

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Kryštof Kosina

**Odpovědnost za škodu způsobenou
autonomním dopravním prostředkem**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. PhDr. David Elischer, Ph.D.

Katedra: Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 23. března 2021

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 190.284 znaků včetně mezer.

Kryštof Kosina

V Praze dne 23. března 2021

Dovolte mi na tomto místě poděkovat doc. JUDr. PhDr. Davidu Elischerovi, Ph.D. za ochotu, s jakou se ujal vedení této práce, jeho cenné připomínky a za čas, který věnoval mně a této práci.

Obsah

Úvod.....	1
1 K pojmu autonomní dopravní prostředek	3
1.1 Autonomní dopravní prostředek, autonomní systém a umělá inteligence.....	3
1.2 Pojmy autonomie a automatizace	6
1.3 Právní povaha autonomních dopravních prostředků	9
1.4 Typy autonomních dopravních prostředků.....	11
1.4.1 Silniční vozidla.....	11
1.4.2 Drážní vozidla	14
1.4.3 Letadla.....	15
1.5 Provozovatel autonomního dopravního prostředku a další osoby.....	17
1.6 Právní úprava provozu autonomních dopravních prostředků.....	19
1.6.1 Právní úprava v mezinárodním právu	20
1.6.2 Právní úprava v USA.....	21
1.6.3 Právní úprava Evropské unie.....	23
1.6.4 Právní úprava v České republice	24
2 Institut právní odpovědnosti v českém právním řádu	28
2.1 Pojetí právní odpovědnosti v občanském právu	29
2.2 Odpovědnost za majetkovou a nemajetkovou újmu.....	30
2.3 Subjektivní a objektivní občanskoprávní odpovědnost	32
2.4 Smluvní a mimosmluvní občanskoprávní odpovědnost.....	35
3 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomním dopravním prostředkem.....	38
3.1 Modely odpovědnosti za autonomní dopravní prostředek	39
3.1.1 Odpovědnost výrobce a původce autonomního systému, nebo jeho provozovatele? 40	
3.1.2 Sdílené způsoby řešení – kompenzační fondy a elektronická osoba.....	42
3.1.3 Návrh EP	45
3.1.4 Alternativa v analogii?	48
3.2 Odpovědnost na základě zvláštních skutkových podstat.....	48
3.2.1 Škoda způsobená provozem dopravního prostředku.....	48
3.2.2 Škoda způsobená vadou výrobku	51
3.2.3 Škoda způsobená věcí	54
3.2.4 Škoda z provozní činnosti	55
3.2.5 Škoda způsobená provozem zvlášť nebezpečným	57
3.2.6 Škoda způsobena zvířetem	59
3.2.7 Škoda způsobená osobou s nebezpečnými vlastnostmi	61

3.3	Odpovědnost za škodu dle obecných ustanovení OZ.....	61
3.3.1	Smluvní odpovědnost ze smluv o přepravě.....	62
3.3.2	Odpovědnost za porušení zákona.....	63
3.4	Úvahy <i>de lege ferenda</i>	65
3.4.1	Modelové situace.....	66
	Závěr.....	69
	Seznam zkratk	1
	Seznam použitých zdrojů	3
	Abstrakt	10
	Abstract	11

Úvod

Již několik let se v médiích a v politice objevují zprávy o Průmyslu 4.0, resp. o čtvrté průmyslové revoluci, která má na vlně digitalizace a robotizace zásadním způsobem změnit fungování nejen průmyslu, ale celé společnosti. Tuto změnu má umožnit rozvoj chytrých technologií, z nichž největší pozornost budí umělá inteligence – pojem, který je tu již několik desítek let, aniž bychom dokázali jednoznačně popsat, co znamená.

Rozvoj umělé inteligence s sebou přináší rozvoj v mnoha oblastech, přičemž jednou z nich je i oblast dopravy. Díky umělé inteligenci bude v budoucnu možné přepravit se automobilem, který nepotřebuje řidiče, nebo přepravit zboží ze skladu přímo k jeho finálnímu odběrateli, a to bez toho, aby se na jeho přepravě musel podílet větší počet dodavatelů. Jedním z hlavních cílů autonomní mobility je ale především snížení počtu dopravních nehod. Jak uvádí NHTSA¹, 94 % dopravních nehod na silnicích vzniká v důsledku lidské chyby; odstraněním lidského faktoru by tak mohlo dojít ke zcela zásadnímu snížení dopravních nehod, a tím i ke snížení ztrát na životech či majetkových škod².

Autonomní mobilita má ale i další cíle. Osoby, které tráví denně několik desítek minut řízením, budou moci díky autonomním dopravním prostředkům tento čas trávit jiným, potenciálně efektivnějším způsobem. Některým osobám, kterým je pro jejich fyzický či psychický stav znemožněno řízení dopravních prostředků, se otevrou nové možnosti přepravy. Nelze ale opomenout ani zvýšenou efektivitu dopravy jako takové³.

Umělá inteligence i autonomní mobilita se však vyvíjí rychleji, než jak na tento vývoj stačí reagovat právní úprava; absence transparentní právní úpravy a související právní nejistota pak mohou mít za následek zbytečný odklad zavedení autonomní mobility a zdržení benefitů, které může přinést. Právní teorie si však důvodně pokládá několik zcela zásadních otázek, na které je nezbytné znát předem odpověď⁴.

Přestože jedním z hlavních cílů autonomní mobility je právě snížení nehodovosti, není možné vyloučit, že autonomní dopravní prostředky škodu způsobí, a to ať už v důsledku vlastního selhání

¹ The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), je agentura federální vlády USA, která je součástí Ministerstva dopravy. Jejím posláním je zachraňovat životy, předcházet zraněním, snižovat počet nehod způsobených vozidly v souvislosti s bezpečností dopravy ve Spojených státech amerických.

² Automated Vehicles for Safety. *NHTSA.gov* [online]. Washington, DC, USA [cit. 2021-03-12]. Dostupné z: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>.

³ Viz tamtéž.

⁴ Vybrané otázky nastiňuje např. KOLARÍKOVÁ, Linda. *Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence*. Bulletin advokacie. 2018, č. 3, s. 11 – 18.

či v důsledku jednání 3. osob. Právě otázka občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky je předmětem této práce. K úvahám o ideálním modelu je však třeba nejprve posoudit, čím autonomní dopravní prostředky dle práva jsou, co vše zahrnují a zda, případně proč je třeba k těmto přistupovat odlišně, než v případě jiných dopravních prostředků. Uvedené otázky jsou vedle jiných předmětem první a úvodní části této práce.

Dále je třeba rozebrat současné pojetí občanskoprávní odpovědnosti, a to z hlediska principů, dělení a funkcí, které v jejím současném pojetí má. Těmto otázkám je věnována druhá část této práce.

Konečně je třeba poznatky předešlých částí spojit a přistoupit k otázkám konkrétních možných řešení odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky. Považuji za vhodné úvodem nastínit modely, které jsou v právní teorii diskutovány, představit dosavadní snahy Evropské unie o právní regulaci a následně posoudit vybrané zvláštní skutkové podstaty občanskoprávní odpovědnosti z hlediska jejich možné aplikace, jakož i další možná řešení, která zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“), nabízí. V neposlední řadě považuji za vhodné navrhnout další možný postup v otázce právní úpravy odpovědnosti, a reagovat tak na zjištění v této práci obsažená, budou-li se jevit jako nevhodná či nedostatečná. Uvedené tvoří třetí a závěrečnou část této práce.

1 K pojmu autonomní dopravní prostředek

Dle důvodové zprávy k OZ⁵, se dopravním prostředkem rozumí „*jakékoli vozidlo (motorové i bezmotorové, silniční, kolejové, letadlo, vznášedlo atd.), které slouží přepravování nákladu nebo lidí, popřípadě obojího*“. Konkrétní definici autonomního či vysoce automatizovaného dopravního prostředku však OZ ani jiný právní předpis dosud neobsahuje, a proto je třeba tento pojem popsat prostřednictvím jeho specifických vlastností, kterými se tyto odlišují od dopravních prostředků „běžných“, resp. neautonomních. Zjednodušeně ale lze uvést, že se bude jednat o dopravní prostředek vybavený autonomním systémem řízení, který díky němu „*bude samostatně vykonávat určité svěřené úkoly, např. přepravovat osoby a věci z místa na místo, doplňovat palivo, resp. zásoby energie apod.*“⁶.

Při studiu problematiky autonomních dopravních prostředků jsem se často setkával s jejím velmi rozdílným uchopením dosavadních autorů na toto téma. Zatímco někteří autoři, dle mého názoru velmi zkratkovitě, přistupují k autonomním dopravním prostředkům toliko jako k silničním vozidlům, která jsou schopna řídit se sama, jiní autoři subsumují autonomní dopravní prostředky do množiny inteligentních strojů řízených umělou inteligencí, resp. autonomním systémem. Z tohoto důvodu se v úvodu své práce pokusím v nezbytném rozsahu propojit oba dosavadní přístupy a komplexně popsat povahu autonomního dopravního prostředku, a to nikoliv pouze v rovině silničních vozidel.

1.1 Autonomní dopravní prostředek, autonomní systém a umělá inteligence

Dopravní prostředek činí autonomním jeho autonomní systém řízení, který umožňuje umělá inteligence (*artificial intelligence*, dále též jen „AI“). Pro správný popis autonomního dopravního prostředku je proto třeba nejprve definovat pojmy umělá inteligence a autonomní systém.

Již samotná definice umělé inteligence je však značně problematická a činí potíže nejen v právu, ale i v technických odvětvích, a to přesto, že pojem AI byl poprvé uveden a popsán již v roce 1955⁷.

⁵ Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. *Beck-online* [online]. Česká republika: C. H. Beck, 2012, 2012 [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqgez6obzl5shu&rowIndex=0>.

⁶ TOMÍŠEK, Jan. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém? *Revue pro právo a technologie*. [online]. 2018, č. 18, s. 32. [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/revue/article/view/10452>.

⁷ Viz McCARTHY, John, MINSKY, Marvin, ROCHESTER, Nathaniel, SHANNON, Claude, A Proposal for the Dartmouth Summer Research Project on Artificial Intelligence. *Stanford University* [online]. Stanford, CA,

Do českého právního řádu zatím žádná vlastní definice umělé inteligence přijata nebyla⁸, na evropské úrovni se ale objevil pravděpodobně první pokus o definici ve Sdělení Komise ze dne 25. dubna 2018⁹, ačkoliv právně nezávazný. Umělou inteligencí se zde rozumí „*systemy vykazující inteligentní chování v podobě vyhodnocování svého okolí a následného rozhodování či vykonávání kroků – s určitou mírou autonomie – k dosažení konkrétních cílů. Systemy využívající technologii umělé inteligence mohou být čistě softwarové, které působí jen ve virtuálním světě (např. hlasoví asistenti, program na analýzu snímků, vyhledávače, systemy rozpoznávání hlasu a obličeje), nebo mohou být zabudovány do technického vybavení (např. pokročilé roboty, autonomní vozidla, drony a různé formy využití internetu věcí*^[10].“

Citovaná definice byla o rok později přepracována nezávislou expertní skupinou Evropské komise, která navrhla vlastní definici AI: „*System umělé inteligence (AI) jsou softwarové (případně také hardwarové) lidmi vytvořené systemy, které za účelem dosažení komplexního cíle působí ve fyzické či digitální dimenzi na základě vnímání svého okolí prostřednictvím sběru dat, interpretace shromážděvaných strukturovaných či nestruturovaných dat, logického myšlení ve vztahu k vědomostem, či zpracování informací na základě získaných dat a volby nejvhodnějšího jednání k dosažení daného cíle. System AI může pracovat na základě symbolů, učit se numerické modely či přizpůsobit své chování na základě rozboru okolního prostředí a jeho ovlivnění předchozím jednáním systemu. AI jako vědecká disciplína zahrnuje několik přístupů a technik, jako strojové učení (jehož příklady jsou hluboké učení a učení posilováním), strojové logické myšlení (zahrnující plánování, rozvrhování, vyjádření znalostí a argumentace, bádání*

Spojené státy americké: Stanford University, 1955, 31. srpna 1955 [cit. 2020-10-09]. Dostupné z: <http://jmc.stanford.edu/articles/dartmouth/dartmouth.pdf>.

⁸ Srovnej např. KRAUSOVÁ, Alžběta. *Intersections between Law and Artificial Intelligence*. International Journal of Computer, 2017, Volume 27, No 1, s. 58, či MIKEŠ, Stanislav. *Právo ve věku inteligentních strojů*. Bulletin Advokacie, 4/2018, s. 18.

⁹ Celým názvem Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů. Umělá inteligence pro Evropu. COM/2018/237 final. Evropská komise [online]. Brusel, Belgie. 2018. 25. dubna 2018 [cit. 2020-10-09]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A237%3AFIN>.

¹⁰ Internetem věcí je „*propojení hmotných přístrojů, vozidel, budov a dalších prvků vybavených elektronikou, softwarem, senzory, ovladači a síťovým připojením umožňujícím těmto objektům sbírat a sdílet data*“. Viz KOLAŘIKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. *Umělá inteligence & právo*. Praha, Česká republika: Wolters Kluwer ČR, 2020. ISBN 978-80-7598-783-9, s. 33. I díky internetu věcí bude v rámci autonomní dopravy možný sběr informací o dopravních situacích, na základě kterých bude autonomní dopravní prostředek vyhodnocovat své chování.

a optimalizace) a robotika (zahrnující kontrolu, vnímání, senzory a působící činitelé, stejně jako začlenění všech dalších technik do kyber-fyzických systémů.“¹¹.

Přestože bychom mohli hovořit o AI či autonomním systému v souvislosti s počítačovými programy (a viry), věcmi, ale také výrobky či službami¹², jsou předmětem této práce pouze autonomní dopravní prostředky jako podmnožina kyber-fyzických systémů¹³.

Z výše uvedené definice vyplývá, že umělá inteligence a autonomní systémy fungují jako synonyma a že tyto „dokáží fungovat relativně nezávisle na člověku (tj. bez jeho dohledu), mají při svém rozhodování určitou míru autonomie, některé se dokáží vyvíjet v čase v závislosti na interakci s okolím, a u řady aplikací není možné s jistotou určit, proč systém učinil určité konkrétní rozhodnutí.“¹⁴ Podobné vlastnosti lze přitom spatřovat i u zvířat, ke kterým je někdy chování umělé inteligence, resp. autonomního systému, připodobňováno¹⁵.

V říjnu 2020 pak Evropský parlament přijal usnesení obsahující doporučení Komisi o režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci, jehož přílohou je i návrh nařízení o odpovědnosti za provoz systémů umělé inteligence¹⁶. Návrh v článku 3 obsahuje definice mj. k pojmům systém umělé inteligence či přívlastku autonomní. Systém umělé inteligence zde označuje systém, který je buď založen na softwaru, nebo je součástí hardwarových zařízení a vykazuje chování simulující inteligenci mimo jiné tím, že shromažďuje a zpracovává údaje, analyzuje a interpretuje své okolí a činí s určitým stupněm autonomie kroky k dosažení konkrétních cílů. Za autonomní pak Návrh EP označuje systém umělé inteligence, který pracuje tak, že analyzuje určitá vstupní data a využívá soubor předem stanovených instrukcí, na něž se

¹¹ Independent High-level Expert Group on Artificial Intelligence set up by the European Commission. A definition of AI: Main Capabilities and Disciplines. *Evropská komise* [online]. Brusel, Belgie. 2018. 8. dubna 2019 [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=56341.

Citováno dle KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 9.

¹² Srovnej KRAUSOVÁ, Alžběta a kol. Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice. Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR. *Úřad vlády České republiky* [online]. Praha, Česká republika: 2018, 10. prosince 2018 [cit. 2020-10-09]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf.

¹³ Definice kyber-fyzických systémů obdobně jako pro autonomní systém či inteligentního robota, zatím přijata nebyla; k legální definici těchto pojmů však byla Evropská komise vyzvána v Usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku ze dne 27. ledna 2017 (2015/2103(INL)) (dále jen „Usnesení EP“).

¹⁴ KRAUSOVÁ, Alžběta, MATEJKA, Ján. In: ŠTĚDRONĚ, Bohumír a kol. *Právo a umělá inteligence*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-803-7, s. 25.

¹⁵ Srovnej např. HUBBARD, Patrick. *Sophisticated Robots: Balancing Liability, Regulation and Innovation*. Florida Law Review, Vol. 66, No. 5, 2014, s. 1864 – 1865, či POLČÁK, Radim. *Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti*. Bulletin advokacie. 2018, č. 11, s. 24 – 25.

¹⁶ Usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci ze dne 20. října 2020 (2020/2014(INL)) (dále jen „Návrh EP“).

však neomezuje, a to navzdory tomu, že jeho chování je omezeno cílem, který mu byl stanoven, a dalšími koncepčními rozhodnutími vývojáře a je zaměřen na splnění tohoto cíle¹⁷.

Aby bylo možné označit dopravní prostředek za autonomní, tj. aby se dokázal samostatně – bez lidského řízení či dohledu – přemístit do místa určení a za tímto účelem plnit i navazující úkony, jako např. doplnit palivo či dobít energii, musí to jeho technologické vybavení umožnit. Dopravní prostředek proto musí být vybaven potřebnými technickými zařízeními (hardwarem, resp. senzory, kamerami aj.), ale také autonomním systémem (umělou inteligencí), tj. technologií ve formě zvláštních počítačových programů, která technické zařízení dokáže samostatně užít pro stanovený účel a samostatně jej ovládat požadovaným způsobem bez lidského dohledu.

Vzhledem k výše uvedenému je dle mého názoru možné autonomní dopravní prostředek definovat jako dopravní prostředek vybavený autonomním systémem řízení (nebo umělou inteligencí), který tomuto umožňuje samostatně přepravovat lidi či náklad, popřípadě obojí, a vykonávat úkony s jejich přepravou související, a to bez dohledu člověka.

Přítomnost umělé inteligence, jejíž jednání je do určité míry nezávislé na rozhodnutí fyzických osob a jejíž rozhodnutí jsou v některých případech nepřezkoumatelná, ale přitom může vést ke vzniku újmy na právech 3. osob či části společnosti¹⁸, je novodobým fenoménem, kterému právní věda doposud nečelila a pro který je nezbytné, aby se odpovědností za škodu způsobenou AI zabývala, a to nejen v oblasti dopravy.

1.2 Pojmy autonomie a automatizace

Ačkoliv jsem v předchozí části uvedl stručnou definici autonomního dopravního prostředku, jedná se o pojem, který může být v různých skupinách osob či odvětvích vnímán odlišně; většina populace si pravděpodobně představí samořídící automobil, tj. plně automatizované silniční vozidlo, ve kterém se nenachází volant a namísto řidiče je ve vozidle sedadlo pro dalšího pasažéra. Tato představa je ve velmi úzkém pojetí správná, v širším pojetí však nedostatečná. Autonomní dopravní prostředky totiž, jak bude v podrobnostech popsáno v další části této práce, nepředstavují jen silniční vozidla. Automatizace se dříve či později a v nižší či vyšší míře dotkne všech druhů dopravy.

Rovněž pojmy automatizace a autonomie nejsou synonyma a není možné je bez dalšího vzájemně zaměňovat; autonomní systémy jsou totiž jen podmnožinou systémů

¹⁷ Viz čl. 3 písm. a) a b) přílohy Návrhu EP. opak cit. sub 16.

