

Lucie Žulavská ze Slavie a otazníky kolem pojištění autonomních vozidel

Praha, 22. dubna 2025

Do běžného provozu u nás ještě autonomní vozidla v režimu stupně 3 a výše vyrazit nemohou. Chybí jim k tomu dvě podmínky – legislativa a infrastruktura. Nad zákonným rámcem jejich pohybu na silnicích se však už dlouho zamýšlejí projektové týmy v různých zemích. Jednou z těch, kdo se v minulosti podílel na přípravě legislativního konceptu pro autonomní vozy, byla v rámci bruselské pracovní skupiny evropské federace pojištění a zajištění Insurance Europe současná projektová manažerka Slavia pojišťovny Lucie Žulavská.

V takových týmech asi nebyli pouze zástupci pojišťoven...

To rozhodně ne. Takové týmy byly hodně široké a třeba v Německu kvůli legislativě, týkající se autonomních vozidel, založili speciální pracovní skupinu, která se mimo jiné zabývala také etickými stránkami tohoto systému. Jejím členem byl dokonce kněz. Řešila totiž i případy, ve kterých bude muset autonomní řízení zareagovat na extrémní kolizní situaci a vybrat si mezi životem posádky vozidla a chodce.

Někteří lidé si myslí, že prostě jednoho dne nasednou do autonomního vozu třeba v Praze a vystoupí z něho někde v Brně. Bude to tak jednoduché?

Myslím, že půjde o zdolávání jednotlivých etap a bude při nich zásadně rozhodovat zejména vhodná infrastruktura. Na základě zkušeností z jiných zemí EU lze předpokládat, že nejprve bude tento systém využitelný pro parkování v městských aglomeracích. Později najde využití na běžných silnicích, například v kolonách. A úplně nakonec i na dálniční síti. Jde však ještě o hudbu budoucnosti, protože podmínkou bude nejenom dokonalá satelitní navigace, ale také naprosto jasné označení jednotlivých jízdních pruhů na komunikacích. Jakékoliv dočasné značení by totiž autonomní režim zmátlo a hrozily by kolize.

Jak budou na autonomní vozidla pohlížet pojišťovny?

Závěry, které vzešly z dosavadních jednání na toto téma, říkají, že už nebude stoprocentně platit jednoznačná objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, jak ji známe dnes v rámci povinného ručení. Tento doposud jediný segment se rozdělí do tří kategorií. V prvním zůstane odpovědnost řidiče nebo provozovatele, ale ve druhém už bude odpovědnost výrobce vozidla a ve třetím odpovědnost výrobce software, který konkrétní automobil používá a která bude mít podobu pojištění kybernetické bezpečnosti.

Dnes už ale existují prototypy automobilů, které dokážou zaparkovat bez přičinění řidiče. V Německu zase umožňují na určitých úsecích využití autopilota do městských kolon. Jejich plné používání je ale možné pouze na uzavřených plochách?

Současná legislativa řidiči ukládá povinnost plně se věnovat řízení. Ano, v rámci tzv. třetího stupně autonomního řízení, který se také nazývá „hands off systémem“, už existují auta, ve kterých může řidič dát ruce z volantů a nevěnovat se řízení. Zatím je ale v běžném provozu u nás používat nemůže.

Jak to bude s kalkulací pojistného u autonomních vozidel?

Konkrétní údaje o ceně za takové pojištění ještě v tuto chvíli neexistují. Obecně lze konstatovat, že čím vyšší bude v autonomním vozidle stupeň automatizace, tím více se začne snižovat princip pojištění odpovědnosti vozidla v podobě, v jaké jej známe dnes. Takže z principu plné objektivní odpovědnosti bez ohledu na řidičovo zavinění se bude stále více přecházet k rozdělení odpovědnosti mezi řidiče, výrobce vozidla a výrobce software. A škodní průběh těchto tří částí bude mít vliv na celkovou sazbu pojistného.

Jak ale pojišťovna zjistí, ve kterém modu se zrovna havarující vozidlo aktuálně nacházelo?

Umožní jí to povinná instalace černých skříněk, které už dnes známe z letadel nebo z vozidel používajících určitou formu telematiky. Díky tomu pak bude možné snadno určit, v jakém segmentu odpovědnosti ke škodě došlo a z jakého pojištění bude kryta.

S kým ale potom bude jednat poškozený, když místo jedné strany bude mít najednou tři?

Postup by zřejmě byl takový, že se poškozený nejprve obrátí na pojišťovnu viníka, která mu škodu zaplatí z tradičního povinného ručení, a pokud se prokáže, že se v tu chvíli na kolizi podílel výrobce vozidla nebo výrobce software, bude se pracovat s regresem. Ať už v rámci jednoho pojistitele anebo několika různých pojišťoven.

Pro další informace kontaktujte:

Václav Bálek, tel.: 605 203 447, vaclav.balek@slavia-pojistovna.cz

O společnosti Slavia pojišťovna a.s.

Slavia pojišťovna, člen skupiny SPGROUP a.s. a expert na neživotní pojištění, staví na dlouholetých zkušenostech z pojišťovnictví, které sahají až do dob rakousko-uherské monarchie, do roku 1868. Je jedinou ryze českou pojišťovnou s tradicí na našem trhu již více než 150 let. Dnes patří mezi Top10 neživotních pojišťoven v České republice a mezi lídry v oblasti pojištění cizinců. Dlouhodobě se zaměřuje na zodpovědné řidiče, kterým v rámci autopojištění dokáže nabídnout zajímavé podmínky. Své služby poskytuje fyzickým osobám, živnostníkům, malým a středně velkým firmám, velkým korporacím či obcím a městům. Služby poskytuje i personálním agenturám a cestovním kancelářím. Prostřednictvím 18 poboček a více než stovky kontaktní míst obsluhuje více než 250 000 aktivních klientů. Ti mohou pojištění sjednávat, hlásit pojistné události či poskytovat fotodokumentaci k těmto pojistným událostem i plně online, přes webové stránky či on-line aplikace Slavia pojišťovny.