

Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 21 listopada 2025 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) 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.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2019/2144”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

²⁾ 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

- 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 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, z późn. zm.³⁾) 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, w zakresie danych i informacji, o których mowa w ust. 11 pkt 4, 5 i 7 oraz dokumentów, o których mowa w 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. W przypadku zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia dodatkowych pojazdów, w liczbie nie większej niż 7, w okresie ważności zezwolenia, organizator prac badawczych przekazuje Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, najpóźniej 7 dni przed rozpoczęciem prac badawczych z udziałem tych pojazdów, informację o liczbie nowych pojazdów oraz ich dane, o których mowa w ust. 11 pkt 7, oraz dokumenty, o których mowa w ust. 14 pkt 1–9, bez potrzeby składania wniosku o zmianę zezwolenia oraz uiszczania opłaty. W takim przypadku nie wydaje się decyzji administracyjnej o zmianie zezwolenia.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 340, 620, 680, 1022, 1074 i 1218.

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 4;
- 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, oraz pełnienie funkcji administratora danych osobowych przetwarzanych w związku z wydawaniem tych zezwoleń;
- 12) przetwarzanie danych osobowych organizatora prac badawczych, o których mowa w pkt 2 lit. a, osoby reprezentującej organizatora prac badawczych, o których mowa w ust. 11 pkt 1 lub ust. 12 pkt 2, oraz właściciela pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym prowadzone są prace badawcze, o których mowa w ust. 11 pkt 2 lub ust. 12 pkt 3, 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 którym mowa w ust. 5, zawiera:

- 1) imię i nazwisko albo firmę (nazwę), numer identyfikacyjny REGON albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument 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, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument 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, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - 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 załączniku 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, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument 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, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument 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, z wyłączeniem profesjonalnego numeru rejestracyjnego,
 - 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 załączniku nr 3 do ustawy;
- 7) informację o zakresie zmian wynikających z dokumentów, o których mowa w ust. 13 pkt 1–3, o ile wnioszek 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, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze, spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, 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, albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, lub służby technicznej, potwierdzającą, że dany pojazd zautomatyzowany lub pojazd w pełni zautomatyzowany, nad którym będą prowadzone prace badawcze spełnia warunki określone w art. 66 ust. 1 i ust. 4 pkt 1–4, wraz z oświadczeniem, że wnioskujący posiada udokumentowane prawo do dysponowania nimi – o ile wniosek dotyczy zastąpienia lub zgłoszenia dodatkowego pojazdu zautomatyzowanego lub pojazdu w pełni zautomatyzowanego, nad którym 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 odstępstwo 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. Krajowy Koordynator Prac Badawczych niezwłocznie informuje o wydaniu zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz o zgłoszeniu przez organizatora prac badawczych zastąpienia pojazdów lub zgłoszenia nowych pojazdów, w okresie ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1:

- 1) komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 2) komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, właściwego dla obszaru planowanych prac badawczych;
- 3) organ zarządzający ruchem na drodze w zakresie prowadzenia prac badawczych i organizacji ruchu na drogach, na których planowane są prace badawcze.

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 których mowa w ust. 20, 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) wzory wniosków, o których mowa w ust. 5 i 8;
- 2) wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 65n ust. 1 pkt 5;
- 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 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, 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, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia wydania lub zmiany 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 lub 8, danych i informacji, o których mowa w art. 65l ust. 11 lub 12,
 - b) nie dołączył do wniosku, o którym mowa w art. 65l ust. 5 lub 8, dokumentów, o których mowa w art. 65l ust. 13 lub 14;
- 2) mimo złożenia deklaracji, o której mowa w art. 65l ust. 13 pkt 5 lub ust. 14 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, a okres obowiązywania zezwolenia ulega wydłużeniu o czas zawieszenia zezwolenia, w przypadku gdy:
 - 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 dokumentów, 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.

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

8. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby wyznaczone do prowadzenia spraw z zakresu wydawania zezwoleń, o których mowa w art. 65l ust. 1, i decyzji administracyjnych o stwierdzeniu wygaśnięcia tego zezwolenia oraz decyzji administracyjnych o odmowie wydania, zmianie, cofnięciu lub

zawieszeniu tego zezwolenia oraz realizacji innych obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, o których mowa w art. 651 ust. 10 pkt 2–12, oraz prowadzenia spraw z zakresu kontroli prowadzonych prac badawczych, o której mowa w ust. 3 pkt 1, i występowania w roli obserwatora, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, są obowiązani do:

- 1) zachowania poufności danych udostępnianych im w toku prowadzenia postępowań administracyjnych, realizacji zadań i obowiązków Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, prowadzenia spraw z zakresu kontroli prac badawczych i monitorowania tych prac, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu;
- 2) powstrzymania się od:
 - a) występowania w roli członków organów spółek handlowych lub pełnomocników przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych,
 - b) prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w Polsce w rozumieniu niniejszej ustawy, w zakresie wydawanych zezwoleń na prowadzenie prac badawczych,
 - c) bycia wspólnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność, o której mowa w lit. a,
 - d) bezpośredniego posiadania akcji lub udziałów w spółkach handlowych organizatora prac badawczych,
 - e) wykonywania zajęcia zarobkowego na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w lit. a, c i d.

9. Krajowy Koordynator Prac Badawczych i osoby, o których mowa w ust. 8, składają oświadczenie dotyczące obowiązków określonych w ust. 8, zwane dalej „oświadczeniem o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów”.

10. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń na podstawie art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Składający oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów 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 zachowam w poufności wszystkie dane i informacje pozyskane w ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w art. 65l ust. 10 oraz art. 65m ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, oraz nie wykorzystam tych danych i informacji w celach innych niż określone w powyższych przepisach ustawy, a także nie posiadam konfliktu interesów w tym zakresie, a w szczególności nie prowadzę prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi na drogach publicznych w Polsce w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie jestem członkiem organów spółek handlowych lub pełnomocnikiem przedsiębiorców, którzy są organizatorem prac badawczych, nie jestem wspólnikiem lub partnerem spółki handlowej lub stroną umowy spółki cywilnej prowadzącej działalność w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie posiadam bezpośrednio akcji lub udziałów w spółkach handlowych prowadzących działalność, w ramach prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, nie wykonuję zajęć zarobkowych na podstawie umowy o pracę, umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej z podmiotami, o których mowa w art. 65m ust. 8 pkt 2 lit. a, c i d ustawy – Prawo o ruchu drogowym.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składają:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu – Krajowy Koordynator Prac Badawczych;
- 2) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych – osoby obowiązane do złożenia oświadczenia, o których mowa w ust. 8.

12. Oświadczenie o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów składa się:

- 1) przed zawarciem umowy o pracę, zmianą stanowiska pracy lub zawarciem umowy cywilnoprawnej;
- 2) corocznie do dnia 15 stycznia według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego;

- 3) w terminie 14 dni od dnia powzięcia informacji o okolicznościach, o których mowa w ust. 8.

13. Naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 8–12, stanowi podstawę do odmowy nawiązania stosunku pracy, rozwiązania stosunku pracy bez wypowiedzenia z winy pracownika, odmowy zawarcia lub wypowiedzenia umowy zlecenia, umowy o dzieło lub innej umowy o podobnym charakterze, odwołania ze stanowiska Krajowego Koordynatora Prac Badawczych.

14. Oświadczenia o zachowaniu poufności i braku konfliktu interesów podlegają ocenie właściwego organu, o którym mowa w ust. 11 pkt 1 lub 2, pod względem możliwości wystąpienia w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego lub planowanej kontroli lub monitorowania prac badawczych. W przypadku stwierdzenia konfliktu interesów lub naruszenia obowiązku zachowania poufności osoba, o której mowa w ust. 8, podlega wyłączeniu z postępowania administracyjnego, nie uczestniczy w przeprowadzaniu kontroli lub monitorowaniu prac badawczych.

