



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.0530.1.2026

Warszawa, 04 sierpnia 2026

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) po rozpatrzeniu petycji z dnia 2 czerwca 2026 r. dotyczącej „działań zmierzających do stworzenia odpowiednich warunków prawnych i regulacyjnych umożliwiających testowanie oraz dopuszczanie do użytkowania w Polsce nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy, takich jak system Tesla Full Self-Driving (FSD).” uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

1. Rzeczpospolita Polska jest obecnie na etapie testowania rozwiązań technicznych w zakresie pojazdów zautomatyzowanych i pojazdów w pełni zautomatyzowanych (ADAS i ADS) w ruchu drogowym. Możliwość testowania w ruchu drogowym pojazdów autonomicznych wynika z przepisów oddziału 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.). 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. z 2025 r. poz. 1843), które wprowadzają nowe regulacje w przedmiotowym zakresie. Obecnie obowiązujące przepisy art. 65l ust. 1-3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewidują, 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 i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a dla poziomu automatyzacji 3 lub wyższego (o których mowa w załączniku nr 3 do ustawy), również uzyskania zezwolenia na prowadzenie tych prac. Wskazane wyżej wymogi ustawowe mają na celu ochronę uczestników ruchu drogowego i utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wnioski i analizy zrealizowane m.in. na podstawie przeprowadzonych prac badawczych będą stanowić podstawę dla ew. decyzji o wdrożeniu kolejnego etapu działań legislacyjnych, jakim będzie powszechne dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdów zautomatyzowanych, a także pojazdów w pełni zautomatyzowanych.
2. Funkcja Full Self-Driving (dalej: FSD), czyli zaawansowany system wspomagania kierowcy wymagający aktywnego nadzoru kierowcy, na chwilę obecną nie jest funkcją objętą zharmonizowanym prawem Unii Europejskiej.

3. Z informacji pozyskanych z Instytutu Transportu Samochodowego wynika, iż system FSD nie był także przedmiotem testów prowadzonych w polskich warunkach drogowych. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury, funkcje w pojeździe dotyczące jego autonomicznego uczestniczenia w ruchu drogowym, powinny w pierwszej kolejności być przedmiotem testów w indywidualnych warunkach drogowych danego kraju, ponieważ uzyskanie określonych wyników testów dotyczących autonomicznej jazdy, na obszarze danego kraju nie oznacza tożsamego wyniku w warunkach drogowych innego kraju.
4. W odniesieniu do systemu „Full Self-Driving”: jego nazwa sugeruje pełną autonomiczność podczas, gdy słowo „supervised” nie precyzuje, że kierowca jest w pełni odpowiedzialny za proces prowadzenia pojazdu, w tym za potencjalną możliwość wypadku. Zgodnie z przepisami podmiotowego w sprawie regulaminu ONZ nr 171 – „Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie systemów wspomagających kierowcę w kontroli ruchu pojazdu” dostępnego pod linkiem:
<https://unece.org/transport/documents/2024/12/standards/addendum-170-un-regulation-no-171>, w pkt 5 pt: „Specyfikacje ogólne” zawarta jest informacja: „W dokumentacji producenta, w tym w materiałach edukacyjnych (np. dokumentacji, materiałach wideo, materiałach dostępnych na stronie internetowej) przeznaczonych dla konsumentów, producent nie może opisywać systemu w sposób, który mógłby wprowadzić klienta w błąd co do możliwości i ograniczeń systemu lub co do stopnia jego automatyzacji.”. W odniesieniu do systemu FSD na chwilę obecną nie została przyjęta oficjalna nazwa, natomiast nazwa stosowana w języku angielskim, jak wyjaśniono powyżej, nie jest jednoznaczna, także i z uwagi na zastosowanie uogólnienia słowem „full”.
5. Odnosząc się do zawartych w petycji informacji, iż: „Przykładowo, w Holandii rozpoczęto proces dopuszczania zaawansowanego systemu wspomagania jazdy Tesla Full Self-Driving (FSD) w warunkach europejskich dla każdego kierowcy.” informuję, że w związku z powyżej przedstawionymi faktami, system FSD, wobec braku zharmonizowanych regulacji obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej, może być objęty jedynie procedurą wskazaną w rozdziale VII rozporządzenia 2018/858¹, dotyczącą nowych technologii lub nowych koncepcji (art. 39). Nie jest to „klasyczna” homologacja typu. Procedura ta, wobec związku z nową koncepcją, podlega dodatkowym restrykcjom, a jej zastosowanie wymaga uzyskania przez dany kraj zezwolenia Komisji Europejskiej.
6. Wobec ww. systemu FSD władza homologacyjna Królestwa Niderlandów (dalej: RDW) wydała tymczasowe świadectwo homologacji na zgodność z regulaminem ONZ nr 171, właśnie na podstawie ww. przepisu art. 39 ust. 2 i 4 rozporządzenia

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

2018/858, co kluczowe, z ważnością ograniczającą się do terytorium Królestwa Niderlandów.

