – 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 na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, – przechowywanie danych osobowych organizatora prac badawczych przez okres pięciu lat, – informowanie organizatora prac badawczych o zamiarze przeprowadzenia obserwacji z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach; • utrzymanie strony internetowej: 1 000 zł/rok, w tym prace programistyczne i zakup aktualnych certyfikatów bezpieczeństwa Koszty zmienne, związane z prowadzeniem prac eksperckich, w zależności od obsługi wniosków: • koszt obsługi 1 wniosku, uwzględniający pracę ekspertów Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, formalnie pracowników Instytutu Transportu Samochodowego, którzy będą delegowani czasowo do weryfikacji kwestii technicznych związanych z obsługą wniosków, w tym: – wydawania decyzji o wydaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 lub odmowie wydania zezwolenia i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia zezwolenia, zmianie zezwolenia, cofnięciu lub zawieszeniu zezwolenia, – analiza wniosków pod względem technicznym, m.in. weryfikacja adekwatności przedstawionych opisów prac, technologii, – weryfikacja potwierdzenia przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych, – ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i oceny ryzyka, w tym w zakresie jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych prac badawczych, zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, – monitorowanie prac badawczych – kontrola prowadzonych prac badawczych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, – współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami badawczymi w innych krajach, – uzyskanie przez Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opinii komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych, a także organu zarządzającego ruchem na drodze.
--	--

część-etatu- konieczna-do- rozpatrzenia-wniosku- 30-dni		część- etatu konieczna- do obsługi zezwoleni- a	suma-etatów- niezbędna-do- całościowej-obsługi- wniosku		koszt (pracodawcy)- 1-etat	koszt-na-1- wniosek 36-miesięcy	
2-woj.	5-woj.	36- miesięcy	2-woj.	5-woj.		2 województwa	5 województw
0,5	2	1	1,5	3	12-000	18-000	36-000

- koszt związany z monitorowaniem prac w miejscu ich przeprowadzania: 1 000 zł/1 dzień, w tym podróż, zakwaterowanie, dieta, dojazdy lokalne dla 1 obserwatora.

Obowiązek informowania/konsultacji:

Celem zmiany jest zmniejszenie niepewności związanej z planowaniem prac badawczych. Obecnie obowiązek konsultacji jest realizowany przez organizatora prac badawczych. Proponowane zmiany mają na celu obiektywizację procesu przez należyte informowanie o zamiarze prowadzenia prac w sposób scentralizowany, co pozwoli na zmniejszenie niepewności związanej z możliwością uzyskania zezwolenia, a jednocześnie zmniejszy koszt organizatora prac badawczych w tym zakresie. Ponadto po zmianie przepisów koszty te zostaną przeniesione na KKPb.

Zakłada się, że proces wydawania zezwoleń i ich obsługi w ramach struktury ITS będzie samofinansowany z opłat wnoszonych przez organizatorów prac badawczych. W szczególności biorąc pod uwagę zaangażowanie ekspertów Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych, którzy pozostają pracownikami ITS.

Projekt zakłada przekazywanie na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, właściwych ze względu na zarządzanie drogami wojewódzkimi, powiatowymi lub gminnymi, po 10% prowizji od opłat za wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych. Łącznie kwota prowizji będzie stanowiła 30% opłaty za wydanie zezwolenia lub zmianę tego zezwolenia. Prowizja ta będzie dzielona odpowiednio pomiędzy województwa, powiaty i gminy właściwe ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, na których prowadzone są prace badawcze określone w zezwoleniu.

Prowizja ta będzie stanowiła dochód tych jednostek. Ze względu na brak możliwości określenia liczby wydawanych zezwoleń tego rodzaju, nie można określić wysokości spodziewanych zwiększonych dochodów dla jednostek samorządu terytorialnego. Prowizja będzie zatem, przy uwzględnieniu maksymalnej stawki opłat wynikającej z ustawy, wynosić odpowiednio: 2000 zł (przy opłacie za wydanie zezwolenia na obszar jednego województwa), 4000 zł (przy opłacie za wydanie zezwolenia na obszar od dwóch do pięciu województw) oraz 500 zł w odniesieniu do opłaty za zmianę zezwolenia.

Odnosnie wpływu z administracyjnych kar pieniężnych należy uwzględnić, że w przypadku kar nakładanych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego zwiększeniu powinny ulec przychody Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jednakże brak możliwości określenia wysokości tych wpływów, ze względu na to, że są to nowe sankcje i nie można oszacować skali ich występowania. Natomiast kary pieniężne nakładane przez pozostałe organy (organy Policji i Straży Granicznej) będą stanowić dochody budżetu państwa.

W zakresie kosztów koniecznych do poniesienia przez organizatora prac badawczych po zmianie ustawy, poniżej kilka przykładowych kosztów związanych z propozycją przepisów.

Nie przewiduje się znaczącego obciążenia finansowego dla organizatorów prac badawczych w związku z obowiązkiem wyposażenia pojazdu w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu zautomatyzowanego lub w pełni zautomatyzowanego z uwagi na fakt, iż urządzenia takie wykorzystują standardowe rejestratory obrazu. Urządzenia takie są wykorzystywane m.in. podczas przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii B.

Budowa toru testowego (nie jest niezbędna w celu wdrożenia przepisów):

AstaZero	500 000 000 SEK	222 285 000 zł	2014	
IDIADA	4 000 000 EUR	19 307 712 zł	2019	Tylko rozbudowa o do testowania ADA
ZalaZON E	159 000 000 USD	784 971 075 zł	2017-...	Obejmuje także tor testów dużych prędkości
NATRA X	1 321 000 000 INR	795 995 526 zł	2010-2021	Obejmuje także tor testów dużych prędkości
K-City	11 000 000 000 -> 9 770 000 USD	48 361 500 zł	2018	

Wynajem toru testowego:

Obecnie dostępne tory testowe w Polsce mogą nie spełniać wszystkich wymaganych warunków niezbędnych dla prowadzenia wszystkich testów. Część z testów (zależnie od rodzaju funkcjonalności automatycznej jazdy) może być prowadzona na poszczególnych dostępnych w Polsce torach. Koszt najmu toru waha się od 5 000 zł za dobę do 20 000 zł za dobę, przy czym tory mają zróżnicowaną infrastrukturę (np. odcinki proste od 220 m do 2000 m, długość całkowita toru [w pętli] 1200 m – 6000 m, dostępność dodatkowych urządzeń jak płyta poślizgowa, kurtyny wodne itp.).

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 gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Niemierzalne	sektor przedsiębiorstw (produkcja i usługi)	Uruchomienie procesu prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych na polskich drogach po zmianie przepisów umożliwi oszacowanie rzeczywistej liczby podmiotów gospodarczych zainteresowanych testowaniem oraz ujawni liczbę podmiotów powiązanych z nimi w łańcuchu wartości. Dopiero wtedy będzie możliwa ocena wpływu projektowanych przepisów na funkcjonowanie przedsiębiorców, w tym na sytuację mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wobec braku doświadczeń rynkowych niemożliwe jest oszacowanie kosztów i nakładów na prace badawcze. Rozpoczęcie przedmiotowych prac po zmianie przepisów umożliwi analizę zjawiska, m.in. w oparciu o sprawozdania z prac badawczych przedkładane przez organizatorów prac badawczych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☐ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy			
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy					☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy			

☐ inne: ...	☐ inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
Oдноśnie zmian w obciążeniach administracyjnych podmiotów prowadzących prace badawcze pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, należy wskazać na elementy, które przyspieszą uzyskanie zezwolenia, tj. brak wymogu konsultacji z mieszkańcami gminy prowadzonych prac, na terenie której prowadzone będą prace badawcze. Elementem wydłużającym proces jest konieczność wykonania testów poza drogami publicznymi, jednak nie wydłuża on procedury administracyjnej niezbędnej do uzyskania zezwolenia. Wykonywanie testów na zamkniętych torach jest elementem koniecznym przy rozwijaniu rozwiązań z zakresu automatyzacji ruchu pojazdów, więc takie testy i tak powinny być (i są) prowadzone przez przedsiębiorców działających na tym rynku. Nowelizacja ma za zadanie wprowadzenie obowiązku ich potwierdzenia, natomiast nie nakłada dodatkowych obowiązków w tym zakresie. Nowe przepisy wydłużają do 3 lat okres, na jaki może zostać wydane zezwolenie na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. 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, co pozytywnie wpłynie na ograniczenie wydatków oraz formalności po stronie organizatora prac badawczych. Krajowy Koordynator Prac Badawczych będzie zobowiązany do: – zamieszczania na stronie internetowej informacji o wydanych zezwoleniach i okresach prowadzonych prac badawczych oraz obszarze, lokalizacji i drogach, na których będą prowadzone prace badawcze, – analizy wniosków pod względem administracyjnym, m.in. weryfikacji ubezpieczenia, opłat, – prowadzenia rejestru zezwoleń i sprawozdań składanych przez organizatorów prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych, – prowadzenia rejestru zdarzeń, sporządzania 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, – administrowania danymi zgromadzonymi w związku z wydawaniem zezwoleń na prowadzenie prac badawczych, – przechowywania danych osobowych organizatora prac badawczych, przez okres pięciu lat, – informowania organizatora prac badawczych o zamiarze przeprowadzenia obserwacji z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Uruchomienie procesu prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych może przyczynić się do powstania zapotrzebowania na specjalistów (głównie z branży IT/ICT) oraz uruchomić proces powstawania usług w dziedzinie integrowania wypracowanych rozwiązań (start-up'y). W efekcie może to pozytywnie wpłynąć na sytuację mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.	

Ponadto, proponowane zmiany mogą przyczynić, się do powstania zapotrzebowania na nowe typy pojazdów, oraz redukcji deficytu kierowców pojazdów ciężarowych.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne administracyjne lub wojskowe ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Uruchomienie procesu prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych przyczyni się do pobudzenia działalności podmiotów wyspecjalizowanych w branży IT/ICT. Może przyczynić się do uruchomienia regionalnych inkubatorów działalności związanej z przygotowaniem i integrowaniem wyników testów (np. mapowaniem charakterystycznych rozwiązań i sytuacji drogowych, tworzeniem lokalnych poligonów doświadczalnych – test-beds itp.).	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyłączeniem art. 1 pkt 7 (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.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ułatwienie bezpiecznego prowadzenia prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych powinno zaowocować w ciągu 12–24 miesięcy od wejścia w życie zmienionych przepisów pobudzeniem rynku wskazanego w pkt 7, 9 i 10.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

Raport z konsultacji publicznych i opiniowania
projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach
obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze
Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (UD 17)

Stosownie do § 51 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych i opiniowania.

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Informacja o skierowaniu projektu do konsultacji publicznych została przekazana do następujących organizacji i instytucji:

- 1) Wojewoda Dolnośląski;
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski;
- 3) Wojewoda Lubelski;
- 4) Wojewoda Lubuski;
- 5) Wojewoda Łódzki;
- 6) Wojewoda Małopolski;
- 7) Wojewoda Mazowiecki;
- 8) Wojewoda Opolski;
- 9) Wojewoda Podkarpacki;
- 10) Wojewoda Podlaski;
- 11) Wojewoda Pomorski;
- 12) Wojewoda Śląski;
- 13) Wojewoda Świętokrzyski;
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski;
- 15) Wojewoda Wielkopolski;
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski;
- 17) Związek Województw RP;
- 18) Konwent Marszałków Województw RP;
- 19) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 20) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
- 21) Polski Kongres Drogowy;
- 22) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 23) Związek Powiatów Polskich;
- 24) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Zarząd Krajowy;
- 25) Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej;
- 26) Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
- 27) Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
- 28) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 29) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 30) Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 31) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i OSR został zamieszczony w

Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania uwagi do projektu ustawy zgłosiły następujące podmioty:

1. Związek Powiatów Polskich;
2. Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach;
3. Gmina Miasta Jaworzna;
4. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny;
5. Polska Izba Ubezpieczeń;
6. Urząd Komisji Nadzoru Finansowego;
7. Rzecznik Finansowy;
8. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
9. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
10. Politechnika Warszawska;
11. Związek Pracodawców "Transport i Logistyka Polska";
12. Polska Grupa Motoryzacyjna;
13. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
14. Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
15. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
16. Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności;
17. Amerykańska Izba Handlowa w Polsce;
18. Blees Sp. z o.o.;
19. Uber Polska sp. z o.o.

O braku uwag do projektu ustawy poinformowały pisemnie:

1. Wojewoda Podkarpacki;
2. Wojewoda Świętokrzyski;
3. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
4. Porozumienie Zielonogórskie.

Pozostali uczestnicy konsultacji publicznych i opiniowania nie przekazali żadnej informacji, co należy uznać za brak uwag do przedmiotowego projektu.

2. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677).

Załącznik do raportu z konsultacji publicznych
Tabela uwag zgłoszonych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych,
Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (UD 17)
w ramach konsultacji publicznych wraz z odniesieniem projektodawcy

Lp.	PODMIOT ZGŁASZAJACY UWAGĘ	TREŚĆ UWAGI	STANOWISKO PROJEKTODAWCY
1	Politechnika Warszawska	Uwagi natury stylistycznej – sugeruję na str. 1: Zamiast „88) pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy; Lepiej 88) pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, jednak w szczególnych przypadkach interwencja kierowcy jest wymagana.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie przepisu; definicję zastąpiono odesłaniem do rozporządzenia UE 2019/2144
		Uwagi natury stylistycznej – sugeruję na str.3. Zamiast 7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego, którym prowadzone są prace testowe: Lepiej 7) dane pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego, z udziałem którego prowadzone są prace testowe: Str. 3 „d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu”; - nasuwa się pytanie według jakiej klasyfikacji będzie podawany poziom automatyzacji ?	Uwaga uwzględniona.
		Str. 3 „d) deklarowany poziom automatyzacji pojazdu”; - nasuwa się pytanie według jakiej klasyfikacji będzie podawany poziom automatyzacji ?	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji.
		Generalna uwaga dotyczy stylu i jasności języka stosowanego w ustawie, np.: „pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy”. Dużo lepiej brzmi: „pojazd zautomatyzowany - oznacza pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, jednak przewiduje się sytuacje, w których interwencja kierowcy jest wymagana”. Mam nadzieję, że w końcowej fazie na treść projektu spojrzą fachowcy prawnicy i poloniści.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie przepisu; dotychczasową definicję zastąpiono odesłaniem do rozporządzenia UE 2019/2144
		W międzynarodowych klasyfikacjach, np. wg Amerykańskiej Narodowej Administracji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NHTSA), amerykańskiego Stowarzyszenia Inżynierów Motoryzacji (SAE) - „pojazd w pełni zautomatyzowany” - to pojazd w pełni autonomiczny. Natomiast pojazd zautomatyzowany	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji

		może mieć kilka poziomów, od poziomu 3 mówimy już o warunkowej automatyzacji. Pytanie czy nie powinniśmy trzymać się nomenklatury, która już istnieje w dokumentach międzynarodowych.	
		Paragraf 8, 7d - należy dostarczyć różne dane zgłaszając pojazd do testów - „deklarowany poziom automatyzacji pojazdu;” - według jakich klasyfikacji należy podać poziom automatyzacji? W projekcie ustawy mamy tylko pojazd zautomatyzowany i w pełni zautomatyzowany.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji.
		Projekt nie dopuszcza (nie jest to jasno wyartykułowane) badań prototypów, tym samym ogranicza rozwój ewentualnych rozwiązań polskich inżynierów i informatyków. Jest to poważne ograniczenie.	Uwaga wyjaśniona. Należy wskazać, że projektowane przepisy nie zmieniają sposobu traktowania „prototypów”. Wymaga podkreślenia, że przepisy z zakresu ruchu drogowego i warunków technicznych pojazdów nie definiują pojęcia „prototyp”. W związku z powyższym projektowane przepisy nie będą wykluczać prowadzenia prac badawczych nad pojazdami określonymi jako „prototyp”.
2	Blees Sp. z o.o.	Zmiany w ustawie mają na celu uproszczenie i ułatwienie testowania nowych technologii w zakresie pojazdów autonomicznych. Niestety, zaproponowane rozwiązania nadal przewidują skomplikowaną procedurę administracyjną i nie określają maksymalnego terminu na wydanie decyzji przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych. Taka sytuacja może prowadzić do opóźnień i zniechęcać podmioty zainteresowane testowaniem technologii w Polsce.	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z projektowaną regulacją Krajowy Koordynator Prac Badawczych wydaje zezwolenie w drodze decyzji administracyjnej. W związku z powyższym terminy dotyczące wydania decyzji wynikają z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Uzupełniono w tym zakresie uzasadnienie do projektu.
		Zmiany nie uwzględniają specyfiki pojazdów w pełni zautomatyzowanych, gdyż nie zmieniają wymagań warunków technicznych pojazdów (art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz wynikającego z niego rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia). Obecnie przepis ten opisuje wymagania dla pojazdów z kierowcą. Pojazd w pełni zautomatyzowane takiego samego wyposażenia ze względu na to, że poruszają się bez kierowcy.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy
		Znacznie zwiększają koszty procedury (w tym wydania pozwolenia oraz ewentualne kary) w porównaniu z obecną ustawą.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane regulacje zostały zmodyfikowane. Maksymalny okres ważności zezwolenia został wydłużony z 1 roku do 3 lat, co znacząco zmniejsza koszty dzięki ograniczeniu potrzeby uzyskiwania kolejnych zezwoleń. Ponadto szczegółowe regulacje w zakresie wysokości opłat za wydanie zezwolenia zostaną określone przez ministra właściwego

		do spraw transportu w drodze rozporządzenia.
	Ustawa wprowadza możliwość testowania pojazdów w pełni zautomatyzowanych, jednak wciąż nie pozwala na ich codzienne użytkowanie w normalnych warunkach ruchu drogowego. Tymczasem w krajach takich jak Niemcy czy Francja funkcjonują już przepisy umożliwiające homologację oraz regularne poruszanie się takich pojazdów po drogach publicznych. Co więcej, unijne regulacje, takie jak rozporządzenia UE 2022/1426 i 2022/2236, przewidują możliwość homologacji pojazdów w pełni zautomatyzowanych. Polska, chcąc pozostać konkurencyjna na tle europejskim, powinna wprowadzić analogiczne rozwiązania, które wspierają rozwój technologii autonomicznych i ich integrację z codziennym życiem.	Uwaga nieuwzględniona. Celem projektowanych przepisów nie jest dopuszczenie pojazdów zautomatyzowanych do ruchu, lecz prowadzenie badań nad tymi pojazdami oraz rozwiązaniami technicznymi przewidzianymi do stosowania w tych pojazdach.
	art. 2. pkt.89 Definicja pojazdu w pełni zautomatyzowanego włącza także pojazdy wolnobieżne co jest spójne z definicją przyjętą w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Niestety dalszy projekt ustawy nie umożliwia testów w pełni zautomatyzowanych pojazdów wolnobieżnych, ponieważ we wniosku opisanym w art. 65l ust. 8 pkt 7. lit. a wymaga numeru rejestracyjnego pojazdu, a pojazd wolnobieżny nie posiada takiego. Proponujemy, aby umożliwić testowanie w pełni zautomatyzowanych pojazdów wolnobieżnych poprzez dostosowanie projektu ustawy, tak aby wniosek uwzględniał specyfikę takich pojazdów.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie przepisu; definicję zastąpiono odesłaniem do rozporządzenia UE 2019/2144
	art. 2 pkt. 90 Proponowana definicja organizator prac testowych nie zawiera podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie budowania pojazdów w pełni zautomatyzowanych oraz systemów autonomii dla takich pojazdów. Proponujemy, aby definicję organizatora rozszerzyć o przytoczone podmioty.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy wskazane w uwadze podmioty mogą być uwzględnione na podstawie art. 80s ust. 2, przywołanego w definicji organizatora prac testowych.
	art. 65l ust. 5 Proponowane zezwolenie ma być wydawane na okres nie dłuższy niż 1 rok. W naszej ocenie to jest zbyt mało aby przeprowadzić prace walidacyjne pod względem warunków pogodowych. Proponujemy, aby przedłużyć okres wydawania pozwolenia na 2 lata, bądź wprowadzić możliwość przedłużania wniosku o kolejny rok.	Uwaga uwzględniona. Wydłużono okres do 3 lat.
	Art. 65l ust. 7 pkt. 9 Ustawa nie definiuje sposobu współpracy z podmiotami zagranicznymi odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami testowymi w innych krajach, zatem można zakładać, że przepis ten będzie martwy i nie będzie możliwe np. złożenie tylko 1 wniosku na testy transgraniczne. Proponujemy doprecyzować cele i możliwości współpracy z podmiotami zagranicznymi.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt dotyczy uprawnień i prac badawczych na terytorium RP.
	Art. 65l ust. 8 pkt. 3 oraz 4 Czym różni się miejsce przeprowadzania prac testowych od obszar prac testowych?	Uwaga uwzględniona. Usunięto fragment „miejscu prowadzenia prac testowych”
	Art. 65l. ust. 8 pkt. 7 We wniosku trzeba załączyć dane pojazdu na którym prowadzone będą prace testowe w tym numer rejestracyjny pojazdu i VIN pojazdu - oznacza to że w przypadku wielu pojazdów należy złożyć wiele wniosków. Proponujemy, aby była możliwość zgłoszenia wielu pojazdów w ramach jednego wniosku.	Uwaga uwzględniona. Przepisy umożliwiają zgłaszanie wielu pojazdów w ramach jednego wniosku. Ponadto regulacja przewiduje zmianę zezwolenia, co w praktyce oznacza możliwość rozszerzenia prowadzonych prac badawczych o kolejne pojazdy.
	Art. 65l ust. 8 pkt. 7 lit. c	Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie art. 66 ust. 1 pkt 5

	Art. 66 nie jest przystosowany do pojazdów w pełni zautomatyzowanych. Np. art. 66 ust. 1 pkt. 5 mówi „Pojazd uczestniczący w ruchu ma być zbudowany, wyposażony i utrzymywany, aby korzystanie z niego (...) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu;” co jest sprzeczne z definicją pojazdu w pełni zautomatyzowanego, który nie potrzebuje do samodzielnego poruszania się żadnego nadzoru ze strony kierowcy. Proponujemy dostosowanie art. 66 oraz wynikającego z niego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia do specyfiki pojazdów w pełni zautomatyzowanych.	
	Art. 65l ust.9 pkt. 1 Czy umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do jazd testowych jest równoznaczna z tzn. ubezpieczeniem obowiązkowym OC pojazdów mechanicznych? Czy może to być ubezpieczenie OC działalności gospodarczej?	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z projektem niezbędne jest posiadanie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych.
	Art. 65l. ust. 9 pkt. 4. Ustawa nie definiuje jak miałyby wyglądać potwierdzenie przeprowadzenia wewnętrznych testów. Proponujemy usunąć potwierdzenie, a pozostać przy oświadczeniu przeprowadzenia wewnętrznych testów.	Uwaga uwzględniona. Usunięto wymóg potwierdzenia. Zmienione przepisy przewidują oświadczenie wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.
	Art. 65l ust. 10 pkt. 3. Wysokość opłaty jest znacząca. Proponujemy aby wysokość opłaty była na poziomie opłat związanych z decyzją o wydaniu profesjonalnej rejestracji pojazdów.	Uwaga wyjaśniona. W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane.
	Art. 65l ust. 11. Projekt ustawy nie określa maksymalnego terminu wydania zezwolenia. Proponujemy, aby określić maksymalny termin na 40 dni.	Uwaga wyjaśniona. Termin wydania zezwolenia jest zgodny z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego (miesiąc od wszczęcia postępowania administracyjnego, a w sprawach szczególnie skomplikowanych 2 miesiące).
	Art. 65l ust. 11. Projekt ustawy nie określa kto powinien wystąpić o poszczególne zezwolenia, niemniej domniemujemy, że chodzi o Krajowego Koordynatora Prac Testowych. Proponujemy dookreślić, że to Krajowy Koordynator Prac Testowych uzyskuje zakładane zezwolenia.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepisy w zakresie obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.
	Art. 65l ust. 11 pkt. 1 oraz pkt 2 Projekt ustawy zakłada uzyskanie potwierdzenia co wydłuża czas potrzebny na wydanie zezwolenia. Proponujemy aby zamienić obowiązek uzyskania potwierdzenia, obowiązkiem poinformowania komendantów.	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem przyjęcia takiego rozwiązania byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie skrócono do 7 dni

		terminy na wydanie opinii przez: komendanta wojewódzkiego Policji, komendanta wojewódzkiego Państwowej oraz organ zarządzający ruchem.
	Art. 65l ust. 11 pkt. 1 oraz pkt 4 Co w przypadku przeprowadzania prac testowych na drogach których ruch jest zarządzany przez różne organy? Czy w takim przypadku trzeba pozytywnej opinii od wszystkich organów?	Uwaga wyjaśniona. W takim przypadku wymagana jest opinia wszystkich organów.
	Art. 65m ust. 2 pkt. 1 lit. c W ustawie jest określenie incydentu – niestety brakuje jego definicji. Domniemujemy, że chodzi o zdarzenie drogowe (kolizję lub wypadek) Proponujemy wykreślenie słowa incydent i zostawienie zdarzenia drogowego.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie projektu ustawy zostało uzupełnione o wyjaśnienia dotyczące pojęć: „zdarzenie drogowe” oraz „incydent”.
	Art. 65m ust. 2 pkt. 1 i pkt. 2 Prosimy o doprecyzowanie w jakim przypadku Krajowy Koordynator Prac Testowych może cofnąć a w jakim zawiesić zezwolenie. Obecnie ten sam incydent może być zaklasyfikowany do cofnięcia bądź też do zawieszenie zezwolenia.	Uwaga wyjaśniona. Projektodawca wskazuje, że okoliczności cofnięcia i zawieszenia zezwolenia wskazane w projektowanych przepisach nie są tożsame. Należy zaznaczyć, że cofnięcie zezwolenia jest możliwe w przypadku incydentu stanowiącego zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości.
	Art. 65n ust. 1 pkt. 7 lit. c Wymóg ten duplikuje zapis lit b, gdyż odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego zawiera w swojej definicji chronienie dostępu przed osobami nieuprawnionymi. Proponujemy wykreślenie lit. c.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że nie dostrzega powielenia regulacji we wskazanych przepisach.
	Art. 65n ust. 1 pkt. 11 Informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac testowych zawiera się już we wniosku zatem nie widzimy potrzeby tego punktu. Proponujemy wykreślić pkt 11.	Uwaga wyjaśniona. Przepis nie stanowi superfluum, bowiem chodzi o konieczność zgłoszenia o terminie faktycznego rozpoczęcia i zakończenia prac.
	Art. 65n ust. 2 Ustęp ten sugeruje jakby wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizycznie musiałby być rejestrowane rejestratorem o którym mowa w ust. 1 pkt. 1. Proponujemy podzielić ustęp na punkty, tak aby było jasne co zostanie określone w drodze decyzji.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione. Ponadto decyzja Krajowego Koordynatora Prac Badawczych została zastąpiona rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu, w którym określi on minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych.
	Art. 140 md ust. 1 pkt. 1 Wysokość kar pieniężnych jest niewspółmiernie wysoka do pozostałych kar ujętych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Proponujemy zmniejszyć wysokość kar tak aby były na poziomie pozostałych kar ujętych w ustawie Prawo o ruchu drogowym.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono przepisy, zastępując kary bezwzględnie oznaczone karami względnie oznaczonymi: 1) od 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia,

			2) od 50 000 zł do 200 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu. Jednocześnie, w ocenie projektodawcy nakładane kary pieniężne powinny skutecznie zniechęcać przed prowadzeniem nielegalnych prac testowych pojazdów zautomatyzowanych oraz w pełni zautomatyzowanych.
		Projekt ustawy nie przewiduje zmian w zakresie dostosowania prawa polskiego do homologacji i dopuszczenia pojazdów w pełni zautomatyzowanych do zwykłego ruchu. Pragniemy zauważyć, że takie przepisy obowiązują w krajach takich jak Niemcy czy Francja, a także częściowo na poziomie Unii Europejskiej (rozporządzenie EU 2022/1426 oraz 2022/2236). Taka sytuacja ogranicza rozwój technologii autonomicznych i ich praktyczne zastosowanie w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga poza zakresem projektu. Przedmiotem projektu ustawy są prace badawcze nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi
3	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce	Jednym z głównych mankamentów przedłożonego projektu nowelizacji Prawa o ruchu drogowym jest brak rozróżnienia pomiędzy pojazdami zautomatyzowanymi a autonomicznymi, a także pomiędzy jazdami testowymi a ruchem pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych na polskich drogach. Proponowane w projekcie rozwiązania i zapisy opierają się na tym błędnym podejściu. Efektem jest projekt, którego zapisy nie odpowiadają rzeczywistości biznesowej oraz badawczo-rozwojowej, nie uwzględniają aktualnego poziomu innowacyjności i rozwoju technologicznego, a także nie odpowiadają na uzasadnione postulaty przedsiębiorców.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji. Projektodawca zwraca też uwagę, że przedmiotem projektu ustawy są prace badawcze nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, a nie ogólne dopuszczenie ruchu tych pojazdów na drogach .
		Projekt zrównuje pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne w kontekście przesłanek uzyskania zezwolenia na prowadzenie badań testowych na drogach publicznych. Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym powinna koncentrować się na testowaniu pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych, a nie na ruchu pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych. Są to dwa odrębne zagadnienia. Pojazdy zautomatyzowane podczas jazdy testowej (badania testowego) pozostają pod stałą kontrolą kierowcy i zachowują się na drodze tak samo, jak inne pojazdy uczestników ruchu drogowego. Niezrozumiałe jest utrzymywanie w projekcie restrykcyjnego wymogu uzyskiwania przed wydaniem zezwolenia na badania testowe dla pojazdów zautomatyzowanych potwierdzenia ze strony komendy wojewódzkiej Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz organu zarządzającego ruchem na drodze. Testowanie systemów ADAS na drogach, gdzie pojazd pozostaje pod stałą kontrolą profesjonalnego kierowcy, stanowi mniejsze zagrożenie niż pozostali uczestnicy ruchu drogowego. Informowanie wskazanych organów o takich testach wydaje się zbędnym administracyjnym obciążeniem dla przedsiębiorców. Ponadto takie podejście budzi pytania o zasadność wprowadzenia dodatkowych procedur administracyjnych, takich jak powołanie instytucji Krajowego Koordynatora Prac Testowych (KKPT) oraz związane z tym opłaty za wydawanie zezwoleń na przeprowadzanie badań testowych na drogach publicznych. Warto rozważyć rozwiązania, które wspierałyby przedsiębiorców i ułatwiały rozwój innowacyjnych technologii, zamiast generować dodatkowe bariery administracyjne.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy dotyczy właśnie testowania pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych. W ocenie projektodawcy skutkiem rezygnacji z wymogu opiniowania wniosku przez: komendanta wojewódzkiego Policji, komendanta wojewódzkiego Państwowej oraz organ zarządzający ruchem, byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