¹⁸ Autonomní systémy mimo kyber-fyzické systémy jsou využívány např. při poskytování služeb ve finančním sektoru; v některých případech proto může umělá inteligence způsobit škody velkého rozsahu, které se budou týkat většího počtu poškozených než v případě způsobení škody autonomním dopravním prostředkem.

automatizovaných¹⁹. Mezním ukazatelem autonomního (plně automatizovaného) dopravního prostředku lze považovat absenci povinnosti konkrétní osoby dohlížet nad automatizovaným, resp. v takovém případě autonomním, systémem. Další zásadní odlišností je také výše uvedená schopnost strojového učení, kterou mají pouze autonomní systémy, nikoliv systémy pouze částečně automatizované²⁰. Na základě uvedených odlišností lze automatizovaný systém definovat jako „*automatizovaný systém navržený k provádění omezeného souboru předem naprogramovaných a dohlížených úkolů pro uživatele*“, autonomní systémem je dalším stupněm automatizace a lze jim ve zkratce rozumět „*technologie (hardwarová či softwarová) navržená ke splnění cílů uživatele, která ale nevyžaduje jeho dohled*“²¹. V širším slova smyslu proto lze autonomii označit za podmnožinu automatizace; viz dále.

Zvláštní vlastností autonomního systému, která byla uvedena ve výše citovaných definicích umělé inteligence a která tyto odlišuje od jiných počítačových programů, které pouze automatizují činnosti člověka, je především strojové učení, tj. schopnost takového systému na základě vlastních poznatků a zkušeností (např. ze sledování chování osob) upravovat vlastní vzorce chování²². Důsledkem této schopnosti může být velmi obtížné (či nemožné) určení konkrétní příčiny, která chování autonomního systému v dané situaci rozhodujícím způsobem ovlivnila.

V návaznosti na strojové učení a velmi obtížně identifikovatelné příčiny chování autonomních systémů je vhodné doplnit, že pokročilí inteligentní roboti, kam lze zařadit autonomní dopravní prostředky²³, by dle Usnesení EP měli být v budoucnu vybaveni tzv. černou skříňkou (*black box*), „*kde budou zaznamenávány údaje o každé operaci, kterou daný stroj provede, včetně logiky, na níž se jeho rozhodnutí zakládají*“²⁴. Černé skříňky mohou nadto obsahovat i informace o tom, zda

¹⁹ MORGAN, Lisa. How Autonomous Systems are Impacting IT. *InformationWeek* [online]. Londýn, Anglie: Informa, 2019, 16. září 2019 [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://www.informationweek.com/big-data/ai-machine-learning/how-autonomous-systems-are-impacting-it/a/d-id/1335792>.

²⁰ Tamtéž.

²¹ DE VISSER, Ewart, PAK, Richard, SHAW, Tyler. From ‘automation’ to ‘autonomy’: the importance of trust repair in human–machine interaction. *Ergonomics* [online]. 2018. ISSN 0014-0139. doi: 10.1080/00140139.2018.1457725, s. 1.

²² Srovnej KIRCHBERGER, Thomas. *European Union policy-making on robotics and artificial intelligence: selected issues*, Croatian Yearbook of European Law and Policy, Vol. 13, 2017, s. 197 – 198, či POLČÁK, Radim. op. cit. sub 15, s. 24.

²³ Dle Usnesení EP jsou znaky inteligentního robota schopnost přijímat, předávání a analýzy dat získaných svými senzory či výměnou dat s okolním prostředím, schopnost samostatného učení na základě zkušeností a interakce, fyzická struktura, schopnost přizpůsobit své jednání a svou činnost okolnímu prostředí, a konečně negativní kritérium – robot není v biologickém smyslu živý. Autonomní dopravní prostředky proto budou splňovat všechny uvedené podmínky, a proto je možné tyto považovat jak za kyber-fyzické systémy, tak za inteligentního robota. Srovnej odst. 1 Usnesení EP. op. cit. sub 13.

²⁴ Viz odst. 12 Usnesení EP. op. cit. sub 13.

v případě jejich nehody byl autonomní systém řízení aktivován, či zda byl dopravní prostředek v daný okamžik manipulován řidičem²⁵, což může mít zcela zásadní vliv mj. na posouzení možné odpovědnosti takové osoby či jejího zavinění.

Jak bude blíže rozvedeno v další části této práce, v souvislosti s dopravními prostředky, zřejmě s ohledem na historický vývoj, se hovoří spíše o jejich automatizaci, která ve své vrcholné podobě zahrnuje i stupeň autonomie; u běžných dopravních prostředků bychom naopak mohli hovořit pouze o částečné automatizaci.

Za autonomní lze pak považovat jen ty dopravní prostředky, které dosáhly takového stupně automatizace, že již nevyžadují lidský dohled. Jednoznačné rozlišení a zakotvení odlišností těchto pojmů v právním řádu může mít zásadní význam i pro mnoho právních otázek, neboť některé právní problémy nelze spojovat jen s (částečně) automatizovanými dopravními prostředky, ale pouze s autonomními.

Absence rozlišení stupně automatizace by dle mého názoru mohla v budoucnu vést k výkladovým problémům při tvorbě, aplikaci či interpretaci práva, a to nejen v otázkách odpovědnosti, ale také v případě rozlišení povinností osob vykonávajících dohled (řidičů aj.) nad (částečně) automatizovanými dopravními prostředky či uživatelů v případě autonomních.

V současné době, obdobně jako v případě umělé inteligence či autonomního systému, český právní řád autonomii ani automatizaci nerozlišuje. Odlišení těchto pojmů je ale reflektováno Ministerstvem dopravy ve vztahu k vozidlům, které ve Vizi rozvoje autonomní mobility²⁶ (dále jen „Vize MD“)²⁷ označuje automatizované vozidlo jako „vozidlo [...] vybavené asistenčními systémy řidiče, díky kterým je možné některé jednodušší jízdní úkony vykonávat bez zásahu řidiče“; za autonomní vozidlo pak označuje to, „které je schopno vnímat (snímat a vyhodnocovat stav) prostředí a navigovat se k zadanému cíli bez lidského zásahu. Jinými slovy jde o vozidlo, které je navrženo tak, aby provádělo všechny kritické bezpečnostní funkce a monitorovalo stav vozovky po celou dobu jízdy“²⁸.

Uvedenou definici, byť není právně závazná, však vzhledem k výše uvedenému nepovažuji za dostatečnou, neboť nevystihuje správně nejdůležitější aspekty autonomního systému řízení, který

²⁵ Srovnej GOODRICH, Julie. "Driving Miss Daisy: An Autonomous Chauffeur System,". Houston Law Review 51, no. 1 (Fall 2013), s. 289.

²⁶ Vize rozvoje autonomní mobility. Ministerstvo Dopravy [online]. Praha, 2017, [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/vize_rozvoje_autonomni_mobil_ity.pdf.

²⁷ Vize MD byla přijata usnesením vlády ČR ze dne 11. října 2017, č. 720, a popisuje problematiku rozvoje provozu autonomních dopravních prostředků v České republice a některé související aspekty.

²⁸ Vize MD. op. cit. sub 26.

činí dopravní prostředek autonomním. Definice se např. žádným způsobem nestaví k povinnosti lidského dohledu nad vozidlem (zde lze spatřit další nedostatek této definice, neboť dopravní prostředek je pojem širší, než vozidlo) či schopnosti strojového učení, a proto se domnívám, že převzít citovanou definici pro legislativní účely by nebylo vhodné. Přesto bude nezbytné tyto pojmy důsledně odlišovat, a přijetí vhodných legislativních definic se mi jeví jako nezbytné.

1.3 Právní povaha autonomních dopravních prostředků

Pro účely nalezení vhodného modelu odpovědnosti za škodu, ke které může provozem autonomního dopravního prostředku dojít, resp. jejího rozložení mezi potenciální nositele, je třeba popsat i jeho právní povahu. Analýza právní povahy autonomního dopravního prostředku povede k bližšímu vymezení dalších charakteristik těchto dopravních prostředků, a tím i k určení, jak k odpovědnosti za škodu jimi způsobenou přistupovat a jak ji posuzovat.

V první řadě je na místě stanovit, že ve smyslu ust. § 489 OZ je autonomní dopravní prostředek věcí v právním smyslu. Autonomní dopravní prostředek není osobou a slouží potřebě lidí (k přepravě věcí a osob). S potřebami lidí je však spojen také požadavek na ovladatelnost věci²⁹.

Požadavek ovladatelnosti věci je v první řadě spojen s přírodními silami (elektrinou, vodou apod.). Autonomní dopravní prostředky jsou však do určité míry rovněž neovladatelné – po zadání pokynu jsou řízeny autonomním řídicím systémem (umělou inteligencí), resp. počítačovým programem, do kterého v některých případech nebude možné bezprostředně zasáhnout. Pojem neovladatelné věci je však třeba vykládat úžeji, a jedná se proto pouze o věci, „*kteřé nemohou uspokojovat lidské potřeby z toho důvodu, že je nelze objektivně ovládat. Příkladem jsou objekty, které se nachází zcela mimo sféru dosahu lidstva (kosmická tělesa), anebo neovladatelné přírodní síly.*“³⁰

Požadavkem objektivní ovladatelnosti se zabývala i právní teorie³¹, která uvádí, že „*ovladatelnost je třeba posuzovat objektivně. Nezáleží tedy na tom, zda určitá věc je ovladatelná v daném okamžiku nebo určitou osobou, ale na tom, zda je v dosahu lidských možností jí ovládat.*“ Člověk může ovládat řízení autonomního dopravního prostředku nikoliv bezprostředně, ale je v dosahu možností člověka nastavit autonomní řídicí systém, kterým se bude řídit,

²⁹ KOUKAL, Pavel. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Závazkové Obecná část (§ 1–654)*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-529-9, s. 1727.

³⁰ HUBKOVÁ, Pavlína. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2017. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-653-1, s. 521.

³¹ KNAPP, Viktor. In: KNAPP, Viktor, LUBY, Štefan, ed. *Československé občanské právo*. Svazek II. 2. vydání. Praha: Orbis, 1974. Učebnice, s. 277.

a zprostředkovaně tak autonomní dopravní prostředek ovládat. I tato podmínka je proto splněna a autonomní dopravní prostředek lze považovat za věc^{32,33} v právním smyslu.

V právní teorii se rovněž objevují názory, že by autonomní dopravní prostředek či autonomní systém³⁴ měl být legislativně definován v OZ, obdobně jako je přiznáno zvláštní postavení zvířeti³⁵, či dokonce, že by autonomnímu systému mohl být přiznán status elektronické osoby, který by mohl doplnit stávající osoby fyzické a právnické³⁶. Obě možné otázky by pravděpodobně vydaly na samostatné práce, proto se v této práci blíže zaobírám pouze možnými dopady na odpovědnost za škodu, a to v rámci potenciálních modelů odpovědnosti v další části této práce.

Autonomní dopravní prostředek je možné rovněž považovat za výrobek. Legální definici výrobku OZ neobsahuje, přestože jej na ně některý místech užívá. Pojem výrobku byl v minulosti zakotven v zákoně č. 58/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku, který za výrobek označoval mj. jakoukoliv movitou věc, která byla vyrobena bez ohledu na stupeň jejího zpracování a je určena k uvedení na trh; tento zákon byl však nabytím účinnosti OZ zrušen.

Výrobek je proto nutno vykládat ve smyslu směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížování právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky (dále jen „Směrnice 85/374/EHS“), která je součástí právního řádu České republiky³⁷ a která v čl. 2 stanoví, že výrobkem se rozumí všechny movité věci, a to také tehdy, jsou-li zabudovány do jiné movité věci. Bez bližšího zkoumání je proto možno uvést, že autonomní dopravní prostředek je výrobkem, neboť uvedenou definici vzhledem k výše uvedenému bez dalšího naplňuje.

³² Ke stejnému závěru srovnej KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 8, s. 58.

³³ Pro úplnost lze dodat, že autonomní dopravní prostředek je věcí hmotnou, movitou, individuálně určenou a nezastupitelnou, a dále věcí obchodovatelnou a nedělitelnou.

³⁴ Srovnej např. MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy* [online]. 2018, (13-14/2018) [cit. 2021-02-05]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=nrptembrhbpax4s7gezv6mjul5zv6nbxge&groupIndex=17&rowIndex=0>.

³⁵ Dle ust. § 494 OZ má živé zvíře živé zvíře zvláštní význam a hodnotu již jako smysly nadaný živý tvor. Živé zvíře není věcí a ustanovení o věcech se na živé zvíře použijí obdobně jen v rozsahu, ve kterém to neodporuje jeho povaze.

³⁶ Návrh na zavedení statusu elektronické osoby byl obsažen také v Usnesení EP jako jedna z možností pro řešení otázek odpovědnosti. Srovnej odst. 59 Usnesení EP. op. cit. sub 13.

³⁷ Na základě čl. 10a Ústavy, ve spojení se smlouvou o přistoupení České republiky a dalších států k Evropské unii čl. 2 Aktu o podmínkách přistoupení (publikované sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 44/2004 Sb. m. s.).

Závěrem je vhodné uvést, že Evropská komise považuje za výrobek i software³⁸ a bez změny právní úpravy či výkladu by v současnosti bylo stejnou optikou nahlíženo i na autonomní systémy³⁹. Tato skutečnost přitom může mít zásadní vliv i na otázky odpovědnosti (viz dále).

1.4 Typy autonomních dopravních prostředků

Jak již bylo ve stručnosti uvedeno výše, autonomními dopravními prostředky nebudou jen ty silniční; zavedení automatizace v dopravě lze naopak očekávat ve všech typech dopravy. Jinak řečeno, autonomními dopravními prostředky nebudou (autonomní) silniční vozidla ve smyslu ust. § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích⁴⁰, ve znění pozdějších předpisů, tj. osobní automobily; ale také letadla, drážní vozidla a další typy dopravních prostředků, jejichž provoz lze nejen automatizovat, ale dovést k autonomii.

Domnívám se, že je pravděpodobné, že v případě některých dopravních prostředků bude autonomním systémům ponechána pouze doplňující činnost k hlavní řídicí (či alespoň dohledové) povinnosti člověka, a to přes možnost zavedení plně autonomního řídicího systému (např. v případě letadel převážejících větší počet osob). Přesto pro účely této práce předpokládám, že autonomie bude zavedena i v těchto typech dopravních prostředků.

Stanovení práv a povinností souvisejících s provozem autonomních prostředků bude v budoucnu úzce souviset právě s jejich legislativním odlišením založeným na technických vlastnostech dopravního prostředku a schopnostech autonomního systému. Níže uvedená diferenciaci tak může mít zásadní vliv mj. i na občanskoprávní odpovědnost za následky, které provoz autonomních dopravních prostředků může způsobit. Z tohoto důvodu se v další části věnuji odlišení druhů dopravních prostředků dle typu dopravy a jejímu vnitřnímu členění, a to nejen v dosavadní právní úpravě v oblasti legislativních definic, ale rovněž v rovině oprávněnosti jejich provozování.

1.4.1 Silniční vozidla

Technologie, které zavádí určitou míru automatizace dopravního prostředku, jsou do silničních vozidel zakomponovány již od druhé poloviny minulého století; některé z těchto technologií se pak

³⁸ KIRCHBERGER, Thomas. op. cit. sub 22, s. 205 – 206.

³⁹ KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 8, s. 58.

⁴⁰ Celým názvem zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

v průběhu let staly natolik běžnou součástí výbavy vozidel, které už jejich uživatelé možná ani nepovažují za moderní technologii, která zavádí určitou míru autonomie vozidla.⁴¹

Prvními autonomními technologiemi, které byly do silničních vozidel zakomponovány, byly aktivní asistenční systémy⁴², které jsou u moderních silničních vozidel doplňovány pasivními asistenčními systémy⁴³ a komfortními asistenčními systémy⁴⁴. Žádný z těchto systémů však ani v souhrnu nečiní z vozidla vybaveného těmito technologiemi plně autonomní dopravní prostředek v tom smyslu, jak byl popsán v předchozích částech této práce.

Technické rozlišení silničních vozidel dle stupně automatizace je dnes primárně zakotveno standardem SAE International⁴⁵ J3016⁴⁶ (dále jen „Standard SAE“). Standard SAE byl přijat v lednu 2014 a od té doby byl dvakrát revidován; poslední změny doznal v červnu 2018. Za zmínku stojí skutečnost, že Standard SAE neuznává pojmu autonomie, nýbrž rozlišuje typy vozidel dle stupně jejich automatizace.

Dle Standardu SAE lze dopravní prostředky dle stupně jejich automatizace rozdělit do 6 úrovní, a to od nulté úrovně (dopravní prostředek bez automatizačních prvků) až páté (dopravní prostředek s plnou automatizací).

Dle nulté úrovně („*No Driving Automation*“) řidič vykonává plnou kontrolu nad řízením vozidla za všech okolností a vozidlo, resp. jeho technologie, za žádné situace nepřebírá kontrolu nad řízením, ani řidiče v řízení vozidla nepodporuje.

První úroveň („*Driver Assistance*“) je dnes nejrozšířenějším stupněm v silniční dopravě – přestože řidič nadále vykonává plnou kontrolu nad řízením, může vozidlo v daných situacích převzít výkon některé z funkcí vozidla. Typickým příkladem uvedeného stupně automatizace jsou výše uvedené funkce typu ABS či např. funkce tempomatu, tj. funkce usnadňující/ podporující řízení. Přestože se vozidlo může za určitých okolností a do určité míry chovat autonomně, řízení vozidla je neustále vykonáváno jeho řidičem.

⁴¹ Pro stručnou historii zavádění automatizačních prvků do dopravních prostředků např. GOODRICH, Julie. op. cit. sub 25, s. 267 – 279.

⁴² Příkladem aktivních asistenčních systémů je např. *Anti-lock Braking System (ABS)* či *Anti-slip Regulation (ASR)*. Cílem aktivních asistenčních systémů je aktivní působení těchto systémů v případě, kdy lidské řízení dopravního prostředku neadekvátním způsobem reaguje na dopravní prostředí.

⁴³ Příkladem pasivních asistenčních systémů jsou např. adaptivní světlomety. Cílem pasivních asistenčních systémů je doplnit či zlepšit informace řidiče o dopravním prostředí.

⁴⁴ Příkladem komfortních asistenčních systémů je např. automatický parkovací systém.

⁴⁵ SAE International (*Society of Automotive Engineers*) je celosvětovou asociací a organizací strojních inženýrů různých odvětví, jejímž cílem je vývoj norem a standardů.

⁴⁶ *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016_201806*. 3rd revised ed. USA: SAE International, 2018. Dostupné také z: https://saemobilus.sae.org/content/j3016_201806.

U druhé úrovně („*Partial Driving Automation*“) automatizace již dochází k částečné autonomii vozidla. Tyto vozidla využívají současného fungování více asistenčních technologií, které umožňují, aby vozidlo dokázalo samostatně zatáčet, brzdit či zvýšit rychlost. Řidič však stále není pasažérem; je povinností řidiče neustále dohlížet na činnost vozidla a monitorovat dopravní prostředí a v případě nutnosti opět převzít řízení vozidla.

Od třetí úrovně („*Conditional Driving Automation*“) je řídicí systém schopen vykonávat všechny funkce řízení a převzetí řízení vozidla řidičem je vyžadováno pouze na včasnou výzvu ze strany automatizovaného vozidla; v případě, že řidič není schopen včas převzít řízení, se automatizované vozidlo zastaví. Nadále je však vyžadována neustálá kontrola ze strany řidiče jako u předchozí úrovně, aby tak řidič mohl na výzvu řízení vozidla neprodleně převzít.

Ve čtvrté úrovni („*High Driving Automation*“) automatizované vozidlo vykonává kompletní řízení vozidla, a přestože může požádat řidiče o převzetí řízení vozidla, není převzetí nezbytné a vozidlo je schopno dopravní situaci vyřešit samo způsobem, který představuje nejmenší riziko. Kontrola dopravního prostředí řidičem proto od čtvrté úrovně není vyžadována a v době, kdy se automatizované vozidlo nachází v tomto režimu, se řidič stává pasažérem. Současně se lze setkat také se situací, kdy řidič není ve vozidle fyzicky vůbec přítomen; v takové situaci již nelze hovořit o řidiči, nýbrž Standard SAE užívá pojem „*dispatcher*“, tj. odesílatel. Tento stupeň vývoje tak zahrnuje i vozidla, ve kterých se již nemusí nacházet pedály či volant.