7. Zgodnie z art. 39 ust. 5 ww. rozporządzenia 2018/858, „Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich mogą podjąć decyzję o akceptacji na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE (...).”.

Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich podejmują więc indywidualną decyzję co do akceptacji na swoim terytorium takiego tymczasowego świadectwa homologacji, i tym samym, objętego nim nowego rozwiązania. W ww. unijnym przepisie brak jest dyspozycji czasowych w tym zakresie. Analizując więc kwestię ew. uznania, w tym przypadku, tymczasowego świadectwa homologacji wydanego na zgodność z regulaminem ONZ nr 171 na podstawie przepisu art. 39 ust. 2 i 4 rozporządzenia 2018/858 przez Królestwo Niderlandów, organy udzielające homologacji innych państw członkowskich (na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej jest to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego) działają w sposób niezależny i bezstronny. Natomiast, co należy podkreślić, czas podjęcia krajowej decyzji w sprawie jest zależny od przeprowadzenia niezbędnych w tym zakresie analiz merytorycznych.

8. Obowiązujące przepisy krajowe oraz przepisy Unii Europejskiej regulujące zasady uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami nie przewidują odrębnych uprawnień ani odrębnej kategorii prawa jazdy przeznaczonej dla osób kierujących pojazdami wyposażonymi w systemy zautomatyzowanej jazdy lub zaawansowane systemy wspomagania kierowcy.

Na gruncie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami uprawnienia do kierowania pojazdami są uzależnione od rodzaju pojazdu, dla którego wydawane jest prawo jazdy odpowiedniej kategorii, a nie od stopnia automatyzacji zastosowanych w pojeździe systemów wspomagających kierowanie.

Również przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie różnicują statusu kierującego w zależności od poziomu automatyzacji pojazdu. W świetle obowiązujących regulacji kierującym pozostaje osoba kierująca pojazdem, która ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz bezpieczne uczestnictwo w ruchu. Sam fakt wyposażenia pojazdu w systemy wspomagające kierowanie nie powoduje przeniesienia odpowiedzialności za prowadzenie pojazdu z kierowcy na system pojazdu.

Powyższe rozwiązania pozostają zgodne z obowiązującymi przepisami Unii Europejskiej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE w sprawie praw jazdy, a także nowa dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy, która zastąpi dyrektywę 2006/126/WE, nie przewidują ustanowienia odrębnej kategorii prawa jazdy ani dodatkowych uprawnień przeznaczonych wyłącznie dla użytkowników pojazdów wyposażonych w systemy zautomatyzowanej jazdy.

Nowa dyrektywa (UE) 2025/2205 uwzględnia rozwój technologii wspomagających kierowcę, zobowiązując państwa członkowskie do odpowiedniego dostosowania programów szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Zakres

szkolenia oraz egzaminów będzie obejmował w szczególności wiedzę dotyczącą funkcjonowania zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy oraz systemów zautomatyzowanej jazdy, ich możliwości, ograniczeń oraz obowiązku właściwego nadzoru nad ich działaniem i przejęcia kontroli nad pojazdem przez kierowcę w sytuacjach wymagających jego interwencji. Kierunek zmian przyjęty przez prawodawcę unijnego zakłada zatem dostosowanie procesu szkolenia i egzaminowania do rozwoju nowych technologii, a nie tworzenie nowych kategorii prawa jazdy.

Należy podkreślić, że zagadnienia dotyczące dopuszczenia do użytkowania określonych funkcji zautomatyzowanej jazdy, w tym systemów takich jak Tesla Full Self-Driving (FSD), pozostają odrębne od przepisów regulujących uprawnienia kierowców. Możliwość wprowadzania takich rozwiązań do obrotu i ich wykorzystywania na drogach publicznych jest uzależniona przede wszystkim od spełnienia wymagań wynikających z przepisów homologacyjnych Unii Europejskiej oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych, a nie od ustanowienia nowych kategorii prawa jazdy lub dodatkowych uprawnień dla kierowców. W konsekwencji obecny system prawa krajowego oraz prawa Unii Europejskiej opiera się na założeniu, że niezależnie od poziomu automatyzacji pojazdu osoba kierująca musi posiadać odpowiednią kategorię prawa jazdy oraz pozostaje odpowiedzialna za zgodne z prawem i bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie Ministra Infrastruktury, postulowane w petycji *„działania zmierzające do stworzenia odpowiednich warunków prawnych i regulacyjnych umożliwiających testowanie oraz dopuszczanie do użytkowania w Polsce nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy, takich jak system Tesla Full Self-Driving (FSD)”* zostały już podjęte, bowiem zarówno na poziomie przepisów Unii Europejskiej, jak i na poziomie przepisów Rzeczypospolitej Polskiej, istnieją i są stosowane wskazane powyżej narzędzia prawne.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Łukasz Mucha

Zastępca Dyrektora

Departamentu Transportu Drogowego