		Jednocześnie należy wskazać, że skrócono do 7 dni terminy na wydanie opinii przez wymienione wyżej podmioty.
	Przyjęte w projekcie rozwiązania mogą budzić wątpliwości w kontekście zapewnienia przedsiębiorcom ochrony tajemnicy handlowej i własności intelektualnej. Dotyczy to takich kwestii jak uprawnienia obserwatora i Krajowego Koordynatora Prac Testowych, rejestracja przebiegu prac, wymaganie oświadczeń i potwierdzeń dotyczących testów symulacyjnych i prób fizycznych, sprawozdania z badań testowych czy możliwość regulowania kluczowych kwestii w drodze decyzji administracyjnej.	Uwaga została częściowo uwzględniona wskutek zmian projektu i uwzględnienia uwag dotyczących wzmocnienia ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa czy tajemnicy handlowej.
	W projekcie brak jest zamkniętego katalogu przesłanek odmowy wydania zezwolenia, co może prowadzić do niejednoznaczności i arbitralności podejmowanych decyzji. Dodatkowo, nie przewidziano trybu odwoławczego, co ogranicza możliwości przedsiębiorców do kwestionowania niekorzystnych decyzji.	Uwaga nieuwzględniona. Katalog przesłanek określony w art. 65m ust. 1 jest katalogiem zamkniętym. Odwołanie od decyzji przysługuje na podstawie przepisów kodeksu postępowania administracyjnego.
	Projekt wprowadza definicję wnioskodawcy (organizatora prac badawczych), która nie znajduje odzwierciedlenia w klasyfikacji PKD, co może utrudniać jej praktyczne stosowanie.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że ze względu na specyfikę ustawy - Prawo o ruchu drogowym, nie jest możliwe dostosowanie pojęć występujących w tej ustawie do klasyfikacji PKD.
	Definicja pojazdu zautomatyzowanego przyjęta w projekcie pochodzi z 2019 r., co oznacza, że obejmuje pojazdy na poziomie L2 według klasyfikacji SAE – pojazdy już dostępne na polskim rynku. Postulujemy zastosowanie międzynarodowo uznanej klasyfikacji SAE, która pozwala na bardziej precyzyjne rozróżnienie poziomów automatyzacji.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji. W treści art. 65l ust. 1 wskazano, że zezwolenia nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym, niż poziom trzeciej, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.
	Projekt przewiduje szereg niepraktycznych (trudnych do spełnienia) wymagań, jak np. wskazanie konkretnych dróg, po których będzie poruszał się pojazd testowy, czy wymóg montowania systemów rejestracji przebiegu badania testowego (obowiązuje od 2024 r.)	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem rezygnacji z wymagań określonych w ustawie byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami badawczymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego
	Postulaty branży dotyczące rejestracji profesjonalnej nie zostały uwzględnione. W obecnym kształcie pojazd z rejestracją profesjonalną nadal nie może być prowadzony przez kierowcę niezatrudnionego u organizatora badań testowych. Ogranicza to możliwość zlecania jazd testowych profesjonalnym kierowcom zatrudnionym w specjalistycznych firmach na podstawie umów cywilnoprawnych.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono zmiany w przepisach ustawy; art. 80w ust. 3 otrzymał brzmienie: „3. W przypadku podmiotu uprawnionego zajmującego się produkcją pojazdów jazda testowa może być wykonywana także na podstawie umowy cywilnoprawnej. W przypadku podmiotu uprawnionego do realizacji prac badawczych, prace

			badawcze mogą być wykonywane także na podstawie umowy cywilnoprawnej.”
	Zapisy dot. rejestracji profesjonalnej zawarte w projekcie nie przystają do przyjętego przez rząd procedowanego w Sejmie projektu ustawy zmieniającej m.in. ustawę o podatku akcyzowym (Druk nr 896). Nie podjęto uzgodnień w tej sprawie z Ministerstwem Finansów i brak jest odniesień do procedowanej ustawy o akcyzie, co spowoduje, że projektowane rozwiązania z ustawy będą połowiczne.		Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest poza merytorycznym zakresem projektu, którego celem nie jest zmiana warunków dopuszczania do ruchu pojazdów ramach regulacji z Rozdziału 2D ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W zakresie rozwiązań z ustawy zmieniającej m.in. ustawę o podatku akcyzowym właściwym pozostaje Minister Finansów.
	Okres ważności zezwolenia określony na 12 miesięcy wydaje się niewystarczający, biorąc pod uwagę czasochłonność procesu i brak pewności co do ostatecznej decyzji. Przedsiębiorcy postulują wydłużenie okresu ważności do 36 miesięcy lub co najmniej 24 miesięcy.		Uwaga uwzględniona. Maksymalny okres ważności zezwolenia został wydłużony do 3 lat.
	Ograniczenie możliwości prowadzenia badań testowych wyłącznie do obszaru maksymalnie pięciu województw wydaje się nieuzasadnione i stoi w sprzeczności z potrzebą wspierania rozwoju innowacji.		Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie obszaru prowadzenia prac badawczych do maksymalnie 5 województw na podstawie jednego zezwolenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym i uproszczeniem oraz dbałością o szybkość postępowania administracyjnego w sprawie o wydanie zezwolenia.
	Wysokość opłaty za wydanie zezwolenia (20 000 zł/40 000 zł) oraz jej wprowadzenie w ustawie budzą wątpliwości.		Uwaga wyjaśniona. W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane.
	Art. 2 pkt 88: zaproponowana definicja pojazdu zautomatyzowanego jest nieostra i nie jest oparta o uznane globalnie metody klasyfikacji poziomów automatyzacji pojazdów tzn. skali SAE, która ułatwia identyfikację poszczególnych poziomów oraz definiuje, które pojazdy potrzebują zezwolenia do prowadzenia prac badawczych. Według zaproponowanej w projekcie definicji nawet systemy na poziomie 2 i 2+ zostałyby przyporządkowane do kategorii pojazdu zautomatyzowanego w rozumieniu projektu ustawy, co w praktyce oznaczałoby zupełną blokadę badań testowych w Polsce.		Uwaga uwzględniona. Przepis zawierający definicję pojazdu zautomatyzowanego został zmieniony poprzez odesłanie do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Dodano też załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji. W treści art. 65l ust.1 wskazano, że zezwolenia nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym, niż poziom

		trzeci, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.
	Art. 2 pkt 89: zaproponowana definicja pojazdu w pełni zautomatyzowanego oznacza wyłącznie pojazd kategorii L5 wg SAE.	Uwaga uwzględniona. Przepis zawierający definicję pojazdu w pełni zautomatyzowanego został zmieniony poprzez odesłanie do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Dodano też załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji.
	Art. 2 pkt 90: zaproponowana definicja organizatora prac testowych jest nie do końca zrozumiała i precyzyjna. Powinna zostać zawężona do podmiotów realizujących działalność badawczo-rozwojową, a nie do tych, które prowadzą działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdami zautomatyzowanymi. Ponadto, ponieważ ustawa ma regulować kwestie związane z jazdami testowymi, a nie z „pracami testowymi”, przepis ten powinien definiować „organizatora jazd testowych”. Równocześnie stoimy na stanowisku, że przedmiotowa definicja powinna być spójna z tym, co proponuje Ministerstwo Finansów w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 896), której I czytanie w Sejmie odbyło się na posiedzeniu 19 grudnia.	Uwaga uwzględniona. Projektowany przepis art. 2 pkt 90 został zmieniony. Uwaga odnośnie terminologii nie została uwzględniona. Ustawa posługuje się pojęciem „prace badawcze”. Termin „jazdy testowe” wydaje się zbyt wąski.
	Tytuł rozdziału 6: w wersji ustawy PoRD z 2018 r. jest mowa o „pracach badawczych”, a nie „pracach testowych”. W naszej ocenie termin „prace badawcze” w większym stopniu odpowiada przyświecającym projektodawcy intencjom, a zarazem treści rozdziału oraz całego projektu.	Uwaga uwzględniona. termin „prace testowe” zastąpiono terminem „prace badawcze”.
	Art. 65l. 1: brakuje wyjaśnienia, że artykuł stanowi o testowaniu pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych, aby jasno odróżnić te czynności np. od jazd, podczas których zbierane są określone dane – przykładowo w pojeździe może równolegle działać system, nad którym pracuje dana firma, ale nie jest on „wpięty” w samochód, którym normalnie kieruje kierowca, a który posiada wszelkie „normalne” systemy. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia propozycji art. 140 mc 1, gdzie jest mowa o nakładaniu kar pieniężnych.	Uwaga wyjaśniona. W ocenie projektodawcy wynika to w sposób jednoznaczny z brzmienia projektowanego art. 65l ust. 1 Projektodawca zwraca uwagę, że projektowana regulacja odnosi się do udziału w ruchu drogowym pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych w celu badania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia indywidualnego pojazdu.
	Art. 65l. 2: - brakuje definicji Krajowego Koordynatora Prac Testowych. - brakuje informacji wskazującej, na co dokładnie mają być wydawane zezwolenia (Test? Projekt? Samochód? Konkretny przejazd?). - brakuje informacji, za co mają być naliczane opłaty – za każdy samochód czy za projekt?	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie projektu ustawy zostało doprecyzowane w zakresie wskazanym w uwadze. Przedmiot i zakres prac badawczych, na prowadzenie których wydawane jest zezwolenie, wynika z elementów wskazanych we wniosku o wydanie tego zezwolenia, które zostały określone w art. 65l ust. 9. Natomiast zgodnie z art. 65l ust. 17 minister właściwy do spraw transportu określi, w

			drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 16 pkt 1 i 2, 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.
	Art. 65l. 3: uważamy, że ustawa powinna w jasny i konkretny sposób określać, jakie dane zawiera przedmiotowe zezwolenie, aby wyeliminować arbitralność przy podejmowaniu decyzji przez KKPT. W naszej ocenie istnieje potrzeba doprecyzowania w tym zakresie w projekcie ustawy. Ponadto, co jest kluczowe z punktu widzenia działalności podmiotów B+R w branży motoryzacyjnej, w projekcie brakuje terminu, w którym KKPT musi wydać zgodę/zezwoleń na prowadzenie testów. Zauważyć należy także, że KKPT nie prowadząc prac badawczo-rozwojowych nie ma kompetencji do merytorycznej oceny wniosku o zezwolenie, a z powodu ochrony własności intelektualnej i tajemnic handlowych wnioskodawcy (przedsiębiorstwa) nie jest uprawniony do ingerencji w zakres realizowanych testów wynikających wprost z norm branżowych, specyfikacji uzgodnionej wspólnie z klientem oraz doświadczenia wnioskodawcy. KKPT powinien wg postanowień ustawy być uprawniony tylko do oceny formalnej wniosku i jego kompletności.		Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie projektu ustawy zostało doprecyzowane w zakresie elementów wniosku. W odniesieniu do terminu wydania zezwolenia, należy wskazać, że jest ono wydawane w drodze decyzji administracyjnej, a więc mają tu zastosowanie terminy dotyczące wydawania decyzji określone w k.p.a. Ponadto uzupełniono przepis dotyczący zawartego we wniosku opisu zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, wskazując że będą one badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.
	Art. 65l. 5: według zgodnej oceny branży, zaproponowany okres należy bezwzględnie wydłużyć, co pozwoli na ograniczenie obciążeń formalno-biurokratycznych, a to z kolei pozytywnie przełoży się na warunki prowadzenia przez podmioty badawczo-rozwojowe działalności w Polsce.		Uwaga uwzględniona. Okres wydłużono do 3 lat.
	Art. 65l. 7 pkt 3: niemożliwe w praktyce jest wskazanie obszaru i lokalizacji przejazdów w tak długim horyzoncie czasowym, ponieważ prowadzenie jazd testowych jest ściśle uzależnione od wielu czynników np. od panujących warunków atmosferycznych. Zwracamy również uwagę na arbitralne i nieuzasadnione zawężenie obszaru prac w dalszej części niniejszego projektu ustawy do pięciu województw.		Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy możliwe jest określenie z odpowiednim wyprzedzeniem obszaru i lokalizacji prowadzonych prac testowych. Natomiast zawężenie obszaru prac badawczych do pięciu województw podyktowane jest względami zapewnienia właściwego nadzoru nad przestrzeganiem warunków określonych w zezwoleniu, a także potrzebą usprawnienia procesu wydawania zezwoleń (w tym w szczególności pozyskania w toku

		prowadzonego postępowania administracyjnego opinii właściwych miejscowo innych organów), na co wskazano w treści uzasadnienia do projektu.
	Art. 65l. 7 pkt 4 - brakuje wyjaśnienia, co oznacza pojęcie „monitorowanie prac badawczych” oraz jakie kompetencje posiada organ uprawniony wg projektu ustawy do kontrolowania badania (obserwator): do przeprowadzania kontroli i stwierdzania zgodności/poprawności wykonywanych badań. Ponadto „prace badawcze” należy zastąpić „jazdą testową”.	Uwaga wyjaśniona (poprzez odpowiednie uzupełnienie uzasadnienia). Ustawa posługuje się pojęciem „prace badawcze”. Termin „jazdy testowe” wydaje się zbyt wąski.
	Art. 65l. 7 pkt 4 - branża odrzuca możliwość „monitorowania prac badawczych” w obecnym brzmieniu, ponieważ są one objęte tajemnicą poszczególnych przedsiębiorstw. Przed monitorowaniem prac badawczych obserwator powinien być zobowiązany do podpisania umowy o zachowaniu poufności (NDA) oraz spełnienia określonych warunków bezpieczeństwa i innych wymaganych przez organizatora prac badawczych. Możliwość niedookreślonego monitorowania testowania innowacyjnych technologii, które stanowią własność intelektualną jest sprzeczna z normami branżowymi (TISAX) jak i wymaganiami klientów. Ponowne „prace badawcze” należy zastąpić „jazdą/jazdami testowymi”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepisy, wskazując, że do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych należy monitorowanie prac badawczych w zakresie zgodności z warunkami określonymi w zezwoleniu (art. 65l ust. 8 pkt 4). Doprecyzowano przepisy dotyczące monitorowania prowadzonych prac badawczych z udziałem obserwatora. Zgodnie z art. 65m ust.3 Krajowy Koordynator Prac Badawczych jest zobowiązany m.in. do podania imienia i nazwiska tego obserwatora oraz zapewnieniem jego niezależności, bezstronności i braku konfliktu interesów. Ponadto obserwator jest obowiązany wykonywać czynności związane z monitorowaniem prowadzonych prac badawczych w sposób niezakłcający przebiegu prac badawczych, jak również uwzględniający potrzebę ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów. Jednocześnie w ocenie projektodawcy zastąpienie terminu „prace badawcze” terminem „jazda testowa” nie jest zasadne, ze względu na potrzebę zachowania spójności terminologii stosowanej w projekcie.
	Art. 65l. 7 pkt 7: branża jest przekonana, że należy odrzucić ten punkt ze względu na brak celowości – jeśli organizator jazdy testowej jest zobligowany do złożenia oświadczenia, to nie widzimy zasadności w przekazywaniu potwierdzenia i jego weryfikowaniu przez KKPT. Ponadto brakuje informacji, w jakiej	Uwaga nieaktualna. Projektodawca zrezygnował z oświadczenia na rzecz deklaracji organizatora prac badawczych.

		postaci miałyby być dokonywane potwierdzenie przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych.	Zgodnie z art. 65l ust. 5 zezwolenie wydaje się pod warunkiem, że organizator prac badawczych zadeklaruje we wniosku, o którym mowa w ust. 3, że będzie prowadził prace badawcze w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach. Ponadto wskazuje się, że do potwierdzenia przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych będzie służył m.in. materiał zgromadzony za pomocą elektronicznego rejestratora danych. Zgodnie z art. 65l ust. 11 pkt 3 minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1 oraz sposobu i formatu udostępniania danych na potrzeby potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych oraz rejestracji obrazu z przodu, z tyłu i wnętrza pojazdu.
		Art. 65l. 7 pkt 8: brakuje wskazania, jakie dokładnie kompetencje ma posiadać KKPT jako organ doradczy do weryfikowania międzynarodowych standardów, według których pracują podmioty z segmentu B+R z branży automotive. Ponadto sformułowanie „adekwatność do zakresu planowania testów” ma nieostry charakter, który stwarza nadmierną przestrzeń do interpretacji. Ewentualne ograniczenie zakresu jazd testowych (scenariuszy testowych) oznaczałoby konieczność przeniesienia testów poza terytorium Polski.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy doprecyzowanie w tym zakresie nie wydaje się konieczne.
		Art. 65l. 7 pkt 9: punkt nieprecyzyjny/niezasadny – pragniemy zwrócić uwagę, że KKPT nie prowadzi prac testowych pojazdów zautomatyzowanych, czego niniejszy projekt powinien zabraniać, a co nie wynika z brzmienia tego punktu, czy projektu ustawy generalnie. Wspomniana w tym punkcie współpraca mogłaby obejmować wyłącznie kooperację z zagranicznymi instytucjami, aby umożliwić polskim podmiotom swobodną realizację jazd testowych w innych krajach, w tym np. poprzez uznawanie polskich tablic profesjonalnych przez odpowiednie organy/władze w tych państwach (transgraniczne jazdy testowe).	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepis został zmieniony w następujący sposób: „9) współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami badawczymi w innych krajach;”
		Art. 65l. 7 pkt 10 – uwagi/pytania: 1) Czy to roczne zestawienie/sprawozdanie będzie jawne i dostępne opinii publicznej? 2) Jaka będzie dokładnie treść sprawozdania – co będzie ono obejmować? 3) Jakie kompetencje i umocowania ma KKPT do wydawania zgód na testy transgraniczne? Ponadto zwracamy uwagę, że projekt ustawy przewiduje wydawanie zgód jedynie na badania w maksymalnie 5 województwach (dlaczego tylko w 5, a nie np. 10 lub, co byłoby logiczne i zasadne, wszystkich 16?), jak również nie odnosi się niestety w ogóle do kwestii transgranicznych jazd testowych.	Uwaga wyjaśniona. Projektodawca wskazuje, że przepis odnosi się do rocznego zestawienia, a nie do sprawozdania. Zestawienie będzie przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu i może być udostępnione w

		trybie przepisów o dostępie do informacji publicznej. Krajowy Koordynator Prac Badawczych nie będzie miał uprawnień do wydawania zezwolenia na prace badawcze poza terytorium RP. Ograniczenie obszaru prowadzenia prac badawczych do maksymalnie 5 województw na podstawie jednego zezwolenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym i uproszczeniem oraz dbałością o szybkość postępowania administracyjnego w sprawie o wydanie zezwolenia.
	Art. 65l. 8 pkt 3: prosimy o wzięcie pod uwagę i zaadresowanie następującej kwestii – opóźnienia w testowaniu pojazdów będące skutkiem oczekiwania na wydanie zezwolenia/zgody będą skutkować bardzo konkretnymi i mierzalnymi kosztami ponoszonymi przez podmioty prowadzące działalność badawczo-rozwojową. Ustawodawca nie wziął pod uwagę specyfiki branży, gdzie niemożliwe jest wcześniejsze złożenie wniosku w obecnie proponowanym brzmieniu na wykonanie jazd testowych (tzn. podając szczegóły pojazdów, na których będą one wykonywane), gdyż samochody te najczęściej są znane i dostarczane do wnioskodawcy w ostatnim momencie przed testami.	Projektodawca wskazuje, że wnioskodawca będzie mógł skorzystać z przysługujących uprawnień w postaci ponaglenia i skargi do sądu na bezczynność. Ponadto należy wskazać, że poprawione przepisy projektu ustawy przewidują zmianę wniosku, w przypadkach określonych w art. 65n ust. 1 pkt 11. Daje to możliwość np. zastąpienia lub zgłoszenia nowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego (lub wielu takich pojazdów), który ma być poddany pracom badawczym
	Art. 65l. 8 pkt 4: branża podkreśla, że nie ma możliwości podania tak precyzyjnych danych, jeśli chodzi o obszary/miejsca po których poruszają się pojazdy badawcze; takie brzmienie zapisu oznaczałoby konieczność opiniowania złożonego wniosku przez każdego z dziesiątków zarządców dróg w danym województwie – w ocenie branży jest to propozycja nie do zaakceptowania. Proponowane rozwiązanie utrzyma dotychczasową blokadę jazd testowych na drogach publicznych. Zgody czy uzyskiwanie potwierdzeń powinno być zastąpione informowaniem urzędów o wydanych zezwoleniach – KKPT może publikować informacje, że jazdy testowe będą się odbywały na terenie danego województwa, co pozwoli na informowanie zarządców dróg.	Uwaga nieuwzględniona. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagają określenia miejsca prowadzenia prac badawczych i zgody zarządcy drogi. Jednocześnie projektodawca wskazuje, że w myśl zmienionych przepisów projektu, obowiązek uzyskania opinii od organów zarządzających ruchem spoczywa na Krajowym Koordynatorze Prac Badawczych.
	Art. 65l. 8 pkt 7 a): członkowie B+R z branży automotive konsekwentnie zwracają uwagę na problem limitu blankietów rejestracji profesjonalnej, więc w ich ocenie zasadne jest rejestrowanie pojazdów dopiero po uzyskaniu zezwolenia KKPT. Mając to na uwadze proponuje się wykreślenie art. 65l. 8 pkt 7a) lub uwzględnienie kolejności, w której organizator jazd testowych dostarczy nr rejestracyjny pojazdu po uzyskaniu promesy zezwolenia/zgody.	Uwaga w zakresie wykreślenia art. 65l ust. 8 pkt. 7a nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że pojazdy już zarejestrowane również będą mogły zostać doposażone w systemy i używane do badań – w takim przypadku nr rejestracyjny może być podany. W przypadku pojazdów zarejestrowanych profesjonalnie numer rejestracyjny profesjonalny (albo więcej

		takich numerów) jest już nadawany na etapie wydania decyzji o profesjonalnej rejestracji i wpisywany w blankietach, które wydaje podmiot uprawniony. W związku z tym również w tym przypadku wnioskodawca ma możliwość wpisania numeru rejestracyjnego, z użyciem którego planuje dopuścić czasowo pojazd do ruchu drogowego na podstawie profesjonalnej rejestracji pojazdów.
	Art. 65l. 8 pkt 7 b): zwracamy uwagę na fakt, że pojazdy prototypowe mogą mieć krótszy VIN (np. 4-cyfrowy), co jest nieakceptowalne przez system CEPIK.	Uwaga wyjaśniona. Projektodawca wskazuje, że w tym przypadku ma zastosowanie procedura określona w art. 67 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dotycząca odstępstwa od warunków technicznych pojazdów. Zgodnie z art. 65l ust. 10 pkt 7 do wniosku o wydawanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych załącza się odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie.
	Art. 65l. 8 pkt 7 c): potrzebne jest wyjaśnienie - czy ten punkt oznacza, że dopuszcza się do jazd testowych pojazdy zarejestrowane na innych niż polskie tablice profesjonalne? Równocześnie zwracamy uwagę na fakt, że SKP nie przeprowadzają badań pojazdów na profesjonalnych tablicach. Czy oznacza to, że w tym przypadku projekt przyznaje tym samym organizatorowi badań uprawnienie do potwierdzenia warunków ustawowych, tym samym nakładając na niego dodatkową odpowiedzialność karną ? - jeżeli taka jest intencja ustawodawcy, powinno to być jednoznacznie opisane i uregulowane w przepisach.	Uwaga wyjaśniona. Projekt ustawy zakłada możliwość dopuszczenia do prac badawczych również pojazdy zarejestrowane w innym państwie niż Polska. Zgodnie z art. 65l ust. 10 pkt 3 do wniosku o wydawanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych załącza się, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, kopię dowodu rejestracyjnego.
	Art. 65l. 8 pkt 7 d): branża chciałaby zaadresować kilka kwestii: - Brzmienie podpunktu powinno być uzupełnione o dodanie obowiązującej powszechnie skali SAE. - Brakuje informacji, od którego poziomu podmioty z segmentu B+R powinny podejmować starania o uzyskanie zezwolenia. Według zaproponowanej definicji należy rozumieć, że od 2 poziomu automatyzacji pojazdu wg skali SAE, ponieważ stosowane dziś powszechnie aktywne tempomaty spełniają przesłanki definicji pojazdu zautomatyzowanego. Branża stoi na stanowisku, że jakiegokolwiek zezwolenia nie powinny być wydawane na testowanie technologii niższej niż SAE L3. - Na podstawie czego ma być deklarowany poziom automatyzacji pojazdu? Co ma być bazą/podstawą przedmiotowej deklaracji, którą ma się kierować organizator prac badawczych?	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik nr 3 do ustawy, określający poziom automatyzacji pojazdów. Uzupełniono art. 65l ust. 1, dodając zdanie drugie w brzmieniu: „Zezwolenia nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym, niż poziom trzeci, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.” Zgodnie z projektowaną regulacją deklarowany poziom automatyzacji pojazdu

		powinien być zgodny z poziomami określonymi w tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do ustawy..
	Art. 65l. 8 pkt 8: tematyka ta jest dla branży kluczowa – postulujemy wzmocnienie tego zapisu, aby w pełniejszym stopniu zabezpieczał on podmioty z branży B+R w kontekście ochrony własności intelektualnej i tajemnicy handlowej – zwłaszcza w odniesieniu do punktu nr 8 oraz punktu nr 9.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepis, nadając mu brzmienie: „8) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;”
	Art. 65l. 8 pkt 9: brakuje informacji, czym jest, co ma zawierać i na jakim poziomie szczegółowości ma być sporządzony opis techniczny pojazdu. W naszej ocenie zaproponowane brzmienie może narażać producentów pojazdów na ujawnienie informacji poufnych stanowiących ich własność intelektualną. Co więcej, często takie podmioty w praktyce nie są w stanie dostarczyć takich informacji, jeśli chodzi o pojazdy prototypowe.	Uwaga uwzględniona. Usunięto pkt 9 „opis techniczny pojazdu.”
	Art. 65l. 8 pkt 11: brakuje wyjaśnienia/rozwinęcia, czym jest „akceptowalny poziom” ryzyka związanego z prowadzeniem jazd testowych. Dodatkowo należy zauważyć, że każdy kierowca, bez względu na rodzaj pojazdu jakim się porusza, jest bezwzględnie zobowiązany do przestrzegania zasad ruchu drogowego i dbania o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu drogowego. Celem i ideą stojącą za projektowaniem i tworzeniem systemów wspierania kierowcy jest każdorazowo zwiększenie bezpieczeństwa jego samego, innych uczestników ruchu drogowego oraz pieszych.	Uwaga wyjaśniona. Rozwinięcie zostało zawarte w uzasadnieniu poprzez odniesienie do międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych. Zawarty w tej normie komponent ASIL (Automotive Safety Integrity Level) służy do oznaczania poziomów ryzyka
	Art. 65l. 9 pkt 1: branża wskazuje, że nie ma żadnego merytorycznego i logicznego uzasadnienia dla wykupywania specjalnych/dodatkowych polis na konkretny test/jazdę testową. Podmioty z segmentu B+R posiadają polisy ubezpieczeniowe z tytułu prowadzonej działalności, w tym działalności badawczo-rozwojowej, w których jest jasno wskazane, że polisy w swoim zakresie obejmują wykonywanie jazd testowych na drogach publicznych w kontekście zaawansowanych systemów wspierania kierowców do poziomu 4 („testowanie zaawansowanych systemów wspomagania jazdy w pojazdach”).	Uwaga wyjaśniona. Projektowana regulacja przewiduje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.
	Art. 65l. 9 pkt 2: Dostarczanie potwierdzenia opłacenia składki ubezpieczenia powinno być zastąpione oświadczeniem o dokonaniu zapłaty za to ubezpieczenie. W przypadku dużych firm międzynarodowych, polisy zawierane są globalnie dla wszystkich podmiotów w grupie a składki opłacane często centralnie. Przedstawienie dowodu zapłaty za taką polisę może stanowić poważną barierę administracyjną i powinno zostać zastąpione stosownym oświadczeniem.	Uwaga uwzględniona. Potwierdzenie opłacenia składki zastąpiono oświadczeniem o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie.
	Art. 65l. 9 pkt 3: - punkt ten jest sprzeczny ze skierowanym już do Sejmu RP projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw.	Projektodawca wskazuje, że w zakresie rozwiązań z ustawy zmieniającej m.in. ustawę o podatku akcyzowym właściwym pozostaje Minister Finansów.

	- branża postuluje, aby projekt zmodyfikował zasady dotyczące rejestracji profesjonalnej tak, aby umożliwić rejestrację profesjonalną nie tylko nowych samochodów ale również samochodów już wcześniej zarejestrowanych, przeznaczonych do wykonywania prac badawczych oraz jazd testowych. - Ponadto otwarte pozostaje pytanie o pojazdy badawcze zarejestrowane zagranicą, które będą realizowały jazdy testowe w Polsce. - Oświadczenie o spełnieniu warunków określone w art. 66 powinno zostać uzupełnione o wyłączenie 1a.	Uwaga odnośnie zasad dotyczących rejestracji profesjonalnej została uwzględniona. Projektodawca wskazuje, że pojazdy zarejestrowane za granicą będą mogły uzyskać zgodę na prowadzenie prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych Uwaga w zakresie art. 66 uwzględniona; doprecyzowano przepis.
	Art. 65l. 9 pkt 4: branża postuluje usunięcie „potwierdzenia” w sytuacji, w której podmioty B+R będą zobligowane do dołączenia „oświadczenia”. Co więcej, takie „potwierdzenie” musiałoby zawierać dokumentację z wewnętrznie przeprowadzonych testów, co stanowi własność intelektualną ww. podmiotów i podlega ochronie.	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowany przepis przewiduje dołączenie do wniosku oświadczenia wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne
	Art. 65l. 9 pkt 5: pojazdy prototypowe/”mule” nie zawsze posiadają rozwiązania EDR, ponadto posiadanie EDR jest warunkiem koniecznym wyłącznie w pojazdach wyprodukowanych po lipcu 2024 r.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy nie odnoszą się do systemu EDR (Event Data Recorder). Zgodnie z projektowaną regulacją minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art. 65l. 9 pkt 6: zwracamy uwagę, że każdy pojazd badawczy ma jakieś odstępstwa – w jaki sposób i na jakiej podstawie mają zostać wykazane owe odstępstwa? Czy każdy pojazd ma przechodzić procedurę TDT?	Uwaga uwzględniona Doprecyzowano przepis. Zgodnie z brzmieniem art. 65l ust. 10 pkt 7 do wniosku dołącza się odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie.
	Art. 65l. 10 pkt 1: na dziś brakuje wzoru wniosku.	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z projektowaną regulacją wzór wniosku zostanie określony w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art. 65l. 10 pkt 2: w świetle projektu Minister właściwy do spraw transportu ma wydać rozporządzenie z nowymi wzorami, w tym ze wzorem sprawozdania, ale nowy wzór ma odpowiadać aktualnie obowiązującym wymogom (art. 65n ust. 1 pkt 6). Jest to nie do końca celowe, zważywszy na fakt, iż podstawowym celem w tym zakresie powinno być zmniejszenie jego objętości. Ponadto zgodnie z tzw. zasadami legislacji, warto już na tym etapie doprecyzować delegację ustawową dla Ministra w tej sprawie.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano upoważnienie ustawowe zawarte w art. 65l ust. 11 pkt 2 poprzez określenie podstawowych elementów sprawozdania. Jednocześnie należy wskazać, że na obecnym etapie nie jest możliwe określenie objętości rozporządzenia, które zostanie wydane.

		Art. 65l. 10 pkt 2: branża negatywnie ocenia zaproponowane w projekcie ustawy wysokości opłat za wydanie zezwolenia. Przy obecnym brzmieniu projektu ustawy, zakładając, że dany podmiot z segmentu B+R realizowałby minimum kilkadziesiąt projektów badawczych w skali roku, skala kosztów byłaby znacząca i trudna do udźwignięcia dla przedsiębiorcy. Ponadto raz jeszcze pragniemy zauważyć, że podmioty badawczo-rozwojowe mogą prowadzić, tak jak dotychczas, swoje jazdy testowe w większej niż 5 liczbie województw, czego zapisy niniejszego projektu nie przewidują.	Uwaga wyjaśniona. W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane. Ponadto należy zaznaczyć, że opłata dotyczy zezwolenia a nie jednego projektu badawczego. Ograniczenie obszaru prowadzenia prac badawczych do maksymalnie 5 województw na podstawie jednego zezwolenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym i uproszczeniem oraz dbałością o szybkość postępowania administracyjnego w sprawie o wydanie zezwolenia. Rozszerzenie prac badawczych na większą liczbę województw będzie możliwe poprzez złożenie kolejnego wniosku.
		Art. 65l. 10 pkt 2: branża stoi na stanowisku, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem, zarówno pod względem formalnym, funkcjonalnym, jak i merytorycznym, będzie usunięcie zapisów nakazujących uzyskanie przed wydaniem zezwolenia opinii/potwierdzeń/zgody KW Policji, KW PSP, Wojewody oraz organu zarządzającego ruchem na drodze w odniesieniu do pojazdów testowych testujących systemy automatyzujące kierowanie pojazdami i ich kontrolę. Jak wyjaśniamy, pojazdy zautomatyzowane pozostają cały czas podczas takich jazd testowych pod kontrolą kierowcy i są znacznie bezpieczniejszymi uczestnikami ruchu na drodze od innych uczestników ruchu. Każde rozwiązanie przewidujące uzyskiwanie zgód, opinii i potwierdzeń jest w tym zakresie zbędnym biurokratycznym wymogiem. Stoimy na stanowisku, że wystarczy podanie przez KKPT do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach.	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem proponowanego w uwadze rozwiązania byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.
		Art. 65l. 10 pkt 3: przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej prowadzący działalność badawczo-rozwojową uważają zaproponowane kwoty związane z procesem wydania zezwolenia za skrajnie wysokie i oceniają, że ich utrzymanie może wręcz przyczynić się do konieczności przenoszenia swojej działalności poza granicę RP.	W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane.
		Art. 65l. 11 pkt 1: branża bezwzględnie optuje za „odbiurokratyzowaniem” projektu ustawy, w tym w szczególności zapisów takich jak ten (oraz dalsze punkty od 2 do 4), ponieważ inaczej projektowane rozwiązania w praktyce całkowicie zatrzymają testowanie w Polsce. Pojazdy, o których traktuje niniejszy projekt ustawy, są bezpieczniejsze niż pojazdy innych użytkowników dróg publicznych.	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem proponowanego w uwadze rozwiązania byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami

			testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.
	Art.65l. 11 pkt 4: jako niezrozumiałą uznajemy propozycję zapisu, że „...potwierdzenie, że organizacja ruchu na drogach, na których planowane są jazdy testowe, „spełnia wymagania określone w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych” – nie znajdujemy żadnych powodów czy przesłanek, dla których KKPT nie mógłby informować o wydaniu zezwolenia dany organ zarządzający ruchem, bowiem pojazdy testowe poruszać się będą dokładnie tak, jak inni użytkownicy dróg.		Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy zapewnienie prawidłowej (zgodnej z przepisami) organizacji ruchu ma istotne znaczenie dla działania testowanych systemów związanych z automatyzacją jazdy.
	Art. 65l. 14: branża zdecydowanie sprzeciwia się takiej propozycji stojąc na stanowisku, że zwrot zaledwie 50% środków w przypadku potencjalnej odmowy odnośnie do wydania zezwolenia jest dalece niewystarczający i nieuzasadniony oraz generowałby negatywne konsekwencje dla prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w Polsce.		Uwaga uwzględniona. Zmieniono wysokość zwrotu na 70%.
	Art. 65m. 1 pkt 3: branża konsekwentnie negatywnie ocenia także propozycję tego zapisu – jeśli bowiem dobrze rozumiemy intencje, to wystarczy, że jedna z kilkudziesięciu gmin nie wyrazi zgody na realizację badań testowych, a wniosek zostanie odrzucony. To jeden z tych przepisów zaproponowanych w projekcie, który jest nie do zaakceptowania dla przedsiębiorców prowadzących działalność B+R.		Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano przepisy. Dodano art. 65m ust. 6 w brzmieniu: „W przypadku, gdy obszar planowanych prac badawczych wskazany we wniosku wymaga wydania opinii, o której mowa w art. 65l ust. 12 pkt 3, przez więcej niż jeden organ zarządzający ruchem, i co najmniej jeden organ zarządzający ruchem wyda opinie negatywną, Krajowy Koordynator Prac Badawczych może odpowiednio ograniczyć lub zmienić obszar prowadzenia prac badawczych wskazany w zezwoleniu na prowadzenie prac badawczych.
	Art. 65m. 2: „prac testowych” powinno być zastąpione przez „jazdy testowe”.		Uwaga nieuwzględniona. W projekcie zastosowano termin „prace badawcze”, który w ocenie projektodawcy jest właściwy.
	Art.65m. 2 pkt 1 podpunkty a-b: mając na uwadze zgodne stanowisko branży odnośnie do zapisów dotyczących kontroli/monitorowania, niniejsze podpunkty nie mają uzasadnienia.		Uwaga nieuwzględniona. Jednocześnie należy wskazać, że przepis art. 65m ust. 2 pkt 1 lit. b został zmodyfikowany.
	Art.65m. 2 pkt 1 c): branża nie może zgodzić się z zaproponowanym kierunkiem i podkreśla, że celem testów jest doprowadzenie do skuteczności poszczególnych systemów i elementów na poziomie 99,9965%. Tym niemniej, przeprowadzanie jazd testowych służy właśnie temu, aby wykrywać/identyfikować takie „incydenty” lub „zdarzenia drogowe”, a następnie poprawić/ulepszyć/zmodyfikować działanie poszczególnych systemów i elementów poprzez przeprowadzenie kolejnych jazd testowych. Zwracamy również uwagę na to, że brakuje definicji, czym jest „incydent” oraz „zdarzenie drogowe”.		Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostało uzupełnione o wymagane wyjaśnienia w zakresie pojęć incydent i zdarzenie drogowe.
	Art.65m. 2 pkt 2: postulujemy, aby zamienić brzmienie z „zawiesza zezwolenie, jeżeli w wyniku prowadzonych prac doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego...”, na „zawiesza zezwolenie, jeżeli w wyniku rażących zaniedbań organizatora prac badawczych doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego...”. Ponadto widzimy potrzebę doprecyzowania tego zapisu w kontekście spowodowania		Uwaga do uwzględnienia. Przepis doprecyzowano. Zezwolenie może zostać zawieszone jeżeli w wyniku rażących zaniedbań organizatora prac badawczych

	wypadku, „incydentu” lub „zdarzenia drogowego” przez innego uczestnika ruchu drogowego – obecne brzmienie nie eliminuje ryzyka, że zezwolenie udzielone organizatorowi jazdy testowej zostanie w takiej sytuacji zawieszane.	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.
	Art. 65m. 3 pkt 1: branża jednoznacznie wnioskuję o odrzucenie kontroli ze względu na formalne zobowiązania podmiotów badawczo-rozwojowych wobec swoich Klientów, a także tajemnicy przedsiębiorstw. Pozostawienie zaproponowanego brzmienia generuje ryzyko ciągłego przeprowadzania nieuzasadnionych kontroli, co zaburzyłoby prace badawcze ze względów formalnych np. mając na uwadze standardy bezpieczeństwa/poufności wynikające z norm TISAX. Ponadto, normy bezpieczeństwa wymusiłyby w takim przypadku na organizatorze badań kolejne uciążliwe czynności wynikające z umożliwienia przeprowadzenia takich kontroli m.in. jeśli chodzi o przeszkolenie w zakresie BHP, NDA itp. itd.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy rezygnacja z kontroli mogłaby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ponadto, projektowane przepisy zostały uzupełnione w zakresie ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.
	Art.65m. 3 pkt. 2, 4, 5: branża jednoznacznie wnioskuję o odrzucenie takiej możliwości – w szczególności jeśli chodzi o uczestnictwo w jazdach testowych. Propozycja zawarta w ww. punktach w naszej ocenie zakłada, że taki obserwator posiadałby większe uprawnienia niż osoby zajmujące się tym profesjonalnie. W tym kontekście zwracamy także uwagę na kluczową kwestię poufności, która nie jest zapewniona podmiotom badawczo-rozwojowym przy takim brzmieniu proponowanych przepisów. Ponadto, jeśli chodzi o sam aspekt legislacyjny, brakuje informacji na temat tego, ile razy i jak często taki obserwator może brać udział w monitorowaniu prowadzonych prac testowych, wreszcie brakuje także samej definicji terminu „monitorowanie”, która definiowałaby zakres uprawnień takiej osoby. Tylko na marginesie wspominamy, że w wielu wypadkach nie ma możliwości fizycznej obecności w samochodzie testowym żadnej innej osoby poza kierowcą samochodu.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy udział obserwatora jest uzasadniony potrzebą kontroli rzetelności prowadzonych prac oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jednocześnie należy wskazać, że projektowane przepisy zostały uzupełnione w zakresie zapewnienia niezależności, bezstronności obserwatora oraz braku konfliktu interesów. Zgodnie z projektowaną regulacją obserwator 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.
	Art. 65n. 1 pkt. 1: brakuje informacji, jakie zastosowanie poza EDR ma mieć to dodatkowe urządzenie/urządzenia, jak również jakie są wymagania odnośnie do takiego sprzętu. Ponadto zwracamy uwagę, że takie dodatkowe urządzenia mogą interferować na sprzęt testowy zamontowany w samochodzie, co wypaczałoby precyzję, a nawet celowość jazdy testowej.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy nie odnoszą się do systemu EDR (Event Data Recorder). Zgodnie z projektowaną regulacją minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art.65n. 1 pkt. 3: brakuje informacji w jaki sposób rejestrować – nagrywać czy pisać raporty? Jak długo należałoby przechowywać dane?	Uwaga wyjaśniona. W przepisie określono, że zapisy z rejestracji przechowuje się przez okres 5 lat od daty rejestracji.