Pátá úroveň („*Full Driving Automation*“) představuje plně automatizované, resp. autonomní, vozidlo a technologický cíl, kterého lze dosáhnout. Vozidlo páté úrovně automatizace je samo schopno úplného řízení a ke svému provozu nevyžaduje řidiče, ani jeho přítomnost ve vozidle. Ani za přítomnosti řidiče ve vozidle nebude řidič požádán o převzetí řízení a vozidlo dokáže veškeré dopravní situace vyřešit nejméně rizikovým způsobem. V pátém stupni si plně automatizované, resp. autonomní, vozidlo dokáže samo poradit ve všech situacích za všech podmínek, které mohou na pozemních komunikacích vzniknout.

Výše popsané úrovně automatizace převzalo i Ministerstvo dopravy a uvedené rozlišení je uvedeno i ve Vizi MD, nebo také NHTSA⁴⁷; lze proto konstatovat, že se jedná o všeobecně přijímané rozdělení automatizovaných silničních vozidel.

V současnosti jsou nejrozšířenější vozidla s druhým stupněm automatizace, vozidla třetí úrovně jsou již rovněž dostupné – některá vozidla Audi, BMW či Tesla již disponují technologiemi umožňujícími automatizované řízení ve třetí úrovni. Provoz těchto vozidel v režimu, který by nevyžadoval dohled člověka (řidiče), však není v mnoha zemích včetně České republiky možný

⁴⁷ Srovnej Automated Vehicles for Safety. op. cit. sub 2.

(viz níže) a čelí mnoha právním překážkám. Vedle samotné právní úpravy vylučující jejich provoz na pozemních komunikacích představuje překážku také absence jasné právní úpravy odpovědnosti, ale také např. zajištění bezpečnosti⁴⁸.

1.4.2 Drážní vozidla

Obdobně jako v případě silničních vozidel, i automatizovaná drážní vozidla lze členit do různých stupňů, a to dle standardu International Electrotechnical Commission⁴⁹ IEC 62290-1, kterou převzala International Association of Public Transport⁵⁰. Oproti úrovním automatizace u silničních vozidel je stupňů automatizace pouze pět a nejvyšší stupně jsou již dnes v provozu v některých státech. Nejvyšší (pátý) stupeň automatizace, tzv. *Unattended train operation* (UTO), disponuje čtyřmi hlavními funkcemi, a to automatizovaným zrychlováním a zastavením drážního vozidla, zavíráním dveří a samostatným řešením situací, kdy dojde k narušení provozu⁵¹.

Co se týče právní úpravy v České republice, dle ust. § 1 písm. e) vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, se drážním vozidlem rozumí dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (koleji, troleji, lanu apod.) nebo v případě dráhy trolejbusové i drážní vozidlo, pohybující se vlastní silou mimo trakční vedení a napájené z nezávislého zdroje, které je primárně určeno pro jízdu při napájení z trakčního vedení.

Klíčovým rozdílem v provozu drážních vozidel od silničních je, že drážní vozidla se mohou pohybovat pouze po dráze^{52,53}, tj. ve srovnání s pozemními komunikacemi pro silniční vozidla jen

⁴⁸ HETZNER, Christiaan. Audi, BMW, others frustrated by hurdles slowing launch of self-driving cars. *Automotive News Europe* [online]. Detroit, USA: Automotive News Europe, 2019, 15. října 2019 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/audi-bmw-others-frustrated-hurdles-slowing-launch-self-driving-cars>.

⁴⁹ International Electrotechnical Commission je světovou organizací, která vypracovává a publikuje mezinárodní technické normy pro elektrotechniku, elektroniku, sdělovací techniku a související odvětví.

⁵⁰ International Association of Public Transport je neziskovou organizací na podporu úřadů a provozovatelů veřejné dopravy, objednatelů dopravy, tvůrců dopravní politiky, výzkumných institucí a dalších významných subjektů působících v tomto odvětví dopravy.

⁵¹ Srovnej např. TRESTOUR, Alan, DE-REUCK, Alan. *RAILWAY TECHNOLOGY AND INNOVATION – DRIVERLESS TRAINS* [online]. 2015 [cit. 2021-03-01]. Dostupné z: <https://vdocuments.mx/pwi-nsw-2015-journal.html>.

⁵² K legální definici dráhy srovnej ust. § 2 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“).

⁵³ Výjimku tvoří typ trolejbusu pohybující se vlastní silou mimo trakční vedení a napájené z nezávislého zdroje, který je primárně určen pro jízdu při napájení z trakčního vedení.

po velmi malém množství předem stanovených cest. Současne jsou automatizovaná drážní vozidla schopna vzájemné komunikace a mají společné centrální řízení⁵⁴.

Díky pohybu po dráze a nižší hustotě dopravy je přechod na automatická drážní vozidla v případě bezpilotních vlaků, linek metra či tramvají snazší než u silničních vozidel. Plně automatizované linky metra jsou již v Evropě v provozu např. ve Francii, Španělsku či Dánsku, mimo Evropu pak např. ve Vancouveru či Dubaji⁵⁵. O zavedení plně automatizovaných vlaků se pak uvažuje i v souvislosti s plánovanou výstavbou linky D pražského metra⁵⁶.

I na českých drahách se v současnosti pohybují částečně automatizované vlaky. Stručné shrnutí nabízí Vize MD⁵⁷: „*co se týče železniční dopravy, na české železniční síti je využíván systém automatického vedení vlaku, který slouží k automatickému řízení rychlosti, regulace tahu, umožňuje automatické cílové brzdění, a nahrazuje tak rutinní činnosti strojvedoucího. Přínosem tohoto systému je mimo jiné zajištění automatického dodržování jízdního řádu a energetická optimalizace jízdy vlaku. V pražském metru je zase v některých stanicích umožněn automatický obrat soupravy metra bez účasti strojvedoucího.*“

Vzhledem k výše uvedenému lze shrnout, že právní otázky týkající se autonomních dopravních prostředků nelze vztahovat jen k silničním vozidlům, ale také k vozidlům pohybujícím se výlučně po dráze, a to přesto, že v případě těchto vozidel pravděpodobně nebudeme mluvit o jejich autonomii (rozhodování drážních vozidel je omezeno výlučně na dráhu). Díky jen dílčím odlišnostem pravděpodobně nebude ani nezbytné měnit současnou definici drážního vozidla. Možnostem provozu vysoce automatizovaných drážních vozidel na drahách v České republice se pak zabírám v další části této práce.

1.4.3 Letadla

Bezpilotní budoucnost čeká také leteckou dopravu. Bezpilotní letadla, označované též jako drony, jsou dnes moderní součástí společnosti; jejich uplatnění nalezneme u ozbrojených sil

⁵⁴ V České republice prostřednictvím Centrálního dispečerského centra v Praze a v Přerově.

⁵⁵ Srovnej Around the world: 1,000km of fully automated metros. *Railway-technology.com* [online]. 25. června 2018 [cit. 2021-02-13]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/features/around-world-driverless-metro-lines/>.

⁵⁶ ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. Provoz metra bude možný i bez strojvůdců. *České noviny* [online]. Praha, Česká republika: Česká tisková kancelář, 2019, 31. října 2019 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/provoz-metra-bude-mozny-i-bez-strojvudcu/1815726>.

⁵⁷ Vize MD. op. cit. sub 26.

a bezpečnostních sborů v zahraničí i v České republice⁵⁸; stále častější je jejich využití také pro komerční a osobní, např. rekreační, účely.

Přestože na plně automatizovanou (autonomní) přepravu osob současný vývoj technologií zatím nestačí⁵⁹, např. na službu doručování zboží prostřednictvím dronů se již delší dobu připravuje řada velkých společností v čele se společností Amazon.com, Inc. Ta odhaduje, že v budoucnu by mohla 75 až 90 % zboží k zákazníkům dopravit právě prostřednictvím malých bezpilotních letounů⁶⁰.

Co se týče pojmu bezpilotního letadla aj., upravuje tyto nově nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí (dále jen „Nařízení 2019/945“). Dle Nařízení 2019/945 se bezpilotním letadlem rozumí letadlo provozované nebo projektované pro autonomní provoz nebo pro pilotování na dálku bez pilota na palubě; dalšími pojmy upravenými tímto nařízením jsou také bezpilotní systém, kterým se rozumí bezpilotní letadlo a vybavení pro jeho řízení na dálku, a dále provozovatel bezpilotního systému, kterým je právnická nebo fyzická osoba provozující nebo zamýšlející provozovat jeden nebo více bezpilotních systémů; v oblasti provozu bezpilotních letadel bylo dále přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „Nařízení 2018/1139“). Evropská komise rozvoj automatizace v této oblasti dopravy předpokládá a přijetím uvedených nařízení aktivně přistoupila k její právní úpravě.

V České republice pak legální definice těchto pojmů nalezneme v leteckém předpisu L-2⁶¹, konkrétně jeho doplňku X – Bepilotní systémy ze dne 29. března 2018 (dále jen „Doplňek X“). V čl. 1 tohoto předpisu jsou uvedeny definice pro autonomní a bezpilotní letadlo, bezpilotní systém či model letadla. Podmínky jejich provozu a umožnění autonomie je pak uveden v další části této práce týkající se provozu dronů v České republice.

⁵⁸ POLICIE ČR. Vybavení Letecké služby PČR novými drony. *Policie České republiky* [online]. Praha, Česká republika: Policie ČR, 2020, 9. března 2020 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vybaveni-letecke-sluzby-pcr-novymi-drony.aspx>.

⁵⁹ Funkce autopilota není nikdy bez dohledu lidské osoby a není využívána pro všechny letové funkce.

⁶⁰ D'ONFRO, Jillian. Amazon's New Delivery Drone Will Start Shipping Packages 'In A Matter Of Months'. *Forbes* [online]. Jersey City, USA: Forbes, 2019, 5. června 2019 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/jilliandonfro/2019/06/05/amazon-new-delivery-drone-remars-warehouse-robots-alexa-prediction/#7344746f145f>.

⁶¹ Viz Letecký předpis L-2 Pravidla létání, č. j. 153/2014-220, zpracovatele Úřad pro civilní letectví. Dostupný z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-2/index.htm>.

S ohledem na skutečnost, že provoz dronů dosud není ve společnosti rozšířen a i v případě těch nejmenších dronů se jedná o v zásadě vzácné případy, provoz těchto dopravních prostředků přináší dosud nevyřešené právní otázky, obdobné jako v případě silničních vozidel.

1.5 Provozovatel autonomního dopravního prostředku a další osoby

Se zavedením autonomní mobility souvisí i skutečnost, že se některé dosavadní pojmy úzce související s provozem dopravních prostředků stanou nadbytečnými – typicky pojem řidiče, pilota či jiné osoby, která by jinak měla povinnost řízení či alespoň dohledu. Naopak je možné, že s provozem autonomního dopravního prostředku bude nezbytné zavést pojmy nové, jako např. odesílatele, obdobně jako Standard SAE používá pojmu „*dispatcher*“ (viz výše). Účelem této části práce je uvést a popsat jednotlivé typy osob, které vedle řidiče či obdobné osoby budou autonomní dopravní prostředky využívat pro svou potřebu, neboť těmto osobám mohou být uloženy právní povinnosti, a to včetně povinnosti nést následky chování autonomního dopravního prostředku.

Z důvodu, že přeprava osob silničními vozidly je v současnosti nejbližší realitě a pravděpodobněji se bude jednat nejfrekventovanější typ dopravy, jejíž provoz se bude odvíjet od vůle širokého počtu individuálních osob, věnuji se následně právní úpravě postavení osob v silničním provozu.

Podíváme-li se nejprve na pojem nejobecnější – provozovatele dopravního prostředku – tak, jak je uveden v ust. § 2927 OZ, zjistíme, že OZ rozlišuje dva okruhy provozovatelů, aniž by tyto legálně definoval; tuto činnost ponechává výkladu. OZ konkrétně rozlišuje i) provozovatele dopravy a ii) provozovatele dopravního prostředku.

Za provozovatele dopravního prostředku považujeme osobu, „*jejímž podstatným samostatným předmětem činnosti je uskutečňování přepravy osob a nákladu pro cizí potřeby, a to rozličnými způsoby*“⁶², a to ve většině případů v postavení podnikatele, a dále pokud přepravu vykonává v souladu s právními předpisy upravující jednotlivé druhy dopravy (dražní apod.). OZ v ust. § 2927 dále stanoví, že odpovědnost dopadá i na ty osoby, které provozovaly dopravu, aniž by ji vykonávaly v souladu s těmito právními předpisy; jedná se tedy o faktické provozování dopravy⁶³.

⁶² BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, s. 1613.

⁶³ Srovnej tamtéž, s. 1613.

Provozovatelem dopravního prostředku je pak „osoba, která má právní a faktickou možnost dispozice s dopravním prostředkem“⁶⁴. Popisnější definici provozovatele dopravního prostředku pak nabízí Vojtek, který uvádí, že jím je „jakákoliv další osoba, která provozuje (nikoliv nutně k výdělečné činnosti) dopravní prostředek, aniž by ten byl součástí organizované dopravní činnosti“.⁶⁵ Provozovatel dopravního prostředku je tak značně široký pojem a může jím být v souladu s ust. § 2930 OZ i jeho vlastník, není-li možné provozovatele dopravního prostředku určit. Pro úplnost je pak vhodné dodat, že vlastní definici provozovatele konkrétního typu dopravního prostředku můžeme nalézt také v právních předpisech upravujících jednotlivé druhy dopravy⁶⁶.

Dle uvedených definic v OZ tak provozovatel dopravního prostředku nemusí (ale může) být jeho řidičem. Stávající úprava, resp. její výklad, je proto vhodná i ve vztahu k vysoce automatizovaným či autonomním dopravním prostředkům, ve kterých řidič být přítomen buď vůbec nemusí, nebo může – nikoliv však musí.

Co se týče právní a faktické možnosti dispozice s dopravním prostředkem v případě provozovatele dopravního prostředku, lze uvažovat o tom, že touto osobou by mohly být všechny osoby, které mohou ukládat autonomnímu dopravnímu prostředku pokyny⁶⁷. Tyto osoby by bylo rovněž možné považovat např. za účastníky provozu ve smyslu ust. § 2 písm. a) ZoSP, neboť se udílením pokynů přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích; z tohoto postavení jim ale plynou i odpovídající povinnosti.

V návaznosti na výše uvedené je třeba připomenout jeden z hlavních přínosů autonomní mobility, kterým je mj. umožnění přepravy i osobám, které by se jinak vzhledem ke svým tělesným či jiným vlastnostem (handicapování, nezletilí či intoxikovaní) přepravovat dopravním

⁶⁴ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1614.

⁶⁵ VOJTEK, Petr. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-630-3 [online]. Dostupné z: https://www.aspi.cz/products/lawText/13/11398/1/2#pa_2927.

⁶⁶ Definici provozovatele silničního vozidla obsahuje ust. § 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoSP“). Dle tohoto ustanovení je provozovatelem vozidla vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu.

⁶⁷ Lze uvažovat např. o případu, kdy pomocí mobilní aplikace bude mít nezletilá osoba přístup k udílení pokynů autonomnímu dopravnímu prostředku, které bude ve vlastnictví 3. osoby (např. rodiče) aj. Takovou osobu by přitom bylo možné označit za odesílatele (*dispatchera*), neboť její činnost spočívá právě primárně v udělení pokynu autonomnímu dopravnímu prostředku, odkud a kam má přepravit osoby, věci, či samosebe.

prostředkem v souladu s právem nemohly⁶⁸. Dle ust. § 3 odst. 1 ZoSP se ale provozu na pozemních komunikacích nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. Je otázkou, zda by udělení pokynu autonomnímu dopravnímu prostředku mohlo ohrozit bezpečnost. Domnívám se, že nikoliv, neboť samotný pokyn bezpečnost neohrozí, nadto má být bezpečnost na pozemní komunikaci zajištěna právě autonomním systémem řízení⁶⁹.

Přesto jsem názoru, že oprávnění udílet pokyny dopravnímu prostředku by nemělo zůstat neupraveno. Jako vhodné se mi jeví stanovení podmínky získání veřejnoprávního oprávnění *de facto* obdobné řidičskému oprávnění, avšak s nižšími požadavky na jeho získání. Tímto způsobem by mobilita mohla být umožněna co nejširšímu okruhu osob, které se v současnosti provozu účastnit nemohou, a zároveň by vyloučila z užívání osoby, které by dopravním prostředkům neměly udílet z různých důvodů.

Závěrem této části lze shrnout, že pojem provozovatele dopravního prostředku může zůstat i v budoucnu nezměněn, rozšíříme-li výklad tohoto pojmu. Vhodnou legislativní změnou by dle mého názoru bylo zavedení osoby odesílatele (či jiného označení), který má právo udílet autonomnímu dopravnímu prostředku pokyny, přičemž toto právo by mohlo být vázáno na předchozí udělení veřejnoprávního oprávnění. Právní postavení uživatelů, jakožto osob, které jsou autonomními dopravními prostředky toliko přepravovány, není dle mého názoru nezbytné právně upravovat. Otázkou legislativní úpravy řidiče a potřeby její změny se pak zabírám v další části této práce týkající se provozu autonomních dopravních prostředků.

1.6 Právní úprava provozu autonomních dopravních prostředků

Závěrem první části této práce považuji za vhodné se také zabývat otázkou, zda je v současnosti možné autonomní dopravní prostředky v České republice provozovat, případně na které úrovni právních norem jsou jejich provozu kladeny překážky a jaké snahy jsou kladeny k jejich odstranění. Vzhledem k dynamicky se rozvíjející úpravě v USA, jakožto jedné z vedoucích zemí na poli rozvoje autonomní mobility, popíšu rovněž tamní úpravu jejich provozu těchto dopravních prostředků.

⁶⁸ K tomuto výčtu srovnej GURNEY, Jeffrey. *Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles*. *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2013 No. 2, 2013, s. 255 – 257, který stručně uvádí odlišnosti odlišných uživatelů a možnosti, které těmto osobám může autonomní mobilita přinést.

⁶⁹ Pro úplnost dodávám, že uvedené nemůže týkat osob, které pokyny neudílí a jsou dopravním prostředkem pouze přepravovány, a tudíž je nelze považovat ani za účastníky provozu.

1.6.1 Právní úprava v mezinárodním právu

V oblasti mezinárodní silniční dopravy je nejdůležitějším pramenem Vídeňská úmluva o silničním provozu⁷⁰. Ta v čl. 1 písm. v) obsahuje definici řidiče, kterým se rozumí každá osoba, která mj. na silnici řídí motorové vozidlo. Ve spojení s čl. 8 Vídeňské úmluvy je stanoveno, že každé pohybuující se vozidlo musí mít aktivně přítomného řidiče⁷¹, který musí mít nezbytné fyzické i psychické schopnosti k řízení a při řízení musí být v dobrém fyzickém i psychickém stavu; každý řidič musí být vždy schopen řídit své vozidlo. Čl. 13 Vídeňské úmluvy pak řidiči vozidla ukládá za všech okolností ovládat své vozidlo tak, aby byl schopen věnovat náležitou péči a pozornost řízení a byl za všech okolností schopen provádět všechny potřebné manévry. Vzhledem k takto formulovaným povinnostem je zřejmé, že vysoce automatizované a plně autonomní vozidla nelze v souladu s Vídeňskou úmluvou na silnicích signatářských států provozovat.