15. Dyrektor Instytut Transportu Samochodowego w ramach prowadzonych działań zapewnia zachowanie w poufności danych i informacji pozyskanych w ramach realizacji zadań i obowiązków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2 oraz art. 65l ust. 10, jak również pozyskanych w związku z tymi działaniami oraz po ich zakończeniu, a także niewykorzystywanie tych danych i informacji przez Instytut Transportu Samochodowego w zakresie prowadzonych działań oraz w celach, innych niż określone w ustawie.

16. W przypadku gdy Instytut Transportu Samochodowego poniósł szkodę wskutek naruszenia obowiązków, o których mowa w ust. 8, może dochodzić od osób, które naruszyły te obowiązki, wyrównania tej szkody na zasadach określonych w przepisach działu piątego rozdziału I ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277 i 807).

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 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;
- 4) rejestrować zdarzenia, w których doszło do wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywać zapisy tej rejestracji przez okres 12 miesięcy od daty zdarzenia, a także przekazywać te zapisy Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych, wraz z opisem okoliczności i wskazaniem czasu oraz miejsca zdarzenia;
- 5) 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, przy uwzględnieniu, że organizator prac badawczych nie jest obowiązany do ujawniania w treści sprawozdania informacji stanowiących jego tajemnicę przedsiębiorstwa lub innych podmiotów;
- 6) 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 i którą 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;
- 7) uwzględnić cyberzagrożenia w zarządzaniu ryzykiem;

- 8) 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;
- 9) 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 dokumenty do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13;
- 10) 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 9, obejmują dane i informacje, o których mowa w art. 65l ust. 11 pkt 4, 5 i 7, lub wymagać będą aktualizacji dokumentów do wniosku, o których mowa w art. 65l ust. 13 pkt 1–3, z zastrzeżeniem art. 65l ust. 8 zdanie drugie.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, 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 zautomatyzowanym 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 zautomatyzowanego 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071 i 1172). 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 (Dz. U. z 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175, 1176 i ...). 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 po pkt 27 dodaje się pkt 27a w brzmieniu:

„27a) Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych;”;

7) w art. 80s:

a) ust. 1 i 2 otrzymują 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.

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”.

- b) 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.”,

- c) 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 100 000 zł do 200 000 zł – za brak zezwolenia, o którym mowa w art. 65l ust. 1,
- 2) od 20 000 zł do 100 000 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, nakłada się 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) odpowiedni organ Policji lub Straży Granicznej, którego 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. Środki z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, gromadzi się na wyodrębnionym rachunku bankowym właściwego:

- 1) wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego i przekazuje się 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.

7. Środki, o których mowa w ust. 6 pkt 1, stanowią wpływy 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, a środki, o których mowa w ust. 6 pkt 2, stanowią dochód budżetu państwa.”;

- 11) art. 148a otrzymuje brzmienie:

„Art. 148a. 1. Do dnia 1 stycznia 2028 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, oraz motocykli, o których mowa w art. 2 pkt 45, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

2. Zarządca drogi może uzależnić poruszanie się pojazdów elektrycznych oraz motocykli po wyznaczonych pasach ruchu dla autobusów od liczby osób poruszających się tymi pojazdami.”;

- 12) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 30a dodaje się art. 30b w brzmieniu:

„Art. 30b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego pełni funkcję krajowego koordynatora w systemie informatycznym przeznaczonym do wydawania i kontroli elektronicznych zezwoleń EKMT, udostępnionym przez Międzynarodowe Forum Transportowe (International Transport Forum), zwanym dalej „systemem EKMT”.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych przetwarzanych na potrzeby realizacji zadań krajowego koordynatora w systemie EKMT.