		Projektodawca wskazuje ponadto, że do rejestrowania tych informacji będzie służył elektroniczny rejestrator danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1.
	Art.65n. 1 pkt. 4: należałoby doprecyzować sformułowanie „rejestracja obecności kierującego”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepis doprecyzowano nadając mu brzmienie: „4) rejestrować obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych”.
	Art.65n. 1 pkt. 5: podobna uwaga jak przy art. 65n. 1 pkt. 3 – brakuje informacji, w jaki sposób rejestrować – nagrywać czy pisać raporty? Jak długo należałoby przechowywać dane?	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z uzupełnionym brzmieniem art.65n ust.1 pkt 5 organizator prac badawczych jest obowiązany rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia; Projektodawca wskazuje ponadto, że do rejestrowania tych informacji będzie służył elektroniczny rejestrator danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1.
	Art.65n. 1 pkt. 6: mając na uwadze kluczową dla podmiotów badawczo-rozwojowych z branży automotive kwestię poufności zwracamy uwagę na brak informacji, co w takim sprawozdaniu miałyby być zawarte.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepisy; w art. 65l ust.11 pkt 2 określono, jakie elementy będzie zawierał wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6. Wzór ten zostanie określony w drodze rozporządzenia. Projekt rozporządzenia zostanie opracowany przed przekazaniem projektu ustawy na Radę Ministrów.
	Art.65n. 1 pkt. 7 b): brakuje definicji, czym jest „odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego”. Kto ma decydować/oceniać, czy ów poziom jest „odpowiedni”?	Uwaga wyjaśniona. W uzasadnieniu do projektu wyjaśniono, że pojęcie poziomu „cyberbezpieczeństwa” zostało zastosowane w art. 65n. 1. pkt 7 w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/881

		Art.65n. 1 pkt. 11: w jaki sposób organizator prac testowych ma przekazać KKPT informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac testowych zważywszy na fakt, iż w Ocenie Skutków Regulacji (OSR) do niniejszego projektu ustawy napisano, że wprowadzane obciążenia nie są przystosowane do ich elektroniczności?	Uwaga uwzględniona. Przepis doprecyzowano wskazując, że informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac badawczych powinna być przekazana pisemnie w postaci elektronicznej, nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem i zakończeniem prac badawczych.
		Art.65n. 2: czy w świetle takiego brzmienia KKPT ma standaryzować takie urządzenia? Branża pragnie zwrócić uwagę, iż każde urządzenie + licencje na oprogramowanie wymiennie zwiększyłoby koszty prowadzenia działalności, a przy testowaniu prototypów Klienci podmiotów z segmentu B+R mogą po prostu nie wyrazić zgody na monitorowanie wnętrza pojazdu.	Uwaga wyjaśniona. Przepis został zmieniony. Zgodnie z art. 65l ust. 11 pkt 3 minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie należy podkreślić, że tego typu urządzenia wykorzystują standardowe rejestratory obrazu i są stosowane m.in. podczas przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii B, na co wskazano w Ocenie Skutków Regulacji do projektu.
		„Art.140mc. 1: branża zdecydowanie postuluje, aby sformułowanie „prowadzenie prac testowych” zostało ograniczone wyłącznie do wykonywania jazd testowych po drogach publicznych. Nie istnieje żadne logiczne ani merytoryczne uzasadnienie, aby podmioty badawczo-rozwojowe z branży motoryzacyjnej mogły być karane za zbieranie danych na drogach.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy regulują prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Nie odnoszą się do problematyki zbierania danych na drogach.
		W ocenie branży, projekt w obecnym kształcie w sposób nie do końca jasny definiuje, kto uzyskuje zgody/opinie/potwierdzenia, ponieważ możemy znaleźć w nim informację, że KKPT nie wydaje zezwolenia w przypadku nieuzyskania przez wnioskodawcę opinii i zgody zarządcy ruchu drogowego.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały doprecyzowane przez wskazanie, że uzyskanie tych opinii należy do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.
4	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności	Art. 2 pkt 88: zaproponowana definicja pojazdu zautomatyzowanego jest nieprecyzyjna i powinna być naszym zdaniem oparta o uznane globalnie metody klasyfikacji poziomów automatyzacji pojazdów tzn. skali SAE, która ułatwia identyfikację poszczególnych poziomów oraz definiuje, które pojazdy potrzebują zezwolenia do prowadzenia prac badawczych. Według zaproponowanej w projekcie definicji nawet systemy na poziomie 2 i 2+ zostałyby przyporządkowane do kategorii pojazdu zautomatyzowanego w rozumieniu projektu ustawy, co w praktyce oznaczałoby pełną blokadę badań testowych w Polsce.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicję poprzez odesłanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Dodano też załącznik do ustawy określający poziomy automatyzacji pojazdów.
		Art. 2 pkt 89: zaproponowana definicja pojazdu w pełni zautomatyzowanego oznacza wyłącznie pojazd kategorii L5 wg SAE.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono definicję poprzez odesłanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Dodano też załącznik do ustawy określający poziomy automatyzacji pojazdów.
		Art. 2 pkt 90: zaproponowana definicja organizatora prac testowych jest nie do końca zrozumiała i precyzyjna. Powinna zostać zawężona do podmiotów realizujących działalność badawczo-rozwojową,	Uwaga uwzględniona.

	a nie do tych, które prowadzą działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdami zautomatyzowanymi. Ponadto, ponieważ ustawa ma regulować kwestie związane z jazdami testowymi, a nie z „pracami testowymi”, przepis ten powinien definiować „organizatora jazd testowych”. Równocześnie stoimy na stanowisku, że przedmiotowa definicja powinna być spójna z tym, co proponuje Ministerstwo Finansów w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 896), której I czytanie w Sejmie odbyło się na posiedzeniu 19 grudnia.	Projektowany przepis art. 2 pkt 90 został zmieniony. Uwaga odnośnie terminologii nie została uwzględniona. Ustawa posługuje się pojęciem „prace badawcze”. Termin „jazdy testowe” wydaje się zbyt wąski.
	Tytuł rozdziału 6: w wersji ustawy PoRD z 2018 r. jest mowa o „pracach badawczych”, a nie „pracach testowych”. W naszej ocenie termin „prace badawcze” w większym stopniu odpowiada przyświecającym projektodawcy intencjom, a zarazem treści rozdziału oraz całego projektu.	Uwaga uwzględniona.
	Art. 65l. 1: brakuje wyjaśnienia, że artykuł stanowi o testowaniu pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych, aby jasno odróżnić te czynności np. od jazd, podczas których zbierane są określone dane – przykładowo w pojeździe może równolegle działać system, nad którym pracuje dana firma, ale nie jest on „wpięty” w samochód, którym normalnie kieruje kierowca, a który posiada wszelkie „normalne” systemy. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia propozycji art. 140 mc 1, gdzie jest mowa o nakładaniu kar pieniężnych.	Uwaga wyjaśniona. W ocenie projektodawcy wynika to w sposób jednoznaczny z brzmienia projektowanego art. 65l ust. 1 Projektodawca zwraca uwagę, że projektowana regulacja odnosi się do udziału w ruchu drogowym pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych w celu badania i oceny funkcji automatycznych, które nie wchodzą w zakres homologacji typu albo dopuszczenia indywidualnego pojazdu.
	Art. 65l. 2: - brakuje definicji Krajowego Koordynatora Prac Testowych. - brakuje informacji wskazującej, na co dokładnie mają być wydawane zezwolenia (Test? Projekt? Samochód? Konkretny przejazd?). - brakuje informacji, za co mają być naliczane opłaty – za każdy samochód czy za projekt?	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie projektu ustawy zostało doprecyzowane w zakresie wskazanym w uwadze. Przedmiot i zakres prac badawczych, na prowadzenie których wydawane jest zezwolenie, wynika z elementów wskazanych we wniosku o wydanie tego zezwolenia, które zostały określone w art. 65l ust. 9. Natomiast zgodnie z art. 65l ust. 17 minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 16 pkt 1 i 2, 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.

		Art. 65l. 3: uważamy, że ustawa powinna w jasny i konkretny sposób określać, jakie dane zawiera przedmiotowe zezwolenie, aby wyeliminować arbitralność przy podejmowaniu decyzji przez KKPT. W naszej ocenie istnieje potrzeba doprecyzowania w tym zakresie w projekcie ustawy. Ponadto, co jest kluczowe z punktu widzenia działalności podmiotów B+R w branży motoryzacyjnej, w projekcie brakuje terminu, w którym KKPT musi wydać zgodę/zezwolenie na prowadzenie testów. Zauważyć należy także, że KKPT nie prowadząc prac badawczo rozwojowych nie ma kompetencji do merytorycznej oceny wniosku o zezwolenie, a z powodu ochrony własności intelektualnej i tajemnic handlowych wnioskodawcy (przedsiębiorstwa) nie jest uprawniony do ingerencji w zakres realizowanych testów wynikających wprost z norm branżowych, specyfikacji uzgodnionej wspólnie z klientem oraz doświadczenia wnioskodawcy. KKPT powinien wg postanowień ustawy być uprawniony tylko do oceny formalnej wniosku i jego kompletności.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzasadnienie projektu ustawy zostało doprecyzowane w zakresie elementów wniosku. W odniesieniu do terminu wydania zezwolenia, należy wskazać, że jest ono wydawane w drodze decyzji administracyjnej, a więc mają tu zastosowanie terminy dotyczące wydawania decyzji określone w k.p.a. Ponadto uzupełniono przepis dotyczący zawartego we wniosku opisu zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, wskazując że będą one badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.
		Art. 65l. 5: według zgodnej oceny branży, zaproponowany okres należy bezwzględnie wydłużyć, co pozwoli na ograniczenie obciążeń formalno-biurokratycznych, a to z kolei pozytywnie przełoży się na warunki prowadzenia przez podmioty badawczo-rozwojowe działalności w Polsce.	Uwaga uwzględniona. Zaproponowano wydłużenie okresu do 3 lat.
		Art. 65l. 7 pkt 3: niemożliwe w praktyce jest wskazanie obszaru i lokalizacji przejazdów w tak długim horyzoncie czasowym, ponieważ prowadzenie jazd testowych jest ściśle uzależnione od wielu czynników np. od panujących warunków atmosferycznych. Zwracamy również uwagę na arbitralne i nieuzasadnione zawężenie obszaru prac w dalszej części niniejszego projektu ustawy do pięciu województw.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy możliwe jest określenie z odpowiednim wyprzedzeniem obszaru i lokalizacji prowadzonych prac testowych. Natomiast zawężenie obszaru prac badawczych do pięciu województw podyktowane jest względami zapewnienia właściwego nadzoru nad przestrzeganiem warunków określonych w zezwoleniu, a także potrzebą usprawnienia procesu wydawania zezwoleń (w tym w szczególności pozyskania w toku prowadzonego postępowania administracyjnego opinii właściwych miejscowo innych organów), na co wskazano w treści uzasadnienia do projektu.
		Art. 65l. 7 pkt 4: - brakuje wyjaśnienia, co oznacza pojęcie „monitorowanie prac badawczych” oraz jakie kompetencje posiada organ uprawniony wg projektu ustawy do kontrolowania badania (obserwator): do przeprowadzania kontroli i stwierdzania zgodności/poprawności wykonywanych badań. Ponadto „prace badawcze” należy zastąpić „jazdą testową”.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono uzasadnienie (w zakresie pojęcia monitorowanie prac badawczych). W ocenie projektodawcy termin „prace badawcze” zastosowany w aktualnej wersji projektu jest właściwy.

	- branża odrzuca możliwość „monitorowania prac badawczych” w obecnym brzmieniu, ponieważ są one objęte tajemnicą poszczególnych przedsiębiorstw. Przed monitorowaniem prac badawczych obserwator powinien być zobowiązany do podpisania umowy o zachowaniu poufności (NDA) oraz spełnienia określonych warunków bezpieczeństwa i innych wymaganych przez organizatora prac badawczych. Możliwość niedookreślonego monitorowania testowania innowacyjnych technologii, które stanowią własność intelektualną jest sprzeczna z normami branżowymi (TISAX) jak i wymaganiami klientów. Ponowne „prace badawcze” należy zastąpić „jazdą/jazdami testowymi”.	Uzupełniono przepisy o wskazanie, że 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. Ponadto, obowiązkiem Krajowego Koordynatora Prac Badawczych jest podanie imienia i nazwiska obserwatora oraz z zapewnienie jego niezależności, bezstronności i braku konfliktu interesów.
	Art. 65l. 7 pkt 7: branża jest przekonana, że należy odrzucić ten punkt ze względu na brak celowości – jeśli organizator jazdy testowej jest zobligowany do złożenia oświadczenia, to nie widzimy zasadności w przekazywaniu potwierdzenia i jego weryfikowaniu przez KKPT. Ponadto brakuje informacji, w jakiej postaci miałyby być dokonywane potwierdzenie przeprowadzenia wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych.	Uwaga uwzględniona. Zrezygnowano z „potwierdzenia”. Wnioskodawca ma obowiązek złożenia oświadczenia, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne.
	Art. 65l. 7 pkt 8: brakuje wskazania, jakie dokładnie kompetencje ma posiadać KKPT jako organ doradczy do weryfikowania międzynarodowych standardów, według których pracują podmioty z segmentu B+R z branży automotive. Ponadto sformułowanie „adekwatność do zakresu planowania testów” ma nieostry charakter, który stwarza nadmierną przestrzeń do interpretacji. Ewentualne ograniczenie zakresu jazd testowych (scenariuszy testowych) oznaczałoby konieczność przeniesienia testów poza terytorium RP.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy doprecyzowanie w tym zakresie nie wydaje się konieczne.
	Art. 65l. 7 pkt 9: punkt nieprecyzyjny/niezasadny – pragniemy zwrócić uwagę, że KKPT nie prowadzi prac testowych pojazdów zautomatyzowanych, czego niniejszy projekt powinien zabraniać, a co nie wynika z brzmienia tego punktu czy projektu ustawy generalnie. Wspomniana w tym punkcie współpraca mogłaby obejmować wyłącznie kooperację z zagranicznymi instytucjami, aby umożliwić polskim podmiotom swobodną realizację jazd testowych w innych krajach, w tym np. poprzez uznawanie polskich tablic profesjonalnych przez odpowiednie organy/władze w tych państwach (transgraniczne jazdy testowe).	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepis został zmieniony w następujący sposób: „9) współpraca w zakresie nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych z podmiotami zagranicznymi, odpowiedzialnymi za nadzór nad pracami badawczymi w innych krajach;”
	Art. 65l. 7 pkt 1 – uwagi/pytania: 1) Czy to roczne zestawienie/sprawozdanie będzie jawne i dostępne opinii publicznej? 2) Jaka będzie dokładnie treść sprawozdania – co będzie ono obejmować? 3) Jakie kompetencje i umocowania ma KKPT do wydawania zgód na testy transgraniczne? Ponadto zwracamy uwagę, że projekt ustawy przewiduje wydawanie zgód jedynie na badania w maksymalnie 5 województwach (dlaczego tylko w 5, a nie np. 10 lub, co byłoby logiczne i zasadne, wszystkich 16?), jak również nie odnosi się niestety w ogóle do kwestii transgranicznych jazd testowych.	Uwaga wyjaśniona. Projektodawca wskazuje, że przepis odnosi się do rocznego zestawienia, a nie do sprawozdania. Zestawienie będzie przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu i może być udostępnione w trybie przepisów o dostępie do informacji publicznej.

			Krajowy Koordynator Prac Badawczych nie będzie miał uprawnień do wydawania zezwolenia na prace badawcze poza terytorium RP. Ograniczenie obszaru prowadzenia prac badawczych do maksymalnie 5 województw na podstawie jednego zezwolenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym i uproszczeniem oraz dbałością o szybkość postępowania administracyjnego w sprawie o wydanie zezwolenia.
	Art. 65l. 8 pkt 3: prosimy o wzięcie pod uwagę i zaadresowanie następującej kwestii – opóźnienia w testowaniu pojazdów będące skutkiem oczekiwania na wydanie zezwolenia/zgody będą skutkować bardzo konkretnymi i mierzalnymi kosztami ponoszonymi przez podmioty prowadzące działalność badawczo-rozwojową. Ustawodawca nie wziął pod uwagę specyfiki branży, gdzie niemożliwe jest wcześniejsze złożenie wniosku w obecnie proponowanym brzmieniu na wykonanie jazd testowych (tzn. podając szczegóły pojazdów, na których będą one wykonywane), gdyż samochody te najczęściej są znane i dostarczane do wnioskodawcy w ostatnim momencie przed testami.		Projektodawca wskazuje, że wnioskodawca będzie mógł skorzystać z przysługujących uprawnień w postaci ponaglenia i skargi do sądu na bezczynność. Ponadto należy wskazać, że poprawione przepisy projektu ustawy przewidują zmianę wniosku, w przypadkach określonych w art. 65n ust. 1 pkt 11. Daje to możliwość np. zastąpienia lub zgłoszenia nowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego (lub wielu takich pojazdów), który ma być poddany pracom badawczym
	Art. 65l. 8 pkt 4: branża podkreśla, że nie ma możliwości podania tak precyzyjnych danych, jeśli chodzi o obszary/miejsca po których poruszają się pojazdy badawcze; takie brzmienie zapisu oznaczałoby konieczność opiniowania złożonego wniosku przez każdego z dziesiątków zarządców dróg w danym województwie – w ocenie branży jest to propozycja nie do zaakceptowania. Proponowane rozwiązanie utrzyma dotychczasową blokadę jazd testowych na drogach publicznych. Zgody czy uzyskiwanie potwierdzeń powinno być zastąpione informowaniem urzędów o wydanych zezwoleniach – KKPT może publikować informacje, że jazdy testowe będą się odbywały na terenie danego województwa, co pozwoli na informowanie zarządców dróg.		Uwaga nieuwzględniona. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagają określenia miejsca prowadzenia prac badawczych i zgody zarządcy drogi. Jednocześnie projektodawca wskazuje, że w myśl zmienionych przepisów projektu, obowiązek uzyskania opinii od organów zarządzających ruchem spoczywa na Krajowym Koordynatorze Prac Badawczych.
	Art. 65l. 8 pkt 7 a): członkowie B+R z branży automotive konsekwentnie zwracają uwagę na problem limitu blankietów rejestracji profesjonalnej, więc w ich ocenie zasadne jest rejestrowanie pojazdów dopiero po uzyskaniu zezwolenia KKPT. Mając to na uwadze proponuje się wykreślenie art. 65l. 8 pkt 7a) lub uwzględnienie kolejności, w której organizator jazd testowych dostarczy nr rejestracyjny pojazdu po uzyskaniu promesy zezwolenia/zgody.		Uwaga w zakresie wykreślenia art. 65l ust. 8 pkt. 7a nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że pojazdy już zarejestrowane również będą mogły zostać doposażone w systemy i używane do badań – w takim przypadku nr rejestracyjny może być podany. W przypadku pojazdów zarejestrowanych profesjonalnie numer rejestracyjny profesjonalny (albo więcej takich numerów) jest już nadawany na etapie wydania decyzji o profesjonalnej rejestracji i

		wpisywany w blankietach, które wydaje podmiot uprawniony. W związku z tym również w tym przypadku wnioskodawca ma możliwość wpisania numeru rejestracyjnego, z użyciem którego planuje dopuścić czasowo pojazd do ruchu drogowego na podstawie profesjonalnej rejestracji pojazdów.
	Art. 65l. 8 pkt 7 b): zwracamy uwagę na fakt, że pojazdy prototypowe mogą mieć krótszy VIN (np. 4-cyfrowy), co jest nieakceptowalne przez system CEPIK. Sprawa ta została formalnie zgłoszona do Prezesa Rady Ministrów, ale od 2 lat nie została niestety wyjaśniona.	Uwaga wyjaśniona. Projektodawca wskazuje, że w tym przypadku ma zastosowanie procedura określona w art. 67 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dotycząca odstępstwa od warunków technicznych pojazdów. Zgodnie z art. 65l ust. 10 pkt 7 do wniosku o wydawanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych załącza się odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie.
	Art. 65l. 8 pkt 7 c): potrzebne jest wyjaśnienie - czy ten punkt oznacza, że dopuszcza się do jazd testowych pojazdy zarejestrowane na innych niż polskie tablice profesjonalne? Równocześnie zwracamy uwagę na fakt, że SKP nie przeprowadzają badań pojazdów na profesjonalnych tablicach. Czy oznacza to, że w tym przypadku projekt przyznaje tym samym organizatorowi badań uprawnienie do potwierdzenia warunków ustawowych, tym samym nakładając na niego dodatkową odpowiedzialność karną? - jeżeli taka jest intencja ustawodawcy, powinno to być jednoznacznie opisane i uregulowane w przepisach.	Uwaga wyjaśniona. Projekt ustawy zakłada możliwość dopuszczenia do prac badawczych również pojazdy zarejestrowane w innym państwie niż Polska. Zgodnie z art. 65l ust. 10 pkt 3 do wniosku o wydawanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych załącza się, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, kopię dowodu rejestracyjnego..
	Art. 65l. 8 pkt 7 d) - Brzmienie podpunktu powinno być uzupełnione o dodanie obowiązującej powszechnie skali SAE.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji pojazdu.
	Art. 65l. 8 pkt 7 d) - Brakuje informacji, od którego poziomu podmioty z segmentu B+R powinny podejmować starania o uzyskanie zezwolenia. Według zaproponowanej definicji należy rozumieć, że od 2 poziomu automatyzacji pojazdu wg skali SAE, ponieważ stosowane dziś powszechnie aktywne tempomaty spełniają przesłanki definicji pojazdu zautomatyzowanego. Branża stoi na stanowisku, że jakiegokolwiek zezwolenia nie powinny być wydawane na testowanie technologii niższej niż SAE L3.	Uwaga uwzględniona. W treści art. 65l ust. 1 wskazano, że zezwolenia nie wymaga się w przypadku prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi o poziomie automatyzacji niższym, niż poziom trzeci, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy.
	Art. 65l. 8 pkt 7 d) - Na podstawie czego ma być deklarowany poziom automatyzacji pojazdu? Co ma być bazą/podstawą przedmiotowej deklaracji, którą ma się kierować organizator prac badawczych?	Uwaga uwzględniona.

		Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji pojazdu.
	Art. 65l. 8 pkt 8: tematyka ta jest dla branży kluczowa – postulujemy wzmocnienie tego zapisu, aby w pełniejszym stopniu zabezpieczał on podmioty z branży B+R w kontekście ochrony własności intelektualnej i tajemnicy handlowej – zwłaszcza w odniesieniu do punktu nr 8 oraz punktu nr 9.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepis, nadając mu brzmienie: „8) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;” Ponadto usunięto pkt 9 „opis techniczny pojazdu”
	Art. 65l. 8 pkt 9: brakuje informacji, czym jest, co ma zawierać i na jakim poziomie szczegółowości ma być sporządzony opis techniczny pojazdu. W naszej ocenie zaproponowane brzmienie może narażać producentów pojazdów na ujawnienie informacji poufnych stanowiących ich własność intelektualną. Co więcej, często takie podmioty w praktyce nie są w stanie dostarczyć takich informacji, jeśli chodzi o pojazdy prototypowe.	Uwaga uwzględniona. Usunięto pkt 9 „opis techniczny pojazdu”
	Art. 65l. 8 pkt 11: brakuje wyjaśnienia/rozwiązania, czym jest „akceptowalny poziom” ryzyka związanego z prowadzeniem jazd testowych. Dodatkowo należy zauważyć, że każdy kierowca, bez względu na rodzaj pojazdu jakim się porusza, jest bezwzględnie zobowiązany do przestrzegania zasad ruchu drogowego i dbania o bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu drogowego. Celem i ideą stojącą za projektowaniem i tworzeniem systemów wspierania kierowcy jest każdorazowo zwiększenie bezpieczeństwa jego samego, innych uczestników ruchu drogowego oraz pieszych.	Uwaga wyjaśniona. Rozwinięcie zostało zawarte w uzasadnieniu poprzez odniesienie do międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych. Zawarty w tej normie komponent ASIL (Automotive Safety Integrity Level) służy do oznaczania poziomów ryzyka.
	Art. 65l. 9 pkt 1: branża wskazuje, że nie ma żadnego merytorycznego i logicznego uzasadnienia dla wykupywania specjalnych/dodatkowych polis na konkretny test/jazdę testową. Podmioty z segmentu B+R posiadają polisy ubezpieczeniowe z tytułu prowadzonej działalności, w tym działalności badawczo-rozwojowej, w których jest jasno wskazane, że polisy w swoim zakresie obejmują wykonywanie jazd testowych na drogach publicznych w kontekście zaawansowanych systemów wspierania kierowców do poziomu 4 („testowanie zaawansowanych systemów wspomagania jazdy w pojazdach”).	Uwaga wyjaśniona. Projektowana regulacja przewiduje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.
	Art. 65l. 9 pkt 2: Dostarczanie potwierdzenia opłacenia składki ubezpieczenia powinno być zastąpione oświadczeniem o dokonaniu zapłaty za to ubezpieczenie. W przypadku dużych firm międzynarodowych, polisy zawierane są globalnie dla wszystkich podmiotów w grupie a składki opłacane często centralnie. Przedstawienie dowodu zapłaty za taką polisę może stanowić poważną barierę administracyjną i powinno zostać zastąpione stosownym oświadczeniem.	Uwaga uwzględniona. Potwierdzenie opłacenia składki zastąpiono oświadczeniem o dokonaniu opłacenia składki za ubezpieczenie.
	Art. 65l. 9 pkt 3:	1. Projektodawca wskazuje, że w zakresie rozwiązań z ustawy zmieniającej m.in.

	1. punkt ten jest sprzeczny ze skierowanym już do Sejmu RP projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw. 2. branża postuluje, aby projekt zmodyfikował zasady dotyczące rejestracji profesjonalnej tak, aby umożliwić rejestrację profesjonalną nie tylko nowych samochodów, ale również samochodów już wcześniej zarejestrowanych, przeznaczonych do wykonywania prac badawczych oraz jazd testowych. 3. Ponadto otwarte pozostaje pytanie o pojazdy badawcze zarejestrowane zagranicą, które będą realizowały jazdy testowe w Polsce. 4. Oświadczenie o spełnieniu warunków określone w art. 66 powinno zostać uzupełnione o wyłączenie 1a.	ustawę o podatku akcyzowym właściwym pozostaje Minister Finansów. 2. Uwaga uwzględniona. 3. Projektodawca wskazuje, że pojazdy zarejestrowane za granicą będą mogły uzyskać zgodę na prowadzenie prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych 4. Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis.
	Art. 65l. 9 pkt 4: branża postuluje usunięcie „potwierdzenia” w sytuacji, w której podmioty B+R będą zobligowane do dołączenia „oświadczenia”. Co więcej, takie „potwierdzenie” musiałoby zawierać dokumentację z wewnętrznie przeprowadzonych testów, co stanowi własność intelektualną ww. podmiotów i podlega ochronie.	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowany przepis przewiduje dołączenie do wniosku oświadczenia wnioskodawcy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że zostały przeprowadzone wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne
	Art. 65l. 9 pkt 5: pojazdy prototypowe/”mule” nie zawsze posiadają rozwiązania EDR, ponadto posiadanie EDR jest warunkiem koniecznym wyłącznie w pojazdach wyprodukowanych po lipcu 2024 r.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy nie odnoszą się do systemu EDR (Event Data Recorder). Zgodnie z projektowaną regulacją minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art. 65l. 9 pkt 6: zwracamy uwagę, że każdy pojazd badawczy ma jakieś odstępstwa – w jaki sposób i na jakiej podstawie mają zostać wykazane owe odstępstwa? Czy każdy pojazd ma przechodzić procedurę TDT?	Uwaga uwzględniona Doprecyzowano przepis. Zgodnie z brzmieniem art. 65l ust. 10 pkt 7 do wniosku dołącza się odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie.
	Art. 65l. 10 pkt 1: brakuje wzoru wniosku.	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z projektowaną regulacją wzór wniosku zostanie określony w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art. 65l. 10 pkt 2: w świetle projektu Minister właściwy do spraw transportu ma wydać rozporządzenie z nowymi wzorami, w tym ze wzorem sprawozdania, ale nowy wzór ma odpowiadać aktualnie obowiązującym wymogom (art. 65n ust. 1 pkt 6). Jest to nie do końca celowe, zważywszy na fakt, iż podstawowym celem w tym zakresie powinno być zmniejszenie jego objętości. Ponadto zgodnie z tzw. zasadami przyzwoitej legislacji, warto już na tym etapie doprecyzować delegację ustawową dla Ministra w tej sprawie.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano upoważnienie ustawowe zawarte w art. 65l ust. 11 pkt 2 poprzez określenie podstawowych elementów sprawozdania. Jednocześnie należy wskazać, że na obecnym etapie nie jest możliwe określenie objętości rozporządzenia, które zostanie wydane.

		Art. 65l. 10 pkt 2: Branża negatywnie ocenia zaproponowane w projekcie ustawy wysokości opłat za wydanie zezwolenia. Przy obecnym brzmieniu projektu ustawy, zakładając, że dany podmiot z segmentu B+R realizowałby minimum kilkadziesiąt projektów badawczych w skali roku, skala kosztów byłaby znacząca i trudna do udźwignięcia dla przedsiębiorcy. Ponadto raz jeszcze pragniemy zauważyć, że podmioty badawczo-rozwojowe mogą prowadzić, tak jak dotychczas, swoje jazdy testowe w większej niż 5 liczbie województw, czego zapisy niniejszego projektu nie przewidują.	Uwaga wyjaśniona. W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane. Ponadto należy zaznaczyć, że opłata dotyczy zezwolenia a nie jednego projektu badawczego. Ograniczenie obszaru prowadzenia prac badawczych do maksymalnie 5 województw na podstawie jednego zezwolenia jest podyktowane względami bezpieczeństwa w ruchu drogowym i uproszczeniem oraz dbałością o szybkość postępowania administracyjnego w sprawie o wydanie zezwolenia. Rozszerzenie prac badawczych na większą liczbę województw będzie możliwe poprzez złożenie kolejnego wniosku.
		Art. 65l. 10 pkt 2: Branża stoi na stanowisku, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem, zarówno pod względem formalnym, funkcjonalnym, jak i merytorycznym, będzie usunięcie zapisów nakazujących uzyskanie przed wydaniem zezwolenia opinii/potwierdzeń/zgody KW Policji, KW PSP, Wojewody oraz organu zarządzającego ruchem na drodze w odniesieniu do pojazdów testowych testujących systemy automatyzujące kierowanie pojazdami i ich kontrolę. Jak wyjaśniamy, pojazdy zautomatyzowane pozostają cały czas podczas takich jazd testowych pod kontrolą kierowcy i są znacznie bezpieczniejszymi uczestnikami ruchu na drodze od innych uczestników ruchu. Każde rozwiązanie przewidujące uzyskiwanie zgód, opinii i potwierdzeń jest w tym zakresie zbędnym biurokratycznym wymogiem. Stoimy na stanowisku, że wystarczy podanie przez KKPT do publicznej wiadomości informacji o wydanych zezwoleniach.	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem proponowanego w uwadze rozwiązania byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego..
		Art. 65l. 10 pkt 3: przedsiębiorcy z branży motoryzacyjnej prowadzący działalność badawczo-rozwojową uważają zaproponowane kwoty związane z procesem wydania zezwolenia za skrajnie wysokie i oceniają, że ich utrzymanie może wręcz przyczynić się do konieczności przenoszenia swojej działalności poza granicę RP.	W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane.
		Art. 65l. 11 pkt 1: branża bezwzględnie optuje za „odbiurokratyzowaniem” projektu ustawy, w tym w szczególności zapisów takich jak ten (oraz dalsze punkty od 2 do 4), ponieważ inaczej projektowane rozwiązania w praktyce całkowicie zatrzymają testowanie w Polsce. Pojazdy, o których traktuje niniejszy projekt ustawy, są bezpieczniejsze niż pojazdy innych użytkowników dróg publicznych.	Uwaga nieuwzględniona. Skutkiem proponowanego w uwadze rozwiązania byłoby znaczne ograniczenie kontroli nad prowadzonymi pracami

			testowymi, a tym samym potencjalne obniżenie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.
	Art.65l. 11 pkt 4: jako niezrozumiałą uznajemy propozycję zapisu, że „...potwierdzenie, że organizacja ruchu na drogach, na których planowane są jazdy testowe, „spełnia wymagania określone w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych” – nie znajdujemy żadnych powodów czy przesłanek, dla których KKPT nie mógłby informować o wydaniu zezwolenia dany organ zarządzający ruchem, bowiem pojazdy testowe poruszać się będą dokładnie tak, jak inni użytkownicy dróg.		Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy zapewnienie prawidłowej (zgodnej z przepisami) organizacji ruchu ma istotne znaczenie dla działania testowanych systemów związanych z automatyzacją jazdy, a w konsekwencji na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
	Art. 65l. 14: branża zdecydowanie sprzeciwia się takiej propozycji stojąc na stanowisku, że zwrot zaledwie 50% środków w przypadku potencjalnej odmowy odnośnie do wydania zezwolenia jest dalece niewystarczający i nieuzasadniony oraz generowałby negatywne konsekwencje dla prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej w Polsce.		Uwaga uwzględniona. Zmieniono wysokość zwrotu na 70%.
	Art. 65m. 1 pkt 3: branża konsekwentnie negatywnie ocenia także propozycję tego zapisu – jeśli bowiem dobrze rozumiemy intencje, to wystarczy, że jedna z kilkudziesięciu gmin nie wyrazi zgody na realizację badań testowych, a wniosek zostanie odrzucony. To jeden z tych przepisów zaproponowanych w projekcie, który jest nie do zaakceptowania dla przedsiębiorców prowadzących działalność B+R.		Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano przepisy. Dodano art. 65m ust. 6 w brzmieniu: „W przypadku, gdy obszar planowanych prac badawczych wskazany we wniosku wymaga wydania opinii, o której mowa w art. 65l ust. 12 pkt 3, przez więcej niż jeden organ zarządzający ruchem, i co najmniej jeden organ zarządzający ruchem wyda opinie negatywną, Krajowy Koordynator Prac Badawczych może odpowiednio ograniczyć lub zmienić obszar prowadzenia prac badawczych wskazany w zezwoleniu na prowadzenie prac badawczych.
	Art. 65m. 2: „prac testowych” powinno być zastąpione przez „jazdy testowe”.		Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy termin: „prace testowe” jest właściwy. Termin „jazdy testowe” wydaje się zbyt wąski.
	Art.65m. 2 pkt 1 podpunkty a-b: mając na uwadze zgodne stanowisko branży odnośnie do zapisów dotyczących kontroli/monitorowania, niniejsze podpunkty nie mają uzasadnienia.		Uwaga nieuwzględniona. Jednocześnie należy wskazać, że przepis art. 65m ust. 2 pkt 1 lit. b został zmodyfikowany.
	Art.65m. 2 pkt 1 c): branża nie może zgodzić się z zaproponowanym kierunkiem myślenia i podkreśla, że celem testów jest doprowadzenie do skuteczności poszczególnych systemów i elementów na poziomie 99,9965%. Tym niemniej, przeprowadzanie jazd testowych służy właśnie temu, aby wykrywać/identyfikować takie „incydenty” lub „zdarzenia drogowe”, a następnie poprawić/ulepszyć/zmodyfikować działanie poszczególnych systemów i elementów poprzez przeprowadzenie kolejnych jazd testowych. Zwracamy również uwagę na to, że brakuje definicji, czym jest „incydent” oraz „zdarzenie drogowe”.		Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostało uzupełnione o wymagane wyjaśnienia w zakresie pojęć incydent i zdarzenie drogowe.
	Art.65m. 2 pkt 2: postulujemy, aby zamienić brzmienie z „zawiesza zezwolenie, jeżeli w wyniku prowadzonych prac doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego...”, na „zawiesza zezwolenie, jeżeli w		Uwaga uwzględniona.