Vzhledem k nevyhovující úpravě přistoupila Pracovní skupina pro bezpečnost silniční dopravy k návrhu změny čl. 8 a čl. 39 Vídeňské úmluvy. Uvedený návrh počítá s přidáním odst. 5bis do čl. 8, dle kterého systémy ve vozidlech, které ovlivňují způsob jízdy vozidel, jsou v souladu s odst. 5 tohoto článku a odst. 1 čl. 13, pokud jsou v souladu s podmínkami konstrukce, vybavení a užití dle mezinárodních právních nástrojů vztahujících se na kolová vozidla, vybavení a jejich části lze připevnit a/nebo použít na kolová vozidla. Systémy ve vozidlech, které ovlivňují způsob jízdy vozidel a nejsou v souladu s výše uvedenými podmínkami konstrukce, vybavení a užití podle mezinárodních právních nástrojů, jsou v souladu s odst. 5 tohoto článku a s odst. 1 čl. 13, pokud tyto systémy mohou být překonány nebo vypnuty řidičem.⁷² Novelizace Vídeňské úmluvy nabyla účinnosti dne 23. března 2016⁷³.

Dle mezinárodního práva je tak v České republice provoz autonomních silničních vozidel možný, ačkoliv tyto musí být stále vybavena všemi prvky umožňujícími manuální řízení⁷⁴, přičemž povinnost aktivní přítomnosti řidiče zůstala zachována. Stávající úprava je tak i nadále

⁷⁰ Přijata 8. listopadu 1968. Viz Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968 (dále jen „Vídeňská úmluva“).

⁷¹ Srovnej FIALOVÁ, Eva. In: ŠTĚDRŇ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 164.

⁷² Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety. *UNECE.org* [online]. Švýcarsko: UNECE [cit. 2020-10-18]. Dostupné z: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>.

Cit. dle FIALOVÁ, Eva. In: ŠTĚDRŇ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 166.

⁷³ UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention. *UNECE.org* [online]. Švýcarsko: UNECE [cit. 2020-10-18]. Dostupné z: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html>.

⁷⁴ Vozidla „bez volantu a pedálů“. Srovnej PATTYNOVÁ, Jana, BOSÁK, Jiří. *Právní aspekty autonomních zařízení*. EPRAVO.CZ Magazine, 4/2016, s. 157.

překážkou pro ty možné uživatele autonomních silničních vozidel, kteří z různých důvodů nemohou získat řidičské oprávnění (např. nezletilí či osoby tělesně handicapované)⁷⁵, a proto lze postupem času očekávat její další novelizaci.

Co se týče bezpilotních letadel užívaných v mezinárodním civilním letectví, je základním právním pramenem Chicagská úmluva o mezinárodním letectví⁷⁶. Ta v čl. 8 stanoví, že letadlo, které je způsobilé bezpilotního řízení, smí létat bez pilota nad územím smluvního státu jen se zvláštním zmocněním tohoto státu a v souladu s podmínkami takového zmocnění. V tomto směru je tak ponechána úprava bezpilotních letadel smluvním státům.

Čl. 43 Chicagské úmluvy je pak založena Mezinárodní organizace pro civilní letectví, mezivládní organizace při Organizaci spojených národů. Ta je zmocněna k vydávání leteckých předpisů, které jsou v souladu s § 102 odst. 2 písm. a) ZoCL součástí českého právního řádu a závazné pro osoby zúčastněné na civilním letectví⁷⁷. Letecké předpisy jsou pak v českém jazyce připravovány Úřadem pro civilní letectví.

Přeprava po železnicích nemá multilaterální mezinárodní smlouvu, jenž by se provozem autonomních drážních vozidel zabývala, resp. jejich provozu bránila. Za zmínku však stojí Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)⁷⁸, která ve svých přípojkách A a B komplexně upravuje otázku smluvní odpovědnosti v oblasti mezinárodní železniční přepravy osob a zboží.

1.6.2 Právní úprava v USA

Spojené státy jsou (mj. díky společnosti TESLA a jejímu ekonomickému rozmachu v posledních letech) považovány za lídra rozvoje autonomní silniční dopravy; ani zde ale není provoz těchto vozidel bez dalšího povolen.

V roce 2017 byl dolní komorou amerického parlamentu přijat tzv. SELF DRIVE Act⁷⁹. Účelem tohoto zákona bylo konstatovat federální roli při zajišťování bezpečnosti vysoce automatizovaných vozidel, pokud jde o konstrukci, konstrukci a výkon, podporu testování a nasazování těchto vozidel do provozu; veškeré zákony přijaté na úrovni jednotlivých států by

⁷⁵ Srovnej FIALOVÁ, Eva. In: ŠTĚDRŇ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 166.

⁷⁶ Úmluva č. 147/1947 Sb. n. a z., o mezinárodním civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Chicagská úmluva“).

⁷⁷ Dle § 102 odst. 2 ZoCL mají tuto povahu i letecké předpisy vydané Sdružením leteckých úřadů podle předpisů Evropské unie a Evropskou organizací pro bezpečnost letecké navigace.

⁷⁸ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb., o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „COTIF“). Aktuální znění COTIF je obsaženo ve Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 20/2017 Sb. m. s.

⁷⁹ Text návrhu SELF DRIVE Act je dostupný z: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3388/text>.

proto musely být v souladu se SELF DRIVE Act, a to co do podmínek designu, konstrukce nebo výkonu vysoce automatizovaných vozidel, automatizovaných systémů řízení nebo jejich součástí.

Předmětný zákon měl zavést nové legální definice, mj. např. pro automatizovaný řídicí systém, kterým označil hardware a software, které jsou společně schopné trvale vykonávat celou úlohu dynamického řízení⁸⁰. Vysoce automatizovaným vozidlem⁸¹ pak mělo být vozidlo vybavené tímto systémem (s výjimkou komerčních motorových vozidel). Uvedená definice se tak podobá definici autonomního dopravního prostředku, kterou jsem uvedl v úvodu této práce. Vedle nových legálních definic měl SELF DRIVE Act za cíl rovněž upravit otázku odpovědnosti, neboť ačkoliv by tato vozidla byla v souladu se všemi standardy týkající se jejich bezpečnosti, nelze vyloučit odpovědnost dle obecného práva (*common law*).

SELF DRIVE Act však nebyl přijat tamním senátem mj. z důvodu pochybností o pasivní legitimaci v případě odčinění způsobené újmy. V roce 2020 byl SELF DRIVE Act v pozměněném znění znovu předložen v Kongresu; tentokrát byl však návrh kritizován i odborníky, kteří návrh kritizují pro jeho přílišnou náklonnost k výrobcům vozidel navzdory veřejnému zájmu ochrany bezpečnosti na pozemních komunikacích⁸².

Obdobný konec měl i tzv. AV START Act⁸³, který byl předložen v Kongresu v roce 2017 a rovněž nebyl přijat Senátem, a to opět z důvodů dosud nevyřešených otázek týkajících se bezpečnosti. Cílem AV START Act bylo i) stanovení rámce pro federální roli při zajišťování bezpečnosti vysoce automatizovaných vozidel, ii) zabránění jednotlivým státům v přijímání, udržování a vymáhání norem či standardů regulujících tato vozidla či automatizované řídicí systémy, iii) stanovení podmínek pro zavádění vysoce automatizovaných vozidel do mezistátního obchodu pro účely testování, hodnocení či předvádění, a iv) uplatnění určitých bezpečnostních výjimek těchto vozidel. Právní úprava týkající se provozu a souvisejících otázek autonomních, resp. vysoce automatizovaných, vozidel na federální úrovni v USA tak zatím zcela chybí.

⁸⁰ Úloha dynamického řízení byla rovněž zavedena nově. SELF DRIVE Act tak definoval všechny provozní a taktické funkce v reálném čase potřebné k provozu vozidla v silničním provozu, s výjimkou strategických funkcí, jako je plánování cesty a výběr cílů a trasových bodů. K této definici zákonodárce připojil výčet řídicích činností, které jsou v dynamickém řízení zahrnuty.

⁸¹ Pojem vysoce automatizovaného vozidla je převzat ze Standardu SAE, který byl akceptován stran NHTSA (viz výše). Ve shodě s navrhovanou definicí v SELF DRIVE Act by měla tato zahrnovat vozidla čtvrté a páté úrovně automatizace dle Standardu SAE.

⁸² Srovnej Statement in Opposition to the SELF DRIVE Act. *saferoads.org* [online]. Washington, DC, USA: Advocates for Highway and Auto Safety, 23. září 2020 [cit. 2020-11-22]. Dostupné z: <https://saferoads.org/2020/09/23/self-drive-act/>.

⁸³ Text návrhu AV START Act je dostupný z: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885>.

V důsledku nepřijetí uvedených zákonů se Kongres stal opakovaně předmětem kritiky, neboť je jeho postup považován za jednu z hlavních překážek dalšího technického rozvoje, který může ohrozit vedoucí postavení USA v předmětném odvětví⁸⁴. Má-li však zákonodárce důvodné pochybnosti o správnosti předkládaných návrhů zákonů, přičemž ve svých pochybnostech je podpořen odbornou veřejností, je opatrnost při přijímání takto složité legislativy na místě.

Závěrem je vhodné uvést, že navzdory absenci federální právní úpravy jsou legislativně aktivní jednotlivé státy; 37 z nich od roku 2017 přijalo celkem 100 zákonů⁸⁵, které upravují zkoušení a provoz vysoce automatizovaných vozidel či související otázky. Právní úprava však není jednotná a bude třeba ji sjednotit zákony na federální úrovni a v budoucnu bude sjednocena.

1.6.3 Právní úprava Evropské unie

Obdobně jako v USA, ani Evropská unie dosud nepřijala jednotnou právní úpravu, která by umožňovala provoz vysoce automatizovaných či autonomních vozidel a která by byla účinná ve všech členských státech. Právní regulace provozu v silniční dopravě je proto prozatím ponechána primárně v gesci členských států. V oblasti železniční a letecké dopravy již byly základy právního rámce pro provoz vytvořeny, ale jak je uvedeno níže, Evropská unie předpokládá jejich další rozpracování vzhledem ke všem rizikům, která s sebou přináší⁸⁶.

Co se týče oblasti silniční dopravy, Evropská unie v současnosti nemá právní předpisy upravující pravidla silničního provozu. Dosavadní činnost v oblasti autonomní mobility v této oblasti tak zatím spočívala především ve sděleních či doporučeních týkajících se otázek, které bude třeba v budoucnu právně upravit a regulovat, případně jakým způsobem je k této úpravě nutné přistupovat. Sbližování právní úpravy ale zatím bylo ponecháno na členských státech

⁸⁴ Srovnej např. Washington Impedes Progress on Self-Driving Cars. *Bloomberg.com* [online]. New York, USA: Bloomberg L.P., 4. srpna 2020 [cit. 2020-11-23]. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2020-08-04/is-the-u-s-government-slowing-progress-on-self-driving-cars>.

⁸⁵ Viz Autonomous Vehicles State Bill Tracking Database. National Conference of State Legislatures. Dostupné z: <https://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-legislative-database.aspx>

⁸⁶ V oblasti civilního letectví se jedná především o nařízení 2018/1139. V oblasti železniční dopravy pak o souhrnu právních předpisů vedoucích k zavedení European Rail Traffic Management System (ERTMS), jehož součástí je i úprava autonomních systémů určených pro řízení drážních vozidel (Automatic Train Operation; ATO).

pomocí jiných nástrojů, např. prostřednictvím výše uvedené Vídeňské úmluvy⁸⁷; v budoucnu ale bude ke sbližování některých otázek provozu docházet pomocí směrnic a nařízení⁸⁸.

Za zmínku však stojí usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2019 o autonomním řízení vozidel v evropské dopravě⁸⁹ (dále jen „Usnesení 2018/2089(INI)“), které přijímá autonomní mobilitu jako výzvu z hlediska bezpečnosti silničního provozu, občanskoprávní odpovědnosti, pojištění, kybernetické bezpečnosti aj., přičemž současně stanoví základní otázky, na které bude třeba v budoucnu reagovat.

Dle Usnesení 2018/2089(INI) je k autonomní dopravě přistupováno jako k souhrnu jednotlivých druhů dopravy, ve kterých bude autonomní řízení v budoucnu zavedeno. Usnesení 2018/2089(INI) proto stanoví obecné zásady přístupu Evropské unie k autonomní dopravě jako celku, ale také zásady jejího přístupu pro jednotlivé druhy dopravy.

Vzhledem k výše uvedenému lze shrnout, že Evropská unie zaujala k autonomní mobilitě jako celku velmi proaktivní postoj a její postup vedl minimálně k široké diskusi o stanovených tématech a ke konkrétním návrhům prvních legislativních změn.

1.6.4 Právní úprava v České republice

Právní úprava provozu silničních vozidel je v českém právním řádu zakotvena v ZoSP. Dle ust. § 2 písm. d) ZoSP je za řidiče považován účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Ust. § 3 ZoSP ve vztahu k řidiči dále stanoví, že řídit vozidlo může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla nebo jízdu na zvířeti a předpisy o provozu na pozemních komunikacích. Řídit vozidlo může osoba, která je držitelem řidičského oprávnění, žadatel o řidičské oprávnění nebo osoba, která se pod dohledem učitele autoškoly připravuje k přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel nebo skládá zkoušku v rámci

⁸⁷ Srovnej Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému Hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů. Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti. COM/2018/283 final. Evropská komise [online]. 17. května 2018. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0283>.

⁸⁸ Srovnej např. návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, či návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009.

⁸⁹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2019 o autonomním řízení vozidel v evropské dopravě (2018/2089(INI)). Evropský parlament [online]. 15. ledna 2019 [cit. 2021-03-01]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0005_EN.html.

tohoto přezkoušení. Zákon tak nepřipouští, že by řízení mohl převzít někdo jiný, vč. autonomního systému řízení.

Mezi povinnosti řidiče pak dle § 5 odst. 1 písm. a) ZoSP patří mj. povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Odborná literatura v této souvislosti uvádí, že „[o]vládání vozidla v silničním provozu si vyžaduje maximální soustředění řidiče, což vylučuje současný výkon jiné činnosti, která s řízením nesouvisí.“⁹⁰. Vzhledem k výše uvedenému lze shrnout, že ZoSP prozatím neumožňuje, aby se na pozemních komunikacích mohly pohybovat automatizovaná vozidla 3. a vyšší úrovně, při kterých by se řidič nemusel plně věnovat řízení vozidla či nad ním mít dohled.

První změnu legislativy by měla přinést chystaná novela ZoSP, která vzniká v pracovní skupině pod záštitou poslance Mariana Jurečky, tento návrh ale zatím nebyl postoupen do Poslanecké sněmovny a je nepravděpodobné; že by byl za současného volebního období včas projednán a schválen. Přestože tato novela má za cíl připustit provoz autonomních silničních vozidel, pro zavedení skutečně autonomní mobility trpí určitými nedostatky a otázkou odpovědnosti ponechává zcela stranou.

Chystaná novela ZoSP rozšiřuje legální definici řidiče, když stanoví, že je za něj považován také ten, kdo aktivuje vysoce nebo plně automatizovanou funkci řízení a používá ji pro řízení vozidla, i když vozidlo sám neřídí. Současně jsou zúženy jeho povinnosti, kdy dle nového znění ust. § 5 odst. 4 ZoSP se řidič smí během řízení odvrátit od dění v provozu na pozemních komunikacích; má však povinnost okamžitě, nestanoví-li výrobce vozidla jinak, převzít řízení vozidla, pokud jej k tomu vysoce automatizovaný nebo plně automatizovaný systém vyzve nebo pokud rozpozná nebo na základě zjevných okolností musí rozpoznat, že již neexistují předpoklady pro využití vysoce nebo plně automatizovaných jízdních funkcí v souladu se stanoveným účelem. Tato povinnost má za následek omezení novely ZoSP na přípustnost provozu vysoce automatizovaných a autonomních vozidel, když *de facto* povoluje provoz pouze vozidel do 3. stupně automatizace. U vysoce automatizovaných vozidel (4. úrovně) by povinnost převzetí řízení řidičem již neměla být vyžadována, neboť si vozidlo musí být schopno poradit s jakoukoliv vzniklou dopravní situací.

Problematickou se jeví i povinnost řidiče převzít řízení okamžitě, nestanoví-li výrobce jinak. Bez unifikované úpravy, kdy má k převzetí řízení dojít, mohou vznikat výkladové problémy týkající se vzniku odpovědnosti výrobce nebo řidiče, případně jiné osoby.

⁹⁰ KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. Vyd. 2. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-418-6, s. 25.

Dalším nedostatkem ZoSP je omezení způsobilosti řídit vozidlo, které je vyhrazeno pouze pro osoby dostatečně tělesně a duševně způsobilé k řízení vozidla⁹¹. Tento požadavek je připravovanou novelou ZoSP nedotčen, ale legislativní opomenutí změny tohoto ustanovení může vést k omezení jednoho z hlavních přínosů autonomní mobility, a to zpřístupnění dalších možností přepravy pro další skupiny osob⁹² (viz výše).

Dle nového znění ust. § 10a ZoSP by pak měly být stanoveny vlastnosti „motorových vozidel s vysoce nebo plně automatizovanou jízdni funkcí“, kterými by ZoSP rozuměl vozidla s technickým vybavením, které (kumulativně): může řídit příslušné motorové vozidlo po aktivaci, aby zvládlo úkol řízení, včetně podélné a příčné jízdy; je po aktivaci schopno dodržovat dopravní předpisy týkající se provozu vozidla během vysoce nebo plně automatizovaného řízení; řidič může kdykoli deaktivovat a převzít jeho řízení; dokáže rozpoznat nutnost převzetí řízení vozidla jeho řidičem, může jeho řidiči vizuálně, akusticky, hmatově nebo jiným způsobem zřetelně signalizovat požadavek na převzetí jeho řízení s dostatečným předstihem před předáním jeho řízení řidiči, a které je schopno upozornit na užití v rozporu s podmínkami použití systému. Z technického hlediska tak novela ZoSP nerozlišuje mezi vysoce automatizovanou a plně autonomní funkcí řízení, kdy v ust. § 10a pro obě kategorie zavádí stejná kritéria kvalifikace. Domnívám se proto, že navrhovaná úprava není vhodná.

Vzhledem k výše uvedenému lze proto shrnout že připravovaná novela ZoSP by mohla být prvním a nezbytným krokem k zavedení provozu vysoce automatizovaných či autonomních silničních vozidel v České republice, trpí však nedostatky, které brání jejímu plnému využití v dlouhodobém horizontu. Zatímco výše popsaná úprava by vystačila pro vozidla ve 3. stupni automatizovaného řízení, aplikace pro vyšší stupně by nebyla vhodná a s nástupem pokročilejších technologií by bylo třeba ZoSP znovu novelizovat. Některé výše uvedené otázky pak novela neřeší vůbec.

Co se týče autonomních bezpilotních letadel, resp. dronů, nachází se právní úprava v předpisech upravujících civilní letectví. Základním právním předpisem je zde zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoCL“).

⁹¹ Srovnej ust. § 3 odst. 2 ZoSP.

⁹² Srovnej FIALOVÁ, Eva. In: ŠTĚDRŮŇ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 166.

Ačkoliv ust. § 2 odst. 2 ZoCL obsahuje legislativní definici pojmu letadlo⁹³, pojmy bezpilotního letadla a dron prozatím neobsahuje⁹⁴; gramatickým výkladem lze však dojít k závěru, že pod tento pojem nelze zařadit drony o hmotnosti do 25 kg. Jedinou zmínku o bezpilotních letadlech lze nalézt v ust. § 52 ZoCL, které zakládá oprávnění Úřadu pro civilní letectví vydávat povolení k provozu těchto dopravních prostředků⁹⁵, a to na základě správního uvážení.

