Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.13.2026
Warszawa, 06 lipca 2026

Pani

Małgorzata Kidawa-Błońska

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Piotra Masłowskiego w dniu 13 maja br., przekazane przy piśmie nr BPS/043-58-1528/26, uprzejmie przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

W odniesieniu do strategii rozwoju i wdrażania technologii autonomicznych, Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że w obecnym systemie dokumentów strategicznych funkcjonuje osiem strategii rozwoju. Są to dokumenty przekrojowe, obejmujące cały kraj, określające podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju, odnoszące się do sektorów, dziedzin, regionów lub rozwoju przestrzennego.

Jednym z takich dokumentów jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT), która jako jeden z celów szczegółowych zakłada określenie pożądanego i realnego modelu wdrażania automatyzacji transportu drogowego w Polsce, z uwzględnieniem wymagań infrastrukturalnych. Realizacji tego celu służył m.in. projekt AV-PL-ROAD, w wyniku którego przygotowano liberalizację reżimu testowego pojazdów zautomatyzowanych i w pełni zautomatyzowanych oraz powołano w Instytucie Transportu Samochodowego Centrum Kompetencji Pojazdów Autonomicznych i Połączonych.

Należy podkreślić, że obecnie Polska wdrożyła krajowe rozwiązania prawne dostosowując przepisy *ustawy – z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm) do uwarunkowań postępującej rewolucji technologicznej celem wykorzystania dróg publicznych na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi, umożliwienia dopuszczenia do ruchu po drogach pojazdów autonomicznych oraz dalszą wizją autonomizacji transportu.

Z dniem 24 czerwca 2026 r. weszły w życie przepisy *ustawy z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. 2025 r.

poz. 1843), dotyczące prowadzenia prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi. Zmiany w prawie podyktowane są m.in. postulatami przedsiębiorców, potrzebą rozwoju automatyzacji pojazdów i transportu drogowego oraz deregulacji procesu rozwoju technologicznego, przy uwzględnieniu – w pierwszej kolejności – potrzeb w zakresie badań tych pojazdów na drogach publicznych.

Zauważyć można, że przez ostatnie lata widoczne są wzmożone poszukiwania przez producentów pojazdów nowych technologii ułatwiających prowadzenie pojazdu, a jednocześnie mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Celem wdrożenia nowelizowanych przepisów prawa jest umożliwienie prowadzenia na szerszą skalę prac badawczych nad pojazdami wyposażonymi w systemy automatyzacji jazdy w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego, z wykorzystaniem dróg publicznych, przy zapewnieniu odpowiednich standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nowe przepisy *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* przewidują m.in. usprawnienie i scentralizowanie procesu uzyskiwania zezwoleń na prowadzenie prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi i pojazdami w pełni zautomatyzowanymi (wprowadzenie instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych), zmierzają również do zapewnienia rozwiązań prawnych, które będą respektować ochronę własności intelektualnej i tajemnicę handlową przedsiębiorstwa.

Nowelizacja prawa krajowego umożliwi zainteresowanym podmiotom prowadzenie inwestycji zarówno na etapie badań naukowych, jak i na etapie późniejszych prac rozwojowych.

Należy podkreślić, że wnioski z przeprowadzonych prac badawczych będą stanowić podstawę dla wdrożenia kolejnego etapu działań legislacyjnych, jakim będzie powszechne dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdów zautomatyzowanych, a także pojazdów w pełni zautomatyzowanych.

W ocenie resortu infrastruktury, wśród korzyści płynących z rozwoju automatyzacji w transporcie drogowym należy wskazać zmniejszenie kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększoną mobilność i ograniczone oddziaływanie na środowisko naturalne. Osiągnięcie tych korzyści może nastąpić dzięki upowszechnieniu rozwoju technologicznego i prowadzenia na zdecydowanie szerszą skalę prac badawczych na drogach publicznych w Polsce.

Odnośnie do harmonizacji polskich przepisów z regulacjami na poziomie UE, pragnę zwrócić uwagę, że zharmonizowane procesy homologacyjne – rozumiane w tym kontekście również jako procesy dopuszczania pojazdów autonomicznych do obrotu – są uregulowane w tzw. ramowych rozporządzeniach (UE) 2018/858, 167/2013 oraz 168/2013. W szczególności należy zaznaczyć, że rozporządzenie (UE) 2018/858 dotyczące homologacji pojazdów kategorii M, N oraz O zawiera już procedury dedykowane

pojazdom autonomicznym z uwzględnieniem szczególnych wymagań jakie mają w tym obszarze zastosowanie. Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego – organem udzielającym homologacji na terytorium Polski na bieżąco prowadzi monitoring rozporządzeń ramowych oraz rozporządzeń wykonawczych m.in. w celu zapewnienia właściwego wdrożenia i wykonania w Polsce przepisów ustanowionych na poziomie UE.

Pragnę również wskazać, że w ramach posiedzenia Rady UE ds. Transportu (TTE) w dniu 8 czerwca br. strona polska podpisała list intencyjny dotyczący utworzenia transgranicznej platformy testowej do wdrażania pojazdów zautomatyzowanych. Inicjatywa zawiązania szerszej współpracy państw UE w przedmiotowym obszarze wynika z założeń Planu działań dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, przedstawionego przez Komisję Europejską w dniu 5 marca 2025 r. Projekt wspólnego listu intencyjnego został wypracowany w ramach gremiów eksperckich państw członkowskich przy Komisji Europejskiej, ze szczególnym zaangażowaniem delegacji Niemiec, Francji i Luksemburga, za zgodą i przy akceptacji pozostałych sygnatariuszy tego listy, w tym Rzeczypospolitej Polskiej. Wspólnym celem jest wytyczenie kierunków przyszłej współpracy w zakresie harmonizacji, interoperacyjności i skoordynowanych działań dotyczących komercyjnego wdrażania pojazdów autonomicznych w całej Europie, wzmacniając przy tym konkurencyjność przemysłu motoryzacyjnego i dbając o zapewnienie bezpieczeństwa na drogach.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że niezależnie od przyjętych kierunków harmonizacji i wspierania rozwoju technologicznego, nadrzędnym celem podejmowanych działań pozostaje poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego zapewnienie stanowi wartość priorytetową względem pozostałych celów określonych w liście intencyjnym. Nowoczesne technologie, w tym rozwiązania w zakresie automatyzacji oraz systemy wsparcia kierowcy, przyczyniają się do realizacji tego celu poprzez ograniczenie ryzyka wynikającego z błędu ludzkiego oraz skrócenie czasu reakcji na zagrożenia występujące na drodze. Tak określony cel jest zgodny z priorytetowymi działaniami Ministerstwa Infrastruktury podejmowanymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie