



Minister Finansów

Warszawa, 25 czerwca 2024 roku



Sprawa: Petycja w sprawie ubezpieczenia pojazdu autonomicznego
Znak sprawy: FN6.056.1.2024
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Szanowna Panie,

w związku z przesłaną petycją dotyczącą aspektu prawnego samochodów autonomicznych w kontekście funkcjonowania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych¹, proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Rozwój technologii niesie ze sobą nowe szanse i wyzwania. Nie inaczej jest w przypadku rozwoju technologii pojazdów autonomicznych, które stanowią wyzwanie zarówno dla branży motoryzacyjnej, jak i ubezpieczeniowej. Samo zdefiniowanie pojazdu autonomicznego nie jest ścisłe. Najpopularniejszą kategoryzacją pojazdów autonomicznych została stworzona przez Amerykańską Narodową Administrację Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (NHTSA) wprowadzając 6 poziomów opisujących poziom autonomii pojazdu. W polskim ustawodawstwie, zgodnie z art. 65k ustawy², przez pojazd autonomiczny należy rozumieć pojazd samochodowy wyposażony w systemy sprawujące kontrolę nad ruchem tego pojazdu i umożliwiające jego ruch bez ingerencji kierującego, który w każdej chwili może przejąć kontrolę nad tym pojazdem.

Aktualnie do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów został wpisany, z inicjatywy Ministra Infrastruktury, projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD17)

<https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy--prawo-o-ruchu-drogowym-oraz-niektorych-innych-ustaw8>. Celem projektu jest dostosowanie przepisów prawa do postępującej w sektorze transportowym rewolucji technologicznej związanej z automatyzacją funkcji kierowania i kontroli nad pojazdami. W ramach proponowanych zmian znajduje się m.in. modyfikacja pojęcia pojazdu autonomicznego umożliwiająca prowadzenie testów takiego pojazdu niezależnie od stopnia jego automatyzacji. Pojazd taki, po pozytywnym wyniku testów na torze badawczym oraz wydaniu zezwolenia, będzie mógł być testowany na drogach publicznych. Wydanie zezwolenia na prowadzenie testów

tel.: +48 22 694 55 55
fax: +48 22 694 36 84
gov.pl/finanse
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

ul. Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa

uzależnione będzie m.in. od posiadania dedykowanego obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotu prowadzącego testy produktów, podzespołów lub części na drodze publicznej za szkody powstałe w związku ze zdarzeniami niepożądanymi podczas przeprowadzanych testów. Wprowadzony zostanie zamknięty katalog danych wymaganych do udzielenia zezwolenia oraz doprecyzowane zostaną obowiązki organizatora badań z uwzględnieniem odpowiedzialności karnej, cywilnej i administracyjnej w zależności do popełnionego czynu niedozwolonego podczas udziału w testach.

Analiza konieczności wprowadzenia ewentualnych zmian prawnych związanych z kwestiami ubezpieczeniowymi dotyczącymi pojazdów autonomicznych, co podnosi Pan w swej petycji, będzie mogła odbyć się podczas prac nad tym projektem. Rozwój technologiczny postępuje bardzo dynamicznie, dostosowanie całego otoczenia gospodarczego, jak również ram prawnych tworzących spójną całość wymaga zachowania należytej staranności.

W chwili obecnej, w zakresie ochrony ubezpieczeniowej uczestników ruchu drogowego należy przyjąć, że ustawa¹ obejmuje obowiązkiem ubezpieczenia również posiadaczy pojazdów autonomicznych, jako pojazdów samochodowych. W przypadku wprowadzenia takiego pojazdu do ruchu jego posiadacz (również jeśli chodzi o pojazd autonomiczny) obowiązany jest, zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy¹, do zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Warto w tym miejscu zauważyć, że poruszanie się pojazdu autonomicznego rozumianego zgodnie z art. 65k ustawy² na drogach publicznych możliwe jest w związku z prowadzeniem prac badawczych, po spełnieniu wymagań bezpieczeństwa i uzyskaniu stosownego zezwolenia (szczegółowe regulacje zamieszczone są w Rozdziale 5 oddział 6 ustawy² – „Wykorzystanie dróg na potrzeby prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi”).

Składka ubezpieczeniowa, a w szczególności jej wysokość za objęcie ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego za szkody związane z ruchem pojazdu, jest wyłączną domeną zakładów ubezpieczeń. To zakłady ubezpieczeń na podstawie posiadanych danych, w oparciu o wspólnotę ryzyka i z wykorzystaniem modeli aktuarialnych oraz wielu innych czynników kształtują poziom składki mający zaspokoić roszczenia z danej kategorii ryzyka. Na chwilę obecną podaż danych retrospektywnych co do ryzyk związanych z ruchem pojazdów autonomicznych jest ograniczona. Prawdopodobne jest, że pierwotna taryfikacja bazować będzie na badaniach naukowych oraz doświadczeniach zebranych przez ubezpieczycieli i reasekuratorów w wyniku jazd próbnych i testów pojazdów autonomicznych.

Reasumując, w chwili obecnej kwestie podniesione w petycji będą mogły być ewentualnie rozpatrzone podczas prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD17). Minister Infrastruktury, jako organ odpowiedzialny za prowadzenie prac nad tym projektem, planuje przyjęcie go przez Radę Ministrów w I kwartale 2025 r.

Podstawa Prawna

1. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2500);

2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.)

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów

Katarzyna Przewalska

Dyrektor

Departamentu Rozwoju Rynku Finansowego