Další podmínky provozu dronů upravuje Doplněk X; ani tento však neumožňuje provoz skutečně autonomních letadel, a to vzhledem k čl. 7.6 Dodatku X, který stanoví, že autonomní bezpilotní letadlo nesmí být provozováno ve společném vzdušném prostoru, ale také čl. 4, dle kterého je až na výjimky povolené Úřadem pro civilní letectví stanoveno jinak vyloučeno, aby bylo bezpilotní letadlo provozováno bez dohledu pilota. Lze proto shrnout, že za současného stavu není provozování autonomních letadel, resp. dronů, v České republice možné⁹⁶.

Co se týče drážní dopravy a automatizovaných drážních vozidel, nasazení bezpilotních drážních vozidel umožnila novela zákona o drahách č. 313/2019 Sb., která novelizovala ust. § 35 a 45 zákona o drahách. S ohledem na omezenou možnost autonomie drážních vozidel lze bezpilotní, plně automatizované řízení (alespoň prozatím) považovat za nejvyšší úroveň automatizace dopravních prostředků tohoto druhu, který má v současnosti jako jediný také odpovídající právní úpravu umožňující jeho provoz.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že provoz skutečně vysoce automatizovaných či autonomních dopravních prostředků právní řád v současnosti neumožňuje; v tomto směru se však jedná spíše o technicko-právní vymezení pojmů a stanovení jasných pravidel, o kterých pravděpodobně nebude třeba vést dalekosáhlé etické debaty. Pro účely této práce proto dále předpokládám, že v budoucnu bude provoz autonomních dopravních prostředků možný. Umožnění provozu však nezbytně musí předcházet zodpovězení jiných, o to složitějších právních otázek – včetně otázky odpovědnosti.

⁹³ Dle ust. § 2 odst. 2 ZoCL se letadlem rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Pro účely tohoto zákona se nepovažuje za letadlo model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 25 kg. Mimo tuto definici pak stojí modely letadla, které nespĺňují tuto hmotnostní podmínku; ty však již ze své definice v čl. 1 Doplněku X nejsou vybaveny žádným zařízením umožňujícím automatický let, a tudíž je nelze označit za automatizované, natož autonomní.

⁹⁴ ZoCL prozatím nepřevzalo právní úpravu obsaženou v Nařízení 2018/1139.

⁹⁵ ZoCL v této souvislosti hovoří o letadlech způsobilých létat bez pilota.

⁹⁶ Srovnej KRAUSOVÁ, Alžběta a kol. op. cit. sub 12.

2 Institut právní odpovědnosti v českém právním řádu

Předtím, než přistoupím k modelům odpovědnosti, které jsou ve spojení s odpovědností za autonomní dopravní prostředky navrhovány a diskutovány, a ke zhodnocení stávajících možných řešení dle OZ, považuji za vhodné úvodem popsat pojetí právní odpovědnosti v českém právním řádu, a to především v právu občanském.

Dle právní teorie je možné právní odpovědnost definovat jako „*povinnost strpět za porušení povinnosti následky stanovené právními normami, v rámci odpovědnostního právního poměru*“⁹⁷.

Právní odpovědnost, vedle odpovědnosti např. morální či politické⁹⁸, lze rozdělit na několik kategorií, primárním hlediskem je však odlišení na veřejnoprávní (veřejnoprávní povahy), kam lze zařadit odpovědnost ústavněprávní, trestní, správní či disciplinární, a dále soukromoprávní odpovědnost, do které spadá např. odpovědnost z prodlení, z bezdůvodného obohacení či především odpovědnost za škodu⁹⁹. Hlavním předmětem této práce je tedy pouze část soukromoprávní odpovědnosti, a to právě odpovědnosti za škodu; další vybrané druhy právní odpovědnosti budou proto komentovány pouze okrajově.

Občanskoprávní (soukromoprávní) odpovědnost je možné dělit i dle jiných hledisek než jen na odpovědnost za vady, škodu či prodlení. Na základě výše uvedeného rozlišujeme odpovědnost např. v sankčním či preventivním pojetí, a to podle toho, zda osoba odpovídá za to, že svou právní povinnost splní, či naopak, zda odpovídá za to, že „*svou právní povinnost nesplní, resp. za porušení se vznikem následné újmy*“¹⁰⁰. Vedle toho lze rozlišovat odpovědnost objektivní či subjektivní, smluvní či mimosmluvní nebo odpovědnost za majetkovou škodu či nemajetkovou újmu¹⁰¹. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto pojmy budou při hledání odpovědi na otázku vhodného modelu odpovědnosti za autonomní dopravní prostředky stěžejní, je vhodné tyto druhy občanskoprávní odpovědnosti uvést a popsat jejich hlavní prvky.

⁹⁷ BOGUSZAK, Jiří. In: BOGUSZAK, Jiří, ČAPEK, Jiří, VEVERKA, Vladimír. *Základy teorie práva a právní filozofie*. Praha: Codex, 1996, ISBN 80-859-6306-X, s. 145, a BOGUSZAK, Jiří, ČAPEK, Jiří, GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, ISBN 80-85963-38-8, s. 195.

⁹⁸ Srovnej GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1, s. 161.

⁹⁹ Srovnej ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. *Občanské právo hmotné*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016-. ISBN 978-80-7552-187-3, s. 365.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 356.

¹⁰¹ Srovnej ust. § 2894 OZ.

2.1 Pojetí právní odpovědnosti v občanském právu

Na pojetí občanskoprávní odpovědnosti existují různé názory a přijetím OZ došlo v jejím vnímání ke změně – od původního sankčního (či retrospektivního) pojetí, ze kterého vycházel zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník (dále jen „SOZ“), dle kterého odpovědnost vzniká až nesplněním primární povinnosti, resp. souvisejícím vznikem újmy, dle současného pojetí – preventivního (či perspektivního) – je naopak odpovědnost vlastní povinností latentně provázející původní právní povinnost od jejího vzniku a jejím porušením se toliko aktivuje jako další právní povinnost¹⁰². Tuto koncepční změnu lze spatřovat i ve skutečnosti, že OZ v ust. § 2894 hovoří o povinnosti nahradit újmu¹⁰³, nikoliv o odpovědnosti za újmu.

Dle sankčního pojetí občanskoprávní odpovědnosti lze tuto chápat jako „nepříznivý (negativní) právní následek za újmu způsobenou v majetkové či nemajetkové sféře jiné osoby občanského práva, který postihuje buď toho, kdo svým jednáním porušil původní (primární) občanskoprávní povinnost [...], anebo toho, kdo komu se k tíži přičítá zákonem kvalifikovaná (právně relevantní) událost“¹⁰⁴.

Naopak, dle preventivního pojetí, ze kterého vychází OZ, neodpovídá osoba až při nesplnění povinnosti, nýbrž odpovídá právě za splnění původní povinnosti. Jak již bylo uvedeno výše, jedná se o latentní povinnost, která se porušením primární pouze aktivizuje¹⁰⁵; osoby tak odpovídají za své jednání a především za řádné, odpovědné plnění povinností a výkon práv¹⁰⁶. Pojem „odpovědnost“ se proto v OZ s náhradou škody vyskytuje jen zřídka a namísto toho je užíván právě pojem povinnosti¹⁰⁷. Důsledkem přijetí preventivního pojetí je i skutečnost, že OZ klade větší důraz na povinnost prevence zakotvenou v ust. § 2900 an. OZ, resp. na preventivní funkci odpovědnosti, jejímž cílem je působit na předcházení vzniku situací porušením právních povinností¹⁰⁸.

¹⁰² Srovnej ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 356 – 361.

¹⁰³ Podobně lze spatřovat tuto koncepční změnu ve formulacích „práv z vadného plnění“ u odpovědnosti za vady či „práv z prodlení dlužníka a věřitele“ v případě odpovědnosti z prodlení. Srovnej ust. § 1914 an., resp. ust. § 1968 an. OZ.

¹⁰⁴ ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 357.

¹⁰⁵ Srovnej PRAŽÁK, Pavel. *Recentní pohled na teoretické koncepce právní odpovědnosti*. Časopis pro právní vědu a praxi. 2013, roč. 21, č. 1, s. 84.

¹⁰⁶ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2813.

¹⁰⁷ Srovnej např. ust. § 596 OZ či ust. § 2894 odst. 1 OZ.

¹⁰⁸ Viz GERLOCH, Aleš. op. cit. sub 98, s. 164.

Přestože OZ přistoupil ke změně v pojetí občanskoprávní odpovědnosti, tato změna již nebyla reflektována v jiných právních předpisech, a to jak v oblasti práva veřejného (trestního, správního aj.), tak ani v právu soukromém (např. v pracovním právu), což činí problémy zejména s ohledem na požadavek na vnitřní jednotu a celistvost právního řádu¹⁰⁹. Stejně tak se lze běžně setkat s formulacemi „odpovědnost za škodu“ i v odborné literatuře¹¹⁰. S vědomím této terminologické nesprávnosti bude ale tento pojem používán i v této práci; považuji proto za vhodné na tento přístup upozornit.

2.2 Odpovědnost za majetkovou a nemajetkovou újmu

Další změnou, kterou OZ přinesl, je odlišné (širší) pojetí nápravy způsobené újmy¹¹¹, který zahrnuje majetkovou (materiální) i nemajetkovou (imateriální), a stanoví, že tyto je třeba odčinit dle stejných pravidel¹¹². V dalších částech budu pro zjednodušení vycházet z uvedeného, širšího pojetí, ovšem nikoliv pod pojmem újma, ale škoda¹¹³; nyní ale přistoupím k popisu terminologicky správných pojmů tak, jak je užívá OZ.

Dle ust. § 2894 odst. 1 OZ povinnost nahradit jinému újmu zahrnuje vždy povinnost k náhradě újmy na jmění (škody), a to ve smyslu ust. § 495 OZ; nejedná se tak pouze o majetek poškozeného, ale o souhrn jeho majetku a jeho dluhů. Dle ust. § 2894 odst. 2 OZ pak musí být povinnost odčinit nemajetkovou újmu výslovně ujednána, jinak škůdce postihuje jen v případě, stanoví-li tak zákon.

Co se týče pojmu škody, je tento pojem vyhrazen pro újmu na jmění. Pojem škody lze definovat jako „*újmu, která se projevuje v majetkové sféře poškozeného, je objektivně vyjádřitelná všeobecným ekvivalentem, tj. penězi, a je tedy napravitelná poskytnutím majetkového plnění, ať již ve formě naturální restituice, nebo v penězích*“¹¹⁴.

Újma na majetku může poškozenému vzniknout ve dvou podobách, které jsou zakotveny v ust. § 2952 OZ, dle kterého se poškozenému hradí skutečná škoda (*damnum emergens*) a ušlý zisk (*lucrum cessans*). Skutečná škoda spočívá ve „*zničení, ztrátě, zmenšení, snížení či jiném znehodnocení již existujícího jmění poškozeného (jeho věci hmotných, majetkových práv a hodnot)*“

¹⁰⁹ ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 361.

¹¹⁰ Ve spojení s umělou inteligencí srovnej např. KOLAŘÍKOVÁ, Linda. op. cit. sub 4, s. 11.

¹¹¹ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1496.

¹¹² Srovnej ust. § 2894 odst. 2 *in fine* OZ.

¹¹³ Pro úplnost dodávám, že tak činím mj. z důvodu, že v souvislosti s odpovědností za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky, umělou inteligencí či autonomními systémy odborná literatura převážně užívá právě pojmu škoda, nikoliv újma.

¹¹⁴ Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. listopadu 1970, sp. zn. Cpj 87/70.

a představuje majetkové hodnoty nezbytné k uvedení v předešlý stav“¹¹⁵; oproti tomu ušlým ziskem se rozumí „majetková újma vyjádřitelná v penězích, který spočívá v tom, že nedošlo k rozmnožení nebo zvětšení majetku poškozeného, které by mohl poškozený důvodně očekávat se zřetelem k pravidelnému stavu a chodu věci“¹¹⁶.

Naproti tomu nemajetkovou újmu představují „újmy týkající se člověka, avšak nikoliv prostřednictvím jeho majetku. Patří sem veškerá znevýhodnění poškozeného, která neměla za následek ztrátu na jeho majetku, nevedla k žádným výdajům a neměl za následek ani zmenšení či omezení hospodářského přínosu (zisku)“¹¹⁷. Jak již bylo uvedeno, pro náhradu majetkové i nemajetkové újmy platí stejná pravidla.

Jak vyplývá z uvedené definice nemajetkové újmy, není možné tuto objektivně (tržním způsobem) ocenit; nemajetková újma je vnímána subjektivně a každá osoba ji může vnímat rozdílně. Chráněnými hodnotami nemajetkové újmy jsou např. přirozená práva člověka (např. právo na život a důstojnost člověka, jeho soukromí apod.)¹¹⁸ či cena zvláštní obliby (*pretium affectionis*)¹¹⁹.

Cena zvláštní obliby je však v souladu ust. § 2969 odst. 2 OZ nahrazována pouze v případě, že škůdce poškodil věc ze svévole nebo škodolibosti. Jedná se tak o „kvalifikovaný stupeň zavinění (vystupňovaný úmysl), který prokazuje poškozený.“¹²⁰ Je zřejmé, že autonomní dopravní prostředek jednat škodolibě nemůže, neboť tak jedná jen škůdce, který má „radost z utrpení jiného, které je důsledkem poškození“¹²¹. Nelze uvažovat ani o svévolném jednání, neboť svévolí máme na mysli potěšení z působení škody či poškození z radosti¹²².

Schopnost mít city jako např. radost či potěšení, je vlastnost, která je pro autonomní dopravní prostředek zcela irelevantní, a nelze proto předpokládat (ale ani vyloučit), že ani v případě, že lidská vynalézavost umožní autonomním systémům či AI city mít, budou jimi vybaveny právě autonomní dopravní prostředky; dokonce bych takovou vlastnost označil za nežádoucí. Těmito

¹¹⁵ ELISCHER, David a kol. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy podle občanského zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-382-7, s. 8.

¹¹⁶ Tamtéž, s. 8.

¹¹⁷ TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. *Deliktní právo*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-625-8, s. 96.

¹¹⁸ Srovnej ust. § 81 odst. 2 OZ.

¹¹⁹ Srovnej ust. § 2969 odst. OZ.

¹²⁰ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1746.

¹²¹ MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TĚGL Petr, a kol. *Občanský zákoník Velký komentář § 2894-3081 - Svazek VIII. Závazky z deliktů a z jiných právních důvodů*. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-199-1 s. 1085.

¹²² Srovnej tamtéž, s. 1085.

vlastnostmi – mít radost, jednat ze zlé vůle aj. – autonomní dopravní prostředek nedisponuje, resp. by disponovat ani neměl, a lze proto uzavřít, že dovolávat se náhrady ceny zvláštní obliby nebude v případě způsobení škody autonomním dopravním prostředkem možné¹²³. Co se však týče majetkové škody a nemajetkové újmy, ty autonomní dopravní prostředky nepochybně způsobit mohou.

2.3 Subjektivní a objektivní občanskoprávní odpovědnost

Odpovědnost lze dále dělit na subjektivní a objektivní. Dělicím hlediskem je požadavek na zavinění (*culpa*) coby jednoho ze základních znaků odpovědnosti¹²⁴; definici zavinění ale v OZ nenalezneme. Dle odborné literatury se zaviněním rozumí „*subjektivní (vnitřní) psychický vztah škůdce k výsledku svého činu, tedy ke svému protiprávnímu jednání a vzniklé újmě jako jeho následku*“¹²⁵. Zatímco u objektivní právní odpovědnosti může zavinění absentovat, resp. osoba může za způsobenou škodu odpovídat bez ohledu na své zavinění a odpovídá toliko na základě toho, že je jí škodlivý následek z určitého důvodu přičítán¹²⁶, u subjektivní odpovědnosti je naopak zavinění v příslušené formě jedním z jejích základních znaků (vedle škodní události, vzniku újmy a kauzálního nexu mezi nimi)¹²⁷.

Zavinění se skládá ze dvou složek, a to rozumové (intelektuální) a volní (určovací)¹²⁸. Není-li přítomna ani jedna z uvedených složek, lze uvažovat pouze o aplikaci objektivní odpovědnosti, a to pouze v zákonem stanovených případech¹²⁹; z uvedeného rovněž vyplývá, že OZ dává přednost subjektivní odpovědnosti před objektivní¹³⁰. Je-li při jednání škůdce přítomna alespoň jedna ze složek zavinění, bude se jednat o zaviněné jednání v určité formě a v určitém stupni.

¹²³ K jinému závěru lze dojít v případě autonomních systémů v širším pojetí. Lze si představit a nelze vyloučit vznik autonomního systému, který v budoucnu bude výše uvedené či jiné vlastnosti mít, a tedy bude i schopen jednat svévolně či škodolibě (v této souvislosti navíc lze odkázat na pokus s chatbotem Tay společnosti Microsoft, který se díky sociální síti Twitter velmi rychle stal rasistou a urážel osoby na sociálních sítích). Hypoteticky by mohl být autonomní dopravní prostředek svévolně či škodolibě využit ke způsobení škody škůdcem jako nástroj k jejímu způsobení; stejně tak lze ale užít i jiný nástroj, povaha autonomního systému by tak zde neměla hrát roli.

¹²⁴ Srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 237.

¹²⁵ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2816.

¹²⁶ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 57.

¹²⁷ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2817.

¹²⁸ Tamtéž, s. 2816.

¹²⁹ Srovnej ust. § 2895 OZ. Typicky se jedná o případy uvedené v ust. § 2920 an. OZ, a dále v případě porušení smluvní odpovědnosti dle ust. § 2913 OZ.

¹³⁰ Srovnej ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 368.

Formy zavinění právo dělí na nedbalostní a úmyslné, a to dle přítomnosti jednotlivých složek vědění a vůle. OZ pojmy nedbalost ani úmysl nedefinuje, přestože je v některých ustanoveních užívá¹³¹, a ponechává je výkladu. Dle odborné literatury tak úmysl představuje „*znalost možnosti naplnění objektivní skutkové podstaty a také chtění tohoto, ať již jen třeba ve formě srozumění se s oním výsledkem*“¹³²; nedbale pak jedná ten, „*kdo nerespektuje požadovanou péči*“¹³³. Zároveň je možné nahlédnout do předpisů trestního práva, které tyto pojmy definuje výslovně v ust. § 16 a 17 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů¹³⁴.

Obě formy zavinění lze dělit do stupňů, a to na úmysl přímý (*dolus directus*; jednající věděl, že újmu způsobí, a chce ji způsobit) a nepřímý (*dolus eventualis*; jednající věděl, že újmu může způsobit a byl s tímto důsledkem srozuměn); nedbalost pak na vědomou (jednající věděl, že může porušit nebo ohrozit chráněný zájem, ale bez přiměřených důvodů spoléhal, že takové porušení nebo ohrožení nezpůsobí) a nevědomou (jednající nevěděl, že svým jednáním může takové porušení nebo ohrožení způsobit, ač o tom vzhledem k okolnostem a k svým osobním poměrům vědět měl a mohl). Na rozdíl od práva trestního v právu občanském nemá odlišování stupně zavinění praktické důsledky^{135,136}.

Co se týče objektivní odpovědnosti, jejím účelem je „*především spravedlivá alokace rizik plynoucích z mnoha – společensky jinak žádoucích (tedy prospěšných) – činností a provozů, jimž je imanentní nebezpečí vzniku újmy*“¹³⁷. Objektivní odpovědnost byla do právních řádů zavedena jako reakce na industrializaci společnosti, a souvisí nejčastěji s činnostmi, se kterými, ač nejsou protiprávní, je spojeno obvykle potenciální vysoké riziko škody¹³⁸ – typicky se jedná o odpovědnost za provoz dopravních prostředků, škodu z provozní činnosti, vady za výrobky či zvířata¹³⁹. V této rovině je vhodné také uvést, že „*[d]íky nákladům na zabezpečení takových*

¹³¹ O úmysl se bude jednat v případech škody způsobené ze svévole či škodolibosti uvedené výše, lze ale také uvést např. odlišnou délku promlčecí doby v případě škody způsobené úmyslně dle ust. § 636 odst. 1 OZ oproti pravidlu v odst. 1 tohoto ustanovení.