		wyniku rażących zaniedbań organizatora prac badawczych doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego...”. Ponadto widzimy potrzebę doprecyzowania tego zapisu w kontekście spowodowania wypadku, „incydentu” lub „zdarzenia drogowego” przez innego uczestnika ruchu drogowego – obecne brzmienie nie eliminuje ryzyka, że zezwolenie udzielone organizatorowi jazdy testowej zostanie w takiej sytuacji zawieszone.	Przepis doprecyzowano. Zezwolenie może zostać zawieszone jeżeli 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.
		Art. 65m. 3 pkt 1: branża jednoznacznie wnioskuję o odrzucenie kontroli ze względu na formalne zobowiązania podmiotów badawczo-rozwojowych wobec swoich Klientów, a także tajemnicy przedsiębiorstw. Pozostawienie zaproponowanego brzmienia generuje ryzyko ciągłego przeprowadzania nieuzasadnionych kontroli, co zaburzyłoby prace badawcze ze względów formalnych np. mając na uwadze standardy bezpieczeństwa/poufności wynikające z norm TISAX. Ponadto, normy bezpieczeństwa wymusiłyby w takim przypadku na organizatorze badań kolejne uciążliwe czynności wynikające z umożliwienia przeprowadzenia takich kontroli m.in. jeśli chodzi o przeszkolenie w zakresie BHP, NDA itp. itd.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy rezygnacja z kontroli mogłaby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy rezygnacja z kontroli mogłaby mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ponadto, projektowane przepisy zostały uzupełnione w zakresie ochrony własności intelektualnej i tajemnicy przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów.
		Art.65m. 3 pkt. 2, 4, 5: branża jednoznacznie wnioskuję o odrzucenie takiej możliwości – w szczególności, jeśli chodzi o uczestnictwo w jazdach testowych. Propozycja zawarta w ww. punktach w naszej ocenie zakłada, że taki obserwator posiadałby większe uprawnienia niż osoby zajmujące się tym profesjonalnie. W tym kontekście zwracamy także uwagę na kluczową kwestię poufności, która nie jest zapewniona podmiotom badawczo-rozwojowym przy takim brzmieniu proponowanych przepisów. Ponadto, jeśli chodzi o sam aspekt legislacyjny, brakuje informacji na temat tego, ile razy i jak często taki obserwator może brać udział w monitorowaniu prowadzonych prac testowych, wreszcie brakuje także samej definicji terminu „monitorowanie”, która definiowałaby zakres uprawnień takiej osoby. Tylko na marginesie wspomniamy, że w wielu wypadkach nie ma możliwości fizycznej obecności w samochodzie testowym żadnej innej osoby poza kierowcą samochodu.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy udział obserwatora jest uzasadniony potrzebą kontroli rzetelności prowadzonych prac oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Jednocześnie należy wskazać, że projektowane przepisy zostały uzupełnione w zakresie zapewnienia niezależności, bezstronności obserwatora oraz braku konfliktu interesów. Zgodnie z projektowaną regulacją obserwator 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.
		Art. 65n. 1 pkt. 1: brakuje informacji, jakie zastosowanie poza EDR ma mieć to dodatkowe urządzenie/urządzenia, jak również jakie są wymagania odnośnie do takiego sprzętu. Ponadto zwracamy uwagę, że takie dodatkowe urządzenia mogą interferować na sprzęt testowy zamontowany w samochodzie, co wypaczałoby precyzję, a nawet celowość jazdy testowej.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy nie odnoszą się do systemu EDR (Event Data Recorder). Zgodnie z projektowaną regulacją minimalne wymagania techniczne dotyczące

		elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	Art.65n. 1 pkt. 3: brakuje informacji w jaki sposób rejestrować – nagrywać czy pisać raporty? Jak długo należałoby przechowywać dane?	Uwaga wyjaśniona. W przepisie określono, że zapisy z rejestracji przechowuje się przez okres 5 lat od daty rejestracji. Projektodawca wskazuje ponadto, że do rejestrowania tych informacji będzie służył elektroniczny rejestrator danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1.
	Art.65n. 1 pkt. 4: należałoby doprecyzować sformułowanie „rejestracja obecności kierującego”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepis doprecyzowano nadając mu brzmienie: „4) rejestrować obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych”.
	Art.65n. 1 pkt. 5: podobna uwaga jak przy art. 65n. 1 pkt. 3 – brakuje informacji, w jaki sposób rejestrować – nagrywać czy pisać raporty? Jak długo należałoby przechowywać dane?	Uwaga wyjaśniona. Zgodnie z uzupełnionym brzmieniem art.65n ust.1 pkt 5 organizator prac badawczych jest obowiązany rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 5 lat od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia; Projektodawca wskazuje ponadto, że do rejestrowania tych informacji będzie służył elektroniczny rejestrator danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1.
	Art.65n. 1 pkt. 6: mając na uwadze kluczową dla podmiotów badawczo-rozwojowych z branży automotive kwestię poufności zwracamy uwagę na brak informacji, co w takim sprawozdaniu miałyby być zawarte.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepisy; w art. 65l ust.11 pkt 2 określono, jakie elementy będzie zawierał wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6. Wzór ten zostanie określony w drodze rozporządzenia.
	Art.65n. 1 pkt. 7 b): brakuje definicji, czym jest „odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego”. Kto ma decydować/oceniać, czy ów poziom jest „odpowiedni”?	Uwaga wyjaśniona. W uzasadnieniu do projektu wyjaśniono, że pojęcie poziomu „cyberbezpieczeństwa” zostało zastosowane w art. 65n. 1. pkt 7 w rozumieniu przepisów rozporządzenia

			Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/881
		Art.65n. 1 pkt. 11: w jaki sposób organizator prac testowych ma przekazać KKPT informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac testowych zważywszy na fakt, iż w Ocenie Skutków Regulacji (OSR) do niniejszego projektu ustawy napisano, że wprowadzane obciążenia nie są przystosowane do ich elektroniczności?	Uwaga uwzględniona. Przepis doprecyzowano wskazując, że informacje o rozpoczęciu i zakończeniu prac badawczych powinna być przekazana pisemnie w postaci elektronicznej, nie później niż w terminie 7 dni przed rozpoczęciem i zakończeniem prac badawczych.
		Art.65n. 2: czy w świetle takiego brzmienia KKPT ma standaryzować takie urządzenia? Branża pragnie zwrócić uwagę, iż każde urządzenie + licencje na oprogramowanie wymiennie zwiększyłoby koszty prowadzenia działalności, a przy testowaniu prototypów Klienci podmiotów z segmentu B+R mogą po prostu nie wyrazić zgody na monitorowanie wnętrza pojazdu.	Uwaga wyjaśniona. Przepis został zmieniony. Zgodnie z art. 65l ust. 11 pkt 3 minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie należy podkreślić, że tego typu urządzenia wykorzystują standardowe rejestratory obrazu i są stosowane m.in. podczas przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii B, na co wskazano w Ocenie Skutków Regulacji do projektu.
		„Art.140mc. 1: branża zdecydowanie postuluje, aby sformułowanie „prowadzenie prac testowych” zostało ograniczone wyłącznie do wykonywania jazd testowych po drogach publicznych. Nie znajdujemy uzasadnienia, aby podmioty badawczo-rozwojowe z branży motoryzacyjnej mogły być karane za zbieranie danych na drogach.	Uwaga wyjaśniona. Projektowane przepisy regulują prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Nie odnoszą się do problematyki zbierania danych na drogach.
		W ocenie branży, projekt w obecnym kształcie w sposób nie do końca jasny definiuje, kto uzyskuje zgody/opinie/potwierdzenia, ponieważ możemy znaleźć w nim informację, że KKPT nie wydaje zezwolenia w przypadku nieuzyskania przez wnioskodawcę opinii i zgody zarządcy ruchu drogowego.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepisy przez wskazanie, że uzyskanie tych opinii należy do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.
5	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Przyjęte w projekcie rozwiązania nie uwzględniają prawa do ochrony tajemnicy handlowej i własności intelektualnej przedsiębiorców. Ustawa nadaje szerokie uprawnienia Krajowemu Koordynatorowi Prac Testowych (KKPT), które obejmują m.in. rejestrację przebiegu badań testowych, nakaz przedkładania do KKPT potwierdzeń testów symulacyjnych i fizycznych oraz sprawozdań z jazd testowych jednocześnie nie określając kryteriów ich oceny. Ponadto wskazano w ustawie, że organ KKPT zostanie określony w osobnym rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu, „(...) spośród jednostek podległych lub nadzorowanych, których działalność wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, uwzględniając potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno-technicznych i kwalifikacji personelu do prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawach wydawania zezwoleń (...)”. Takie daleko idące postanowienie, zapisane na poziomie ustawy, jest niezrozumiałe ponieważ: a) uniemożliwia ustawodawcy dokonanie wyboru koordynatora z grona dostępnych jednostek sektora B+R, w tym instytutów badawczych lub instytutów Sieci Badawczej Łukasiewicz, które posiadają	Uwaga wyjaśniona. Przepisy zostały zmienione. Krajowy Koordynator Prac Badawczych został określony w przepisach ustawy, podobnie jak organu wyższego stopnia. Zgodnie z art. 65l ust. 13 zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, określone w ustawie, realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, natomiast zgodnie z art. 65l ust. 14 nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac

	największy potencjał, doświadczenie i wiedzę merytoryczną związaną z testowaniem i rozwojem tego typu technologii oraz kompetencje techniczne i wyposażenie badawcze w obszarze automatyzacji transportu, b) prowadzi do nieuzasadnionego uprzywilejowania wybranej jednostki podległej ministerstwu, a tym samym do naruszenia zasad konkurencyjności podmiotów gospodarczych, w szczególności, gdy wskazaną jednostką będzie nie urząd a podległe przedsiębiorstwo.	Badawczych sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Wymaga podkreślenia, że wyznaczony koordynator będzie organem administracji publicznej w rozumieniu k.p.a. a nie podmiotem gospodarczym.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 4. <i>Zezwolenie wydaje się wyłącznie po wykazaniu przez organizatora prac testowych, w formie oświadczenia, że prowadzone prace nie będą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie będą utrudniały ruchu na drogach.</i> Brakuje uszczegółowienia jak oświadczenia będą weryfikowane. W dalszej części opisano, że będzie to skutkowało czasowym lub całkowitym wycofaniem decyzji o testach więc należy rozważyć wprowadzenie ścisłych kryteriów oceny tego dokumentu. Należy również rozważyć usunięcie oświadczeń z procesu wnioskowania, ponieważ bez jednoznacznych kryteriów oceny mogą być poddawane jedynie subiektywnej opinii Koordynatora.	Uwaga nieaktualna. Projektodawca zrezygnował z oświadczenia na rzecz deklaracji organizatora prac badawczych. Zgodnie z art. 65l ust. 5 zezwolenie wydaje się pod warunkiem, że organizator prac badawczych zadeklaruje we wniosku, o którym mowa w ust. 3, że będzie prowadził prace badawcze w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 6. <i>Krajowy Koordynator Prac Testowych prowadzi kontrolę prac testowych w zakresie zgodności prowadzonych prac z wydanym zezwoleniem.</i> Brakuje opisu praw Krajowego Koordynatora Prac Testowych odnośnie kontroli prac testowych. Nie określono co obserwator może kontrolować i do czego może mieć dostęp, a do czego nie, np. czy obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań czy wyłącznie obserwować testy z zewnątrz.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z projektowaną regulacją 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 uzasadnieniu do projektu wskazano, że w zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 7. 4) <i>Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Testowych należy: monitorowanie prac testowych;</i> Brakuje opisu praw Krajowego Koordynatora Prac Testowych odnośnie kontroli prac testowych. Nie określono co obserwator może kontrolować i do czego może mieć dostęp, a do czego nie, np. czy obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań czy wyłącznie obserwować testy z zewnątrz.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z projektowaną regulacją 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 uzasadnieniu do projektu wskazano, że w zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 7. 8) <i>Do obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Testowych należy: ocena przeprowadzonej analizy zagrożeń i ocena ryzyka, o których mowa w ust. 8 pkt 10, w zakresie jej kompletności i adekwatności do zakresu planowanych testów;</i> Brakuje informacji w jaki sposób będzie oceniane ryzyko i jaki jest próg dopuszczalnego ryzyka. Bez jednoznacznych kryteriów oceny, przeprowadzona analiza zagrożeń i ocena ryzyka mogą być poddawane jedynie subiektywnej opinii Koordynatora.	Uwaga wyjaśniona. Rozwinięcie zostało zawarte w uzasadnieniu poprzez odniesienie do międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych. Zawarty w tej normie komponent ASIL (Automotive Safety Integrity Level) służy do oznaczania poziomów ryzyka.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 5) <i>Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: opis sposobu zarządzania pracami testowymi i odpowiedzialności organizatora;</i> Należałoby uszczegółowić pojęcie odpowiedzialności organizatora. Nie jest jasne, czy chodzi o odpowiedzialność prawną, czy chodzi zakres prac nad, którymi organizator sprawuje bezpośredni nadzór.	Uwaga wyjaśniona. Chodzi o zakres odpowiedzialności (obowiązków) wynikających z zarządzania pracami badawczymi.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 6) <i>Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: cel i zakres prac testowych</i> Brakuje doprecyzowania jak szczegółowo opisany ma być zakres.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 7) d) <i>Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: dane pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego, którym prowadzone są prace testowe: deklarowany poziom automatyzacji pojazdu;</i> Brak definicji poziomu automatyzacji pojazdu. Należałoby wskazać np. dokument odniesienia, na podstawie którego poziom automatyzacji pojazdu ma zostać zadeklarowany (np. SAE J3016_202104).	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji pojazdu.
	Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 8) 9) <i>Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą testowane i oceniane; opis techniczny pojazdu;</i> Brakuje doprecyzowania jak szczegółowy ma być ten opis. Brak szczegółowych kryteriów wprowadza duże ryzyko odrzucenia wniosku przy ogólnych opisach, ale zbyt szczegółowe wymagania mogą naruszać własność intelektualną organizatora.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepis, nadając mu brzmienie: „8) opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane, z uwzględnieniem ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa organizatora prac badawczych lub innych podmiotów;” Ponadto usunięto pkt 9 „opis techniczny pojazdu”
	Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 8) 10)	Uwaga wyjaśniona. Rozwinięcie zostało zawarte w uzasadnieniu poprzez odniesienie do międzynarodowej

		Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: analizę zagrożeń oraz ocenę ryzyka związanego z zagrożeniami sporządzoną zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262 dotyczącą bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych Brakuje informacji w jaki sposób będzie oceniane ryzyko i jaki jest próg dopuszczalnego ryzyka. Bez jednoznacznych kryteriów oceny, przeprowadzona analiza zagrożeń i ocena ryzyka mogą być poddawane jedynie subiektywnej opinii Koordynatora.	normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych. Zawarty w tej normie komponent ASIL (Automotive Safety Integrity Level) służy do oznaczania poziomów ryzyka.
		Art. 1.; 4) art. 65l; 8. 8) 11) Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera w szczególności: deklarację organizatora prac testowych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem jazd testowych osiąga akceptowalny poziom, a jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia; Brakuje informacji o akceptowalnym poziomie ryzyka.	Rozwinięcie zostało zawarte w uzasadnieniu poprzez odniesienie do międzynarodowej normy ISO 26262 dotyczącej bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych. Zawarty w tej normie komponent ASIL (Automotive Safety Integrity Level) służy do oznaczania poziomów ryzyka.
		Art. 1.; 4) art. 65l; 9. 1) 2) Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się: dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego wykorzystywanego do jazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych; dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie; Obecnie barak jest adekwatnego produktu oferowanego przez firmy ubezpieczeniowe, tj. polisy ubezpieczeniowej odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego wykorzystywanego do jazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych. W naszej ocenie odpowiednim dokumentem powinno być obowiązujące prawem Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzonej działalności gospodarczej związanej z badaniami drogowymi i testowaniem pojazdów i ich podzespołów. Ponadto proponujemy zmianę zapisu: „(...) która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych (...)” na (...) która obowiązuje w okresie prowadzenia prac testowych (...).	Projektowana regulacja przewiduje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu. Kwestia zawierania umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych względem pojazdów testowych jest w sposób kompletny uregulowana w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (art. 27 ust. 7). Uwaga dotycząca zmiany przepisu wskazującego, że umowa wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych, została uwzględniona. Przepis został zmieniony.
		Art. 1.; 4) art. 65l; 9. 5) Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się: oświadczenie o wyposażeniu pojazdu w rejestrator zdarzeń, spełniający wymagania określone w przepisach, o których mowa w art. 65n ust. 1; Oświadczenie jest zbędne, ponieważ w dalszej części projektu Ustawy jest wymóg udostępnienia danych z rejestratora po testach, więc wymaganie to musi być spełnione pod groźbą grzywny lub cofnięcia zezwolenia. Dodatkowo brakuje informacji czy rejestrator zdarzeń jest tym samym urządzeniem co kamery rejestrujące przód, tył i środek pojazdu oraz rejestrator osoby na stanowisku kierowcy (wymienione w projekcie Ustawy) czy ma być osobnym urządzeniem.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione. To samo urządzenie.

		Art. 1.; 4) art. 65l; 10. 1) 2) <i>Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych, o którym mowa w art. 65l ust. 2, kierując się potrzebą uzyskania jednolitych informacji niezbędnych do wydania zezwolenia; wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 6, kierując się potrzebą zapewnienia dostępu do jednolitych informacji o niezawodności funkcjonowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, sposobie poruszania się po drogach, sposobie sterowania tymi pojazdami i bezpieczeństwie ruchu drogowego;</i> W naszej ocenie, by móc całościowo analizować projekt Ustawy, należałoby do konsultacji przedstawić jednocześnie wzór wniosku i sprawozdania, gdyż są to kluczowe dokumenty, które mogą nadawać będą kształt całemu procesowi.	Uwaga wyjaśniona. Na posiedzenie Rady Ministrów zostanie przedłożony wraz z projektem ustawy projekt rozporządzenia .
		Art. 1.; 4) art. 65l; 10. 3) <i>Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: wysokość opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, w obszarze 1 województwa, przy czym wysokość tej opłaty nie może przekroczyć 20 000 zł. W przypadku wniosku obejmującego od dwóch do pięciu województw opłata nie może przekroczyć 40 000 zł.</i> Przyjęte stawki są stosunkowo wysokie, co świadczyć może, iż Ustawodawca przewiduje znaczny zakres prac dla Koordynatora. Przy stawce ok 48 zł brutto/rbh (średnia krajowa w 2024r), można zakładać, że Koordynator poświęci od kilkudziesięciu do nawet kilkuset godzin pracy na wszystkie czynności administracyjno-techniczne. Zakładając, że czynności Koordynatora będą realizowane mniejszym nakładem pracy niż Organizatora, to koszty jakie poniesie Organizator będą jeszcze wyższe od opłat jakie wniesie za sam proces administracyjny. Zatem koszty związane z uzyskaniem pozwolenia na testy mogą stanowić znaczne ograniczenie dla niektórych przedsiębiorców.	Uwaga wyjaśniona. W projekcie wskazano maksymalne stawki opłat. Rzeczywista wysokość opłaty będzie uzależniona m.in. od wielkości obszaru oraz okresu, na jaki zezwolenie będzie wydane i liczby pojazdów poddawanych pracom badawczym. Mając na uwadze wydłużony do 3 lat okres ważności zezwolenia, wysokości opłat nie wydają się zbyt wygórowane.
		Art. 1.; 4) art. 65l; 11. 1) 2) 3) 4) <i>Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, poprzedza: uzyskanie pisemnego potwierdzenia komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy testowe. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii; uzyskanie pisemnego potwierdzenia komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych, o technicznych możliwościach prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy testowe. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii; poinformowanie wojewody, jako organu przygotowującego wojewódzkie plany działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych o możliwych zagrożeniach związanych z testowaniem pojazdów; uzyskanie opinii organu zarządzającego ruchem na drodze zawierającej zgodę na prowadzenie prac testowych oraz potwierdzenie, że organizacja ruchu na drogach, na których planowane są prace testowe spełnia wymagania określone w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem opinii zawierającej zgodę oraz potwierdzenie, o których mowa powyżej.</i> Proponujemy następujący zapis: o uzyskaniu pisemnego potwierdzenia zmienić na Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, poprzedza: pisemne poinformowanie komendanta wojewódzkiego Policji; komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej; poinformowanie wojewody; organu zarządzającego ruchem; właściwych dla obszaru planowanych prac testowych.	Proponowana zmiana jest zbyt daleko idąca; ograniczenie do obowiązku jedynie poinformowania komendantów, wojewody i organu zarządzania ruchem , może mieć negatywny efekt z punktu widzenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie projektodawca wskazuje, że przepisy zostały zmodyfikowane. Skrócono do 7 dni terminy na wydanie opinii przez: komendanta wojewódzkiego Policji, komendanta wojewódzkiego Państwowej oraz organ zarządzający ruchem. Ponadto, w myśl zmienionych przepisów projektu, obowiązek uzyskania tych opinii spoczywa na Krajowym Koordynatorze Prac Badawczych.
		Art. 1.; 4) Art. 65m. 1.; 2)	Uwaga uwzględniona. Usunięto wskazany w uwadze przepis art. 65l ust. 1.

	Krajowy Koordynator Prac Testowych odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli: nie uzyskał któregokolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 1 i 2; Sprzeczne z zapisami w ust. 11. (...)Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem pozytywnej opinii (...)	
	Art. 1.; 4) Art. 65m. 1.; 4) Krajowy Koordynator Prac Testowych odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli: pomimo spełnienia wymagań, o których mowa w art. 65l ust. 2 i ust. 9, stwierdzi, że prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie określono kryteriów oceny. Może to prowadzić do arbitralnych, subiektywnych decyzji.	Uwaga nieuwzględniona.
	Art. 1.; 4) Art. 65m. 2.; 1) c) Krajowy Koordynator Prac Testowych na każdym etapie prac testowych: cofa zezwolenie, o którym mowa w art. 65l ust. 1, jeżeli: w wyniku prowadzonych prac testowych ujawniono incydent lub zdarzenie drogowe, stanowiące zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia wielkiej wartości; Zapis o obligatoryjnym zakończeniu testów w przypadku incydentu/zdarzenia drogowego jest nieadekwatny. Incydent/zdarzenie drogowe może powstać z winy innego uczestnika ruchu drogowego. Należałoby doprecyzować o jakie zdarzenia chodzi i czy ewentualny związek incydentu/zdarzenia z prowadzonymi pracami testowymi rozpatrywany będzie na zasadzie winy czy ryzyka.	Uwaga uwzględniona. Przepis doprecyzowano. Zezwolenie może zostać cofnięte, jeżeli 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
	Art. 1.; 4) Art. 65m. 2.; 2) Krajowy Koordynator Prac Testowych na każdym etapie prac testowych: zawiesza zezwolenie, jeżeli w wyniku prowadzonych prac doszło do incydentu lub zdarzenia drogowego, a dalsze prowadzenie prac testowych może stanowić zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego albo mienia – do czasu ustania tego zagrożenia. Zapis o obligatoryjnym zakończeniu testów w przypadku incydentu/zdarzenia drogowego jest nieadekwatny. Incydent/zdarzenie drogowe może powstać z winy innego uczestnika ruchu drogowego. Należałoby doprecyzować o jakie zdarzenia chodzi i czy ewentualny związek incydentu/zdarzenia z prowadzonymi pracami testowymi rozpatrywany będzie na zasadzie winy czy ryzyka.	Uwaga uwzględniona. Przepis doprecyzowano. Zezwolenie może zostać zawieszone jeżeli 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.
	Art. 1.; 4) Art. 65m. 3.; 1) 2) Krajowy Koordynator Prac Testowych: przeprowadza kontrolę prowadzonych prac testowych, przynajmniej raz w okresie ważności zezwolenia, w zakresie zgodności z wnioskiem i wymaganiami wynikającymi z analizy zagrożeń oraz oceny ryzyka, o których mowa w art. 65l ust. 8 pkt 10; może wyznaczyć obserwatora do monitorowania prowadzonych prac testowych, z zachowaniem obowiązku poinformowania o takim zamiarze organizatora prac testowych z wyprzedzeniem co najmniej 3 dni przed planowanym dniem uczestnictwa w tych pracach. Brakuje opisu praw Krajowego Koordynatora Prac Testowych odnośnie kontroli prac testowych. Nie określono co obserwator może kontrolować i do czego może mieć dostęp, a do czego nie, np. czy obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań czy wyłącznie obserwować testy z zewnątrz.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z projektowaną regulacją 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 uzasadnieniu do projektu wskazano, że w zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało

		wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.
	Art. 1.; 4) Art. 65m. 4. <i>Organizator prac testowych jest obowiązany umożliwić uczestnictwo obserwatorowi wyznaczanemu przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych.</i> Należy określić precyzyjnie co oznacza umożliwienie uczestnictwa. Nie określono co obserwator może kontrolować i do czego może mieć dostęp, a do czego nie, np. czy obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań czy wyłącznie obserwować testy z zewnątrz.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zgodnie z projektowaną regulacją 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 uzasadnieniu do projektu wskazano, że w zależności od potrzeb, obserwator może przebywać w testowanym pojeździe w trakcie badań, o ile nie będzie to naruszało wskazanych wyżej warunków wykonywania czynności przez obserwatora.
	Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 1) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: wyposażać pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany, będący przedmiotem prac testowych w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza;</i> Zapis mało precyzyjny. Nie określono co dokładnie mają rejestrować kamery, jak długo należy przechowywać zapisy z kamer.	Uwaga uwzględniona poprzez wskazanie w przepisie okresu przechowywania zapisów z rejestracji przez okres 5 lat od daty rejestracji. Ponadto uzupełniono uzasadnienie, wskazując, że przez pojęcie „rejestrowania” w należy rozumieć prowadzenie zapisów audio-wizualnych wskazanych czynności lub zdarzeń, w jakości pozwalającej na skuteczne odtworzenie przebiegu tych czynności lub zdarzeń.
	Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 4) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: rejestrować obecność kierującego mającego kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym podczas testowania pojazdu po drogach publicznych;</i> Czy stan ten może rejestrować system (kamera wewnętrzna) wskazana w Art. 65n. 1. 1), czy jest to osobny system?	Uwaga wyjaśniona. Jest to ten sam system. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione.
	Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 5) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: rejestrować zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego;</i> Analogicznie jak wyżej, czy jest to ten sam system co w Art. 65n. 1. 1) i Art. 65n. 2?	Uwaga wyjaśniona. Jest to ten sam system. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione.
	Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 7) a) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: zapewnić, aby: w trakcie prowadzenia prac testowych 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,</i> Ustawa wykreśla z testów wszystkie pojazdy w pełni zautomatyzowane, które nie będą posiadały miejsca dla kierującego. Projekt ustawy powinien przewidzieć np. zdalnego operatora lub inne narzędzia	Uwaga wyjaśniona. Projekt zakłada obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych.

		do możliwej przejęcia kontroli, a w przypadku pojazdów w pełni zautomatyzowanych powinien w pojeździe być adekwatny system MRM (minimalizujący ryzyko wypadku), który zgodnie z rozporządzeniem UE 2022/1426 musi zadziałać w przypadku błędu konwencjonalnego systemu autonomii. Jest to kolejny istotny punkt uniemożliwiający prowadzenie badań na drogach dla polskich firm.	
		Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 7) b) c) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: zapewnić, aby: pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany i ich systemy podlegające pracom testowym posiadały odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego, pojazd zautomatyzowany albo w pełni zautomatyzowany oraz wszystkie systemy i prototypy pojazdu, a także wszelkie inne systemy lub prototypy wykorzystane w pracach testowych, były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet;</i> Brakuje uszczegółowienia wymagań w tym zakresie. Ogólne stwierdzenie odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego, bez wskazania jednoznacznych kryteriów oceny, może prowadzić do arbitralnych, subiektywnych decyzji Krajowego Koordynatora Prac Testowych.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie odpowiednio uzupełnione. W uzasadnieniu do projektu wyjaśniono, że pojęcie poziomu „cyberbezpieczeństwa” zostało zastosowane w art. 65n. 1. pkt 7 w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/881. Ponadto zastąpiono pojęcie „odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego” pojęciem „odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa”.
		Art. 1.; 4) Art. 65n. 1. 10) <i>Organizator prac testowych jest obowiązany: uwzględnić zagrożenia cybernetyczne w zarządzaniu ryzykiem;</i> Brakuje uszczegółowienia wymagań w tym zakresie. Ogólne stwierdzenie odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego, bez wskazania jednoznacznych kryteriów oceny, może prowadzić do arbitralnych, subiektywnych decyzji Krajowego Koordynatora Prac Testowych.	Projektodawca wskazuje, że „cyberzagrożenie” zostało zdefiniowane w art. 2 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/881 z dnia 17 kwietnia 2019 r. (Dz. Urz. UE. L 151 z 07.06.2019)
		Art. 1.; 4) Art. 65n. 2. <i>Krajowy Koordynator Prac Testowych określa w drodze decyzji minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 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.;</i> W naszej ocenie, by móc całościowo analizować projekt Ustawy, należałoby do konsultacji przedstawić jednocześnie minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 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, gdyż są to kluczowe aspekty techniczne związane z procesem testowania pojazdów.	Uwaga wyjaśniona. Projekt rozporządzenia zostanie przedstawiony wraz z projektem ustawy na Radę Ministrów.
6	Gmina Miasta Jaworzna	<u>Rola samorządu terytorialnego i zarządców dróg</u> Projekt ustawy nakłada na organizatorów testów obowiązek uzyskania opinii zarządców dróg dotyczącej wpływu testów na ruch drogowy. <u>Pragniemy zwrócić uwagę na następujące kwestie:</u> • Brak szczegółowych wytycznych dotyczących opinii zarządców dróg: Nie wskazano, jakie elementy powinny zostać ocenione ani jakie kryteria powinny być stosowane. Może to prowadzić do różnorodności interpretacji i potencjalnych sporów. • Obciążenie administracyjne: W samorządach, szczególnie mniejszych, brakuje specjalistycznej wiedzy technicznej, co może wydłużyć proces opiniowania. • Brak elementu konsultacyjnego z JST: W procedurze wnioskowania nie widnieje żadna formuła uprzedniej konsultacji z samorządem planowanych tras. Wnioskodawca niekoniecznie zna uwarunkowania i specyfikę ruchu na konkretnych trasach i może błędnie przyjmować założenia co do planowanego przebiegu.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że zgodnie ze zmienionym przepisem obowiązek uzyskania opinii organów zarządzających ruchem na drogach spoczywa na Krajowym Koordynatorze Prac Badawczych.

		<u>Propozycja:</u> • Opracowanie szczegółowych wytycznych dla zarządców dróg, które ułatwią ocenę wpływu testów na bezpieczeństwo ruchu i infrastrukturę. • Wprowadzenie możliwości uzyskania wsparcia merytorycznego od Krajowego Koordynatora Prac Testowych lub dedykowanych instytutów badawczych. W tym miejscu możemy również zaoferować pomoc naszej Gminy i przedstawić doświadczenia związane z realizacją ubiegłorocznych testów we współpracy z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji w ramach Sieci Badawczej Łukasiewicz. Opracowanie procedury konsultacji wyznaczania tras z udziałem danego samorządu (w tym zarządcy drogi).	
		<u>Watpliwości sektora biznesowego i naukowego</u> Podmioty z sektora biznesowego i naukowego, które angażują się w rozwój technologii autonomicznych, zgłaszają następujące obawy: a) Brak precyzyjnego określenia odpowiedzialności w przypadku szkód • W przypadku kolizji lub incydentów odpowiedzialność może być trudna do przypisania (czy odpowiada system autonomiczny, operator, producent czy infrastruktura). • Brak jasności w tym zakresie może zniechęcić firmy technologiczne do prowadzenia testów w Polsce. <u>Propozycja:</u> • Wprowadzenie w ustawie szczegółowych zasad dotyczących podziału odpowiedzialności między różne strony (organizator testów, producent pojazdu, zarządca drogi). b) Utrudnienia dla podmiotów zagranicznych • Wysokie wymagania formalne mogą odstraszyć zagranicznych inwestorów, co wpłynie na ograniczenie potencjalnego transferu wiedzy i technologii. <u>Propozycja:</u> • Uproszczenie procedur administracyjnych dla podmiotów zagranicznych poprzez umożliwienie współpracy z polskimi instytucjami lub konsorcjami naukowo-biznesowymi. c) Wysokie koszty związane z ubezpieczeniem OC oraz opłatą za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia • Wymóg specjalistycznej polisy OC jak i wprowadzenie opłaty może być szczególnie obciążający dla startupów i małych firm technologicznych. <u>Propozycja:</u> • Rozważenie możliwości wprowadzenia publicznego funduszu wsparcia dla innowacyjnych projektów testowych lub dofinansowania polis OC.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie zostało odpowiednio uzupełnione. Ponadto projektowane przepisy nie nakładają wymogu specjalistycznej polisy OC. Zgodnie z projektem dla prowadzenia prac badawczych niezbędne jest posiadanie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. W zakresie funduszu wsparcia uwaga nieuwzględniona.
		<u>Rekomendacje na podstawie doświadczeń Jaworzna</u> Jako miasto, które przeprowadziło testy pojazdów autonomicznych, zwracamy uwagę na konieczność: • Skutecznej współpracy z lokalnymi służbami: Testy wymagają uzgodnień z zarządcami dróg, policją, strażą miejską i innymi służbami. Brak mechanizmu koordynacji może utrudniać ich przeprowadzanie. • Edukacji społecznej: Społeczność lokalna często obawia się testów pojazdów autonomicznych. Wprowadzenie programu edukacyjnego o technologii autonomicznej mogłoby zwiększyć akceptację społeczną. <u>Propozycja:</u> • Uwzględnienie w ustawie zapisów dotyczących obowiązkowej współpracy z lokalnymi służbami oraz prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych w regionach, w których prowadzone są testy.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca wskazuje, że zgodnie ze zmienionym projektem obowiązek uzyskania opinii: komendanta wojewódzkiego Policji, komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej i organów zarządzających ruchem na drogach spoczywa na Krajowym Koordynatorze Prac Badawczych, który będzie organem koordynującym działania związane z prowadzeniem prac badawczych.