3. W systemie EKMT Główny Inspektor Transportu Drogowego, w szczególności:

- 1) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla przewoźników drogowych;
- 2) tworzy, na wniosek złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, konta dla organów kontrolnych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1–4;
- 3) przydziela przewoźnikom drogowym przyznane zezwolenia EKMT;
- 4) monitoruje wykorzystanie zezwoleń EKMT.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, zawiera w szczególności:

- 1) dane przewoźnika drogowego określające:
 - a) firmę przedsiębiorcy,
 - b) adres i siedzibę albo adres miejsca zamieszkania,
 - c) numer ewidencji podatkowej (NIP),
 - d) numer telefonu,
 - e) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem jej imienia i nazwiska.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, zawiera w szczególności:

- 1) dane organu kontrolnego określające:
 - a) nazwę organu,
 - b) adres i siedzibę,
 - c) numer telefonu,
 - d) adres poczty elektronicznej;
- 2) datę złożenia wniosku;
- 3) podpis osoby uprawnionej do złożenia wniosku, z podaniem jej imienia i nazwiska.

6. W przypadku złożenia wniosków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, w postaci elektronicznej, wniosek opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.”;

- 2) w art. 87 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej kierowca okaże dokument w postaci elektronicznej lub papierowej potwierdzający posiadanie elektronicznego zezwolenia EKMT, jest obowiązany do udostępnienia tego dokumentu, na żądanie kontrolującego, w trakcie kontroli, w tym do okazania i udostępnienia urządzenia, na którym zapisany jest ten dokument. Przepis ten stosuje się do innych dokumentów wymaganych w postaci elektronicznej w związku z wykonywaniem przewozu na podstawie zezwolenia EKMT.”.

Art. 3. 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. 2025 r. poz. 367, 1019, 1174, 1175 i 1176) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 po pkt 10a dodaje się pkt 10b i 10c w brzmieniu:

„10b) pojazd zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 88 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;

10c) pojazd w pełni zautomatyzowany – pojazd w rozumieniu art. 2 pkt 89 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;”;
- 2) w art. 23 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. 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 6 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, o których mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zwanych dalej „pracami badawczymi”, od chwili wprowadzenia tego pojazdu do ruchu.”;
- 3) w art. 27:
 - a) 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.”,

- b) 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 pojazdu dojazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych.”,
- c) 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.”;
- 4) 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;”;
- 5) 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.”;
- 6) w art. 33 w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:
- „12) 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 – w przypadku pojazdów zautomatyzowanych lub

pojazdów w pełni zautomatyzowanych, wykorzystywanych do prac badawczych.”;

- 7) 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 do jazd 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.”;

- 8) 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 6 lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która ma kontrolę nad ruchem pojazdu do jazd testowych, będącego pojazdem zautomatyzowanym lub pojazdem w pełni zautomatyzowanym, wykorzystywanym do prac badawczych, o których mowa w art. 65l ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, i która, sprawując taką kontrolę w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.”;

- 9) 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. 4. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 78:
 - a) w ust. 1 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „30 czerwca 2026 r.”,
 - b) dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2025 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 30 czerwca 2026 r.”;
- 2) w art. 79:
 - a) uchyla się ust. 1 i 2,
 - b) w ust. 3 wyrazy „w okresie, o którym mowa w ust. 2” zastępuje się wyrazami „do dnia 30 czerwca 2026 r.”;
- 3) w art. 82 w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „30 czerwca 2026 r.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303) uchyla się art. 9.

Art. 6. 1. Zezwolenia wydane na podstawie przepisów art. 65l ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym 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 zezwoleń, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. 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 na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 7–9, które wchodzi w życie z dniem 5 lipca 2026 r.;
- 2) art. 2, art. 4 i art. 5, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 1 stycznia 2026 r.

MARSZAŁEK SEJMU

/ - / Włodzimierz Czarzasty

Załącznik do ustawy
z dnia 21 listopada 2025 r.
(Dz. U. poz.)

Załącznik nr 3

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 krótkotrwale 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.