¹³² MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 231.

¹³³ TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 178.

¹³⁴ Srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 239.

¹³⁵ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 160.

¹³⁶ Srovnej např. ust. § 2911 OZ, dle kterého způsobí-li škůdce poškozenému škodu porušením zákonné povinnosti, má se za to, že škodu zavinil z nedbalosti, přičemž není stanoven její konkrétní stupeň. Jak ale uvádí Elischer a kol., judikatura pro případ exkulpace z nedbalostního zavinění vyžaduje, aby se nejednalo ani o nevědomou. Srovnej ELISCHER, David a kol. op. cit. sub 115, s. 42.

¹³⁷ ELISCHER, David a kol. op. cit. sub 115, s. 12.

¹³⁸ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 54.

¹³⁹ Není tak náhodou, že uvedené příklady jsou současně nejčastěji spojovány i s možností uplatnění v případě autonomních systémů, včetně autonomních dopravních prostředků.

*činností se dosahuje určité prevence: nebezpečná činnost může být uskutečňována jen tehdy, jsou-li třetí osoby chráněny tím, že v případě poškození nemusí prokazovat existenci zavinění a mnohdy ani protiprávnost jednání.*¹⁴⁰

Jak již bylo uvedeno, jedním z hlavních znaků objektivní odpovědnosti je přičítání následku určité osobě, která jej mohla, ale také nemusela, zavinit. Přičítání následku je však v případě autonomních systémů velmi obtížné z mnoha faktorů, především však kvůli strojovému učení, které bylo jako klíčová vlastnost autonomních systému popsána v úvodu této práce. Polčák se dokonce v tomto směru domnívá, že přičitatelnost vůbec není možná¹⁴¹.

I přes obtížné určení přičitatelnosti se lze vzhledem k výše uvedenému důvodně domnívat, že na objektivní odpovědnosti bude vystavěn i budoucí model odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky (i autonomními systémy). V autonomním dopravním prostředku bude nemožné nalézt zavinění u řidiče, který se ve vozidle vůbec nenachází, a obtížně představitelné je i zavinění odesílatele, který toliko udělil pokyn k přepravě. Obdobný problém se však bude týkat i původců autonomního systému řízení či výrobců autonomních dopravních prostředků, neboť i oni budou mít jen velmi omezený vliv na to, jakým způsobem se díky strojovému učení autonomní systém řízení bude dále vyvíjet a nakolik se odchýlí od svého původního nastavení.

Nastavení odpovědnosti za škodu a její alokaci mezi uvedenými osobami, tj. provozovatelem (vlastníkem či odesílatelem), výrobcem autonomního dopravního prostředku či původcem autonomního systému (pokud výrobce a původce netvoří jednu osobu), bude třeba vyřešit na základě jiných hledisek, a to především takových, aby bylo adekvátně zajištěno odškodnění potenciálních poškozených, ale také motivace provozovatelů k nabytí těchto dopravních prostředků a motivace výrobců a původců k dalšímu rozvoji jejich technologií.

Závěrem této části je třeba také uvést, že s objektivní a subjektivní odpovědností je spojena také možnost se za určitých podmínek odpovědnosti zprostit, resp. vyvinit. Ze subjektivní odpovědnosti se lze vyvinit (exkulповat) prokázáním, že způsobení škody škůdce nezavinil nebo nemůže být odpovědný (např. z důvodu jednání za okolností vylučujících protiprávnost¹⁴²). U objektivní odpovědnosti je pak rozlišováno mezi prostou a absolutní objektivní odpovědností, a to dle přípustnosti liberačních důvodů. Liberačním důvodem může být např. „*nečekaný vnější zásah, který škodu způsobil nebo alespoň ke vzniku přispěl. Jde o tzv. vyšší moc.*“¹⁴³. Liberační

¹⁴⁰ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 54.

¹⁴¹ Srovnej POLČÁK, Radim. op. cit. sub 15, s. 24.

¹⁴² Srovnej např. krajní nouzi dle ust. § 2905 OZ.

¹⁴³ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 66.

důvody nalezneme jednak v ust. § 2913 OZ pro případy porušení smluvní povinnosti, ale také u zvláštních skutkových podstat odpovědnosti za škodu¹⁴⁴, příp. jednotlivých smluvních typů¹⁴⁵. V případě absolutní odpovědnosti nepřichází aplikace žádného liberačního důvodu v úvahu; jinak řečeno, absolutní odpovědnosti se nelze žádným způsobem zprostit¹⁴⁶. Je otázkou, zda a jaké liberační důvody by bylo vhodné stanovit k odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky; tuto diskuzi je ale možné vést pouze ve vztahu ke konkrétním návrhům řešení.

Závěrem je vhodné poznamenat, že na rozdíl od jednání člověka není možné, aby autonomní systém jednal náhodně. Chování autonomního systému v jakékoliv podobě bude vždy dáno způsobem nastaveného a naučeného vyhodnocování nastalých situací, při kterých může dojít k chybnému vyhodnocení či nesprávnému výpočtu¹⁴⁷; způsob vyhodnocování a výpočtu má ale vždy svůj prapůvod u konkrétní osoby – původce autonomního systému, a lze proto důvodně uvažovat o tom, zda by právě této osobě nemělo být selhání autonomního systému přičítáno především.

2.4 Smluvní a mimosmluvní občanskoprávní odpovědnost

Závěrečným způsobem dělení občanskoprávní odpovědnosti je rozlišení na odpovědnost smluvní (*ex contractu*) a mimosmluvní (*ex delicto*). Rozdíl spočívá v otázce, jaká konkrétní norma, resp. povinnost, byla porušena. Může se tak jednat o povinnosti stanovené na jedné straně smlouvou, na druhé pak zákonem či jinými právními normami objektivního práva, a konečně porušením dobrých mravů¹⁴⁸.

Smluvní odpovědnost, zakotvená v ust. § 2913 OZ, předpokládá existenci smlouvy (kontraktu) a odpovědnost zde vzniká porušením povinnosti, jež byla převzata vědomě a dobrovolně¹⁴⁹. Ve spojení s ust. § 1723 odst. 2 OZ může ke vzniku smluvní odpovědnosti dojít i v případě porušení povinností vzniklých jinak než smlouvou (např. z důvodu předmluvní odpovědnosti)¹⁵⁰.

¹⁴⁴ Srovnej např. liberační důvody uvedené v ust. § 2942 OZ ve vztahu ke škodě způsobené vadou výrobku.

¹⁴⁵ Srovnej např. ust. § 2191 či § 2478 OZ.

¹⁴⁶ Příkladem absolutní objektivní odpovědnosti je odpovědnost osoby, která je povinna někomu něco plnit a použije přitom vadnou věc dle ust. § 2936 OZ; z takto způsobené škody není liberace přípustná.

¹⁴⁷ Srovnej např. MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 34, nebo MARCHANT, Gary, LINDOR, Rachel. *The Coming Collision Between Autonomous Vehicles and the Liability System*. Santa Clara Law Review, Volume 52, Number 4, 2012, s. 1328.

¹⁴⁸ Srovnej např. ELISCHER, David. *Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu?* Časopis pro právní vědu a praxi. 2016, č. 4, s. 521.

¹⁴⁹ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1565.

¹⁵⁰ Srovnej MELZER, Filip. § 2913. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 319.

Při smluvní odpovědnosti není vyžadováno zavinění, a jedná se tak o objektivní odpovědnost. Škůdce má však dle § 2913 odst. 2 OZ možnost se odpovědnosti zprostit, pokud prokáže naplnění liberačního důvodu; jedná se proto o prostou objektivní odpovědnost. Jak již bylo uvedeno výše, smluvní odpovědnost je jednou z výjimek z obecného pravidla zakotveného v ust. § 2910 OZ, neboť „*to, co není subsumováno pod smluvní náhradu újmy, patří do delikt ní náhrady újmy, kde se zkoumá zavinění škůdce*“¹⁵¹. K možnostem zproštění a vyvinění z odpovědnosti v případě porušení smluvní a mimosmluvní povinnosti srovnej předcházející část této práce.

V případě mimosmluvní (delikt ní) povinnosti právní vztah mezi poškozeným a škůdcem vzniká až zaviněným porušením povinnosti založené jinak než smlouvou, přičemž zavinění se v souladu s ust. § 2911 OZ předpokládá ve formě nedbalosti¹⁵².

Co se týče předpokladů vzniku občanskoprávní odpovědnosti, ke vzniku smluvní odpovědnosti je třeba porušení smluvní povinnosti, vzniku škody a příčinné souvislosti mezi nimi, tedy nehledě na zavinění; naopak, v případě mimosmluvní odpovědnosti je navíc třeba naplnit i předpoklad zaviněného porušení zákonné povinnosti či dobrých mravů. Z důvodu, že je zavinění ve formě nedbalosti ve vztahu k porušení zákonné povinnosti předpokládáno, je důkazní břemeno na škůdci, aby prokázal, že způsobenou škodu nezavinil. Ke vzniku odpovědnosti v důsledku porušení dobrých mravů je pak dle ust. § 2909 OZ třeba úmyslu, tj. vyšší formy zavinění; s ohledem na absenci presumpce zavinění tak v tomto případě důkazní břemeno leží na poškozeném¹⁵³.

Ve vztahu k delikt ní odpovědnosti je nezbytné také popsat vztah mezi porušením zákonných povinností a porušením povinností uvedených v ust. § 2920 an. OZ, tj. ve zvláštních skutkových podstatách odpovědnosti za škodu, které OZ upravuje ve zvláštní části. Dle zásady *lex specialis derogat legi generali* totiž platí, že obecná úprava odpovědnosti za porušení zákona se užije jen tehdy, pokud není možné povinnost nahradit újmu dovodit na základě některého z ustanovení v této části, které jsou ve vztahu speciality¹⁵⁴. Oproti porušení zákona se v případě zvláštních skutkových podstat vychází zpravidla z objektivního principu odpovědnosti, a tudíž škůdce v těchto případech odpovídá bez ohledu na zavinění¹⁵⁵.

¹⁵¹ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1567.

¹⁵² Srovnej ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 373.

¹⁵³ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1534.

¹⁵⁴ Srovnej např. PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2832.

¹⁵⁵ Srov. Srovnej ŠVESTKA, Jiří. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. op. cit. sub 99, s. 371.

Existence zvláštních skutkových podstat má zvláštní význam i pro posouzení odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky (a jiných autonomních systémů). Bez dalších legislativních změn by totiž bylo nezbytné při posuzování škody takto vzniklé vycházet primárně právě z těchto ustanovení. Dle mnohých názorů je však aktuální výčet nedostatečný, resp. nevyhovující, a ve vztahu k autonomním systémům včetně autonomních dopravních prostředků bude třeba hledat alternativní řešení¹⁵⁶. Vzhledem ke skutečnosti, že takové řešení prozatím přijato nebylo, je namístě zabývat se i možností aplikace těchto ustanovení a otázkou jejich vhodnosti či identifikace situací, na které by případně mohly dopadat.

¹⁵⁶ Srovnej např. POLČÁK, Radim. op. cit. sub 15, s. 25; či MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 34.

3 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomním dopravním prostředkem

V úvodní části této práce jsem se zabíral otázkou povahy autonomních dopravních prostředků jako podmnožiny autonomních systémů, jejich specifickými vlastnostmi, úpravou provozu či osobami, kterým má autonomní dopravní prostředek především sloužit. Ve druhé části jsem představil pojetí občanskoprávní odpovědnosti, její jednotlivé druhy a jejich specifika. V této části práce pak uvedu dosavadní diskutované modely odpovědnosti, jak dosavadní teorie nahlíží na ideální alokaci odpovědnosti za autonomní dopravní prostředek, shrnu aktuální navrhované řešení obsažené v Návrhu EP a zaměřím se na vybrané zvláštní skutkové podstaty odpovědnosti za škodu v OZ a jejich možnou aplikovatelnost ve vztahu ke škodě způsobené autonomním dopravním prostředkem, případně autonomním systémem¹⁵⁷, a to na základě zásady analogie (*analogia legis*), principu v občanském právu přípustném na základě ust. § 10 OZ.

Předně je vhodné uvést, že autonomní systémy i autonomní dopravní prostředky se mohou stát součástí rozmanitých právních poměrů a jejich účast v nich může v konkrétních situacích vést k různým odpovědnostním otázkám.

Jak již bylo uvedeno v první části této práce, autonomní dopravní prostředek je řízen autonomním systémem, tj. *de facto* specifickým řídicím softwarem¹⁵⁸, který lze zřejmě považovat za samostatnou věc a výrobek v právním smyslu¹⁵⁹. První z otázek, které si lze v souvislosti se způsobením škody autonomním dopravním prostředkem položit, proto bude zpravidla ta, zda ke způsobení došlo v důsledku selhání autonomního systému, či zda škodu způsobila jiná okolnost nemající původ v jejich zvláštní povaze. Autonomní dopravní prostředek totiž může škodu způsobit např. v důsledku jednání třetí osoby¹⁶⁰ – lze pak v takovém případě vůbec hovořit o selhání systému? A i pokud skutečně dojde k selhání autonomního systému, je spravedlivé, aby odpovědnost nesl provozovatel autonomního dopravního prostředku, jeho výrobce či původce autonomního systému, když v důsledku strojového učení se autonomní dopravní prostředek na

¹⁵⁷ Není totiž jasné, zda je z hlediska odpovědnosti nezbytné přistupovat k autonomnímu dopravnímu prostředku jako ke specifické věci odlišné od jiných autonomních systémů či kyber-fyzických systémů, či zda je možné tuto otázku vyřešit komplexně skrze jediné řešení vztahující se na autonomní systémy jako celek.

¹⁵⁸ Srovnej ZIBNER, Jan. *Akceptace právní osobnosti v případě umělé inteligence*. Revue pro právo a technologie, 2018, č. 17, s. 22.

¹⁵⁹ K otázce pojetí software jako věci srovnej SIMON, Pavel. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 745. K pojetí software jako výrobku pak část 1.3 této práce.

¹⁶⁰ Např. v důsledku jednání osoby, která úmyslně manipuluje se vstupními daty, na jejichž základě vyhodnocuje možnosti dalšího postupu (neoprávněně mění dopravní značky), či provozovatele jiného dopravního prostředku, který způsobí, že autonomní dopravní prostředek už nemá jinou možnost než někomu způsobit škodu. Může se ale jednat i okolnost kterou ovlivnit vůbec nelze, např. srážku se zvířetem. V té souvislosti srovnej POLČÁK, Radim. op. cit. sub 15, s. 25.

základě zkušenosti naučí chovat určitým způsobem a žádná z těchto osob již nemá reálný vliv na to, jakým způsobem autonomní systém danou situaci vyhodnotí? Nelze ani opomenout skutečnost, že poškozenou může být nejen 3. osoba, např. přecházející přechod, ale také samotný provozovatel či uživatel autonomního dopravního prostředku – bude někdo odpovědný za škodu jemu způsobenou v důsledku selhání autonomního systému? Tyto (a jiné) otázky je třeba si při hledání ideálního modelu odpovědnosti klást a pravděpodobně nebude možné se na všechny otázky odpovídajícím způsobem zaměřit v této práci. Zcela stranou pak ponechávám etické otázky, např. tramvajové či tunelové dilema, neboť tyto otázky nejsou předmětem této práce¹⁶¹.

3.1 Modely odpovědnosti za autonomní dopravní prostředek

Dosavadní právní teorie nabízí mnoho odlišných názorů na otázku, kdo má být nositelem odpovědnosti za autonomní dopravní prostředek, tím spíše autonomní systém. Již na první pohled se nabízí dvě zdánlivě prostá řešení – buď bude odpovědnou osobou i nadále provozovatel, nebo nově výrobce dopravního prostředku. Jak vyplývá z výše uvedeného, ani jedné z těchto osob ale není možné chování autonomního dopravního prostředku bez komplikací přičítat; přesto je nezbytné přičíst odpovědnost někomu.

Při hledání vhodného řešení bude nezbytné stanovit konkrétní požadavky z hlediska rozložení odpovědnosti mezi subjekty, zda se má jednat o odpovědnost subjektivní či objektivní povahy a s tím související možnosti liberace či exkulpace aj. V první části této práce, ve které byly popsány zvláštní vlastnosti autonomního dopravního prostředku (omezená kontrola, strojové učení aj.) vedou k závěru, že odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto zvláštního druhu dopravních prostředků by měla být postavena na objektivním principu, obdobně jako je tomu již v současnosti u „běžných“ dopravních prostředků dle ust. § 2927 an. OZ, ale i u jiných zvláštních činnostech.

Subjektivní prvek by přicházel v úvahu ve vztahu k řidiči či osobě v obdobném postavení, a to v případech, kdy se bude jednat o provoz nikoliv vysoce automatizovaného dopravního prostředku, tj. např. do 3. úrovně automatizace dle Standardu SAE, který sice je schopen určité úrovně autonomie, ale konkrétní osoba (řidič) má stále povinnost vykonávat nad dopravním prostředkem dohled a v případě potřeby na výzvu převzít řízení¹⁶². V případě porušení povinnosti

¹⁶¹ Srovnej např. KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 146 – 147, či BONNEFON, Jean-François, SHARIFF, Azim, RAHWAN, Iyad. *The social dilemma of autonomous vehicles*. Science, Vol. 352, Issue 6293, 2016, s. 1573 – 1576.

¹⁶² V takovém případě se jedná o porušení zákonné povinnosti stanové řidiči, a proto je vyžadováno zavinění, které je nadto presumováno ve formě nedbalosti.

prevzít řízení by taková osoba jednala zaviněně, a to přinejmenším v nedbalosti¹⁶³. Budoucí model odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním dopravním prostředkem by proto měl být aplikovatelný pouze na případy, kdy se v dopravním prostředku osoba s povinností dohledu nacházet nemusí, tj. již nemá řidiče – člověka¹⁶⁴.

Současně je třeba také připomenout jednu z primárních funkcí občanskoprávní odpovědnosti, a to funkci preventivní. Deliktní odpovědnost má mj. směřovat k zabránění, odvracení či předcházení negativním následkům lidské činnosti, v jejichž důsledku může vzniknout škoda. Hrozba odpovědnosti tak má zá cíl přimět potenciální nositele k respektování žádoucí péče.¹⁶⁵ Čím širší bude okruh potenciálních nositelů odpovědnosti – provozovatele, odesílatele, vlastníka, výrobce či původce, tím větší by měly být i snahy o zabezpečení, že autonomní dopravní prostředky škodu nezpůsobí; k tomu však může dojít pouze tehdy, je-li možné se z odpovědnosti za předpokladu splnění předem stanovených podmínek liberovat (či případně exkulovat).

Zavedení absolutní objektivní odpovědnosti by tak mohlo vést ke snížení motivace výrobců a původců autonomních systémů, ale také jejich vlastníků, kteří by měli jednak udržovat dopravní prostředek v dobrém technickém stavu, ale také dbát o aktuálnost autonomního systému¹⁶⁶. Právní úprava odpovědnosti za autonomní dopravní prostředky by tak neměla být postavena na absolutní objektivní odpovědnosti, nýbrž na odpovědnosti prosté, připouštějící liberaci.

Vzhledem k formulaci základních požadavků na budoucí model odpovědnosti je možné přistoupit k nástinu navrhovaných řešení.