7	Polska Grupa Motoryzacyjna	Całkowicie popieramy stanowisko i uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD17), wyrażone i przedstawione Państwu przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM). W pełni zgadzamy się z krytyczną oceną proponowanych zmian, jako utrudniających aktywny udział polskich firm w rozwijaniu nowoczesnych technologii w branży mobilności. Uchwalenie ustawy w proponowanym kształcie nie poprawi sytuacji, a może wręcz spowodować wycofanie się z Polski firm badawczo-rozwojowych z powodu biurokratycznych ograniczeń i niskiej konkurencyjności. Podpisujemy się pod wszystkimi argumentacjami przytoczonymi w przedmiotowym piśmie SDCM.	Opinia natury ogólnej. Nie wymaga merytorycznego odniesienia się przez projektodawcę.
8	Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach	Zgodnie z projektowanym dokumentem (art. 1 pkt 4) „wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 [na prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w ruchu drogowym na drogach publicznych], poprzedza: (...) 3) poinformowanie wojewody, jako organu przygotowującego wojewódzkie plany działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, właściwego dla obszaru planowanych prac testowych o możliwych zagrożeniach związanych z testowaniem pojazdów.” Proponuje się zmianę brzmienia na: „poinformowanie wojewody właściwego dla obszaru planowanych prac testowych o możliwych zagrożeniach związanych z testowaniem pojazdów.” Zastosowanie przepisu w szerszym, nie ograniczającym się wyłącznie do systemu PRM zakresie zdaje się być uzasadnione i pożądane wobec innych zadań wojewody w zakresie ratownictwa medycznego i bezpieczeństwa publicznego realizowanych m.in. przez: - centrum powiadamiania ratunkowego, - dyspozytornie medyczne, - wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego. Charakter zadań realizowanych przez ww. komórki urzędów wojewódzkich jest potencjalnie związany z wprowadzanymi zmianami w zakresie wykorzystania dróg na potrzeby prac testowych pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano przepis.
9	Związek Pracodawców "Transport i Logistyka Polska"	W przedmiotowym projekcie ustawy nie uwzględniono sformułowanego i wielokrotnie przedstawianego Ministerstwu Infrastruktury postulatu TLP, aby rozszerzyć zakres przedmiotowy regulacji prawnych zawartych w oddziale 6 rozdziału 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym w taki sposób, aby umożliwić testy drogowe pojazdów wykorzystujących innowacyjne technologie oraz nowe rozwiązania techniczne inne niż tylko te związane z autonomizacją. W szczególności Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska” wielokrotnie wskazywał na potrzebę przeprowadzenia testów drogowych zespołów pojazdów, zwanych obecnie jako pojazdy modułowe (EMS) oraz megatrailery. W przekazywanych do Ministerstwa Infrastruktury pisemnych wystąpieniach oraz w trakcie dwustronnych kontaktów z kierownictwem Departamentu Transportu Drogowego proponowaliśmy konkretne zmiany przepisów oddziału 6-tego. Ostatni raz stosowne materiały na ten temat przekazaliśmy mailowo do Departamentu Transportu Drogowego w 2024 roku. Kwestia konieczności podjęcia prac w tym zakresie była sygnalizowana także w przekazanych postulatach Forum Transportu Drogowego oraz przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki. Niestety od 8 lat temat ten nie został rozwiązany. Tym samym polskie władze publiczne ignorują fakt, iż położenie geograficzne i potencjał rozwojowy Polski umożliwia nam dalszy rozwój całej branży TSL oraz rozwój inwestycji w celu uczynienia Polski głównym hub-em transportowym w relacjach wschód-zachód i północ-południe. Ten potencjalny rozwój jest hamowany przez szereg barier obniżających naszą konkurencyjność wobec innych sąsiednich państw członkowskich UE. Barrier mających swoje	Uwaga uwzględniona. Projekt został uzupełniony o odpowiednie propozycje przepisów w zakresie pojazdów nienormatywnych, umożliwiające dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdów modułowych (EMS) w ramach programu pilotażowego.

	źródło w wieloletnich zaniechaniach polskiej administracji, wśród których wymienić można brak jakichkolwiek działań w celu dopuszczenia do ruchu pojazdów modułowych i megatrailerów. A tymczasem we wszystkich sąsiednich krajach należących do Unii Europejskiej istnieje obecnie możliwości wykorzystania ww. pojazdów. Niestety w Polsce nie przeprowadziliśmy do tej pory nawet badań pozwalających ocenić możliwość wdrożenia tych technologii na sieci polskich dróg (m.in. ze względu na brak podstawy prawnej, która umożliwiłaby przeprowadzanie odpowiednich testów drogowych)	
	Zaproponowane regulacje i procedury są w naszej ocenie zbyt skomplikowane, nieprzejrzyste i kosztowne, aby zachęcić przedsiębiorców branży motoryzacyjnej i transportowej, a także instytucje badawcze do prowadzenia odpowiednich badań związanych z pojazdami autonomicznymi w Polsce. W naszej ocenie, pomimo przedstawianych w uzasadnieniu i w OSR-ze dobrych intencji, zaproponowane rozwiązania nie są na tyle atrakcyjne, aby osiągnąć zakładane przez Ministerstwo Infrastruktury cele.	Uwaga częściowo uwzględniona. Projekt uległ znacznym zmianom w kierunku zmniejszenia obciążeń finansowych oraz obowiązków po stronie organizatora prac badawczych.
	W art. 1 pkt 2 projektu, proponujemy następujące brzmienie zdania wprowadzającego: „2) w rozdziale 5 tytuł oddziału 6 otrzymuje brzmienie:”. W strukturze przepisów merytorycznych nowelizowanej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (dalej „uPrd”), znajdują się dwa oddziały oznaczone numerem 6, a co za tym idzie, należy doprecyzować, w którym konkretnie oddziale, planuje się wprowadzenie projektowanych zmian.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 2 uPrd, proponujemy dokładne wskazanie, która spośród jednostek podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, ma zostać Krajowym Koordynatorem Prac Testowych oraz oczekujemy szczegółowego uzasadnienia dokonanego wyboru. W ocenie TLP, niedopuszczalna jest konstrukcja legislacyjna, w której organ właściwy w sprawach testowania pojazdów, określany jest nie w przepisach ustrojowych uPrd, jako aktu wyższego rzędu, a w przepisach wykonawczych do tej ustawy, stanowiących przepisy niższego rzędu, względem ustawy. Konstrukcja ta jest nie tylko sprzeczna z par. 26 Zasad Techniki Prawodawczej, ale dodatkowo, legalizuje sytuację, w której centralny organ administracji rządowej może swobodnie, w formie rozporządzenia, kształtować właściwość podmiotu kluczowego dla beneficjentów systemu testowania pojazdów oraz decydować, który podmiot otrzyma, ex lege, środki finansowe na sprawowanie nadzoru i obsługi tego systemu. Propozycją wynikową jest wykreślenie projektowanego art. 65l ust. 12 uPrd.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały zmienione. Krajowy Koordynator Prac Badawczych został określony w przepisach ustawy, podobnie jak organu wyższego stopnia. Zgodnie z art. 65l ust. 13 zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, określone w ustawie, realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, natomiast zgodnie z art. 65l ust. 14 nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac Badawczych sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 3 uPrd - proponujemy doprecyzowanie, czego konkretnie mają dotyczyć warunki prowadzenia prac testowych, które będą określane w zezwoleniu, a w zakresie art. 65l ust. 4 uPrd - proponujemy doprecyzowanie, w jaki sposób organizator prac testowych ma wykazywać w drodze oświadczenia, iż prowadzone prace będą bezpieczne. W ocenie TLP, oświadczenie organizatora stanowi deklarację / komunikowanie woli a nie może stanowić zobowiązania do zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego stan w przypadku omawianych pojazdów kształtują także inni uczestnicy ruchu drogowego. Niezależnie od powyższego, użycie w art. 65l ust. 4 uPrd wyrazu „wyłącznie”, neguje ratio legis pozostałych warunków uzyskania zezwolenia, określonych w kolejnych jednostkach redakcyjnych tego przepisu.	Uwaga uwzględniona. Niezbędne elementy, które powinny być zawarte w zezwoleniu, zostały wskazane w uzasadnieniu do projektu ustawy. Ponadto, zgodnie z art. 65l ust. 5 zezwolenie wydaje się pod warunkiem, że organizator prac badawczych zadeklaruje we wniosku, o którym mowa w ust. 3, że będzie prowadził prace badawcze w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach. Projektodawca zrezygnował więc z wymogu oświadczenia. Usunięto też wyraz „wyłącznie”.

	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 5 uPrd zdanie drugie, proponujemy jednoznaczne wskazanie przez Projektodawcę, które konkretnie stany faktyczne / sytuacje, będą traktowane, jako zmiana warunków prowadzenia prac testowych. Proponowany obecnie przepis, poprzez użyte w nim wyrazy „w szczególności”, wprowadza swobodę rozstrzygania przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych, co, oprócz zmiany celu i zakresu prac, będzie stanowiło zmianę warunków prowadzenia prac testowych i tym samym umożliwia swobodę decyzyjną w omawianym zakresie. Niezależnie od powyższego, proponujemy wprowadzenie spójności zakresu przepisów art. 65l ust. 3, ust. 5-6 oraz ust. 8 uPrd, poprzez jednoznaczne wskazanie, co to są warunki prowadzenia prac testowych (one mają być określone w zezwoleniu, podczas gdy w zakresie wniosku takie warunki nie są określone) i powiązanie tych warunków z możliwymi zmianami, cofaniem albo zawieszaniem zezwolenia, a także z odpowiedzialnością, o czym mowa w kolejnych, projektowanych przepisach.	Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepis dotyczący zmiany warunków prowadzenia prac badawczych oraz usunięto wyrazy „w szczególności”.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 7 pkt 7 uPrd, po wyrazie „oświadczenia”, proponujemy dodać wyrazy „, o którym mowa w ust. 4”, o ile oświadczenie, jako dokument, pozostanie jednym z warunków wydania zezwolenia. W obecnym brzmieniu projektu tego przepisu, nie wskazano, kogo i czego dotyczy omawiane oświadczenie, a zatem nie wiadomo, co będzie obejmował dokładnie projektowany proces weryfikacji.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono przepis nadając mu brzmienie: „7) badanie zgodności ze stanem faktycznym oświadczenia o przeprowadzeniu wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych;”
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 8 uPrd, we wprowadzeniu do wyliczenia, proponujemy wykreślenie wyrazów „w szczególności”, które wskazują na możliwość żądania dodatkowych, nieokreślonych dokumentów oraz danych, od podmiotu ubiegającego się o zezwolenie na prowadzenia prac testowych, a tym samym rozszerzają granice uznania administracyjnego podmiotu rozstrzygającego - Krajowego Koordynatora Prac testowych.	Uwaga uwzględniona.
	Z uzasadnienia do zmiany objętej art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 9 uPrd, nie wynika jakiegokolwiek wyjaśnienie potrzeby żądania tak szczegółowych informacji i związanej z nimi dokumentacji, do wydania zezwolenia na prowadzenie prac testowych. Postulujemy analizę potrzeby tworzenia tak obszernego katalogu oraz wskazanie wyników tej analizy w uzasadnieniu projektowanych zmian, a następnie dokonanie odpowiedniej modyfikacji tego przepisu, uwzględniającej taką analizę.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu ustawy zostało odpowiednio uzupełnione.
	Z uzasadnienia do projektu oraz Oceny Skutków Regulacji, nie wynika jakakolwiek podstawa szacunkowa wskazania kwot, o których mowa w art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 10 pkt 3 uPrd, określających limity opłat za „przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1”. W ocenie TLP, biorąc pod uwagę fakt, iż już samo testowanie pojazdów, będzie wymagało od organizatora prac znacznych nakładów finansowych, wskazywanie kwot w wysokości 20 000 PLN oraz 40 000 PLN, wymagałoby szczegółowego wyjaśnienia od Projektu. Niezależnie od powyższego, w projektowanych przepisach ustawy nie ma mowy o „przeprowadzaniu procesu” związanego z wydaniem zezwolenia, tylko jest mowa o wydawaniu zezwolenia. Postulujemy zatem ujednolicenie stosowanej w tym zakresie nomenklatury w całym tekście nowelizacji tak, aby w sposób bezsporny wynikało, że jakie czynności organu będzie płacił organizator prac testowych, tym bardziej w sytuacji, że ponoszone opłaty, zgodnie z proponowanym art. 65l ust. 13 uPrd, stanowią przychód Krajowego Koordynatora Prac Testowych.	Uwaga wyjaśniona. Ujednolicono nazewnictwo stosowane w projekcie. Ponadto, z godnie ze zmienionym projektem, w ustawie zostały określone maksymalne stawki opłat, a wysokość ww. opłat zostanie określona w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 14 uPrd, proponujemy albo wykreślić ten przepis albo zmienić kwotę, pozostałą organowi z odmowę wydania zezwolenia, do ¼ wysokości opłaty wniesionej przez podmiot, ubiegający się o prowadzenie prac testowych. W ocenie TLP, skoro wnioskodawca nie uzyskał przedmiotu wniosku, powinien otrzymać znacznie wyższy zwrot poniesionej opłaty, która według projektu i tak kształtuje się na wysokim poziomie.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono wysokość zwrotu na 70%.

	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65m ust. 1 i 2 uPrd, odmowa wydania zezwolenia powinna być w formie decyzji administracyjnej, zapewniającej konstytucyjne prawo do obrony i rozpatrzenia dwukrotnego sprawy, zaś przesłankami takiej odmowy nie powinny być braki w dokumentacji, do której uzupełnienia, zgodnie z procedurą administracyjną, powinien wezwać Krajowy Koordynator Prac Testowych, który, zgodnie z projektem, za „przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia” pobiera przecież odpowiednią opłatę. Wobec niniejszego, o ile pozostaną obecnie projektowane przesłanki odmowy wydania zezwolenia, proponujemy następujące brzmienie art. 65m ust. 1 uPrd: „Art. 65m. 1. Krajowy Koordynator Prac Testowych odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli podmiot ubiegający się o zezwolenie na prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych: 1) pomimo wezwania do uzupełnienia braków formalnych wniosku: a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2, informacji określonych w art. 65l ust. 8, b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 2, dokumentów określonych art. 65l ust. 9; c) nie uzyskał któregośkolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 1 i 2; 2) uzyskał opinię, o której mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, w której organ zarządzający ruchem na drodze nie wyraził zgody na prowadzenie prac testowych; 3) pomimo spełnienia wymagań, o których mowa w art. 65l ust. 2 i ust. 9, stwierdzi, że prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepisy wskazujące, że odmowa wydania zezwolenia następuje w formie decyzji administracyjnej.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65m ust. 2 pkt 1 uPrd, po wyrazach „w art. 65l ust. 1,” proponujemy dodanie wyrazów „w drodze decyzji administracyjnej”, zaś w zakresie art. 65l ust. 2 pkt 2 uPrd, po wyrazach „zawiesza zezwolenie”, proponujemy dodanie wyrazów „w drodze decyzji administracyjnej”, a także w zakresie art. 65m ust. 5 uPrd, po wyrazach „może zawiesić zezwolenie na prowadzenie prac testowych”, dodaje się wyrazy „, w drodze decyzji administracyjnej”. W ocenie TLP, każda czynność, dotycząca zezwolenia, tj. wydanie, odmowa wydania, cofnięcie czy zawieszenie, powinna być dokonywana w formie decyzji administracyjnej, ze wszelkimi skutkami materialnymi i procesowymi z tym związanymi (prawo do odwołania, skargi do WSA, itd.).	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepisy.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65n ust. 1 uPrd, jednostki redakcyjne oznaczone numerami 10) i 11), proponujemy ponumerować zgodnie z kolejnością wyliczenia warunków, określonych w tym przepisie, tj. odpowiednio numerami 8) i 9).	Uwaga uwzględniona.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65n ust. 2 uPrd, po wyrazie „decyzji”, dodać wyraz „administracyjnej”. Uwaga ma charakter porządkujący nomenklaturę dotyczącą stosowania decyzji administracyjnej jako jednej z możliwych form rozstrzygnięć spraw administracyjnych.	Uwaga nieaktualna. Zgodnie ze zmienionymi przepisami projektu minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	W art. 1, pkt 6 projektu, proponujemy oznaczyć jako pkt 5), zgodnie z kolejnością numeracji przepisów w ramach tej samej jednostki redakcyjnej.	Uwaga uwzględniona
	W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140mc ust. 1 uPrd, rozpatrywanego w kontekście uwagi TLP objętej pkt 3 niniejszego pisma, ponownie postulujemy doprecyzowanie i jednoznaczne wskazanie, czym są i co obejmują warunki określone w zezwoleniu, tym bardziej, że niespełnienie tych warunków, skutkuje surową odpowiedzialnością administracyjną, opartą na konstrukcji winy obiektywnej, znacznym ograniczeniem prawa do obrony, a w przypadku omawianego projektu, także wysokimi karami pieniężnymi.	Uwaga wyjaśniona. Niezbędne elementy, które powinny być zawarte w zezwoleniu, zostały wskazane w uzasadnieniu do projektu ustawy.

		W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140mc ust. 3 uPrd, proponujemy wykreślenie pkt 2 i tym samym odpowiednią zmianę numeracji punktów w ramach tego przepisu. Po pierwsze, uzasadnienie projektowanej zmiany, nie zawiera wyjaśnienia przyczyn włączenia kierowcy do katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenie warunków wykonywania zezwolenia wydanego organizatorowi prac testowych, a sytuacja na polskim rynku nadal wykazuje deficyt osób z takim przygotowaniem zawodowym. Po drugie, kierowca i tak posiada już szeroki katalog możliwych naruszeń w transporcie drogowym, a tworzenie kolejnych wydaje się niezasadne. Po trzecie, proponowana konstrukcja prawna opiera się na mylnym założeniu, że kierowca zawsze będzie miał kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym, który będzie testował, a wykazanie, że takiego wpływu nie miał, będzie wymagało trudnych do zebrania dowodów i będzie zawsze podlegało szerokiemu uznaniu administracyjnemu podmiotów prowadzących postępowanie w takich sprawach.	Uwaga uwzględniona. Zgodnie ze zmodyfikowanym brzmieniem przepisów karę pieniężną nakłada się na organizatora prac badawczych.
		W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140md ust. 1 uPrd, proponujemy znaczne obniżenie zaproponowanych wysokości kar pieniężnych, co najmniej o połowę, gdyż obecnie wskazane w projekcie, nie odpowiadają choćby zasadzie proporcjonalności sankcji do rodzaju i charakteru oraz skali popełnionych naruszeń. W ocenie TLP, wobec obserwowanej obecnie, trudnej sytuacji na rynku przewozów drogowych i w całym sektorze TSL (m.in. wysokie koszty prowadzenia działalności, nieuczciwa konkurencja, dekarbonizacja, cyfryzacja, brak kierowców zawodowych, niedoskonały system ich szkolenia), wprowadzanie kolejnych naruszeń i kolejnych, tak restrykcyjnych kar pieniężnych za ich popełnienie (planowane są obecnie także inne obszary zaostrzenia odpowiedzialności w TSL), nie rozwiąże problemów i nie poprawi tej sytuacji, natomiast z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością można stwierdzić, iż przyczyni się do pogorszenia obecnego ich stanu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono przepisy, zastępując kary bezwzględnie oznaczone karami względnie oznaczonymi: - od 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia, - od 50 000 zł do 200 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu. Jednocześnie, w ocenie projektodawcy nakładane kary pieniężne powinny skutecznie zniechęcać przed prowadzeniem nielegalnych prac testowych pojazdów zautomatyzowanych oraz w pełni zautomatyzowanych.
		W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140md ust. 3 uPrd, proponujemy albo wykreślenie tego przepisu albo wprowadzenie, wzorem rozwiązań przyjętych dotychczas w uPrd, czy w ustawie z dnia 6 września 2001 r. ustawy o transporcie drogowym, przesłanek ekskulpacyjnych dla podmiotów, określonych w art. 140mc ust. 3 uPrd. Wyłączenie możliwości zastosowania okoliczności i trybu, pozwalającego na wykazanie braku wpływu na powstałe naruszenia, jest sprzeczne z konstytucyjnymi i kodeksowymi zasadami ponoszenia jakiejkolwiek odpowiedzialności za popełnione czyny, nie wspominając, że będzie skutkować legalizacją automatycznego nakładania kar w transporcie drogowym.	Uwaga uwzględniona.
		W art. 2 ust. 2 projektu, po wyrazie „nierozpatrzone”, proponujemy dodać wyrazy „przed dniem wejścia w życie ustawy”, celem doprecyzowania czasu, określonego w tym przepisie przejściowym.	Uwaga uwzględniona.
		W Art. 4 projektu, cyfrę „4” proponujemy zastąpić cyfrą „3”, zgodnie z kolejnością numeracji kolejnych artykułów w ramach pełnego tekstu nowelizacji.	Uwaga uwzględniona
10	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 1 pkt 1 – w zakresie dodawanych pkt 88 i 89 w art. 2 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „88) pojazd zautomatyzowany – pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy lub operatora; 89) pojazd autonomiczny – pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak dopuszcza się możliwość wpływu na ruch pojazdu przez operatora.”.	Uwaga częściowo uwzględniona, Zmieniono definicję poprzez odesłanie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144. Dodano też załącznik do ustawy określający poziomy automatyzacji pojazdów. Ponadto projekt zakłada obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej

	W pierwszej kolejności należy zauważyć, że w projekcie określa się definicję „pojazdu w pełni zautomatyzowanego”. W praktyce definicja ta dotyczy tzw. pojazdów autonomicznych, tj. samochodów bezzałogowych, którymi steruje komputer na podstawie szeregu systemów i czujników. W takiej sytuacji proponuje się, aby definicja wprost dotyczyła „pojazdów autonomicznych”, określając jednocześnie, że na ruch tych pojazdów może wpływać zewnętrzny operator. W konsekwencji powyższej propozycji, proponuje się również po projektowanym pkt 90 dodać pkt 91, w którym ustawodawca określi definicję „operatora”. Zdefiniowanie „operatora” pozwoli na eksploatację pojazdów różnego typu, w tym również tych nadzorowanych zdalnie, a także pozwoli na stosowanie proponowanych przepisów bez konieczności późniejszej dodatkowej nowelizacji Prawa o ruchu drogowym.	chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 5 ustawy Zdanie drugie przepisu nosi brzmienie: „Przez zmianę warunków rozumie się w szczególności zmiany dotyczące celu i zakresu prac testowych oraz zagrożeń i ryzyk, o których mowa w pkt 10.”. Zauważyć należy, że projektowany art. 65l ust. 5 nie jest podzielony na punkty. Jednak z brzmienia całego zmienianego art. 65l można wywnioskować, że chodzi o ust. 8 pkt 10. Zatem proponuje się nadać art. 65l ust. 5 zd. drugie brzmienie: „Przez zmianę warunków rozumie się w szczególności zmiany dotyczące celu i zakresu prac testowych oraz zagrożeń i ryzyk, o których mowa w ust. 8 pkt 10.”.	Uwaga nieaktualna. Przepis został zmieniony.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 8 pkt 4 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „4) planowany obszar prac testowych, ich lokalizację – poprzez wskazanie gminy, powiatu i województwa oraz drogi – poprzez wskazanie kategorii drogi (gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa) i jej numeru, po których będzie poruszał się pojazd zautomatyzowany albo pojazd autonomiczny;”. Wniosek o zezwolenie na przeprowadzenie prac testowych powinien zawierać precyzyjne określenie lokalizacji dróg, na których mają odbywać się ww. prace, ze szczególnym określeniem kategorii drogi i jej numeru. W przypadku uwzględnienia niniejszej uwagi, odpowiedniemu dostosowaniu powinien ulec wzór wniosku, do określenia którego będzie uprawniony minister właściwy do spraw transportu na podstawie projektowanego art. 65l ust. 10. Niezależnie od powyższego – w kontekście szeroko pojętych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego – rozważenia wymaga wprowadzenie odpowiednich przepisów regulujących odpowiednie oznakowanie dróg, po których miałyby odbywać się ruch testowy pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych (np. poprzez oznakowanie znakiem A-30 „inne niebezpieczeństwo” z odpowiednią tabliczką ostrzegawczą).	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane wymagania wydają się zbyt daleko idące. Propozycje są sprzeczne z postulatami przedstawianymi przez środowisko przedsiębiorców z branży badawczo-rozwojowej. Oznakowanie każdej drogi, na której prowadzone są prace badawcze nie wydaje się racjonalne. Wiązałoby się to z m.in. umieszczeniem w pasie drogowym bardzo dużej ilości znaków, co pogarszałoby percepcję uczestników ruchu drogowego w odniesieniu do innych znaków drogowych oraz byłoby sprzeczne z ideą ograniczania liczby znaków umieszczanych na drogach publicznych. Ponadto umieszczenie takiego oznakowania generowałoby wysokie koszty.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 10 ustawy Projektowany art. 65l ust. 10 prd stanowi upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia. Jednakże jego projekt nie został przedłożony. Zatem nie jest możliwe odniesienie się do wzoru wniosku i wzoru sprawozdania. Nie zaproponowano również wysokości opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia. Co do proponowanego w projektowanym art. 65l ust. 10 pkt 3 sposobu ustalenia wysokości opłat, należy stwierdzić, że nie spełnia on wymogów konstytucyjnych. Co więcej, przepis ten (stanowiący delegację ustawową do wydania rozporządzenia) jest również niezgodny z § 27 pkt 4 Zasad Techniki Prawodawczej, który stanowi, że w przepisach proceduralnych określa się w szczególności zasady i tryb ponoszenia opłat i kosztów postępowania. Zarówno komentowany przepis, jak też cały projekt, nie	Uwaga wyjaśniona. Rozporządzenia zostaną wydane w ramach odrębnych prac legislacyjnych. Będzie możliwe zgłaszanie uwag do procedowanych projektów rozporządzeń na etapie konsultacji publicznych. Ponadto z projektowanych przepisów wynika, że w ramach jednego zezwolenia możliwe jest prowadzenie prac badawczych na obszarze maksymalnie pięciu

	zawierają żadnych zasad ustalania opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, ograniczając się jedynie do stwierdzenia, że opłata nie może przekroczyć 20 000 zł (lub 40 000 zł w przypadku wniosku obejmującego od 2 do 5 województw). Z brzmienia proponowanego przepisu nie wynika również, jak powinna być ustalana opłata i ile powinna wynosić w przypadku, gdyby zezwolenie miało dotyczyć prowadzenia testów na obszarze 6 i więcej województw – a taka sytuacja nie jest przecież wykluczona.	województw. Dla rozszerzenia prac na większą liczbę województw niezbędne jest złożenie kolejnego wniosku.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 11 ustawy W art. 65l ust. 11 po pkt 4 proponuje się dodać pkt 5 w brzmieniu: „5) uzyskanie opinii właściwego zarządcy drogi, o którym mowa w art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.), zawierającej zgodę na prowadzenie prac testowych. Nieprzedstawienie opinii w terminie 30 dni od dnia skierowania sprawy do zaopiniowania jest równoznaczne z wydaniem opinii zawierającej zgodę.”. Zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi. W kontekście przedstawionej nowelizacji nie można pominąć odpowiednich organów JST, które w myśl ustawy o drogach publicznych są zarządcami dróg samorządowych. Jednostki samorządu terytorialnego mają określone obowiązki związane z planowaniem, budową, ochroną dróg itp., zatem opinia właściwego zarządcy drogi powinna stanowić element poprzedzający wydanie zezwolenia.	Uwaga nie wydaje się zasadna. Uwaga nieuwzględniona. W ocenie projektodawcy wystarczająca jest opinia organu zarządzającego ruchem na drodze. Należy wskazać, że prowadzone prace badawcze nie będą negatywnie wpływać na stan drogi.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 12 ustawy Uwaga o charakterze legislacyjnym – w projektowanym przepisie należy skreślić wyrażenie „art. 65l” i pozostawić jedynie odesłanie do ust. 1, bowiem regulacja znajduje się w obrębie tego samego artykułu.	Uwaga uwzględniona
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 13 ustawy W projektowanym art. 65l po ust. 13 proponuje się dodać ust. 14 i ust. 15 w brzmieniu: „14. W przypadku, w którym zezwolenie dotyczy prowadzenia prac na drogach stanowiących własność samorządu województwa, powiatu lub gminy, połowa opłaty jest przekazywana na rzecz właściwego województwa, powiatu lub gminy. 15. Jeżeli prowadzenie prac ma odbywać się na drogach stanowiących własność różnych jednostek samorządu terytorialnego, połowa opłaty, o której mowa w ust. 14 przekazywana jest poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego w częściach równych.”. W projektowanej nowelizacji proponuje się utworzenie podmiotu (organu) zwanego Krajowym Koordynatorem Prac Testowych, który ma pobierać opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia i będzie uprawniony do wydawania decyzji administracyjnych w określonych sprawach. Co więcej, projekt przewiduje nakładanie kar pieniężnych w określonych przypadkach, które to kary mają stanowić dochód budżetu państwa. W projektowanej nowelizacji całkowicie pominięto samorządy, które są właścicielami dróg (gminnych, powiatowych, wojewódzkich) i których organy występują w dwojakiej roli: • zarządców dróg – art. 19 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, • organów zarządzających ruchem – art. 10 ust. 4-6 Prawa o ruchu drogowym. Odnosząc się do projektowanej nowelizacji nie można nie zauważyć, że w przypadku testów przeprowadzanych na drogach samorządowych, jednostki samorządu terytorialnego zostały całkowicie wykluczone w partycypacji z opłat w procesie uzyskania zezwolenia, mimo że realizują zadania związane z budową i przebudową dróg, ochroną dróg, a także zarządzania ruchem na drogach. Uzasadnia to przyznanie udziału w pobieranej opłacie w przypadku, kiedy testy miałyby się odbywać na drogach będących własnością JST.	Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano w przepisach prowizję dla jednostek samorządu terytorialnego w wysokości 10% opłaty za wydanie zezwolenia, w równych częściach dla: województwa, powiatu i gminy, właściwych ze względu na najdłuższy łączny odcinek dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, na których prowadzone są prace badawcze określone w zezwoleniu. Łącznie więc kwota prowizji będzie stanowiła 30% opłaty za wydanie zezwolenia.

	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65l ust. 14 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „14. W przypadku odmowy wydania zezwolenia Krajowy Koordynator Prac Testowych z urzędu, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja odmowna stała się ostateczna, zwraca połowę opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1.”. Przepis należy uzupełnić o termin, w którym Krajowy Koordynator zwraca połowę opłaty. Brak określenia tego terminu może spowodować, iż dokonanie zwrotu będzie odbywało się w terminach nieokreślonych. Niezależnie od powyższego wskazuję, iż projektowany przepis jest sprzeczny z funkcjonującymi w polskim prawie standardami pobierania opłat. Po pierwsze, przepis przewiduje, że Krajowemu Koordynatorowi należy się połowa opłaty bez względu na to, czy pozytywnie załatwi sprawę zainteresowanego wnioskodawcy, tj. czy wyda zezwolenie na prowadzenie prac testowych. Jest to instytucja nieznana prawu administracyjnemu. Zwrot z urzędu całości lub części opłaty przewidziany został w sądowym postępowaniu cywilnym, w przypadkach ściśle określonych w art. 79 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, które to przypadki nie stanowią (co do zasady) negatywnego rozstrzygnięcia dla strony postępowania lub niezakończenia jej sprawy przez sąd. Po drugie, w kontekście załatwiania spraw z zakresu administracji publicznej, „wzorcową” ustawą dotyczącą pobierania opłat jest ustawa o opłacie skarbowej. Jednakże przepisy tego aktu również nie przewidują zwrotu połowy opłaty w przypadku odmowy załatwienia sprawy. Co więcej, art. 9 ustawy o opłacie skarbowej przewiduje zwrot tej opłaty (na wniosek) w przypadkach – niedokonania czynności urzędowej mimo uiszczenia opłaty oraz niewydania zaświadczenia lub zezwolenia mimo zapłacenia opłaty. Przytoczone powyżej argumenty uzasadniają konieczność rozważenia zasadności wprowadzenia komentowanego przepisu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uzupełniono przepis. Określono termin zwrotu opłaty. Krajowy Koordynator Prac Badawczych zwraca opłatę w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja odmowna stała się ostateczna. Ponadto podniesiono do 70% kwotę zwrotu opłaty za wydanie zezwolenia w przypadku decyzji odmownej.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65m ust. 1 pkt 2 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „2) nie uzyskał któregokolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 1 i 2, lub z potwierdzeń tych wynika, że brak jest technicznych możliwości prowadzenia akcji ratowniczej w zdarzeniu z udziałem pojazdu, którym będą prowadzone jazdy testowe;”. Podstawę odmowy wydania zezwolenia należy uzupełnić o przypadek, w którym komendant wojewódzki Policji lub Państwowej Straży Pożarnej w odpowiedzi na wniosek o uzyskanie pisemnego potwierdzenia wypowie się negatywnie co do możliwości technicznych prowadzenia akcji ratowniczej. Przepis w proponowanym przez projektodawców brzmieniu przewiduje odmowę wydania zezwolenia w przypadku nie uzyskania potwierdzeń. Z projektowanego art. 65l ust. 11 pkt 1 i 2 wynika obowiązek uzyskania pisemnego potwierdzenia, a w przypadku nieprzedstawienia opinii w terminie 30 dni uznaje się, że opinia ta jest pozytywna. Projektowane przepisy nie przewidują natomiast negatywnego odniesienia się do wniosku przez ww. komendantów i powinny zostać w tym zakresie uzupełnione.	Uwaga nieaktualna. Przepisy zostały zmienione.
	Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65m ust. 4 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „4. Organizator prac testowych jest obowiązany umożliwić uczestnictwo obserwatorowi wyznaczanemu przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych, o którym mowa w ust. 3 pkt 2.”. Projektowany przepis należy uzupełnić o wyrażenie „o którym mowa w ust. 3 pkt 2”, z uwagi na konieczność zapewnienia jednolitego brzmienia projektu. Wskazać należy, że ww. wyrażenie dot. określenia obserwatora zostało użyte w projektowanym art. 65m ust. 5 projektu.	Uwaga uwzględniona

		Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65n ust. 1 pkt 1 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „1) wyposażać pojazd zautomatyzowany albo pojazd autonomiczny, będący przedmiotem prac testowych w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje dźwięk oraz obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza;”. Zasadnym jest rozszerzyć funkcjonalność rejestratora o rejestrowanie i przechowywanie dźwięku. Mając na uwadze, że organizator prac ma obowiązek m.in. prowadzenia testów symulacyjnych, prób fizycznych, rejestrowania kolizji lub wypadków, rejestrowanie dźwięku i obrazu będzie adekwatne przy diagnozie zachowań pojazdów i eliminacji ewentualnych usterek.	Uwaga uwzględniona.
		Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65n ust. 1 pkt 7 lit. b ustawy Wyjaśnienia wymaga, na czym ma polegać „odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego” w odniesieniu do systemów funkcjonujących w pojazdach.	Uwaga wyjaśniona. Uzupełniono uzasadnienie w tym zakresie. Ponadto pojęcie „bezpieczeństwa cybernetycznego” zastąpiono pojęciem „cyberbezpieczeństwo”.
		Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 65n ust. 2 ustawy Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „2. Krajowy Koordynator Prac Testowych określa w drodze decyzji minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oraz sposób i format udostępniania danych na potrzeby potwierdzenia prowadzonych testów symulacyjnych i prób fizycznych, a także rejestracji dźwięku oraz obrazu z przodu, z tyłu i z wnętrza pojazdu.”.	Uwaga nieaktualna. Przepisy zostały zmienione. Zgodnie z art. 65l ust. 11 pkt 3 minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
		Uwaga do art. 1 pkt 4 – w zakresie dodawanego art. 140md ustawy W projektowanym art. 140md po ust. 3 proponuje się dodać ust. 4 i ust. 5 w brzmieniu: „4. W przypadku nałożenia kary pieniężnej w związku z prowadzeniem prac testowych pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem autonomicznym bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, jeżeli prace testowe odbywały się na drogach stanowiących własność samorządu województwa, powiatu lub gminy, połowa kary pieniężnej jest przekazywana na rzecz właściwego województwa, powiatu lub gminy. 5. Jeżeli prace testowe odbywały się na drogach stanowiących własność różnych jednostek samorządu terytorialnego, połowa kary pieniężnej, o której mowa w ust. 4 jest przekazywana poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego w częściach równych.”. Proponowana zmiana jest zmianą wynikową, zgodnie z uzasadnieniem uwagi, o której mowa w pkt 7.	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie ze zmienionym brzmieniem art. 140mc ust. 5 środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 3, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego: a) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych po upływie tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, b) komendy wojewódzkiej Policji lub oddziału Straży Granicznej i stanowią dochód budżetu państwa.
		Uwaga do art. 3 projektu Projektowany akt nie zawiera art. 3. Po art. 2 kolejny przepis oznaczony jest jako art. 4. Nie wiadomo zatem, czy projekt powinien zawierać art. 3 w jakimś określonym brzmieniu, czy też doszło do omyłki pisarskiej.	Uwaga uwzględniona.
11	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej	Proponujemy rozszerzyć zakres przedmiotowy regulacji prawnych zawartych w oddziale 6 rozdziału 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym w taki sposób, aby umożliwić testy drogowe pojazdów wykorzystujących innowacyjne technologie oraz nowe rozwiązania techniczne inne niż tylko te	Uwaga uwzględniona. Projekt został uzupełniony o odpowiednie propozycje przepisów w zakresie pojazdów

	związane z autonomizacją. Niestety od 8. lat temat ten nie został rozwiązany. Tym samym polskie ignorowany jest fakt, że położenie geograficzne i potencjał rozwojowy Polski umożliwia nam dalszy progres całej branży transportu, spedycji i logistyki (TSL) oraz rozwój inwestycji w celu uczynienia Polski głównym hub-em transportowym w relacjach wschód- zachód i północ-południe. Ten potencjalny rozwój jest hamowany przez szereg barier obniżających naszą konkurencyjność wobec innych, sąsiednich państw członkowskich UE. Bariery te mają swoje źródło w wieloletnich zaniechaniach polskiej administracji, wśród których wymienić można brak jakichkolwiek działań w celu dopuszczenia do ruchu pojazdów modułowych i megatrailerów. Tymczasem we wszystkich sąsiednich krajach należących do Unii Europejskiej istnieje obecnie możliwości wykorzystania ww. pojazdów. Niestety w Polsce nie przeprowadzono dotychczas nawet badań pozwalających ocenić możliwość wdrożenia tych technologii na sieci polskich dróg (m.in. ze względu na brak podstawy prawnej, która umożliwiłaby dokonanie odpowiednich testów drogowych).	nienormatywnych, umożliwiające dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdów modułowych (EMS) w ramach programu pilotażowego.
	W art. 1 pkt 2 projektu, proponujemy następujące brzmienie zdania wprowadzającego: „2) w rozdziale 5 tytuł oddziału 6 otrzymuje brzmienie:". W strukturze przepisów merytorycznych nowelizowanej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (uPrd), znajdują się dwa oddziały oznaczone numerem 6, a co za tym idzie, należy doprecyzować, w którym konkretnie oddziale, planuje się wprowadzenie projektowanych zmian.	Uwaga uwzględniona
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 2 uPrd, proponujemy dokładne wskazanie, która spośród jednostek podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, ma zostać Krajowym Koordynatorem Prac Testowych oraz oczekujemy szczegółowego uzasadnienia dokonanego wyboru. W naszej ocenie, niedopuszczalna jest konstrukcja legislacyjna, w której organ właściwy w sprawach testowania pojazdów, określany jest nie w przepisach ustrojowych uPrd, jako aktu wyższego rzędu, a w przepisach wykonawczych do tej ustawy, stanowiących przepisy niższego rzędu, względem ustawy. Konstrukcja ta jest nie tylko sprzeczna z par. 26 Zasad Techniki Prawodawczej, ale dodatkowo, legalizuje sytuację, w której centralny organ administracji rządowej może swobodnie, w formie rozporządzenia, kształtować właściwość podmiotu kluczowego dla beneficjentów systemu testowania pojazdów oraz decydować, który podmiot otrzyma, ex lege, środki finansowe z przeznaczeniem na sprawowanie nadzoru i obsługi tego systemu. Propozycją wynikową jest wykreślenie projektowanego art. 65l ust. 12 uPrd.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały zmienione. Krajowy Koordynator Prac Badawczych został określony w przepisach ustawy, podobnie jak organu wyższego stopnia. Zgodnie z art. 65l ust. 13 zadania Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, określone w ustawie, realizuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, natomiast zgodnie z art. 65l ust. 14 nadzór nad działalnością Krajowego Koordynatora Prac Badawczych sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 3 uPrd, proponujemy doprecyzowanie, czego konkretnie mają dotyczyć warunki prowadzenia prac testowych, które będą określane w zezwoleniu. W zakresie art. 65l ust. 4 uPrd proponujemy doprecyzowanie, w jaki sposób organizator prac testowych ma wykazywać w drodze oświadczenia, iż prowadzone prace będą bezpieczne. W naszej ocenie, oświadczenie organizatora stanowi deklarację / komunikowanie woli i nie może stanowić zobowiązania do zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego stan w przypadku omawianych pojazdów kształtują także inni uczestnicy ruchu drogowego. Niezależnie od powyższego, użycie w art. 65l ust. 4 uPrd wyrazu „wyłącznie", neguje ratio legis pozostałych warunków uzyskania zezwolenia, określonych w kolejnych jednostkach redakcyjnych tego przepisu.	Uwaga częściowo uwzględniona, w zakresie rezygnacji z oświadczenia.
	Niezależnie od powyższego, proponujemy wprowadzenie spójności zakresu przepisów art. 65l ust. 3, ust. 5-6 oraz ust. 8 uPrd, poprzez jednoznaczne wskazanie, co to są warunki prowadzenia prac testowych (mają być one określone w zezwoleniu, podczas gdy w zakresie wniosku takie warunki nie są określane) i powiązanie tych warunków z możliwymi zmianami, cofaniem albo zawieszaniem zezwolenia, a także z odpowiedzialnością, o czym mowa w kolejnych, projektowanych przepisach.	Warunki te wynikają zezwolenia. Niezbędne elementy, które powinny być zawarte w zezwoleniu, zostały wskazane w uzasadnieniu do projektu ustawy.

	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 7 pkt 7 uPrd, po wyrazie „oświadczenia”, proponujemy dodać wyrazy „, , o którym mowa w ust. 4”, o ile oświadczenie, jako dokument, pozostanie jednym z warunków wydania zezwolenia. W obecnym brzmieniu projektu tego przepisu, nie wskazano, kogo i czego dotyczy omawiane oświadczenie, a zatem nie wiadomo, co będzie obejmował dokładnie projektowany proces weryfikacji.	Uwaga uwzględniona
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 8 uPrd, we wprowadzeniu do wyliczenia, proponujemy wykreślenie wyrazów „w szczególności”, które wskazują na możliwość żądania dodatkowych, nieokreślonych dokumentów oraz danych, od podmiotu ubiegającego się o zezwolenie na prowadzenia prac testowych, a tym samym rozszerzają granice uznania administracyjnego podmiotu rozstrzygającego - Krajowego Koordynatora Prac Testowych.	Uwaga uwzględniona
	Z uzasadnienia do zmiany objętej art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 9 uPrd, nie wynika jakiegokolwiek wyjaśnienie potrzeby żądania tak szczegółowych informacji i związanej z nimi dokumentacji, do wydania zezwolenia na prowadzenie prac testowych. Postulujemy analizę potrzeby tworzenia tak obszernego katalogu oraz wskazanie jej wyników w uzasadnieniu projektowanych zmian, a następnie dokonanie odpowiedniej modyfikacji tego przepisu.	Uwaga wyjaśniona. Uzasadnienie do projektu zostało odpowiednio uzupełnione.
	Z uzasadnienia do projektu oraz Oceny Skutków Regulacji, nie wynika jakakolwiek podstawa szacunkowa wskazania kwot, o których mowa w art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 10 pkt 3 uPrd, określających limity opłat za „przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia, o którym mowa w ust. 1”. W naszej ocenie, biorąc pod uwagę fakt, iż już samo testowanie pojazdów, będzie wymagało od organizatora prac znacznych nakładów finansowych, wskazywanie kwot w wysokości 20 000 PLN oraz 40 000 PLN, wymagałoby szczegółowego wyjaśnienia. Niezależnie od powyższego, w projektowanych przepisach ustawy nie ma mowy o „przeprowadzaniu procesu” związanego z wydaniem zezwolenia, lecz jedynie o wydawaniu zezwolenia. Postulujemy ujednolicenie stosowanej w tym zakresie nomenklatury w całej nowelizacji tak, aby w sposób bezsporny wynikało, za jakie czynności organu będzie płacił organizator prac testowych, tym bardziej w sytuacji, że ponoszone opłaty, zgodnie z proponowanym art. 65l ust. 13 uPrd, stanowią przychód Krajowego Koordynatora Prac Testowych.	Uwaga wyjaśniona. Ujednolicono nazewnictwo stosowane w projekcie. Ponadto, z godnie ze zmienionym projektem, w ustawie zostały określone maksymalne stawki opłat, a wysokość ww. opłat zostanie określona w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65l ust. 14 uPrd, proponujemy albo wykreślić ten przepis albo zmienić kwotę, pozostałą organowi w związku z odmową wydania zezwolenia, do % wysokości opłaty wniesionej przez podmiot, ubiegający się o prowadzenie prac testowych. W naszej ocenie, skoro wnioskodawca nie uzyskał przedmiotu wniosku, powinien otrzymać znacznie wyższy zwrot poniesionej opłaty, która według projektu i tak kształtuje się na wysokim poziomie.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono wysokość zwrotu na 70%..
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65m ust. 1 i 2 uPrd, odmowa wydania zezwolenia powinna być w formie decyzji administracyjnej, zapewniającej konstytucyjne prawo do obrony i rozpatrzenia dwukrotnego sprawy, zaś przesłankami takiej odmowy nie powinny być braki w dokumentacji, do której uzupełnienia, zgodnie z procedurą administracyjną, powinien wezwać Krajowy Koordynator Prac Testowych, który, zgodnie z projektem, za „przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia” pobiera przecież odpowiednią opłatę. Wobec niniejszego, o ile pozostaną obecnie projektowane przesłanki odmowy wydania zezwolenia, proponujemy następujące brzmienie art. 65m ust. 1 uPrd: „Art. 65m. 1. Krajowy Koordynator Prac Testowych odmawia wydania zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli podmiot ubiegający się o zezwolenie na prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych lub pojazdów w pełni zautomatyzowanych: 1) pomimo wezwania do uzupełnienia braków formalnych wniosku:	Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepisy wskazujące, że odmowa wydania zezwolenia następuje w formie decyzji administracyjnej..

	a) nie podał we wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, informacji określonych w art. 651 ust. 8, b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 651 ust. 2, dokumentów określonych art. 651 ust. 9; c) nie uzyskał któregokolwiek z potwierdzeń, o których mowa w art. 651 ust. 11 pkt 1 i 2; 2) uzyskał opinię, o której mowa w art. 651 ust. 11 pkt 4, w której organ zarządzający ruchem na drodze nie wyraził zgody na prowadzenie prac testowych; 3) pomimo spełnienia wymagań, o których mowa w art. 651 ust. 2 i ust. 9, stwierdzi, że prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego."	
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65m ust. 2 pkt 1 uPrd, po wyrazach „w art. 651 ust. 1,” proponujemy dodanie wyrazów „w drodze decyzji administracyjnej”, zaś w zakresie art. 651 ust. 2 pkt 2 uPrd, po wyrazach „zawiesza zezwolenie”, proponujemy dodanie wyrazów „w drodze decyzji administracyjnej”, a także w zakresie art. 65m ust. 5 uPrd, po wyrazach „może zawiesić zezwolenie na prowadzenie prac testowych”, dodaje się wyrazy „, w drodze decyzji administracyjnej”. W ocenie naszej, każda czynność, dotycząca zezwolenia, tj. wydanie, odmowa wydania, cofnięcie czy zawieszenie, powinna być dokonywana w formie decyzji administracyjnej, ze wszelkimi skutkami materialnymi i procesowymi z tym związanymi (prawo do odwołania, skargi do WSA, itd.).	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono przepisy.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65n ust. 1 uPrd, jednostki redakcyjne oznaczone numerami 10) i 11), proponujemy ponumerować zgodnie z kolejnością wyliczenia warunków, określonych w tym przepisie, tj. odpowiednio numerami 8) i 9).	Uwaga uwzględniona.
	W art. 1 pkt 4 projektu, w zakresie art. 65n ust. 2 uPrd, po wyrazie „decyzji”, dodać wyraz „administracyjnej”. Uwaga ma charakter porządkujący nomenklaturę dotyczącą stosowania decyzji administracyjnej jako jednej z możliwych form rozstrzygnięć spraw administracyjnych.	Uwaga nieaktualna. Zgodnie ze zmienionymi przepisami projektu minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora danych zostaną określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.
	W art. 1 pkt 6 projektu, proponujemy oznaczyć jako pkt 5), zgodnie z kolejnością numeracji przepisów w ramach tej samej jednostki redakcyjnej.	Uwaga uwzględniona
	W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140mc ust. 1 uPrd, rozpatrywanego w kontekście naszej uwagi objętej pkt 3 niniejszego pisma, ponownie postulujemy doprecyzowanie i jednoznaczne wskazanie, czym są i co obejmują warunki określone w zezwoleniu, tym bardziej, że niespełnienie tych warunków, skutkuje surową odpowiedzialnością administracyjną, opartą na konstrukcji winy obiektywnej, znacznym ograniczeniem prawa do obrony, a w przypadku omawianego projektu, także wysokimi karami pieniężnymi.	Uwaga wyjaśniona. Niezbędne elementy, które powinny być zawarte w zezwoleniu, zostały wskazane w uzasadnieniu do projektu ustawy.
	W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140mc ust. 3 uPrd, proponujemy także wykreślenie pkt 2 i tym samym odpowiednią zmianę numeracji punktów w ramach tego przepisu. Po pierwsze, uzasadnienie projektowanej zmiany, nie zawiera wyjaśnienia przyczyn włączenia kierowcy do katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenie warunków wykonywania zezwolenia wydanego organizatorowi prac testowych, a sytuacja na polskim rynku nadal wykazuje deficyt osób z takim przygotowaniem zawodowym. Po drugie, kierowca i tak posiada już szeroki katalog możliwych naruszeń w transporcie drogowym, a tworzenie kolejnych wydaje się niezasadne. Po trzecie, proponowana konstrukcja prawna opiera się na mylnym założeniu, że kierowca zawsze będzie miał kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym, który będzie testował, a wykazanie, że takiego wpływu nie	Uwaga uwzględniona. Zgodnie ze zmodyfikowanym brzmieniem przepisów karę pieniężną nakłada się na organizatora prac badawczych.

		miał, będzie wymagało trudnych do zebrania dowodów i będzie zawsze podlegało szerokiemu uznaniu administracyjnemu podmiotów prowadzących postępowanie w takich sprawach. W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140md ust. 1 uPrd, proponujemy znaczne obniżenie zaproponowanych wysokości kar pieniężnych, co najmniej o połowę, gdyż obecnie wskazane w projekcie, nie odpowiadają choćby zasadzie proporcjonalności sankcji do rodzaju i charakteru oraz skali popełnionych naruszeń. W naszej ocenie, wobec obserwowanej obecnie, trudnej sytuacji na rynku przewozów drogowych i w całym sektorze TSL (m.in. wysokie koszty prowadzenia działalności, nieuczciwa konkurencja, dekarbonizacja, cyfryzacja, brak kierowców zawodowych, niedoskonały system ich szkolenia), wprowadzanie kolejnych naruszeń i kolejnych, tak restrykcyjnych kar pieniężnych za ich popełnienie (planowane są obecnie także inne obszary zaostrzenia odpowiedzialności w TSL), nie rozwiąże problemów i nie poprawi tej sytuacji, natomiast z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością można stwierdzić, iż przyczyni się do pogorszenia obecnego ich stanu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmieniono przepisy, zastępując kary bezwzględnie oznaczone karami względnie oznaczonymi: - od 200 000 zł do 450 000 zł – za brak zezwolenia, - od 50 000 zł do 200 000 zł – za naruszenie warunków określonych w zezwoleniu. Jednocześnie, w ocenie projektodawcy nakładane kary pieniężne powinny skutecznie zniechęcać przed prowadzeniem nielegalnych prac testowych pojazdów zautomatyzowanych oraz w pełni zautomatyzowanych.
		W art. 1 pkt 6 projektu (z kolejności numeracji powinien być pkt 5), w zakresie art. 140md ust. 3 uPrd, proponujemy albo wykreślenie tego przepisu albo wprowadzenie, wzorem rozwiązań przyjętych dotychczas w uPrd, czy w ustawie z dnia 6 września 2001 r. ustawy o transporcie drogowym, przesłanek ekskulpacyjnych dla podmiotów, określonych w art. 140mc ust. 3 uPrd. Wyłączenie możliwości zastosowania okoliczności i trybu, pozwalającego na wykazanie braku wpływu na powstałe naruszenia, jest sprzeczne z konstytucyjnymi i kodeksowymi zasadami ponoszenia jakiejkolwiek odpowiedzialności za popełnione czyny, nie wspominając, że będzie skutkować legalizacją automatycznego nakładania kar w transporcie drogowym.	Uwaga uwzględniona.
		W art. 2 ust. 2 projektu, po wyrazie „nierozpatrzone”, proponujemy dodać wyrazy „przed dniem wejścia w życie ustawy”, celem doprecyzowania czasu, określonego w tym przepisie przejściowym.	Uwaga uwzględniona
		W Art. 4 projektu, cyfrę „4” proponujemy zastąpić cyfrą „3”, zgodnie z kolejnością numeracji kolejnych artykułów w ramach pełnego tekstu nowelizacji.	Uwaga uwzględniona
12	Polska Izba Ubezpieczeń	Zwracamy się o zmianę brzmienia art. 65l ust 9 pkt 1) projektu ustawy na następujące: „dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego wymienionego we wniosku, o którym mowa w ust. 2, dojazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, pojazdu dojazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych, w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj. Dz.U. z 2023 r. poz. 2500).”. Powyższy wniosek związany jest z tym, że zgodnie z projektem ustawy (art. 65l ust 9) do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych należy dołączyć m.in.: • dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego wykorzystywanego do jazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych oraz dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie; • kopię decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanej na podstawie art. 80t ust. 2 albo w przypadku pojazdów zarejestrowanych kopię dowodu rejestracyjnego.	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano brzmienie przepisu. Usunięto warunek zawieszający dla zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm. Uzupełniono przepisy dotyczące wniosku o wydanie zezwolenia. Zgodnie z art. 65l ust. 10 pkt 1 do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu.

		Oznacza to, że w ruchu drogowym będą testowane pojazdy: • niezarejestrowane wcześniej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą w celu wykonywania jazd testowych w ramach działalności prowadzonej przez podmiot uprawniony – zgodnie z art. 80x ust 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej: PRD). Pojazdy te przed wykonaniem jazdy testowej zobowiązane są do posiadania obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów (dalej: OC ppm) zgodnie z art. 29 ust 1 pkt 1a) ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, dalej: UoUO) albo • zarejestrowane, których posiadacz najpóźniej w dniu rejestracji zobowiązany jest do zawarcia OC ppm. W związku z powyższym niezbędne jest doprecyzowanie, że do wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych należy dołączyć dokument potwierdzający zawarcie umowy OC ppm na pojazdy, które określone będą przez organizatora prac testowych w tym wniosku. Należy podkreślić także, że zasady zawierania umów OC ppm reguluje UoUO. Nie przewiduje ona warunku skuteczności tej umowy od uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych, czy też spełnienia jakichkolwiek innych zastrzeżeń umownych. Umowa OC ppm zawierana jest na z góry oznaczony, konkretny okres ubezpieczenia. Art. 6 w/w ustawy wskazuje, że umowę ubezpieczenia obowiązkowego zawartą z naruszeniem przepisów ustawy oraz odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych wprowadzających obowiązek ubezpieczenia uważa się za zawartą zgodnie z tymi przepisami. W ocenie Izby taka umowa OC posiadaczy pojazdów mechanicznych do jazd testowych weszłaby w życie z chwilą zawarcia umowy i zapłacenia składki ubezpieczeniowej (z wyjątkami wskazanymi w art. 39 UoUO), a fakt uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych nie ma wpływu na skuteczność jej zawarcia. Podobnie w przypadku cofnięcia tego zezwolenia – nie byłoby to także podstawą do rozwiązania OC ppm.	
		Zwracamy się o dostęp dla zakładów ubezpieczeń do rejestru zdarzeń, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego prowadzonego przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych oraz do analizy zagrożeń i oceny ryzyka, która opisana będzie we wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie testów. Projektowana regulacja będzie miała istotne znaczenie dla zakładów ubezpieczeń, gdyż w inny sposób będzie musiało być oceniane przez zakład ubezpieczeń ryzyko związane z poruszaniem się pojazdu zautomatyzowanego i w pełni zautomatyzowanego. Zgodnie z projektem ustawy to organizator testów we wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie tych testów zobowiązany będzie m.in. do analizy zagrożeń i oceny ryzyka związanego z tymi zagrożeniami, a także zadeklarowania, że jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Dla właściwej oceny ryzyka ubezpieczeniowego i ustalenia adekwatnej składki za OC ppm ważne jest, aby informacje o tych przewidywanych przez organizatora testów zagrożeniach i ryzykach były dostępne dla zakładu ubezpieczeń przed zawarciem umowy ubezpieczenia OC ppm. Dostęp zakładów ubezpieczeń do rejestru zdarzeń oraz analizy zagrożeń i oceny ryzyka umożliwi właściwą ocenę ryzyka pojazdów przyjmowanych do ubezpieczenia OC ppm i ustalenie składki adekwatnej do tego ryzyka.	Uwaga nieuwzględniona.
13	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców	Na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców –wnoszę o rozważenie dokonania zmian co najmniej w treści uzasadnienia projektowanego aktu normatywnego.	Uwaga uwzględniona przez uzupełnienie Oceny Skutków Regulacji.

Przedmiotowy Projekt dotyczy określenia zasad korzystania z dróg publicznych przez podmioty prowadzące prace testowe nad pojazdami zautomatyzowanymi i w pełni zautomatyzowanymi związanymi z postępującą autonomizacją transportu.

W trakcie analizy Projektu dostrzeżono wątpliwości mogące wymagać interwencji jego projektodawcy, wobec czego zwracam się z uprzejmą prośbą o uzupełnienie dokumentacji projektowanego aktu normatywnego poprzez dokonanie oceny przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych, w tym oceny jego wpływu na sytuację mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, a także analizy zgodności projektowanych regulacji z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, w szczególności z jej art. 66 ust. 1 pkt 2 i ust. 2, ponadto szczegółowe uzasadnienie art. 140md ust. 3 projektowanego do dodania do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, w którym wyłącza się stosowanie art. 189d-189f ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, w których zawarte są ogólne dyrektywy wymierzania administracyjnych kar pieniężnych.

W Projekcie dokonano ogólnej oceny skutków regulacji, lecz ograniczonej jedynie do branży IT/ICT, podczas gdy w prace testowe nad pojazdami zautomatyzowanymi może być zaangażowany szeroki krąg podmiotów różnej wielkości, ponadto pominięto dokonanie obowiązkowej oceny wpływu przepisów Projektu na sytuację mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w uzasadnieniu do projektu aktu normatywnego lub w ocenie skutków regulacji – wbrew wymogowi art. 66 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy Prawo przedsiębiorców.

W kontekście omawianych wątpliwości wskazać należy, iż brak oceny wpływu przepisów Projektu może skutkować m. in. zbyt szerokim upoważnieniem Ministra właściwego do spraw transportu do wprowadzenia uregulowań dotyczących np. wysokości opłaty za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem zezwolenia na prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w ruchu drogowym na drogach publicznych – bez wskazania dodatkowych kryteriów określania opłaty, poza jej wysokością, której maksymalne granice ustalono na poziomach 20 tys. zł i 40 tys. zł (projektowany art. 67l ust. 10 pkt 14 ustawy Prawo o ruchu drogowym), jak również wprowadzeniem wysokiego poziomu ryzyka utraty znacznej części opłaty (50%) za przeprowadzenie procesu związanego z wydaniem ww. zezwolenia w przypadku odmowy jego wydania, co dla mniejszych podmiotów może być dodatkową barierą do prowadzenia takich prac (projektowany art. 67l ust. 14 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Próba analizy powyższych regulacji jest znacznie utrudniona w sytuacji braku jej wyjaśnienia. W uzasadnieniu do Projektu ograniczono się jedynie w sposób minimalistyczny do wskazania treści projektowanego przepisu, co nie spełnia jednak wymogów należytego uzasadnienia dla potrzeby wprowadzenia omawianych przepisów.

Wymóg szczegółowego uzasadnienia projektowanych ustaw wynika z art. 34 ust. 2 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej⁸, § 12 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie "Zasad techniki prawodawczej" oraz § 27 ust. 3 Uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów.

Powyższa argumentacja znajduje zastosowanie także w odniesieniu do konieczności uzupełnienia uzasadnienia do projektowanego ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wyłączającego ogólne, kodeksowe zasady ustalania administracyjnych kar pieniężnych – które ze względu na ich rangę systemową w zasadzie nie powinny być kwestionowane. Ograniczenie stosowania art. 189d-189f KPA powinno być starannie wyjaśnione, gdyż przepisy te zawierają uniwersalne i utrwalone dyrektywy w zakresie kształtowania wysokości administracyjnych kar pieniężnych. Przekonujące uzasadnienie w ww. zakresie jest niezbędne dla art. 140md ust. 1 planowanego do dodania do ustawy Prawo o ruchu

Usunięto z projektu przepis wyłączający stosowanie art. 189d-189f k.p.a w odniesieniu do kary pieniężnej.

		drogowym, w którym za brak wymaganego zezwolenia przewidziano administracyjną karę pieniężną na jednolitym poziomie 450 000 zł. Proponowana treść omawianego przepisu wyklucza możliwość miarkowania tej administracyjnej kary pieniężnej. Wątpliwości budzi także potencjalna skuteczność planowanego w Projekcie wyłączenia art. 189d-189f KPA w obecnym kształcie, ponieważ Projekt nie zawiera przepisów odrębnych i nie reguluje samodzielnie zagadnień określonych w art. 189 § 2 pkt. 1-6 KPA. Reasumując, zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie możliwości przynajmniej uzupełnienia uzasadnienia wskazanych w niniejszym wystąpieniu projektowanych regulacji, co może ułatwić ich prawidłową wykładnię w przyszłości oraz mieć istotny wpływ na zasady wykonywania działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
343	Rzecznik Finansowy	<u>Definicje „pojazdu zautomatyzowanego” i „pojazdu w pełni zautomatyzowanego”</u> Do przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym mają zostać wprowadzone dwie ogólne definicje tzw. pojazdów samojezdnych, tj. pojazd zautomatyzowany - oznaczający pojazd silnikowy zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się przez określony czas bez ciągłego nadzoru ze strony kierowcy, gdzie jednak nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy oraz pojazd w pełni zautomatyzowany – oznaczający pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy. Rozgraniczenie pomiędzy „pojazdem zautomatyzowanym” a „pojazdem w pełni zautomatyzowanym” jest jednak niejasne. Kryterium rozgraniczającym te dwa rodzaje pojazdów jest to, że w przypadku „pojazdu zautomatyzowanego” pojazd porusza się samodzielnie ale „nadal oczekuje się lub wymaga interwencji kierowcy”. Nie jest jednak jasne kto wyraża oczekiwanie lub wymóg interwencji kierowcy – producent pojazdu, organ certyfikujący pojazd lub dokonujący jego rejestracji, czy może organizator jazd testowych. Zagadnienie to jawi się być szczególnie istotne w kontekście odpowiedzialności za ruch takiego pojazdu i w naszej ocenie powinno zostać doprecyzowane i wyjaśnione we wprowadzanych przepisach. Projekt nie rozróżnia pojęcia „pojazdów zautomatyzowanych” i „pojazdów w pełni zautomatyzowanych” według stopnia ich automatyzacji, jaki jest obecnie stosowany. Z analizy światowego rynku motoryzacyjnego wynika natomiast, że wyróżnia się różne skale zautomatyzowania pojazdów, w zależności od stopnia, w jakim człowiek jest odpowiedzialny za kontrolę nad pojazdem. Już w 2019 r. Międzynarodowe Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacji (SAE International) opracowało jako międzynarodowy standard – skalę składającą się z 6 poziomów (w skali od 0 do 5), opisującą stopień automatyzacji jazdy. Według tego podziału, na poziomach od 0 do 2 (poziom 2 oferuje obecnie np. system Tesla) to człowiek jest odpowiedzialny za kontrolę nad autem. W przypadku nagłego zdarzenia ma on mniej niż sekundę na reakcję i przejęcie panowania nad samochodem. Stopień 3 w tej skali to automatyczność warunkowa – auto zaczyna przetwarzać bodźce z otoczenia, a człowiek ma kilka sekund na reakcję w sytuacji, w której zostanie przez pojazd zaalarmowany o konieczności przejęcia sterów. Na tym stopniu automatyzacji, zgodnie z założeniem SAE, kierowca mógłby wykonywać także dodatkowe aktywności w trakcie jazdy, np. korzystać z telefonu (prekursorem na tym polu był Mercedes - Benz, jako pierwszy producent, który spełnił wymagania systemów autonomiczności poziomu 3). Natomiast poziomy 4 i 5 to odpowiednio automatyzacja wysoka i pełna (nad którą obecnie pracują producenci, np. Tesla czy General Motors). Niewątpliwie wymagane i konieczne powinno być testowanie pojazdów zautomatyzowanych na wszystkich poziomach ich zautomatyzowania, w szczególności pod kątem potencjalnego ograniczenia w przyszłości ew. nagłych i nieprzewidzianych zdarzeń drogowych z udziałem takich pojazdów. Praktyczna różnica polega na tym, że w przypadku testów pojazdu zautomatyzowanego należy zapewnić	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepis oraz dodano załącznik do ustawy, określający poziomy automatyzacji pojazdu.

		w kabinie obecność kierowcy (projektowany art. 65n ust. 1 pkt 7 lit. a), a wymogu tego nie ma dla testów pojazdu w pełni zautomatyzowanego. Rozgraniczenie definicyjne pomiędzy tymi kategoriami pojazdów należy więc uściślić, aby wiadomo było jakie wymagania ma spełniać test określonego pojazdu. Zasadnym wydaje się więc rozważenie możliwości doprecyzowania projektowanych przepisów (np. w drodze rozporządzenia wykonawczego) poprzez wykorzystanie wskazanego podziału i skali zautomatyzowania pojazdów.	
344	Rzecznik Finansowy	<u>Udział człowieka w trakcie testów pojazdu w pełni zautomatyzowanego</u> Projekt wymaga, aby w trakcie prowadzenia prac testowych 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 (projektowany art. 65n ust. 1 pkt 7 lit. a). Nie przewidziano jednak podobnego wymogu dla testów pojazdów w pełni zautomatyzowanych. Do czasu ukończenia pełnego cyklu testów z wynikiem pozytywnym i ostatecznego stwierdzenia, że pojazd w pełni zautomatyzowany zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa, testy z użyciem takich pojazdów powinny zapewniać możliwość natychmiastowej ingerencji człowieka w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa – jeśli nie kierowcy znajdującego się w pojeździe, to co najmniej operatora takiego pojazdu. Zadaniem człowieka byłoby sprawowanie ciągłego nadzoru nad zachowaniem pojazdu, i przejęcie nad nim kontroli – względnie – zatrzymanie takiego pojazdu lub wymuszenie innego zachowania, które zapobiegnie niebezpieczeństwu. Proponujemy więc, aby ustawa wprost przewidywała taki wymóg.	Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano przepisy. Projekt zakłada obecność kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym podczas prowadzenia prac badawczych na drogach publicznych.
345	Rzecznik Finansowy	<u>Umowa ubezpieczenia wymagana do prowadzenia testów</u> Projekt zakłada, że do wniosku o uzyskanie zezwolenia na prowadzenie prac testowych należy dołączyć dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych dojazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu dojazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych (art. 65l ust. 9 pkt 1 projektu zmiany ustawy). O ile dobrze rozumiemy intencję projektodawcy, ubezpieczeniem wymaganym ma być ubezpieczenie obowiązkowe odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC p.p.m.), o którym mowa w art. 4 pkt 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Niemniej celem wyeliminowania ewentualnych wątpliwości dotyczących tego ubezpieczenia rozważyć należy, naszym zdaniem, wskazanie w projektowanym przepisie, że chodzi właśnie o obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Jest to niewątpliwie krok w dobrą stronę w porównaniu do stanu prawnego, jaki obowiązuje wskutek nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym, która weszła w życie 22 lutego 2018 r. regulującej warunki i zasady prowadzenia prac badawczych związanych z testowaniem „pojazdów autonomicznych” na drogach publicznych (art. 65k i nast. ustawy – Oddział 6). Aktualnie, jednym z warunków uzyskania zezwolenia na testy pojazdu jest zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych związanych z prowadzeniem pojazdów autonomicznych (vide art. 65l ust. 4 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym w obowiązującym brzmieniu). Charakter tego ubezpieczenia budzi wątpliwości - nie doprecyzowano w zasadzie o jakie konkretnie ubezpieczenie „OC organizatora testów” chodzi, nie określono tak istotnego parametru tej umowy jak suma gwarancyjna i nie jest jasne jaka jest jego korelacja do „klasycznego”, powszechnego ubezpieczenia OC p.p.m., wymaganego z racji testowania pojazdu na drogach publicznych. Wyjaśnienie tej kwestii w przedłożonym projekcie jest więc niewątpliwie krokiem w dobrą stronę. Mimo to, konieczne jest zgłoszenie kilku wątpliwości, które wymagają wyjaśnienia w projekcie.	Uwagi kierunkowo uwzględnione. Uwaga dotycząca warunkowego charakteru umowy ubezpieczenia uwzględniona poprzez modyfikację przepisu i usunięcie fragmentu wskazującego na wejście w życie umowy ubezpieczenia w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych.

a) umowa ubezpieczenia zawierana pod warunkiem

Zgodnie z projektem, wymagana jest umowa ubezpieczenia „która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych”. Oczywiście jest, że testowany pojazd nie powinien być wprowadzony do ruchu bez zawarcia wymaganej umowy ubezpieczenia i ubezpieczenie to powinno obowiązywać przez cały okres testów. Tak określony moment wejścia w życie umowy ubezpieczenia oznaczała jednak de facto warunkowe zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych nie przewiduje takiej konstrukcji.

Z tych względów, a także mając na uwadze konieczność zapewnienia spójności systemowej przepisów o obowiązkowym ubezpieczeniu OC p.p.m. warunkowy charakter umowy ubezpieczenia powinien zostać usunięty z projektowanych przepisów.

b) okres ubezpieczenia wskazany w polisie

Inna wątpliwość dotyczy tego, że do wniosku o wydanie zezwolenia należy dołączyć dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia i dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie (art. 65l ust. 9 pkt 1 i 2). Wymogi co do treści dokumentu potwierdzającego zawarcie ubezpieczenia OC p.p.m. (polisy) określa Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie rodzaju i zakresu dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego (Dz. U. poz. 838). W polisie wymagane jest m. in. wskazanie okresu, na jaki została zawarta umowa ubezpieczenia OC p.p.m. (tak: § 2 pkt 8 Rozporządzenia).

W przypadku umowy ubezpieczenia wymaganej zgodnie z art. 65l ust. 9 pkt 1) okresu tego nie można z góry wskazać, skoro umowa ma wchodzić w życie dopiero w momencie uzyskania zezwolenia. Nie można przecież określić z góry czy, a jeśli tak - kiedy takie zezwolenie zostanie udzielone, a więc - kiedy umowa ubezpieczenia zacznie obowiązywać.

Być może rozwiązaniem tej sytuacji byłoby wprowadzenie możliwości przedstawienia promesy zawarcia wymaganej prawem umowy ubezpieczenia, które to rozwiązanie jest stosowane w praktyce obrotu. W takim wypadku konieczne byłoby jednak wprowadzenie wymogu uzupełnienia dokumentacji o dokument polisy, potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia zgodnie z promesą, wraz z dowodem opłacenia składki przed rozpoczęciem testów, a także obowiązek cofnięcia zezwolenia w przypadku nieprzedłożenia takiego dokumentu.

c) moment powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC

Umowa ubezpieczenia OC p.p.m. dotycząca pojazdu poddawanego testom powinna być zawarta na wcześniejszym etapie niż sam moment wydania zezwolenia na testy pojazdu na drogach publicznych. Z projektowanego art. 65n ust. 1 pkt 2) wynika bowiem, że organizator prac testowych jest obowiązany prowadzić wewnętrzne testy symulacyjne i próby fizyczne pojazdu poza drogami publicznymi. Z przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych wynika, że umowa ubezpieczenia OC p.p.m. powinna być zawarta już na tym etapie.

Zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, posiadacz pojazdu jest obowiązany zawrzeć umowę ubezpieczenia OC p.p.m. najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych i pojazdów do jazd testowych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu. W przypadku pojazdów do jazd testowych, które nie były uprzednio zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie przepisów art. 73 i art. 74 ustawy Prawo o ruchu drogowym, obowiązek ten powstaje najpóźniej w dniu wypełnienia przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 tej ustawy blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu. (art. 29 ust. 1a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

		Zgodnie z definicją obowiązującą od dnia 6 listopada 2024 r. wprowadzeniem pojazdu do ruchu jest każde użycie pojazdu mechanicznego zgodne z funkcją tego pojazdu jako środka transportu, niezależnie od jego cech i terenu, na którym jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu” (art. 2 pkt 14a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. powstaje więc najpóźniej w momencie wprowadzenia pojazdu zautomatyzowanego lub w pełni zautomatyzowanego do ruchu, niezależnie od tego na jakim terenie odbywa się ten ruch (publicznym czy prywatnym) – tj. najpóźniej w momencie, w którym rozpoczną się testy fizyczne obejmujące jazdy próbne. Co więcej - dla powstania tego obowiązku nie ma znaczenia, czy pojazd porusza się samodzielnie (autonomicznie), częściowo autonomicznie, czy jest prowadzony przez kierowcę, z wyłączeniem jakichkolwiek autonomicznych funkcji. d) <u>umowa ubezpieczenia ważna w całym okresie zezwolenia</u> Intencją projektodawcy niewątpliwie było to, aby wymagana umowa ubezpieczenia obejmowała cały okres udzielonego zezwolenia na testy. W niektórych przypadkach, z przyczyn obiektywnych, nie będzie to jednak możliwe. Zezwolenia na prowadzenie prac testowych udziela się na okres nie dłuższy niż 1 rok (art. 65l ust. 5). W przypadku udzielenia zezwolenia na prace testowe na okres 1 roku, nie ma możliwości przedstawienia jednej umowy ubezpieczenia OC p.p.m. pokrywającej dokładnie ten okres. Zgodnie z art. 26 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawiera się na okres 12 miesięcy, z zastrzeżeniem art. 27, który to przepis pozwala na zawieranie umów na czas krótszy m. in. dla pojazdów do jazd testowych. Okres 12 miesięcy kończy się z upływem dnia poprzedzającego początkowy dzień okresu ubezpieczenia (art. 26 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Innymi słowy – rok jest równy 365 dni lub 366 dni w latach przestępnych, a umowa ubezpieczenia OC PPM zawarta w dniu 1 stycznia 2025 r. będzie obowiązywać do 31 grudnia 2025 r. Na gruncie prawa administracyjnego i cywilnego termin 1 rok kończy się upływem tego dnia, który odpowiada początkowemu dniowi terminu, a gdyby takiego dnia w ostatnim roku nie było - w dniu poprzedzającym bezpośrednio ten dzień (art. 57 § 3a k.p.a., art. 112 zd. 1 KC). Na podanym przykładzie, zezwolenie udzielone na rok od dnia 1 stycznia 2025 r. obowiązywałoby do dnia 1 stycznia 2026 r. włącznie (do końca tego dnia). W przypadku udzielenia zezwolenia na prace testowe dokładnie na okres 1 roku, nie będzie więc możliwości zawarcia jednej umowy ubezpieczenia OC p.p.m. pokrywającej dokładnie ten okres (różnica 1 dnia).	
346	Rzecznik Finansowy	<u>Oświadczenie organizatora testów o zapewnieniu bezpieczeństwa</u> Zgodnie z projektowanym art. 65l ust. 4, zezwolenie wydaje się wyłącznie po wykazaniu przez organizatora prac testowych, w formie oświadczenia, że prowadzone prace nie będą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie będą utrudniały ruchu na drogach. Na wstępie - przepisy wymagają także innego, podobnego dokumentu dołączonego do wniosku. Zgodnie z projektowanym art. 65l ust. 8 pkt 11) do wniosku należy dołączyć deklarację organizatora prac testowych potwierdzającą, że ryzyko związane z prowadzeniem jazd testowych osiąga akceptowalny poziom, a jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Nie jest jasne, w jaki sposób deklaracja z projektowanego art. 65l ust. 8 pkt 11) ma się do oświadczenia, o którym mowa w ust. 4, skoro dotyczą one podobnej kwestii - tj. deklarowanego zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Co jednak ważniejsze, złożenie oświadczenia organizatora (art. 65l ust 4) nie musi i nie powinno być traktowane jako „wykazanie” przesłanki zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ocenę czy dana okoliczność niezbędna dla wydania zezwolenia została spełniona dokonuje organ administracji odpowiedzialny za wydawanie zezwoleń po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego. W toku	Uwaga częściowo uwzględniona (zrezygnowano z oświadczenia).

		postępowania administracyjnego organ taki zobowiązany jest do przestrzegania zasady prawdy materialnej, podejmowania wszystkich czynności niezbędnych do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego (art. 7 k.p.a.) oraz wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego (art. 77 § 1 k.p.a.). Uzasadnienie decyzji powinno zawierać m. in. wskazanie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej (art. 107 § 3 k.p.a.), chyba że decyzja w całości uwzględnia żądanie strony (art. 107 § 4 k.p.a.). Ocena tego, czy jazdy testowe nie będą powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia jest elementem, który powinien być każdorazowo weryfikowany przez organ wydający zezwolenie. Ocena ta nie może opierać się wyłącznie na złożeniu oświadczenia przez wnioskodawcę (art. 65l ust. 4) lub deklaracji akceptowalnego ryzyka i dowodu (potwierdzenia) przeprowadzenia testów poza drogami publicznymi (art. 65l ust 8 pkt 11), ale powinna wynikać z drobiazgowej oceny całokształtu materiału dowodowego. Organ wydający zezwolenie powinien oceniać na podstawie wyników testów wewnętrznych, czy zachowanie pojazdu pozwala na przeprowadzenie testów na drogach publicznych. Wskazanie w przepisach, że oświadczenie organizatora jest „wykazaniem” przesłanki zachowania bezpieczeństwa może uniemożliwić wydanie decyzji odmownej w oparciu o przesłankę z projektowanego art. 65m ust. 1 pkt 4 - pomimo spełnienia wymagań, o których mowa w art. 65l ust. 2 i ust. 9, prace testowe będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.	
347	Rzecznik Finansowy	<u>Zmiana zakresu i warunków zezwolenia</u> Zgodnie z art. 65l ust. 5 zezwolenie wydaje się na okres nie dłuższy niż 1 rok, o ile nie ulegną zmianie warunki i zakres prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych, o których mowa w ust. 8. Przez zmianę warunków rozumie się w szczególności zmiany dotyczące celu i zakresu prac testowych oraz zagrożeń i ryzyk, o których mowa w pkt 10 Na wstępie – w przepisie jest omyłka pisarska. Art. 65l ust. 5 nie zawiera żadnych punktów i nie ma w nim także pkt 10. Prawdopodobnie odwołanie o „zagrożeniach i ryzykach, o których mowa w pkt 10” odnosi się do oceny ryzyk i zagrożeń, o których mowa w art. 65l ust. 8 pkt 10. Należy to jednak doprecyzować. W dalszej kolejności - nie jest jasne jakie są konsekwencje „zmiany warunków i zakresu prac”. Zgodnie z art. 162 k.p.a. organ administracji publicznej, który wydał decyzję w pierwszej instancji, stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli decyzja: 1) stała się bezprzedmiotowa, a stwierdzenie wygaśnięcia takiej decyzji nakazuje przepis prawa albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony; 2) została wydana z zastrzeżeniem dopełnienia przez stronę określonego warunku, a strona nie dopełniła tego warunku. Projektowany art. 65l ust. 5 nie wskazuje jednak, by w przypadku zmiany warunków i zakresu prac decyzja wygasła lub podlegała wygaszeniu, co może powodować wątpliwości interpretacyjne. Jeśli intencją było nakazanie stwierdzenia wygaśnięcia decyzji w przypadku zmiany warunków i zakresu prac, w naszej ocenie, stosownie do art. 162 pkt 1 k.p.a. należałoby to jasno wskazać.	Uwaga uwzględniona
348	Rzecznik Finansowy	<u>Rygor natychmiastowej wykonalności</u> Przesłanki cofnięcia zezwolenia zostały opisane w art. 65m ust. 2 pkt 1. Ustawa nie przewiduje jednak przesłanek nadania rygoru natychmiastowej wykonalności takiej decyzji. Oznacza to, że rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany tylko ze względu na przesłanki: ochrony zdrowia lub życia ludzkiego, zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub ze względu na wyjątkowo ważny interes strony, określone art. 108 ust. 1 k.p.a.	Uwaga nieuwzględniona.

		W naszej ocenie, spełnienie przesłanek cofnięcia zezwolenia, o których mowa w art. 65m ust. 2 pkt 1 niekoniecznie pozwoli na nadanie decyzji nałożenie rygoru natychmiastowej wykonalności. Przykładowo - podanie nieprawdziwych informacji we wniosku albo prowadzenie testów niezgodnie z informacjami podanymi we wniosku niekoniecznie musi powodować np.: bezpośrednie zagrożenie życia lub zdrowia. Do czasu, aż decyzja o cofnięciu zezwolenia stanie się ostateczna, testy mogłyby być kontynuowane przez organizatora – co raczej nie powinno mieć miejsca. Do rozważenia pozostaje więc to, czy organ nie powinien mieć możliwości nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o cofnięciu zezwolenia także w przypadkach innych niż wynikające w art. 108 k.p.a.	
349	Rzecznik Finansowy	<u>Zawieszenie zezwolenia</u> Niejasne jest jakie są skutki zawieszenia zezwolenia na prowadzenie testów (art. 65m ust. 2 pkt 2 i ust. 5). Instytucja zawieszenia zezwolenia nie występuje na gruncie k.p.a – w kodeksie tym występuje tylko zawieszenie postępowania (art. 97 - 103 k.p.a.). Należy więc doprecyzować jakie są skutki takiego zawieszenia, a zwłaszcza – czy okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia, w którym momencie i w jakim trybie zawieszenie staje się niebyłe lub jest uchylane i kiedy testy można kontynuować.	Uwaga uwzględniona.
350	Rzecznik Finansowy	<u>Wnioski generalne</u> Pierwszorzędnym celem ustawodawcy powinno być maksymalne zabezpieczenie osób poszkodowanych w wypadkach drogowych, <i>de facto</i> dla których wprowadzony został system ochronny. Życie i zdrowie jako dobra najcenniejsze oraz majątek poszkodowanych powinny być maksymalnie chronione stąd przyjmując najbardziej pragmatyczne rozwiązanie obecnie, co ma miejsce w projekcie, sugerujemy objęcie takich pojazdów ochroną na podstawie obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych regulowanego w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK na parametrach tego właśnie ubezpieczenia. Obowiązkowe ubezpieczenie OC p.p.m. daje bowiem wyjątkowo szeroką ochronę osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych i winno mieć tu zastosowanie oczywiście przy szeregu wątpliwości z tym związanych, na które wskazujemy szerzej powyżej. W obecnym stanie prawnym, zarówno w przypadku pojazdów w pełni, jak i częściowo zautomatyzowanych, odpowiedzialność będzie kształtować się zgodnie z art. 436 § 1 KC na zasadzie ryzyka. Samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszającego się za pomocą sił przyrody, a z takim w tym przypadku mamy do czynienia, ponosi bowiem odpowiedzialność na zasadzie ryzyka określoną w w/w przepisie. Wydaje się również, że w przypadku szkody z udziałem takich pojazdów ich posiadacz nie będzie mógł skutecznie powoływać się na przesłanki egzoneracyjne tj. siłę wyższą, wyłączną winę osoby trzeciej, wyłączną winę poszkodowanego. Nieoczekiwaną i nieprzewidywaną awarię zespołów mechanicznych czy oprogramowania takiego pojazdu trudno by było zakwalifikować jako w/w przesłankę zwalniającą z odpowiedzialności cywilnej. Awarie mechaniczne czy w oprogramowaniu, absolutnie nie stanowią siły wyższej, a wprost objęte są ryzykiem posiadacza pojazdu. Ustawodawca nie definiuje pojęcia siły wyższej. W świetle ugruntowanego orzecznictwa, siłą wyższą jest zdarzenie zewnętrzne (czyli mające źródło poza mechanicznym środkiem komunikacji, z którego ruchem jest związana odpowiedzialność odszkodowawcza), niemożliwe do przewidzenia w świetle obiektywnej oceny wydarzeń i niewielkiego prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia, niemożliwe do zapobieżenia nie tyle samemu zjawisku, ile jego szkodliwym następstwom przy zastosowaniu współczesnej techniki. Zasadnicze znaczenie dla przyjęcia wystąpienia siły wyższej ma więc kryterium pochodzenia zdarzenia – jego wskazany zewnętrzny charakter (którego w opisanych przypadkach brak). Trudno też uznać - za wyłączną winną osobę trzecią - producenta takiego pojazdu, gdy szkoda wynika z wad, błędów w konstrukcji i	Uwagi ogólne. Nie odnoszą się do konkretnych przepisów projektu.

		oprogramowaniu pojazdu czy serwisanta takiego pojazdu, gdyż ryzykiem posiadacza objęte są również wszelkie awarie techniczne pojazdów, przy czym otwarta tu pozostaje możliwość po stronie posiadacza dochodzenia roszczeń zwrotnych (regresu) wobec producenta (serwisanta) takiego pojazdu. W absolutnej większości przypadków trudno też będzie mówić o wyłącznej odpowiedzialności poszkodowanego (poza skrajnymi przypadkami) bowiem nie będzie on miał jakiegokolwiek wpływu na powstanie szkody z udziałem zarówno pojazdu w pełni jak i częściowo zautomatyzowanego. Pomimo powyższego pragmatycznego rozwiązania, w związku z rozwojem systemów sztucznej inteligencji w pojazdach mechanicznych i szeregiem wątpliwości prawnych z tym związanych, konieczna staje się szeroka dyskusja nt. dostosowania przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (a być może także kodeksu cywilnego) do zachodzących zmian w odniesieniu do specyfiki pojazdów w części i w całości zautomatyzowanych zwłaszcza, gdy te staną się „normalnym” uczestnikiem ruchu drogowego i co się z tym wiąże - będą tym samym wchodzić w częste interakcje z innymi (nie - zautomatyzowanymi) pojazdami poruszającymi się po drogach publicznych. Zgodnie z zapisami przyjętymi w projekcie, odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdów zautomatyzowanych przeznaczonych do jazdy testowych ma ponosić posiadacz takiego pojazdu (oraz jego ubezpieczyciel OC jako gwarant). Pojawia się jednak pytanie jak kształtuje się odpowiedzialność w sytuacji, gdy np. „organizator prac testowych” nie będzie zarazem posiadaczem takiego pojazdu, a jedynie jego „operatorem”.	
351	Rzecznik Finansowy	Kolejna kwestia dotyczy tego, czy zasadne jest stawianie znaku równości w kontekście odpowiedzialności w ramach wykupionej polisy OC p.p.m. za szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdu, względem posiadacza „pojazdu zautomatyzowanego” i „pojazdu w pełni zautomatyzowanego. Zgodnie z przyjętą przez projektodawcę definicją - pojazd w pełni zautomatyzowany oznacza pojazd silnikowy, który został zaprojektowany i zbudowany do samodzielnego poruszania się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy. Otwarte jest pytanie, czy w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego z udziałem takiego pojazdu, powstałego wyłącznie na skutek np. awarii technicznej lub awarii (nieprawidłowego działania) oprogramowania, nie należałoby rozważyć np. posłankowo czy solidarnie odpowiedzialności producenta pojazdu lub wykonawcy oprogramowania do takiego pojazdu, za spowodowaną szkodę. Zgodnie z art. 436 § 1 KC samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. W przypadku pojazdów w pełni zautomatyzowanych, nie sposób wykluczyć, że posiadacz takiego pojazdu, mógłby w przypadku zaistnienia takiego zdarzenia szkodowego próbować powoływać się np. na okoliczność egzoneracyjną w postaci siły wyższej, tj. nagłej awarii zespołów mechanicznych bądź oprogramowania pojazdu. Niemniej wydaje się, iż powinna tutaj obowiązywać tzw. zaostrzona odpowiedzialność, a tym samym należałoby przyjąć, iż odpowiedzialność na zasadzie ryzyka powinna dotyczyć posiadacza pojazdu, niezależnie od tego, czy pojazdem kieruje człowiek, czy „system autonomiczny”. Postawić należy także pytania o odpowiedzialność według reguł ogólnych na zasadzie winy z art. 415 k.c. odnoszącej się do sytuacji, gdy dochodzi do zderzenia się pojazdów (art. 436 § 2 k.c.). W przypadku „normalnych” pojazdów sprawa wydaje się raczej oczywista. Sytuacja będzie się jednak komplikować w przypadku zdarzenia drogowego z udziałem dwóch lub więcej pojazdów, z których co najmniej jeden będzie pojazdem w pełni zautomatyzowanym. W takim wypadku trudno bowiem będzie szukać winy kierującego pojazdem, ponieważ kierowcy w takim pojeździe po prostu nie będzie. W związku z tym pojawia się także pytanie o odpowiedzialność producenta pojazdu czy twórcy oprogramowania do pojazdu, które „zaszwankowało” w chwili kolizji. Jak wskazuje się w dostępnych opracowaniach, można byłoby rozważyć w takim wypadku także np. odpowiedzialność producenta	Uwagi ogólne. Nie odnoszą się do konkretnych przepisów projektu.

		pojazdu pełni zautomatyzowanego za szkody wyrządzone przez wadliwy produkt z art. 449 KC – na zasadzie ryzyka, niezależnie od winy, co byłoby niewątpliwie korzystne dla poszkodowanych. Zgodnie z przyjętą w projekcie definicją „organizatora prac testowych” – jest to przede wszystkim podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie kierowania i kontrolowania pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w celu testowania i oceny funkcji automatycznych. Należy zatem zadać pytanie, czy na taki podmiot nie powinien także zostać nałożony obowiązek zawarcia i posiadania umowy ubezpieczenia OC z tytułu prowadzonej działalności w zakresie prowadzonych prac testowych z udziałem pojazdów zautomatyzowanych. Reasumując, jakkolwiek przyjęte w projekcie założenie odnośnie obowiązku posiadania obowiązkowej polisy OC p.p.m. przez posiadacza pojazdu zautomatyzowanego/w pełni zautomatyzowanego, który będzie wykorzystywany do jazd testowych to zdecydowanie lepsze niż uprzednio proponowane rozwiązanie – z punktu widzenia ochrony innych uczestników ruchu drogowego – to jednak wydaje się, że ze względu na specyfikę takich pojazdów, nie zawsze możliwe będzie ustalenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez szeroko rozumiane pojazdy zautomatyzowane wyłącznie na gruncie wspomnianego obowiązkowego ubezpieczenia OC p.p.m. Wobec powyższego, konieczne może się okazać w przyszłości wprowadzenie na rynek nowych produktów ubezpieczeniowych, np. na wzór wprowadzonych w Wielkiej Brytanii polis uwzględniające szkody wynikające z awarii systemów autonomicznych, jak również dodatkowe wypracowanie w przypadku szkód wyrządzonych przez takie pojazdy zasad odpowiedzialności np. producenta pojazdu zautomatyzowanego i ew. dostawcy/twórcy oprogramowania do takiego pojazdu.	
352	Urząd Komisji Nadzoru Finansowego	Proponowany przepis art. 65l ust. 9 pord przewiduje wymóg przedstawienia przez organizatora jazd testowych dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, wykorzystywanego do jazd testowych, za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych, obowiązującej w okresie prowadzenia prac testowych, jak również dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie. Z projektowanego przepisu, jak również uzasadnienia projektu, nie wynika czy wymagane jest ubezpieczenie obowiązkowe posiadacza pojazdu mechanicznego (OC ppm) w rozumieniu odpowiednich przepisów art. 4 ust. 1 i 27 ust. 1 pkt 6) oraz ust. 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (uouo), czy inne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej. Ma to istotne znaczenie dla ustalenia jakie mają być warunki takiego ubezpieczenia, w jakiej wysokości powinny być ustalone minimalne sumy gwarancyjne, oraz jaki powinien być zakres i okres świadczonej ochrony ubezpieczeniowej, w tym ewentualne wyłączenia odpowiedzialności. Powyższe jest istotne nie tylko dla podmiotów zobowiązanych do zawarcia takiego ubezpieczenia, ale także dla zakładów ubezpieczeń, ze względu na konieczność właściwego sformułowania warunków ubezpieczenia dla podmiotów przeprowadzających testy tego rodzaju pojazdów, oceny ryzyka ubezpieczeniowego związanego z ich ruchem po drogach publicznych, a w konsekwencji kalkulacji adekwatnej składki za takie ubezpieczenia. Sformułowanie „umowa ubezpieczenia wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia” nie jest precyzyjne. Mając na uwadze sformułowania stosowane w regulacjach odnoszących się do ubezpieczeń tj. Kodeksie cywilnym i ustawach sektorowych, powinno być raczej użyte sformułowanie „umowa powinna być zawarta nie później niż od dnia...” z jednoczesnym rozstrzygnięciem czy, w świetle przepisów art. 29 ust 1 i 1a ouou, ochrona powinna rozpoczynać się najpóźniej z dniem rejestracji lub wprowadzenia pojazdu testowego do ruchu na drodze publicznej.	Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie zostanie odpowiednio uzupełnione.

353	Urząd Komisji Nadzoru Finansowego	Ze względu na wprowadzenie nowego rodzaju pojazdów tj. w pełni zautomatyzowanego (poruszającego się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy) niezbędne jest rozstrzygnięcie jak ustalana będzie kwestia odpowiedzialności w wypadkach spowodowanych przez takie pojazdy na etapie testów na drogach publicznych, co jest kluczowe w kontekście funkcjonowania ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej w ruchu drogowym. Ma to bowiem istotne znaczenie dla ustalenia kiedy odpowiedzialność będzie kształtować się na zasadzie ryzyka albo winy i komu powinna być przypisana (producentowi pojazdu zautomatyzowanego, organizatorowi testów czy innej osobie) w sytuacji, gdy pojazd z założenia ma poruszać się bez żadnego nadzoru ze strony kierowcy, a następnie do ustalenia ewentualnych przesłanek wyłączenia odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń lub przesłanek roszczeń regresowych wobec sprawców wypadków. Dla porównania obecne brzmienie art. 65l Prawa o ruchu drogowym przewiduje, że do wydania zezwolenia na testowanie pojazdów autonomicznych w ruchu drogowym na drogach publicznych wymagana jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych, która może w inny sposób kształtować odpowiedzialność związaną z używaniem do testów pojazdu w pełni zautomatyzowanego (odpowiedzialność za produkt, odpowiedzialność za szkody powstałe w trakcie badań) niż odpowiedzialność posiadacza pojazdu za szkody związane z ruchem tego pojazdu jako pojazdu mechanicznego po drogach publicznych.	Uwagi ogólne. Nie odnoszą się do konkretnych przepisów projektu.
354	Urząd Komisji Nadzoru Finansowego	W kontekście uwag dotyczących charakteru ubezpieczenia, które wymagane będzie od podmiotu przeprowadzającego testy pojazdów zautomatyzowanych na drogach publicznych istotne jest także to, że zgodnie z art. 3 dyrektywy w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (dyrektywa MID) – z zastrzeżeniem art. 5 - każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdu mającego zwykłe miejsce postoju na jego terytorium była objęta ubezpieczeniem. Przepisy dyrektywy MID określają także zakres i odstępstwa od obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdu mającego zwykłe miejsce postoju na danym terytorium. Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy MID państwo członkowskie może przewidzieć odstępstwo od art. 3 w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych; lista takich osób zostaje sporządzona przez dane państwo i notyfikowana innym państwom członkowskim i Komisji. Stosując takie odstępstwo, państwo członkowskie podejmuje stosowne działania, aby zapewnić wypłatę odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych państw członkowskich przez pojazdy należące do takich osób. W szczególności wyznacza urząd lub organ w kraju, gdzie zachodzi szkoda, odpowiedzialne za odszkodowania dla osób poszkodowanych zgodnie z przepisami tego państwa w przypadkach, gdy art. 2 lit. a) nie ma zastosowania. Państwo członkowskie zobowiązane jest ponadto przekazać Komisji wykaz osób zwolnionych z obowiązku ubezpieczenia oraz urzędów i organów odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań. Komisja publikuje taki wykaz. Odnosząc się do możliwości zastosowania odstępstwa od art. 3 dyrektywy MID w stosunku do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych należy pamiętać, że nie zwalnia ona państwa od zapewnienia wypłaty odszkodowania za szkodę majątkową lub na osobie spowodowaną przez pojazdy należące do tych osób. Dla przykładu, aktualna treść art. 23 ust. 3 i 4 uouo 4, przewiduje w związku z implementacją nowelizacji dyrektywy MID, zwolnienia z obowiązku zawarcia ubezpieczenia obowiązkowego OC ppm dla	Uwagi ogólne. Nie odnoszą się do konkretnych przepisów projektu.

		wybranych rodzajów pojazdów (np. pojazdy testowe w sportach motorowych) oraz warunki alternatywnego ubezpieczenia lub gwarancji dla nich wymaganych. Podsumowując, w świetle powyższych uwag i aktualnej treści art. 27 ust. 1 pkt 6) i ust. 7 uouo, przewidujących obecnie ubezpieczenia krótkoterminowe OC ppm dla pojazdów testowych, niezbędne wydaje się doprecyzowanie projektowanego przepisu w kwestiach wskazanych powyżej, z uwzględnieniem wymogów dotyczących ubezpieczenia pojazdów mechanicznych, wynikających z przepisów krajowych i unijnych.	
355	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	UFG proponuje następujące zmiany do projektowanego art. 65l ust. 9 pkt 1 ustawy -Prawo o ruchu drogowym (dalej „PoRD”): Art. 65l 9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się: 1) dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego posiadaczy pojazdów mechanicznych dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do jazd testowych za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu do jazd testowych, która wchodzi w życie w przypadku uzyskania zezwolenia na prowadzenie prac testowych obowiązującej w całym okresie prowadzenia prac testowych, wskazanym przez wnioskującego zgodnie z art. 65l ust. 8 pkt 3; Zdaniem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego powyższa propozycja jest uzasadniona, ponieważ już teraz kwestia zawierania umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC ppm) względem pojazdów testowych jest w sposób kompletny uregulowana w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (dalej „UUO”). Art. 27 ust. 7 UUO stwierdza, że <i>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 pojazdów do jazd testowych, które nie były uprzednio zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie przepisów art. 73 i art. 74 tej ustawy.</i> Ponadto, art. 33 oraz art. 33a UUO w sposób kompleksowy regulują kwestię rozwiązania umowy ubezpieczenia OC ppm dotyczącej pojazdu dojazd testowych. Należy zauważyć, że projektowana regulacja przewiduje zawarcie umowy ubezpieczenia OC ppm pod warunkiem zwieszającym. Konstrukcja ta nie jest obecnie znana przepisom UUO i wydaje się, że jej wprowadzenie wymagałoby również zmian w tej ustawie. Przede wszystkim, wiąże się to z precyzyjnym określeniem początku i końca trwania ochrony ubezpieczeniowej oraz obowiązku zakładu ubezpieczeń do przekazania danych o zawartej umowie ubezpieczenia OC ppm do Ośrodka Informacji prowadzonego przez Fundusz, gdzie obie te kwestie są ściśle powiązane z realizacją gwarancyjnych zadań Funduszu w kontekście ochrony poszkodowanych w zdarzeniach spowodowanych przez pojazdy nieubezpieczone oraz systemową kontrolą realizowaną przez Fundusz w kontekście spełnienia obowiązku zawarcia obowiązkowej umowy ubezpieczenia OC ppm. W aktualnym stanie prawnym, zakład ubezpieczeń byłby zobowiązany przekazać dane o zawartej umowie ubezpieczenia OC ppm dotyczącej pojazdu dojazd testowych w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do Funduszu (patrz art. 105 ust. 1 UUO), tj. przy zawieraniu umowy ubezpieczenia. Tym samym, w Ośrodku Informacji znalazłaby się umowa zawarta pod warunkiem zawieszającym, z której tytułu w rzeczywistości ochrona ubezpieczeniowa mogłaby nigdy nie zaistnieć, jeśli podmiot uprawniony nie uzyska zezwolenia na przeprowadzenie jazd testowych. Jednocześnie, nawet jeśli zezwolenie zostanie wydane, zakład ubezpieczeń przekazując dane nie będzie w stanie prawidłowo określić początku i końca trwania	Uwaga uwzględniona. Zmodyfikowano brzmienie przepisu. Usunięto warunek zawieszający dla zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm.

		ochrony ubezpieczeniowej. Z kolei, wydaje się, że nie ma przeszkód, aby producenci pojazdów zautomatyzowanych byli objęci obecnymi już ramami regulacyjnymi, przewidzianymi dla podmiotów uprawnionych do posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi (art. 80s PoRD). Tym samym, powinni oni zawierać umowę ubezpieczenia OC ppm na okres ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. Mając również na względzie, iż zagadnienie to jest związane z jednym z podstawowych zadań ustawowych Funduszu jako Ośrodka Informacji, gromadzącego informacje o obowiązkowych umowach ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie Funduszu wśród adresatów przyszłej korespondencji dotyczącej konsultacji ww. projektu ustawy.	
356	Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny	Zgodnie z projektowanym art. 65l ust. 7 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, Krajowy Koordynator Prac Testowych prowadzi w formie elektronicznej rejestr obejmujący m.in.: • wydane zezwolenia na prowadzenie prac związanych z testowaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych w ruchu drogowym na drogach publicznych, • okresy prowadzonych prac testowych oraz obszar, lokalizację i drogi, na których będą prowadzone prace testowe, • zdarzenia, w których doszło do kolizji lub wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo w pełni zautomatyzowanego. Mając na uwadze powyższe, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny zwraca się z uprzejmą prośbą o rozważenie doprecyzowania projektowanej regulacji poprzez wskazanie, że: a) rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym, b) dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, za pomocą urządzeń teletransmisji danych, Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu oraz, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, zakładom ubezpieczeń. Powyższy postulat umotywowany jest faktem, iż Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny prowadzi jedyną, ogólnokrajową bazę danych o umowach ubezpieczeń komunikacyjnych: odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych i auto casco, obejmującą informacje m.in. o: zawartych umowach ubezpieczenia, zdarzeniach powodujących powstanie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń oraz wypłaconych przez zakłady ubezpieczeń odszkodowaniach i innych świadczeniach. W celu realizacji swoich zadań ustawowych zarówno Fundusz, jak również (za jego pośrednictwem) zakłady ubezpieczeń, korzystają z dostępu, w drodze usług teletransmisji danych, do centralnej ewidencji pojazdów oraz otrzymują od Policji informacje o wypadkach i kolizjach drogowych. Zdaniem Funduszu wskazane elementy są niezbędne do zapewnienia szczelności systemu ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, który umożliwia m.in. efektywną kontrolę przestrzegania obowiązku tego ubezpieczenia i identyfikację zjawisk mogących naruszać interesy uczestników rynku ubezpieczeniowego. Informacje z bazy prowadzonej przez UFG są udostępniane licznym podmiotom, m.in. zakładom ubezpieczeń, policji, sądom i prokuraturze, organom administracji publicznej, a także ubezpieczonym oraz poszkodowanym i uprawnionym z tytułu umowy ubezpieczenia. W związku z powyższym, w ocenie UFG, zapewnienie Funduszowi i zakładom ubezpieczeń dostępu do danych zawartych w ewidencji prowadzonej przez Krajowego Koordynatora Prac Testowych pozwoli na utrzymanie szczelności systemu obowiązkowych ubezpieczeń OC, umożliwi UFG efektywną realizację zadań ustawowych związanych z prowadzeniem bazy ubezpieczeń komunikacyjnych, a zakładom ubezpieczeń - zadań związanych z zawieraniem umów ubezpieczenia na potrzeby testów pojazdów autonomicznych oraz ich obsługą, w tym likwidacją szkód powstałych w wyniku prowadzonych testów. Zważywszy, że będą one prowadzone również na drogach publicznych,	Uwaga nieuwzględniona. Przeznaczenie danych gromadzonych w rejestrach, o których mowa w art. 65l ust. 7 jest inne niż w przypadku danych gromadzonych przez UFG. Nie wszystkie zdarzenia istotne dla Krajowego Koordynatora Prac Testowych będą zdarzeniami powodującymi powstanie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.

		poszkodowanymi mogą być również inni uczestnicy ruchu, a dostęp UFG i zakładów ubezpieczeń do informacji o prowadzonych testach pozwoli na sprawną likwidację szkód, które mogą w związku z nimi powstać.	
357	Uber Polska sp. z o.o.	Uber z zadowoleniem przyjmuje prowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury prace nad przepisami, które mają na celu dostosowanie prawa oraz umożliwienie bezpiecznego wdrażania i rozwijania innowacji technologicznych w sektorze transportowym. Europejski sektor transportu stoi przed ogromnym wyzwaniem, jakim jest niedobór kierowców zawodowych, co zauważa Mario Draghi w swoim raporcie, czy Międzynarodowa Unia Transport Drogowego (IRU), która stwierdziła, że 7% stanowisk kierowców na całym świecie jest nieobsadzonych. Niedobór kierowców w UE nie zwiększył się w porównaniu z 2022 r. jedynie z powodu spadku popytu w transporcie. Pogłębianie się tego niedoboru będzie miało wpływ na wszystkie inne sektory gospodarki zależne od transportu, jak e-commerce, turystykę oraz czy odporność UE. Uważamy, że jednym z rozwiązań tego narastającego problemu, które pozwoli na zachowanie ciągłości usług transportowych przy jednoczesnym zwiększaniu stabilności gospodarczej jest stworzenie zharmonizowanego i optymalnego otoczenia regulacyjnego dla pojazdów autonomicznych. Uber od lat aktywnie inwestuje w rozwój i wdrażanie technologii autonomicznych, traktując je jako kluczowy element przyszłości transportu. Współpracujemy z czołowymi partnerami technologicznymi w USA, między innymi Waymo, Serve Robotics, Nuro, Cartken oraz Motional, dzięki czemu już teraz integrujemy rozwiązania autonomiczne na naszej platformie. Użytkownicy mają możliwość wyboru pojazdów autonomicznych w określonych lokalizacjach, co pozwala na stopniowe osvajanie się z nową technologią i dostosowywanie jej wdrożeń do realiów rynkowych. Dostrzegamy w pojazdach autonomicznych przyszłość transportu i logistyki. Jako największa globalna platforma mobilności i dostaw mamy unikatową możliwość wspierania wdrażania tej technologii na szeroką skalę, tak, aby zapewnić użytkownikom dostęp do najbezpieczniejszych i najbardziej innowacyjnych rozwiązań. Tym samym pragniemy zaznaczyć, że jesteśmy orędownikami hybrydowego modelu, w którym pojazdy autonomiczne współtłstnieją z pojazdami obsługiwanymi przez kierowców, dzięki czemu konsumenci będą mieli dostęp do niezawodnych usług, które mogą skuteczniej odpowiadać na ich potrzeby. W tym kontekście bezpieczeństwo i zaufanie pozostają dla nas priorytetem. Regulacje rynku transportowego wymagają uwzględnienia perspektywy jego wszystkich uczestników, co pozwoli na stworzenie sprawiedliwych warunków konkurencji między pojazdami autonomicznymi i tradycyjnymi. Pragniemy uniknąć sytuacji, w której kierowcy tradycyjni czy pojazdy autonomiczne byłyby niesprawiedliwie faworyzowane lub nadmiernie obciążone regulacjami. Z pełnym zaangażowaniem wspieramy prace nad technologiami autonomicznymi w Polsce i liczymy na dalszą współpracę z administracją publiczną oraz wszystkimi interesariuszami, aby wspólnie kształtować nowoczesny i zrównoważony ekosystem transportowy. Jednocześnie chcielibyśmy podkreślić, że chętnie podzielimy się naszym wieloletnim, międzynarodowym doświadczeniem w zakresie dobrych praktyk i skutecznych regulacji, które mogą przyspieszyć rozwój zautomatyzowanych pojazdów w Polsce. Jeśli Ministerstwo Infrastruktury uzna naszą wiedzę za wartościową, z przyjemnością przedstawimy praktyczne przykłady rozwiązań, które pozwolą na wprowadzanie innowacji w sektorze transportu.	Uwaga natury ogólnej. Nie wymaga merytorycznego odniesienia się przez projektodawcę.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzorów wniosków o wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac
badawczych oraz wzoru sprawozdania z tych prac i minimalnych wymagań
technicznych dotyczących elektronicznego rejestratora danych**

Na podstawie art. 65l ust. 25 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Elektroniczny rejestrator danych, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 1 ustawy, zainstalowany w pojeździe biorącym udział w pracach badawczych rejestruje:

- 1) obraz zewnętrzny widoczny z przodu pojazdu oraz do tyłu (kamery o kącie widzenia 45° lub więcej);
- 2) obraz wewnętrzny, w taki sposób, aby przez cały czas rejestracji była widoczna osoba kierowcy pojazdu oraz czynności wykonywane przez tą osobę;
- 3) dźwięk wewnątrz pojazdu – równoległe z rejestracją obrazu.