3.1.1 Odpovědnost výrobce a původce autonomního systému, nebo jeho provozovatele?

V souvislosti s ideálním modelem odpovědnosti za autonomní dopravní prostředek, resp. autonomní systém, bylo dosud nejčastěji diskutováno řešení skrze odpovědnost jeho výrobce

¹⁶³ Ke stejnému závěru došla prokuratura v případě smrti Elaine Herzberg, historicky prvním případě, kdy silniční vozidlo 3. úrovně automatizace způsobilo smrt 3. osoby. Z usmrcení z nedbalosti byl obžalován muž, který měl nad vozidlem při zapnutém automatickém řízení vykonávat dohled, ale namísto toho sledoval televizi. Srovnej CELLAN-JONES, Rory. Uber's self-driving operator charged over fatal crash. *BBC.com* [online]. 16. září 2020 [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/technology-54175359>.

¹⁶⁴ Srovnej DAVOLA, Antonio, *A Model for Tort Liability in a World of Driverless Cars: Establishing a Framework for the Upcoming Technology*. *Idaho Law Review*, vol. 54, 2018, s. 596 – 597.

¹⁶⁵ Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 236 – 237.

¹⁶⁶ Srovnej TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 47.

či původce autonomního systému^{167,168}; uvedené řešení by tak představovalo zcela zásadní odklon od dosavadní odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku a příklon k odpovědnosti za vady výrobku, o kterých bude pojednáno v další části této práce. Své zastoupení ale mají i názory, dle kterých nelze odpovědnost přičítat výrobcí, nýbrž je třeba i hledat odpovědnost u provozovatele autonomního systému¹⁶⁹; k uvedenému přístupu se nyní dle Návrhu EP přiklání i Evropský parlament. Otázkou odpovědnosti provozovatele autonomního dopravního prostředku dle stávající právní úpravy se budu zabývat v další části této práce, která je věnována posouzení zvláštních skutkových podstat za škodu obsažených v OZ, úpravě dle Návrhu EP pak níže.

Argumentů pro odpovědnost původce autonomního systému, případně výrobce autonomního dopravního prostředku, je vícero. Původce autonomního systému má jako jeho autor nejlepší postavení ke změně algoritmů a má největší motivaci k tomu, aby jeho autonomní systém fungoval bezchybně, a tedy i bezpečně. Odpovědnost původce či výrobce také povede k tomu, že riziko odpovědnosti se odrazí na ceně těchto dopravních prostředků; na druhou stranu, budoucí kupující si pravděpodobně raději koupí takový autonomní dopravní prostředek, o kterém ví, že ani v případě jeho selhání nebudou nuceni k náhradě škody či jiné odpovědnosti¹⁷⁰.

Uvedenému modelu naopak bývá vytýkáno, že odpovědnost původce či výrobce povede ke zvýšení nákladů na pořízení autonomních dopravních prostředků; to je však vzhledem k předchozímu odstavci diskutabilní. Dále je namítáno, že původce autonomního systému nemusí mít podrobnou znalost o tom, jakým způsobem může být daný autonomní systém jeho provozovatelem použit a jaká újma s daným způsobem použití může být spojena¹⁷¹. S touto úvahou se dle mého názoru dá do určité míry souhlasit, ale zároveň ji prostřednictvím jiného řešení vyloučit. Uvedené by totiž platilo v případě autonomního systému, který lze užít k několika různým účelům. V případě autonomních dopravních prostředků je ovšem jejich účel spočívající v přepravě osob a věcí a souvisejících úkonů poměrně jednoznačný a lze si jejich využití pro úplně jiný účel představit jen stěží¹⁷². Pro případ, že by bylo třeba autonomní systémy využívané

¹⁶⁷ Srovnej např. KOLAŘÍKOVÁ, Linda. op. cit. sub 4, s. 16; GURNEY, Jeffrey. op. cit. sub 68, s. 272; či DAVOLA, Antonio. op. cit. sub 164, s. 600.

¹⁶⁸ Je možné, že výrobce autonomního dopravního prostředku a původce autonomního systému budou tatáž osoba, např. společnost Volvo. Nelze ani vyloučit, že se o jednu osobu jednat nebude a půjde o naopak o dvě různé osoby.

¹⁶⁹ Srovnej např. KIRCHBERGER, Thomas. op. cit. sub 22, s. 206; či TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 52; zde je však jako vhodný nositel odpovědnosti označen provozovatel zvlášť nebezpečného zařízení ve smyslu ust. § 2935 OZ, neboť se zaobírá odpovědností za autonomní systémy jako celek, nikoliv za autonomní dopravní prostředky.

¹⁷⁰ Srovnej GURNEY, Jeffrey. op. cit. sub 68, s. 272 – 273.

¹⁷¹ Srovnej TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 36.

¹⁷² Jedná se ale o argument, pro který by možná bylo vhodné zkoumat odpovědnostní modely za autonomní dopravní prostředky a jiné autonomní systémy odděleně.

v různých odvětvích dále rozlišovat, bylo by vhodné uvažovat o dalších legislativních úpravách, včetně zavedení autonomního dopravního prostředku jako zvláštního druhu věci, přestože se některým autorům může zdát uvedené řešení v současnosti nekoncepční¹⁷³.

Nejdůležitějším protiargumentem tohoto řešení je dle mého názoru skutečnost, že vliv původce autonomního systému na jeho vyvíjející se podobu se postupem času ztrácí¹⁷⁴ a posiluje se vliv jeho provozovatelů. Tato skutečnost je kvůli strojovému učení v zásadě nevyvratitelná. Uvedené je reflektováno i v Usnesení EP, dle kterého by odpovědnost mezi původcem a provozovatelem měla být „*úměrná skutečnému rozsahu příkazů daných robotovi a míře jeho autonomie, takže by platilo, že čím má robot větší schopnost učení nebo vyšší autonomii a čím delší je doba jeho učení, tím větší by měla být odpovědnost jeho „učitele“*“¹⁷⁵; z této premisy pak vychází Návrh EP.

3.1.2 Sdílené způsoby řešení – kompenzační fondy a elektronická osoba

Vedle názorů, že by nositelem odpovědnosti měl být i nadále provozovatel autonomního dopravního prostředku, nebo výrobce či původce autonomního systému, jsou diskutovány i modely, které by se dle mého názoru daly označit jako „sdílené“. Možným řešením v těchto případech je vytvoření majetkového kompenzačního fondu, na jehož tvorbě by se mohly účastnit jak výrobci autonomních dopravních prostředků a původci autonomních systémů, tak jejich provozovatelé či uživatelé, a to na základě určitého ekonomického klíče. Takový model by i umožnil omezení odpovědnosti uvedených osob.

Vytvoření kompenzačních fondů je diskutováno i v USA, kde byl např. rozpracován model „Manufacturer Enterprise Responsibility“ (dále jen „Fond MER“) ¹⁷⁶. Fond MER je navrhován jako federální fond určený k náhradě újmy na zdraví způsobené vysoce a plně automatizovanými vozidly (4. a 5. úroveň dle Standardu SAE), pokud nebyly způsobeny v důsledku nedbalosti jejich vlastníka; majetková škoda by ale měla být řešena odděleně, a to tradičním pojištěním. Fond MER by byl financován výhradně výrobcí autonomních vozidel. Dle tohoto modelu by se na Fond MER mohly obracet pojistitelé s nároky pojištěných, za což by obdrželi fixní částku jako odměnu. Fond MER by následně posoudil oprávněnost nároku na principech absolutní odpovědnosti výrobců, přičemž v případě vzniku sporu by rozhodoval zvláštní senát rozhodců. Výhodou tohoto řešení je, že by poškození měli jednoznačně stanovený subjekt, na který se mohou obracet se svými nároky,

¹⁷³ Srovnej MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 34.

¹⁷⁴ Srovnej KIRCHBERGER, Thomas. op. cit. sub 22, s. 206.

¹⁷⁵ Odst. 56 Usnesení EP. op. cit. sub 13.

¹⁷⁶ Srovnej ABRAHAM, Kenneth, RABIN, Robert. *Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era*. 105 Virginia Law Review 127, 2019, s. 127 – 171.

a tyto by zároveň byly posuzovány nezávislými experty v oboru. Tento postup by tak vedl mj. k větší právní jistotě a snadnějšímu přístupu k odčinění újmy¹⁷⁷.

Navzdory těmto a jiným výhodám byl ale model Fondu MER podroben kritice Davoly¹⁷⁸, který návrh Fondu MER modifikoval a pokusil se odstranit nedostatky, které mu vytýkal. Výsledkem jeho návrhu je dvoustupňový systém vyhodnocování, který by byl financován nejen výrobcí autonomních vozidel, ale také jinými veřejnými zdroji (např. daňovým zatížením). Příčina způsobení škody by měla být vyhodnocována nejprve z hlediska nedbalostního zavinění výrobců, a teprve v případě, že by nedbalost výrobce zjištěna nebyla¹⁷⁹, byla by způsobená škoda uhrazena z kompenzačního fondu. Naopak, v případě zjištění nedbalosti na straně výrobce by tento byl odpovědný sám a škoda by z kompenzačního fondu hrazena nebyla. Další odlišností je, že fond by byl určen nejen pro majetkovou škodu, ale také pro nemajetkovou újmu¹⁸⁰.

Řešení, které nabízí Davola, by mělo vést k větší motivaci výrobců o bezvadnost jejich dopravních prostředků a v nich obsažených autonomních systémů. Širší okruh financujících subjektů by navíc mohl vést k nižším nákladům výrobců, kteří by do kompenzačního fondu mohli odvádět nižší částky; to by pak mohlo vést k nižším nákladům na pořízení autonomních dopravních prostředků a k jejich rychlejšímu masivnímu rozšíření¹⁸¹. Zachovány jsou rovněž výhody, které by přinesl Fond MER.

O vytvoření vlastních kompenzačních fondů hovořilo již Usnesení EP v odst. 57 až 59, kde je uvažováno o možném zavedení systému pojištění, obdobně jako je tomu právě v případě silničních vozidel. Hlavní odlišností je zde návrh, že na rozdíl od systému pojištění používaného v silničním provozu, kde se toto pojištění vztahuje na jednání a chyby lidského činitele, by se toto pojištění mohlo vztahovat na veškerou potenciální odpovědnost. Je navrhováno i rozlišení dle jednotlivých typů robotů, kdy by k jednotlivým kategoriím mohly být vytvořeny samostatné účelové fondy¹⁸². V této souvislosti pak bylo v Usnesení EP navrženo rovněž prozkoumat možnosti zavedení nového

¹⁷⁷ DAVOLA, Antonio. op. cit. sub 164, s. 606.

¹⁷⁸ Srovnej tamtéž, s. 606 – 609.

¹⁷⁹ Nedbalostí se v tomto případě rozumí chyba softwaru, která zapříčinila, že se autonomní vozidla chová abnormálně, která je snadno odhalitelná na základě dat poskytnutých vozidlem, případně technologie, které výrobce použil, jsou s ohledem na dosažený stav technologií v daném odvětví považovány za nedostatečné. Viz tamtéž, s. 610.

¹⁸⁰ Srovnej tamtéž, s. 609 – 610.

¹⁸¹ Srovnej tamtéž, s. 610 – 612.

¹⁸² Rozdělení do kategorií by mohlo přinést právě i vytvoření samostatného fondu (či fondů) pro autonomní dopravní prostředky. Odpovědnost za škodu by tak pro autonomní dopravní prostředky zřejmě byla řešena relativně samostatně od ostatních autonomních systémů.

druhu osoby v právním smyslu – elektronické osoby, který by mohl být přiznán nejvyspělejším inteligentním robotům¹⁸³.

Obdobně jako je přiznána právní osobnost právnickým osobám coby organizovaným útvarům, o kterých zákon stanoví, že mají právní osobnost, nebo jejichž právní osobnost zákon uzná, i v případě elektronické osoby by se jednalo o toliko umělý společenský konstrukt¹⁸⁴; na rozdíl od právnických osob jsou ale inteligentní roboti¹⁸⁵ schopní řídit sami sebe, což je vlastnost, kterou právnické osoby vybaveny nejsou. Nadto, teoretický základ právní osobnosti právnických osob je vystaven na zcela jiných principech, než na kterých by měl být postaven status elektronické osoby¹⁸⁶; ty tak mají daleko blíže k osobám fyzickým¹⁸⁷.

Účelem elektronické osoby mělo být zajištění majetkových prostředků pro poškozené, kterým vznikla újma v důsledku jednání těchto inteligentních robotů, a to právě prostřednictvím kompenzačních fondů. Ty by mohly být financovány díky systému povinného pojištění a na financování by se tak mohly podílet ty osoby, které měly podíl na výrobě inteligentního robota nebo jej provozují¹⁸⁸. Charakter elektronických osob by tak měl být zřejmě především majetkoprávní¹⁸⁹; návrhy konkrétních definic však zatím nezazněly¹⁹⁰.

¹⁸³ Dle odst. 59 písm. f) Usnesení EP Evropský parlament vyzývá Evropskou komisi, aby se při posuzování dopadu svého budoucího legislativního nástroje věnovala ve svém zkoumání a ve svých analýzách a úvahách důsledkům všech možných právních řešení, jako například vytvoření zvláštního právního statutu robota v dlouhodobém výhledu, aby alespoň ti nejsložitější autonomní roboti mohli mít status elektronické osoby odpovědné za náhradu jimi způsobené škody, a možné použití elektronické osoby v případech, kdy roboti činí autonomní rozhodnutí nebo jsou jiným způsobem samostatně v kontaktu se třetími stranami. Uvedené Evropská komise nechala posoudit a výsledkem byla zpráva Expertní komise na odpovědnost a nové technologie, ve které její autoři dochází k závěru, že v blízké době není nezbytné status elektronické osoby zavádět. Srovnej Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies*. Brusel, Belgie: Evropská komise, 2019. ISBN 978-92-76-12958-5 (dále jen „Expertní posouzení EK“). Závěry Expertního posouzení EK stručně shrnuje KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 140 – 141.

¹⁸⁴ Srovnej KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy* [online]. (20/2017) [cit. 2021-03-06]. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=nrptembg5pxa4s7givyf6427g4yda&groupIndex=0&rowIndex=0>, či ZIBNER, Jan. op. cit. sub 158, s. 38.

¹⁸⁵ Usnesení EP svůj návrh vztahuje k nejvyspělejším inteligentním robotům. Není ale zřejmé, zda by v této rovině bylo možné uvažovat i o autonomních dopravních prostředcích. Viz odst. 59 písm. f) Usnesení EP. op. cit. sub 13.

¹⁸⁶ Viz RECHBERGER, Thomas. Právní osobnosti a odpovědnosti autonomních systémů, díl I. *Právní rádce* [online]. [cit. 2021-03-13]. Dostupné z: <https://pravniciradce.ihned.cz/c1-66234330-pravni-osobnosti-a-odpovednosti-autonomnich-systemu-dil-i>.

¹⁸⁷ Srovnej KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 184.

¹⁸⁸ Srovnej tamtéž.

¹⁸⁹ Srovnej ZIBNER, Jan. op. cit. sub 158, s. 39; či KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 184.

¹⁹⁰ Úvahy nad možnou definicí lze nalézt např. v MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 8, s. 18. Mikeš zde uvádí, že by umělou inteligenci (nikoliv elektronickou osobu), by bylo možné definovat např. jak o „*útvary odlišný od člověka*

Implementace nového statutu elektronické osoby v právu přináší celou řadu komplikovaných otázek, které by jistě vydaly na samostatné zkoumání. Nejzajímavější a možná nejkomplicovanější otázkou je vedle samotné definice elektronické osoby ta, jaká konkrétní subjektivní práva by pro sebe mohly elektronické osoby nabývat vlastním jednáním¹⁹¹. V této souvislosti má návrh také řadu odpůrců, např. Evropský hospodářský a sociální výbor, který ve svém stanovisku ze dne 31. srpna 2017 označil tuto úvahu za morální hazard, např. s ohledem na možnost nesprávného použití této právní formy či jejího zneužití¹⁹². Evropský parlament nakonec v Návrhu EP od myšlenky zavedení elektronické osoby sám upustil¹⁹³; nelze však vyloučit, že se elektronická osoba stane v budoucnu znovu aktuální.

Závěrem této části pak považuji za vhodné zpětně poukázat na definici věci dle OZ, konkrétně podmínku odlišnosti věci od osoby. V případě zavedení elektronické osoby by už ve světle této definice nebylo možné nadále uvažovat o inteligentním robotu, pokud jím bude autonomní dopravní prostředek, jako o věci, a v případě, že by došlo k legislativním úpravám zavádějícím umělou inteligenci či autonomní dopravní prostředek jako věc *sui generis*¹⁹⁴ a vytvoření speciálních odpovědnostních pravidel (např. vytvořením zvláštních skutkových podstat v OZ), bylo by vzhledem k možnému rozdělení právní úpravy na ne/inteligentní roboty či umělou inteligenci nezbytné jasně formulovat jejich vztahy a mít tento diskutovaný legislativní vývoj na paměti.

3.1.3 Návrh EP

Evropský parlament se v říjnu 2020 obrátil na Evropskou komisi s Návrhem EP, který již obsahuje konkrétní návrh řešení odpovědnosti za systémy umělé inteligence; dle níže uvedeného obsahu tak navázal na koncept sdíleného řešení odpovědnosti a přistoupil k návrhu konkrétního řešení, které by mohlo v budoucnu působit v Evropské unii. Dle Evropského parlamentu je „*jasné, že za újmu způsobenou činností, zařízením nebo procesy systému umělé inteligence by měl být*

nadaný schopností samostatně rozhodovat a jednat“, případně jako „*umělý útvar nadaný právní osobností od svého vzniku do svého zániku“*.

¹⁹¹ Srovnej KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 24; a KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 184.

¹⁹² Viz odst. 3.33 tohoto stanoviska. Evropský hospodářský a sociální výbor. *Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Umělá inteligence – dopady umělé inteligence na jednotný trh (digitální), výrobu, spotřebu, zaměstnanost a společnost*. Brusel, Belgie, 2017/C 288/01. Dostupné také z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-economic-social-committee_cs.

¹⁹³ Srovnej odst. 6 Návrhu EP. opak cit. sub 16.

¹⁹⁴ Srovnej MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 8, s. 18.

*odpovědný ten, kdo tento systém vytváří, spravuje, řídí nebo do něj zasahuje*¹⁹⁵; Evropský parlament tak (alespoň prozatím) opustil myšlenku elektronické osoby. Návrh EP nadto vzhledem ke svému obsahu zjevně vychází z Expertního posouzení EK.

Dle Evropského parlamentu by se pravidla pro odpovědnost provozovatele měla vztahovat na veškerý provoz systémů umělé inteligence, bez ohledu na místo, kde jsou provozovány, a na to, zda se jedná o fyzický či virtuální provoz; podotýká však, že je třeba věnovat zvláštní pozornost provozu na veřejných místech, kde je riziku vystaveno velké množství lidí¹⁹⁶. Vyjdeme-li navíc z Expertního posouzení EK¹⁹⁷, autonomní dopravní prostředky budou s největší pravděpodobností spadat do kategorie vysoce rizikových systémů umělé inteligence (viz níže).

Dle čl. 2 by nařízení mělo být aplikováno v případech, kdy na území Evropské unie fyzická nebo virtuální činnost, zařízení nebo proces řízené systémem umělé inteligence způsobí újmu na životě, zdraví či tělesné integritě fyzické osoby nebo škodu na majetku fyzické nebo právnické osoby nebo pokud způsobí značnou nehmotnou újmu, v jejímž důsledku došlo k prokazatelné hospodářské ztrátě.