2. Zapisywany obraz zawiera opis składający się z daty, godziny oraz numeru rejestracyjnego pojazdu. W przypadku braku możliwości umieszczenia numeru rejestracyjnego pojazdu dopuszcza się podanie przez kierowcę numeru rejestracyjnego ustnie każdorazowo przed rozpoczęciem jazdy w ramach prac badawczych.

3. Elektroniczny rejestrator danych:

- 1) uniemożliwia ingerencję w zapis na informatycznym nośniku danych;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

2) uruchamia się i zatrzymuje automatycznie bez ingerencji w proces rejestracji; w celu wyjęcia informatycznego nośnika danych dopuszcza się manualne wyłączenie urządzenia po zakończeniu jazdy;

3) zapewnia podgląd obrazu rejestrowanego na informatycznym nośniku danych lub jest wyposażony we wskaźnik informujący o aktywności funkcji rejestrowania, tak aby w trakcie prowadzenia prac badawczych istniała możliwość sprawdzenia, czy nie nastąpiła awaria urządzenia powodująca brak możliwości nagrywania przebiegu tych prac.

§ 2. Wzór sprawozdania z prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym na drogach publicznych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór wniosku o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym na drogach publicznych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Sprawozdanie z przeprowadzonych prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym¹⁾					
1.	Informacje ogólne				
1.1.	Organizator prac badawczych	<i>(pełna nazwa, adres, telefon, e-mail)</i>			
1.2.	Osoba do kontaktu	<i>(imię i nazwisko, adres, telefon, e-mail)</i>			
1.3.	Oznaczenie organu, który wydał decyzję o udzieleniu zezwolenia	<i>(pełna nazwa, adres)</i>			
1.4.	Numer i data wydania decyzji o udzieleniu zezwolenia	<i>(numer, data)</i>			
1.5.	Data złożenia wniosku o udzielenie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych	<i>(dd-mm-rr)</i>			
1.6.	Data rozpoczęcia prac badawczych	<i>(dd-mm-rr)</i>			
1.7.	Data zakończenia prac badawczych	<i>(dd-mm-rr)</i>			
1.8.	Data sporządzenia sprawozdania	<i>(dd-mm-rr)</i>			
1.9.	Sprawozdanie sporządził	<i>(imię i nazwisko, stanowisko, podpis)</i>			
2.	Obiekt prac badawczych				
2.1.	Pojazdy, nad którymi prowadzone były prace badawcze	Pojazd 1	Pojazd 2	Pojazd 3	Pojazd ...
2.2.	Marka (nazwa handlowa)				
2.3.	Typ pojazdu ^{2), 3)}				

2.4.	Wariant pojazdu ^{2), 3)}				
2.5.	Wersja pojazdu ^{2), 3)}				
2.6.	Numer VIN pojazdu albo numer nadwozia, podwozia lub ramy ²⁾				
2.7.	Oznaczenie handlowe pojazdu ^{2), 3)}				
2.8.	Kategoria pojazdu ²⁾				
2.9.	Nazwa i adres producenta pojazdu				
2.10.	Nazwa i adres przedstawiciela producenta ³⁾				
2.11.	Numer i data wystawienia świadectwa homologacji typu lub typu WE pojazdu podstawowego ³⁾				
2.12.	Nazwa i adres producenta testowanego systemu autonomizującego				
2.13.	Oznaczenie identyfikujące dany system autonomizujący ³⁾				
2.14.	Poziom automatyzacji według klasyfikacji SAEJ3016 201609 ⁴⁾				
2.15.	Zastosowany system rejestracji danych EDR ^{3), 5)}				
3.	Cel i zakres prac badawczych⁶⁾				
4.	Dokumentacja wykorzystana podczas prac badawczych⁷⁾				
5.	Dokumentacja sporządzona podczas prac badawczych				
6.	Przebieg prac badawczych				
		Pojazd 1	Pojazd 2	Pojazd 3	Pojazd ...
6.1.	Liczba kilometrów przejechanych w trybie autonomicznym				
6.2.	Liczba kilometrów przejechanych w trybie manualnym				

6.3.	Ogólna liczba kilometrów przejechanych przez danego kierowcę				
6.4.	Liczba przejeżdżonek kontroli przez kierowcę nadzorującego testy ⁸⁾				
6.5.	Liczba kolizji lub wypadków ⁹⁾				
7.	Opis wyników prac badawczych				
8.	Podsumowanie wyników prac badawczych				
9.	Dodatkowe informacje				
10.	Załączniki: kopia zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych; przebieg trasy wykorzystanej w pracach badawczych - dokument tożsamy z przedstawionym celem uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie prac badawczych; ... ¹⁰⁾				

Objaśnienia:

- 1) W rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
- 2) Określa się na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).
- 3) O ile występuje.
- 4) SAEJ3016_201609 - Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles.
- 5) EDR - Event Data Recorder.
- 6) Należy opisać, co było przedmiotem prac badawczych: cały pojazd lub konkretna funkcjonalność w nim zainstalowana lub wyposażenie (jaki element wyposażenia) lub inne.
- 7) Należy podać dokumenty odniesienia (np. normy techniczne, akty prawne, własne dokumenty kryterialne) oraz wyszczególnić inną dokumentację techniczną zastosowaną w pracach badawczych. s>

Szczegółowy opis przejeżdżonek kontroli nad pojazdem przez kierowcę nadzorującego testy sporządza się, wypełniając tabelę 1 „Charakterystyka przejeżdżonek kontroli w testowanym pojeździe”.
- 8)
- 9) W przypadku kolizji lub wypadku należy wypełnić tabelę 2 „Szczegółowy opis kolizji lub wypadku testowanego pojazdu”.
- 10) W przypadku innych załączników.

Tabela 1

Charakterystyka przejęć kontroli w testowanym pojeździe		
i.	Numer VIN pojazdu albo numer nadwozia, podwozia lub ramy ¹⁾	
2.	Opis przejęcia kontroli ²⁾	
2.1.	Pierwsze przejęcie	
2.1.1.	Rodzaj przejęcia kontroli ³⁾ : manualny (inicjowany przez kierowcę), automatyczny (inicjowany przez program sterujący testowanym pojazdem)	
2.1.2.	Przyczyna przejęcia kontroli ³⁾ : nieoczekiwany manewr testowanego pojazdu, nietypowe zachowanie innego uczestnika ruchu drogowego, problem z dostrzeżeniem albo prawidłową interpretacją obiektów drogowych przez testowany pojazd, problem z przewidywaniem przez testowany pojazd zachowania innych uczestników ruchu drogowego, problem z warstwą sprzętową testowanego pojazdu, problem z oprogramowaniem testowanego pojazdu, niekorzystne warunki atmosferyczne, niekorzystne warunki infrastrukturalne, nietypowe zdarzenie na drodze, inna (proszę opisać):.....	
2.1.3.	Czas przejęcia kontroli przez kierowcę nadzorującego testy	
2.1.4.	Liczba kilometrów przejechanych przez pojazd sterowany przez kierowcę do czasu ponownego przejścia w tryb jazdy autonomicznej: przy prędkości.....	

2.1.5.	Warunki atmosferyczne ³⁾ : słonecznie, upał, opady: deszcz, grad, śnieg, intensywne opady: deszcz, grad, śnieg, śliska nawierzchnia, oblodzenie, mgła, wiatr
2.1.6.	Kategoria drogi ³⁾ : autostrada, ekspresowa, główna ruchu przyspieszonego, główna, zbiorcza, lokalna, dojazdowa
2.2	Drugie przejście ⁴⁾

Objaśnienia:

1) Określa się na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

2) Liczba wypełnień zależy od ilości przejeść.

3) Niepotrzebne skreślić.

4) Opisać jak w pkt 2.1.

Tabela 2

Szczegółowy opis kolizji lub wypadku testowanego pojazdu		
1.	Data zdarzenia	
2.	Numer VIN pojazdu albo numer nadwozia, podwozia lub ramy ¹⁾	
3.	Dane innego pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu - marka, typ, model (nazwa handlowa)	
4.	Godzina zdarzenia	
5.	Dokładna lokalizacja zdarzenia według GPS	
6.	Prędkość pojazdu testowanego bezpośrednio przed zdarzeniem	
7.	Liczba kilometrów przejechanych przez pojazd sterowany przez kierowcę od początku testów prowadzonych w oparciu o wystawione zezwolenie	
8.	Warunki atmosferyczne bezpośrednio przed zdarzeniem ²⁾ słonecznie, upał, opady: deszcz, -grad, śnieg, intensywne opady: deszcz, -grad, śnieg, śliska nawierzchnia, oblodzenie, mgła, wiatr	
9.	Kategoria drogi, na której doszło do zdarzenia ²⁾ autostrada, ekspresowa, główna ruchu przyspieszonego, główna, zbiorcza, lokalna, dojazdowa	
10.	Stan pojazdu bezpośrednio przed zdarzeniem (w ruchu lub nieporuszający się)	
11.	Dodatkowi uczestnicy zdarzenia (w tym: piesi, rowerzyści, inni)	
12.	Informacja o osobach poszkodowanych w zdarzeniu lub o szkodzie w mieniu	
13.	Opis przebiegu zdarzenia wraz ze szkicem sytuacyjnym	

14.	Miejsca uszkodzenia pojazdu autonomicznego w wyniku zdarzenia ³⁾	
15.	Prawdopodobna przyczyna zdarzenia ²⁾ nieoczekiwany manewr testowanego pojazdu, nietypowe zachowanie innego uczestnika ruchu drogowego, problem z dostrzeżeniem albo prawidłową interpretacją obiektów drogowych przez testowany pojazd,	
16.	Dodatkowe informacje o zdarzeniu:	

Objaśnienia:

1) Określa się na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

2) Niepotrzebne skreślić.

3) Do dokumentacji należy dołączyć zdjęcia dokumentujące widoczne uszkodzenia pojazdu.

**Wniosek o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym
lub w pełni zautomatyzowanym na drogach publicznych**

1. Dane podmiotu ubiegającego się o wydanie zezwolenia / zmianę zezwolenia

Nazwa	NIP	REGON

Adres głównej siedziby:

Kraj		Województwo	
Powiat		Gmina	
Miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica			
Nr domu		Nr lokalu	

Adres oddziału organizującego prace badawcze (jeśli inny niż adres siedziby głównej):

Kraj		Województwo	
Powiat		Gmina	
Miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica			
Nr domu		Nr lokalu	

2. Dane osób reprezentujących podmiot ubiegający się o wydanie zezwolenia/ zmianę zezwolenia
(reprezentacja zgodna z KRS)

Osoba 1

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			
Email (nieobowiązkowe)		Telefon (nieobowiązkowe)	

Osoba 2

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			
Email (nieobowiązkowe)		Telefon (nieobowiązkowe)	

3. Okres na jaki organizator prac badawczych wnioskuje o wydanie zezwolenia
(nie dłuższy niż 36 miesięcy)

od (dd/mm/rrrr)		do (dd/mm/rrrr)	
-----------------	--	-----------------	--

4. Obszar prowadzenia prac badawczych

Obszar, którego dotyczy zezwolenie (zaznaczyć X)
☐ obszar zabudowany oznaczony odpowiednimi znakami w granicach administracyjnych gmin miejskich oraz miast w gminach miejsko-wiejskich; ☐ obszar zabudowany oznaczony odpowiednimi znakami poza granicami administracyjnymi miast, na które składają się obszary gmin wiejskich i części wiejskie gmin miejsko-wiejskich, ☐ obszar niezabudowany
Klasy dróg, na których prowadzone będą prace badawcze (zaznaczyć X)
☐ A – autostrady, ☐ S – ekspresowe, ☐ GP – główne ruchu przyspieszonego, ☐ G – główne, ☐ Z – zbiorcze, ☐ L – lokalne, ☐ D – dojazdowe

Województwo 1 –

(podać nazwę)

Nazwy powiatów (dla terenu niezabudowanego) lub miejscowości (dla terenu zabudowanego), na terenie których prowadzone będą prace	Numery dróg lub nazwy ulic, po których prowadzone będą prace (wiersz drogi/ulicy odpowiada wierszowi miejscowości/powiatu)
Przykład: 1. M. St. Warszawa	1. ul. Jagiellońska 2. ul. Szanajcy

Województwo 2 –

(podać nazwę)

Nazwy powiatów (dla terenu niezabudowanego) lub miejscowości (dla terenu zabudowanego), na terenie których prowadzone będą prace	Numery dróg lub nazwy ulic, po których prowadzone będą prace (wiersz drogi/ulicy odpowiada wierszowi miejscowości/powiatu)
Przykład: 1. M. St. Warszawa	1. ul. Jagiellońska 2. ul. Szanajcy

Województwo 3 –

(podać nazwę)

Nazwy powiatów (dla terenu niezabudowanego) lub miejscowości (dla terenu zabudowanego), na terenie których prowadzone będą prace	Numery dróg lub nazwy ulic, po których prowadzone będą prace (wiersz drogi/ulicy odpowiada wierszowi miejscowości/powiatu)
Przykład: 1. M. St. Warszawa	1. ul. Jagiellońska 2. ul. Szanajcy

Województwo 4 –

(podać nazwę)

Nazwy powiatów (dla terenu niezabudowanego) lub miejscowości (dla terenu zabudowanego), na terenie których prowadzone będą prace	Numery dróg lub nazwy ulic, po których prowadzone będą prace (wiersz drogi/ulicy odpowiada wierszowi miejscowości/powiatu)
Przykład: 1. M. St. Warszawa	1. ul. Jagiellońska 2. ul. Szanajcy

Województwo 5 –

(podać nazwę)

Nazwy powiatów (dla terenu niezabudowanego) lub miejscowości (dla terenu zabudowanego), na terenie których prowadzone będą prace	Numery dróg lub nazwy ulic, po których prowadzone będą prace (wiersz drogi/ulicy odpowiada wierszowi miejscowości/powiatu)
Przykład: 1. M. St. Warszawa	1. ul. Jagiellońska 2. ul. Szanajcy

5. Cel i zakres prac badawczych

Cel prac badawczych	
Warunki, w których wykonywane będą prace badawcze (zaznaczyć X)	
pogoda	☐ bezchmurnie, ☐ zachmurzenie, ☐ opady deszczu, ☐ opady śniegu, ☐ mgła, ☐ inne (jakie):
oświetlenie	☐ dzień, ☐ wschód/zachód słońca, ☐ noc – oświetlenie uliczne, ☐ noc – brak oświetlenia ulicznego
prędkość maksymalna, z jaką pojazd będzie się poruszał [km/h]	
Opis badanych funkcjonalności (zezwoleń dotyczy tylko 1 konfiguracji funkcjonalności pojazdu)	
Zaznaczyć X wszystkie elementy, do których odnoszą się funkcjonalności testowanego systemu i opisać je w odpowiednim polu	
☐ wykonuje manewr minimalnego ryzyka	
Krótki opis realizowanej funkcji w tym informacja o wykorzystywanych sensorach używanych w realizacji tej funkcji	
☐ steruje prędkością pojazdu	

Krótki opis realizowanej funkcji w tym informacja o wykorzystywanych sensorach używanych w realizacji tej funkcji

O steruje kierunkiem ruchu pojazdu

Krótki opis realizowanej funkcji w tym informacja o wykorzystywanych sensorach używanych w realizacji tej funkcji

O inne, jakie:

.....
.....

Krótki opis realizowanej funkcji w tym informacja o wykorzystywanych sensorach używanych w realizacji tej funkcji

Opis zachowania systemu podczas manewrów: jazda na wprost, zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu, wymijanie/omijanie, cofanie, wyprzedzanie, parkowanie, ostrzeganie oraz jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (jeśli dany manewr nie będzie wykonywany, napisać „nie dotyczy”)

Opis sposobu zarządzania pracami badawczymi i zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego
Zakres odpowiedzialności organizatora

6. **Dane pojazdu** zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym będą prowadzone prace badawcze:

Numer rejestracyjny		VIN (jeśli posiada)	
Marka		Model	
Numer decyzji o profesjonalnej rejestracji (jeśli dotyczy)			
Data wydania decyzji (dd/mm/rrrr)			
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym			☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust.4 pkt 1-4 ustawy Prawo o ruchu drogowym			☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem
Deklarowany poziom automatyzacji, zgodny z załącznikiem nr 3 do ustawy - Prawo o ruchu drogowym	o 3, o 4, o 5 ☐ nie wiem		
WŁAŚCICIEL POJAZDU			
Imię i nazwisko lub firma			
PESEL lub REGON		NIP	
Adres zamieszkania lub adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu			
Kraj		Województwo	
Powiat		Gmina	
Miejscowość			Kod pocztowy
Ulica			
Nr domu		Nr lokalu	
Opis zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych systemów i funkcji, które będą badane i oceniane			

8. **Osoby upoważnione przez organizatora prac badawczych do bieżącego kontaktu z KKPb**, celem m.in. monitorowania prac

Osoba 1

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			
Email		Telefon	

Osoba 2

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			

Email		Telefon	
-------	--	---------	--

Oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń:

- o Oświadczam, że prace badawcze, o których mowa we wniosku i ryzyko z nimi związane osiąga poziom akceptowalny (potwierdzony analizą zagrożeń i oceną ryzyka, stanowiącą załącznik do wniosku), a prace badawcze będą prowadzone w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nieutrudniający ruchu na drogach.
- o Oświadczam, że prace badawcze, o których mowa we wniosku zostały poprzedzone przeprowadzeniem wewnętrznych testów symulacyjnych i prób fizycznych na zamkniętych drogach lub torach testowych, a zakres tych prób odpowiada zakresowi planowanych prób na drogach publicznych.
- o Oświadczam, że każdy z pojazdów, którymi będą wykonywane prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1-4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz że posiadam udokumentowane prawo do dysponowania nimi.
- o Oświadczam, że każdy pojazd, o którym mowa we wniosku posiada ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, obowiązujące w całym okresie prowadzenia prac badawczych oraz że dokonano opłacenia składki za to ubezpieczenie.
- o Oświadczam, że każdy pojazd, o którym mowa we wniosku jest wyposażony w rejestrator, spełniający wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 25 pkt 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
- o Oświadczam, że dane zawarte we wniosku są poprawne i zgodne z rzeczywistością.

OSOBA SKŁADAJĄCA WNIOSEK – reprezentacja zgodna z KRS

Imię i nazwisko

Data

Podpis

.....

Załączniki:

- o Mapa trasy/tras przejazdu.
- o Analiza zagrożeń i ocena ryzyka realizacji prac badawczych, o których mowa we wniosku sporządzona zgodnie z międzynarodową normą ISO 26262, dotyczące bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych.
- o Dokumenty potwierdzające zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej każdego pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, obowiązującej w całym okresie prowadzenia prac badawczych, wskazanym przez wnioskującego.
- o Dowód wniesienia do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opłaty za wydanie zezwolenia/ za zmianę zezwolenia.
- o W przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej kopia dowodu rejestracyjnego.
- o Odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie.
- o Kopie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów.

Wniosek o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych lub w pełni zautomatyzowanych na drogach publicznych

Zakres zmian (zaznaczyć X; tylko 1 zakres na 1 wniosek)

- ☐ o pojazd, ☐ ubezpieczenie, ☐ reprezentacja podmiotu, ☐ okres zezwolenia,
☐ trasa przejazdu, ☐ warunki prowadzenia prac badawczych

1. INFORMACJA O ZEZWOLENIU

Numer zezwolenia	Data wydania	Obowiązuje do
Nazwa podmiotu, który otrzymał zezwolenie	NIP	REGON

2. POJAZD

w przypadku większej liczby pojazdów, których dotyczą zmiany, powielić sekcję; maksymalna liczba pojazdów we wniosku o zmianę – 5

- ☐ dodanie nowego pojazdu w ramach wydanego zezwolenia
☐ zmiana danych pojazdu objętego zezwoleniem
☐ usunięcie pojazdu z zezwolenia

Powód zmiany	
--------------	--

Dane pojazdu usuwanego z zezwolenia lub dotychczasowe dane pojazdu (jeśli zmiana dotyczy np. numeru rejestracyjnego)

Numer rejestracyjny		VIN	
Marka		Model	
Numer decyzji o profesjonalnej rejestracji			
Data wydania decyzji (dd/mm/rrrr)			
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym	☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem		
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust.4 pkt 1–4 ustawy Prawo o ruchu drogowym	☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem		
Deklarowany poziom automatyzacji, zgodny z załącznikiem nr 3 do ustawy Prawo o ruchu drogowym	☐ 0, ☐ 1, ☐ 2, ☐ 3, ☐ 4, ☐ 5 ☐ nie wiem		
WŁAŚCICIEL POJAZDU			
Imię i nazwisko lub nazwa firmy			
PESEL lub REGON		NIP	
Adres zamieszkania lub adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu			
Kraj		Województwo	
Powiat		Gmina	

Miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica			
Nr domu		Nr lokalu	

NOWE dane pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, z udziałem którego będą prowadzone prace badawcze

Numer rejestracyjny		VIN	
Marka		Model	
Numer decyzji o profesjonalnej rejestracji			
Data wydania decyzji (dd/mm/rrrr)			
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym			☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem
Pojazd spełnia warunki określone w art. 66 ust.4 pkt 1–4 ustawy Prawo o ruchu drogowym			☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem
Deklarowany poziom automatyzacji, zgodny z załącznikiem nr 3 do ustawy Prawo o ruchu drogowym	☐ 0, ☐ 1, ☐ 2, ☐ 3, ☐ 4, ☐ 5 ☐ nie wiem		
WŁAŚCICIEL POJAZDU			
Imię i nazwisko lub nazwa firmy			
PESEL lub REGON		NIP	
Adres zamieszkania lub adres siedziby lub oddziału właściciela pojazdu			
Kraj		Województwo	
Powiat		Gmina	
Miejscowość		Kod pocztowy	
Ulica			
Nr domu		Nr lokalu	

Oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń:

- ☐ Oświadczam, że pojazd, którym będą wykonywane prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66, oraz że posiadam udokumentowane prawo do dysponowania nim.
- ☐ Oświadczam, że pojazd, o którym mowa we wniosku posiada ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, obowiązujące w całym okresie prowadzenia prac badawczych oraz że dokonano opłacenia składki za to ubezpieczenie.
- ☐ Oświadczam, że pojazd, o którym mowa we wniosku jest wyposażony w rejestrator, spełniający wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 65l ust. 25 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3. UBEZPIECZENIE od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu (bez zmiany w obszarze POJAZD)

Numer dotychczasowej polisy		Numer nowej polisy	
Okres obowiązywania			
Powód zmiany			

Numer rejestracyjny pojazdu objętego polisą	
Numer VIN pojazdu objętego polisą (jeśli posiada)	

o Oświadczam, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że dokonano opłacenia składki za to ubezpieczenie.

4. REPREZENTACJA PODMIOTU

o zmiana reprezentacji prawnej podmiotu (zgodnie z KRS) o zmiana osoby do kontaktu

Dane osoby zastępowanej

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			
Email		Telefon	

NOWE dane

Imię		Drugie imię	
Nazwisko			
Stanowisko			
Email		Telefon	

5. OKRES ZEZWOLENIA (nie dłuższy niż 36 miesięcy)

Poprzedni termin zakończenia zezwolenia (dd/mm/rrrr)	
NOWY termin zakończenia zezwolenia (dd/mm/rrrr)	
Powód zmiany	

6. TRASA PRZEJAZDU

Obszar, którego dotyczy wniosek o zmianę zezwolenia (zaznaczyć X)	
o obszar zabudowany oznaczony odpowiednimi znakami w granicach administracyjnych gmin miejskich oraz miast w gminach miejsko-wiejskich; o obszar zabudowany oznaczony odpowiednimi znakami poza granicami administracyjnymi miast, na które składają się obszary gmin wiejskich i części wiejskie gmin miejsko-wiejskich, o obszar niezabudowany	
Klasy dróg, których dotyczy wniosek o zmianę zezwolenia (zaznaczyć X)	
o A – autostrady, o S – ekspresowe, o GP – główne ruchu przyspieszonego, o G – główne, o Z – zbiorcze, o L – lokalne, o D – dojazdowe	
Województwo	
Rezygnacja z prowadzenia prac	
Nazwy powiatów/miejscowości	Numery dróg lub nazwy ulic
	1. 2. 3. 4. 5.

Teren włączany do obszaru prowadzenia prac badawczych	
Nazwy powiatów/miejscowości	Numery dróg lub nazwy ulic
	1. 2. 3. 4. 5.
Powód zmiany	

7. WARUNKI PROWADZENIA PRAC BADAWCZYCH

Warunki, w których wykonywane będą prace badawcze (zaznaczyć X)	
pogoda	☐ bezchmurnie, ☐ zachmurzenie, ☐ opady deszczu, ☐ opady śniegu, ☐ mgła, ☐ inne (jakie):
oświetlenie	☐ dzień, ☐ wschód/zachód słońca, ☐ noc – oświetlenie uliczne, ☐ noc – brak oświetlenia ulicznego
prędkość maksymalna, z jaką pojazd będzie się poruszał [km/h]	

Oświadczam pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że dane zawarte we wniosku są poprawne i zgodne z rzeczywistością.

OSOBA SKŁADAJĄCA WNIOSEK – reprezentacja zgodna z KRS

Imię i nazwisko

Data

Podpis

.....

Załączniki:

- o Dowód wniesienia do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych opłaty za zmianę zezwolenia.
- o Mapa trasy/tras przejazdu – w przypadku zmian w obszarze TRASA PRZEJAZDU
- o Dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, dotyczącej pojazdu wykorzystywanego do prac badawczych za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu, obowiązującej w całym okresie prowadzenia prac badawczych, wskazanym przez wnioskującego – w przypadku zmian w obszarze POJAZD lub UBEZPIECZENIE
- o W przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej kopia dowodu rejestracyjnego – w przypadku zmian w obszarze POJAZD
- o Odstępstwo od warunków technicznych, o którym mowa w art. 67 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd taki został uprzednio dopuszczony do ruchu na jego podstawie – w przypadku zmian w obszarze POJAZD

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów wniosków o wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych oraz wzoru sprawozdania z tych prac i minimalnych wymagań technicznych dotyczących elektronicznego rejestratora danych stanowi wykonanie delegacji ustawowej z art. 65l ust. 25 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Zmiany w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych spowodowane były 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, jak również potrzebą deregulacji procesu rozwoju technologicznego, wskazującymi w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie badania tych pojazdów na drogach publicznych. 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. Dotychczas obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad wykonywania prac badawczych na drogach publicznych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych nie sprzyjały postępowi technologicznemu i rozwojowi autonomiczności pojazdów, o czym świadczy bardzo niewielka liczba wydanych uprawnień do ich prowadzenia.

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 zostały określone 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 Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych.

Przepisy oddziału 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nakładają na organizatora prac badawczych po zakończeniu tych prac, obowiązek przekazania Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – sprawozdania z przeprowadzonych prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych.

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z delegacją art. 65l ust. 25 ustawy wzory następujących dokumentów:

1. sprawozdania z prac badawczych związanych z badaniem pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych;
2. wniosku o wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub w pełni zautomatyzowanym na drogach publicznych;
3. wniosku o zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdem zautomatyzowanym lub w pełni zautomatyzowanym na drogach publicznych.

Ponadto projekt określa minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora oraz sposobu i formatu 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.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października*

2013 r. - Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów wniosków o wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych oraz wzoru sprawozdania z tych prac oraz minimalnych wymagań technicznych dotyczących elektronicznego rejestratora danych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 10.06.2025 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe Art. 65l ust. 25 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251). Nr w wykazie prac
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Prace nad wydaniem przedmiotowego rozporządzenia wszczęto wskutek zmiany Oddziału 6 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) i wprowadzenia do ustawy – Prawo o ruchu drogowym delegacji ustawowej do określenia w drodze rozporządzenia przez Ministra właściwego do spraw transportu wzorów wniosków składanych przez organizatora prac badawczych do Krajowego Koordynatora Prac Badawczych o wydanie lub zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, a także do określenia wzoru sprawozdania z przeprowadzonych prac badawczych i określenia minimalnych wymagań technicznych elektronicznego rejestratora prac badawczych.

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 pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

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

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z art. 65l ust. 25 projektu ustawy wzory:

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

Ponadto określa minimalne wymagania techniczne dotyczące elektronicznego rejestratora oraz sposobu i formatu 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.

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?

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty prowadzący	Brak danych	-	Bezpośrednie – z uwagi na

działalność badawczo-rozwojową			konieczność składania wniosków i sprawozdań
Producenci wyposażania pojazdów	Brak danych	-	Pośrednie
Producenci pojazdów			Pośrednie

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

Projekt rozporządzenia został przesłany do konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 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) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 29) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 30) Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 31) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

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

Termin na zgłoszenie uwag wyniósł 14 dni.

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

		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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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.
--	---

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

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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 rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

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.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wysokości opłat za wydanie oraz zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych

Na podstawie art. 65l ust. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość opłat za:

- 1) wydanie zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych;
- 2) zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych.

§ 2. 1. Wysokość opłaty, o której mowa w § 1 pkt 1, ustala się przy uwzględnieniu: obszaru prac badawczych (liczby województw, liczby organów zarządzających ruchem), okresu obowiązywania zezwolenia oraz liczby i poziomu automatyzacji pojazdów wskazanych w zezwoleniu.

2.Kwota bazowa opłaty za wydanie zezwolenia wynosi 5 000 złotych za każde województwo objęte wnioskiem.

3.Dodatkowo do kwoty, o której mowa w ust. 2 dolicza się kwotę:

- 1) 5 000 złotych przy wniosku obejmującym prowadzenie prac badawczych na drogach podlegających organom zarządzającym ruchem w liczbie nie większej niż 10;
- 2) 7 000 złotych przy wniosku obejmującym prowadzenie prac badawczych na drogach podlegających organom zarządzającym ruchem w liczbie między 11 a 20;
- 3) 10 000 złotych przy wniosku obejmującym prowadzenie prac badawczych na drogach podlegających organom zarządzającym ruchem w liczbie większej niż 20.

4.Dodatkowo do opłaty za wydanie zezwolenia dolicza się kwotę 500 złotych za każdy rozpoczęty rok, na jaki wydawane jest zezwolenie.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

5. Dodatkowo do opłaty za wydanie zezwolenia dolicza się kwotę 100 złotych za każdy pojazd objęty wnioskiem, o poziomie automatyzacji nie wyższym niż czwarty oraz 150 złotych za każdy pojazd objęty wnioskiem, o poziomie automatyzacji piątym, przy czym maksymalna kwota naliczana za liczbę pojazdów objętych wnioskiem wynosi 1000 złotych.

§ 3. 1. Wysokość opłaty, o której mowa w § 1 pkt 2, ustala się przy uwzględnieniu zakresu zmian zezwolenia.

2. Kwota bazowa opłaty za zmianę zezwolenia wynosi 2 000 złotych.

3. Dodatkowo do kwoty, o której mowa w ust. 2 dolicza się kwotę:

- 1) 50 złotych za każdą zmianę danych pojazdu objętego wnioskiem,
- 2) 100 złotych za każde zgłoszenie nowego pojazdu do prac badawczych
- 3) 50 złotych za każdą zmianę dotyczącą ubezpieczenia pojazdu
- 4) 1000 złotych za każdą zmianę dotyczącą obszaru prac badawczych
- 5) 1000 złotych za każdą zmianę dotyczącą warunków prowadzenia prac badawczych,

– przy czym maksymalna kwota opłaty za zmianę zezwolenia wynosi 4 000 złotych.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie oraz zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 65l ust. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Zmiany w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie wykorzystania dróg na potrzeby prac badawczych pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych spowodowane były 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, jak również potrzebą deregulacji procesu rozwoju technologicznego, wskazującymi w pierwszej kolejności na potrzebę pilnej zmiany przepisów w zakresie badania tych pojazdów na drogach publicznych. 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. Dotychczas obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad wykonywania prac testowych na drogach publicznych z wykorzystaniem pojazdów zautomatyzowanych nie sprzyjały postępowi technologicznemu i rozwojowi autonomiczności pojazdów, o czym świadczy bardzo niewielka liczba wydanych uprawnień do ich prowadzenia.

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.

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z delegacją w art. 65l ust. 26 ustawy opłaty:

1. Za wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 23 pkt 1 i lit. a i b, 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.

Rozporządzenie uwzględnia też maksymalne stawki opłat określone w art. 65l ust. 23 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. 5000 zł. – za zmianę zezwolenia.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie oraz zmianę zezwolenia na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi w ruchu drogowym na drogach publicznych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 13.06.2025 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe 65l ust. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251). Nr w wykazie prac
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Prace nad wydaniem przedmiotowego rozporządzenia wszczęto wskutek zmiany Oddziału 6 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

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.

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

Projektowane rozporządzenie określa zgodnie z art. 65l ust. 26 ustawy opłaty:

3. Za wydanie zezwolenia dla poszczególnych obszarów, o których mowa w ust. 23 pkt 1 i lit. a i b, 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;

4. 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. 65l ust. 23 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.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty prowadzący działalność badawczo-rozwojową	Brak danych	-	Bezpośrednie – z uwagi na konieczność składania wniosków i sprawozdań
Producenci wyposażania pojazdów	Brak danych	-	Pośrednie
Producenci pojazdów			Pośrednie

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

Projekt rozporządzenia został przesłany do konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 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) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 29) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 30) Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
- 31) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

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

Termin na zgłoszenie uwag wyniósł 14 dni.

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
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												
		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											
	(dodaj/usuń)											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	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.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
☒ nie dotyczy												

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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 rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego nastąpi z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

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.



SĄD NAJWYŻSZY

Ministerstwo Sprawiedliwości

Warszawa, 2 lipca 2025 r.

BSA II.022.29.2025

Pan
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 1 lipca 2025 r., znak: SPS-III.020.163.4.2025, mając na uwadze treść art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r. poz. 622), w świetle którego Sąd Najwyższy może opiniować projekty tylko takich ustaw i innych aktów normatywnych, na podstawie których orzekają i funkcjonują sądy, a także innych projektów ustaw w zakresie, w jakim mają one wpływ na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego, uprzejmie informuję, że **projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych** nie podlega opiniowaniu.

Z poważaniem,

dr hab. Małgorzata Manowska
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-III.020.163.5.2025

Data wpływu 03.07.2025