Čl. 3 obsahuje definice, a to jak výše uvedené definice systému umělé inteligence či přívlastku autonomní, tak i vlastní definici provozovatele, které dále dělí na frontendové a backendové, není-li jejich odpovědnost upravena Směrnicí 85/374/EHS. Provozovatelem frontendových služeb by měla být fyzická nebo právnická osoba, která má určitý stupeň kontroly nad riziky spojenými s provozem a fungováním systému umělé inteligence a má z něj prospěch (dle Expertního posouzení EK má uvedená definice provozovatele frontendových služeb nahrazovat právě pojmy jako vlastník, uživatel aj., a to z důvodu větší flexibility¹⁹⁸); provozovatelem backendových služeb je pak fyzická nebo právnická osoba, která průběžně definuje vlastnosti technologie a poskytuje data a nezbytné backendové podpůrné služby, a proto vykonává určitý stupeň kontroly nad riziky spojenými s provozem a fungováním systému umělé inteligence (mělo by se tak zřejmě jednat o původce autonomního systému či výrobce ve smyslu uvedeném výše). Najdeme zde ale i vlastní definici poškozené osoby, ze které vylučuje provozovatele, a dále újmy a kontroly.

Dle čl. 4 Návrhu EP provozovatel vysoce rizikového systému umělé inteligence nese objektivní odpovědnost za veškerou újmu způsobenou fyzickou nebo virtuální činností, zařízením nebo procesem řízeným uvedeným systémem umělé inteligence; všechny vysoce rizikové systémy AI a všechna kritická odvětví, kde se používají, by měly být uvedeny v příloze budoucího nařízení.

¹⁹⁵ Odst. 8 Návrhu EP. opak cit. sub 16.

¹⁹⁶ Viz odst. 11 Návrhu EP. opak cit. sub 16.

¹⁹⁷ Srovnej s. 40 – 41 Expertního posouzení EK.

¹⁹⁸ Viz s. 41 Expertního posouzení EK.

Evropské komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s čl. 13 za účelem změny tohoto taxativního seznamu.

Provozovatelé by dle čl. 11 měli odpovídat solidárně (čl. 12 pak upravuje regresní nároky). Z čl. 4 odst. 3 in fine pak vyplývá, že se jedná o prostou objektivní odpovědnost, neboť provozovatelé neodpovídají za újmu způsobenou vyšší mocí. Provozovatel by pak neodpovídal ani za újmu, na které poškozená osoba nesla vlastní díl zavinění. V dalších člancích pak navrhované nařízení zvláště upravuje omezení odpovědnosti a promlčecí lhůty, ale také využití údajů z černých skříněk (black boxů).

Odpovědnostní systém by měl být kryt pojištěním po vzoru pojištění vozidel, o jeho konkrétní podobě ještě ale Evropský parlament jasno nemá, a proto vyzval Evropskou komisi, aby úzce spolupracovala s pojistným trhem na vývoji nových produktů. Vytváření kompenzačních fondů, jak byly uvedeny výše a jak o jejich vytvoření Evropský parlament uvažoval dříve, se předpokládá jen ve výjimečných či dočasných případech¹⁹⁹.

Vedle vysoce rizikových systémů umělé inteligence se dle čl. 8 na odpovědnost za jakoukoli újmu způsobenou fyzickou nebo virtuální činností, zařízením nebo procesem řízeným systémem umělé inteligence vztahuje subjektivní odpovědnost, tj. jejich provozovatelé by měli odpovídat mj. z důvodu vlastního zavinění. Navrhované nařízení v této souvislosti upravuje rovněž exkulpační důvody, kterými jsou: i) systém umělé inteligence byl aktivován bez jeho vědomí, přestože byla přijata všechna přiměřená a nezbytná opatření k tomu, aby k aktivaci, která by nebyla pod jeho kontrolou, nedošlo, nebo ii) byla dodržena zásada náležité péče provedením všech (jedná se tak o kumulativní výčet) níže uvedených opatření: byl zvolen systém umělé inteligence vhodný pro příslušný úkol a odpovídají příslušným dovednostem, systém byl řádně uveden do provozu, byla sledována jeho činnost a byla zajištěna provozní spolehlivost pravidelnou instalací veškerých dostupných aktualizací. Jak již bylo uvedeno výše, autonomní dopravní prostředky zřejmě budou považovány za vysoce rizikové systémy umělé inteligence.

Zvláště je i upraven vztah navrhovaného nařízení a Směrnice 85/374/EHS, a to v čl. 11. Ten stanoví, že pokud je provozovatel poskytující frontendové služby zároveň výrobcem systému umělé inteligence, má toto nařízení přednost před Směrnicí 85/374/EHS. Je-li provozovatel backendových služeb rovněž považován za výrobce ve smyslu čl. 3 této směrnice, měla by se ve vztahu k němu použít tato směrnice. Pokud existuje pouze jeden provozovatel, který je zároveň výrobcem systému umělé inteligence, má toto nařízení přednost před Směrnicí 85/374/EHS.

¹⁹⁹ Srovnej odst. 22 Návrhu EP. opak cit. sub 16.

Evropská komise v době odevzdání této práce na Návrh EP dosud nezareagovala. S ohledem na výsledky Expertního posouzení EK se ale lze domnívat, že se případný návrh nařízení upravující odpovědnost za systémy umělé inteligence nebude příliš lišit; vyloučit to ale také nelze.

3.1.4 Alternativa v analogii?

Závěrečným možným řešením, do doby, než Evropská unie přistoupí k vlastní regulaci, ke které viditelně směřuje (ať už ve formě výše uvedené, nebo jiné), je metoda analogie způsobení škody provozem autonomních dopravních prostředků k odpovědnosti za škodu, které pro jejich zvláštní povahu mají speciální postavení v OZ, konkrétně v ust. § 2920 an. tohoto zákona. Jedná se o případy, kdy je AI připodobňována ke zvířatům či osobám se zvláštními vlastnostmi, ale také situace, kdy je škoda způsobena provozem, a to ať už dopravního prostředku či jinak nebezpečným způsobem. Konečně je v těchto ustanoveních také upravena odpovědnost za škodu způsobenou výrobkem či vlastníka věci. S ohledem na skutečnost, že možná budoucí úprava může spočívat právě i v těchto ustanoveních, považuji za nezbytné tyto analyzovat co do možnosti jejich aplikace na škodu způsobenou autonomním dopravním prostředkem, a to při zohlednění některých požadavků na model odpovědnosti, které byly uvedeny v úvodu této části práce. Těmto skutkovým podstatám je proto věnována další část této práce.

3.2 Odpovědnost na základě zvláštních skutkových podstat

3.2.1 Škoda způsobená provozem dopravního prostředku

V souvislosti s odpovědností za provoz autonomního dopravního prostředku se jako první možné řešení z těch stávajících jeví odpovědnost provozovatele dopravy či dopravního prostředku – dle ust. § 2927 an. OZ. Jak již bylo uvedeno v úvodní části této práce, dopravní prostředky s nižší mírou automatizace se v dopravě pohybují již několik let; pro tyto částečně automatizované dopravní prostředky již právní řád vytvořil právní úpravu odpovědnosti za jejich provoz. Do budoucna by tato úprava mohla být aplikovatelná ve vztahu k vysoce automatizovaným a autonomním dopravním prostředkům v případě, kdy by autonomní systém nebyl aktivní (a dopravní prostředek by tak měl aktivního lidského řidiče).

Je nutné se ale zabývat otázkou aplikovatelnosti na vysoce automatizované a autonomní dopravní prostředky v případě, kdy tyto budou skutečně samostatně aktivní bez přítomnosti řidiče. Výše byly totiž zmíněny názory, dle kterých by zřejmě bylo vhodné odpovědnost za provoz autonomních dopravních prostředků hledat i nadále právě u jejich provozovatelů (v dosavadním,

platném smyslu), neboť ti budou mít největší vliv na další vývoj autonomního systému a na způsob, jakým bude autonomní systém využit²⁰⁰.

Dle ust. § 2927 odst. 1 OZ je ten, kdo provozuje dopravu, povinen nahradit škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu; stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla. V ust. § 2930 OZ je pak stanovena právní domněnka, dle které platí, že nelze-li provozovatele určit, platí, že je jím vlastník dopravního prostředku. Účelem této skutkové podstaty je především preventivní působení na provozovatele dopravních prostředků, kteří by skrze ni měli být motivováni k udržování dopravních prostředků ve stavu, který minimalizuje riziko nebezpečí vzniku škodné události²⁰¹.

Postavení možných nositelů odpovědnosti již bylo popsáno v části 1.5 této práce a na tomto místě se k nim již nebudu znovu vracet. Pro úplnost pouze dodávám, že řidič či osoba v obdobném postavení (kterého však autonomní dopravní prostředky mít nutně nemusí) nemůže být odpovědný dle tohoto ustanovení, nýbrž dle ust. § 2910 OZ, tj. za porušení zákonné povinnosti, typicky stanovené ve zvláštních právních předpisech²⁰².

Obsah pojmu zvláštní povahy provozu dopravního prostředku byl popsán v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 18. března 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, jako provoz zvláštní jeho „*typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů*“. Omezená ovladatelnost a technická konstrukce vysoce autonomních dopravních prostředků přitom může být dále zvýrazněna právě specifickými vlastnostmi těchto dopravních prostředků a v tomto směru by bylo možné o aplikaci této skutkové podstaty uvažovat.

Okruh potenciálních poškozených není v uvedených ustanoveních nijak omezen, a dle Paška tak může být poškozeným „*osoba stojící vně provozu (např. chodec sražený automobilem), tak osoba uvnitř provozu (např. cestující)*“²⁰³. I takové pojetí úpravy je z hlediska autonomních dopravních prostředků vhodné, avšak pouze do určité míry. Náhradu škody způsobené provozovateli, který může být zároveň jeho uživatelem, by dle tohoto ustanovení nebylo po kom uplatnit, neboť v takovém případě je poškozený zároveň odpovědnou osobou²⁰⁴.

Co se týče liberačních důvodů, má odpovědná osoba k dispozici pouze možnost uvedenou v ust. § 2927 odst. 2 OZ, tj. prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého

²⁰⁰ Viz poznámku pod čarou č. 169.

²⁰¹ KRAUSOVÁ, Alžběta, MATEJKA, Ján. In: ŠTĚDRONĚ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 49.

²⁰² Srovnej např. MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 606.

²⁰³ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2859.

²⁰⁴ Srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 601.

úsilí, které lze požadovat. Liberační důvod dle § 2927 odst. 2 OZ však nelze aplikovat v případě, že škoda byla způsobena okolnostmi, které mají svůj původ v provozu²⁰⁵.

Okolnostmi majícími původ v provozu jsou zejména tzv. vnitřní náhody, kterým je „*provozně-technický stav dopravního prostředku odchylný od stavu normálního*“²⁰⁶. Provozně technický stav může zahrnovat vady brzdového systému silničního vozidla aj.²⁰⁷, a lze důvodně předpokládat, že poruchy řídicího systému autonomního dopravního prostředku by k těmto bylo možné rovněž zařadit²⁰⁸. Není přitom důležité, zda byla vada patrná na první pohled, ani to, zda dopravní prostředek prošel náležitými technickými kontrolami²⁰⁹. Za okolnost mající původ v provozu je pak považováno také selhání či nedostatek činnosti osob použitých v provozu²¹⁰; v souvislosti s autonomními dopravními prostředky by tak bylo možné uvažovat i činnosti odesílatele či uživatelů. Z uvedeného vyplývá, že pojem okolností majících původ v provozu je vykládán velmi extenzivně a provozovatelovy možnosti liberace by byly značně omezeny.

Nemá-li škodná událost původ v okolnosti mající původ v provozu, může se provozovatel zprostit odpovědnosti, pokud škodu zavinil sám poškozený, nebo pokud prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat; jedná se tak o veškerou možnou péči, kterou bylo objektivně možné požadovat a kterou mohl provozovatel vyvinout²¹¹. I tento liberační důvod je proto ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům pro jejich specifické vlastnosti aplikovatelný velmi obtížně.

Právě s ohledem na striktně formulované liberační důvody a poměrně nízkou možnost ovlivnění autonomního systému je namísto otázky, zda by si osoby, kterým má autonomní mobilita přinést užitek, byly ochotny pořídit autonomní dopravní prostředek, za který budou odpovědní pouze oni a nikoliv, byť částečně, provozovatel či původce autonomního systému; z osobního postoje se domnívám, že spíše nikoliv²¹²; přínosy autonomní mobility by tak mohly být alespoň částečně potlačeny, neboť by nedošlo k jejímu širokému rozšíření ve společnosti. Negativní efekt by stávající úprava mohla v budoucnu mít nejen na poptávku po autonomních dopravních prostředcích, ale i na kvalitu nabídky, neboť v případě, že by za selhání autonomního dopravního

²⁰⁵ Srovnej ELISCHER, David a kol. op. cit. sub 115, s. 77.

²⁰⁶ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1615.

²⁰⁷ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2861.

²⁰⁸ Srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 601.

²⁰⁹ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1615.

²¹⁰ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2861.

²¹¹ Tamtéž, s. 2861.

²¹² Problém v této souvislosti představuje i pluralita provozovatelů, kterých může být v případě autonomních dopravních prostředků vícero; v takovém případě by měli být odpovědní solidárně. Srovnej TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. op. cit. sub 117, s. 398.

prostředku byl odpovědný zpravidla jeho provozovatel, mohlo by dojít ke snížení motivace výrobců a původců autonomních systémů o bezvadnost jejich produktů. V neposlední řadě je třeba zmínit také otázku, zda by uvedená právní úprava mohla skutečně naplňovat svou preventivní funkci, pokud provozovatel nemá reálnou možnost, jak předcházet škodě nebo dosáhnout liberace. Na druhou stranu, i Návrh EP vychází z podobně přísného pojetí objektivní odpovědnosti.

Pro nejvyšší úroveň automatizovaných dopravních prostředků, která v současnosti čeká na rozšíření²¹³, je aktuální úprava vhodná a dostačující. Do budoucna by však ponechání odpovědnosti pouze na provozovateli vysoce automatizovaného či autonomního dopravního prostředku mohlo klást překážku pro jejich rozšíření ve společnosti. Za vhodné řešení považuji změnu pojmu pojetí provozovatele tak, jak je činí Návrh EP, díky kterému by odpovědnost dopadala stejně tak na výrobce, resp. původce autonomního systému.

3.2.2 Škoda způsobená vadou výrobku

V úvodní části této práce bylo konstatováno, že autonomní dopravní prostředky jsou mj. výrobky, a tudíž je nutné pro případ způsobení škody uvažovat i o aplikaci ust. § 2939 až 2945 OZ upravující odpovědnost výrobce za škodu způsobenou jeho výrobkem. Uvedené řešení by tak neponechávalo odpovědnost na provozovateli autonomního dopravního prostředku, nýbrž na jeho výrobcí či původci autonomního systému²¹⁴. Odpovědnost výrobce by nadto mohlo být možné uplatňovat alternativně k odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku, neboť tyto nejsou ve vztahu speciality; bylo by proto na poškozeném, po které osobě a jakým způsobem by svůj nárok na náhradu škody uplatnil.

Dle ust. § 2939 odst. 1 OZ odpovídá za škodu způsobenou vadou výrobků ten, kdo jej nebo jeho součást mj. vyrobil, a solidárně²¹⁵ s ním i ten, kdo výrobek nebo jeho část označil svým jménem, ochrannou známkou nebo jiným způsobem²¹⁶. Lze-li považovat autonomní systém za součást autonomního dopravního prostředku ve smyslu ust. § 505 OZ, lze považovat původce autonomního systému také za nositele odpovědnosti. Za výrobce je totiž nezbytné považovat nejen samotného výrobce autonomního dopravního prostředku jako celku (např. vozidla Audi), neboť

²¹³ Tj. 3. úroveň Standardu SAE, kdy ještě řidič má povinnost na výzvu převzít řízení a je povinen dohledu nad řízením.

²¹⁴ Jak bylo rovněž uvedeno v části 1.3 této práce, za výrobek lze rovněž považovat autonomní systém coby zvláštní typ software.

²¹⁵ K otázce solidarity výrobce konečného výrobku a výrobce součásti srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 747.

²¹⁶ Odpovědnými osobami ale mohou být případně i jiné subjekty. Srovnej např. ust. § 2932 odst. 2 či § 2940 OZ.

výrobce je i „výrobce každé součásti, která byla pro výrobu konečného výrobku použita“²¹⁷. Uvedená skutková podstata je založena na objektivním principu odpovědnosti²¹⁸.

Poměrně široce je stanoven také okruh osob, kterým může vzniknout právo na náhradu škody. Dle Bezoušky totiž zákon chrání „jak smluvní partnery škůdce, tak další nabyvatele výrobku a třetí osoby (tzv. *nic netušící kolemjdoucí – innocent bystanders*)“²¹⁹. Právo na náhradu škody by tak vedle jiných účastníků dopravního provozu či chodců mohlo vzniknout i vlastníku autonomního dopravního prostředku či jeho uživatelům, což je jedním z nedostatků výše uvedené odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku. Potud je uvedená skutková podstata vhodná.

Dle ust. § 2941 odst. 1 OZ pak platí, že výrobek je vadný, není-li tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat se zřetelem ke všem okolnostem, zejména ke způsobu, jakým je výrobek na trh uveden nebo nabízen, k předpokládanému účelu, jemuž má výrobek sloužit, jakož i s přihlédnutím k době, kdy byl výrobek uveden na trh. K založení odpovědnosti tak musí poškozený prokázat vedle existence škody a příčinné souvislosti právě vadu výrobku, která vznik škody zapříčinila. V souvislosti s autonomními systémy ale existují důvodné obavy, zda je vůbec pro poškozeného možné tuto vadu zjistit a dostatečným způsobem dokázat²¹⁹, příp. zda by tento požadavek nebyl nepřiměřeně nákladný²²⁰.

K identifikaci vady sice může pomoci přítomnost tzv. černých skříněk (*black box*), kterými by měly být autonomní dopravní prostředky vybaveny, ale ani tak nelze s jistotou říci, že informace v nich obsažené zásadním způsobem usnadní důkazní břemeno poškozeného co do prokázání konkrétní vady autonomního systému.

Problematické je v souvislosti s odpovědností za škodu způsobenou vadou výrobku také uplatnění liberačních důvodů. Ty jsou poměrně rozsáhle stanoveny v ust. § 2942 OZ. V souvislosti se zvláštními vlastnostmi autonomních systémů přichází do úvahy především liberační důvody v ust. § 2942 odst. 2 písm. b) a e) OZ. Zároveň je vhodné upozornit, že liberační důvody jsou v ust. § 2942 OZ stanoveny alternativním výčtem, a proto postačí, prokáže-li výrobce i jen jediný z uvedených.

Ve vztahu k prvnímu uvedenému liberačnímu důvodu, tj. že s přihlédnutím ke všem okolnostem lze důvodně předpokládat, že vada neexistovala v době, kdy byl výrobek uveden na trh, nebo že nastala později, je třeba uvést, že díky strojovému učení se bude autonomní systém sám vyvíjet a v době, kdy by mohl způsobit škodu, to proto již prakticky nebude ten samý

²¹⁷ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2876.

²¹⁸ Srovnej např. VOJTEK, Petr. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. op. cit. sub 65.

²¹⁹ Srovnej odst. AH Usnesení EP. op. cit. sub 13.

²²⁰ Srovnej GURNEY, Jeffrey. op. cit. sub 68, s. 265 – 266.

autonomní systém, kterým byl v době uvedení na trh. Výrobci je tak dána možnost liberovat se poměrně snadno²²¹. V neprospěch poškozených je také skutečnost, že pro liberaci výrobce stačí, „pokud ze zjištěných skutečností vyplývá, že příčina újmy vznikla s převažující pravděpodobností až po uvedení výrobku na trh. Po škůdci nelze požadovat, aby dokázal bezvadnost každého jednotlivého výrobku. Takový důkaz je neproveditelný. Jako důkaz např. stačí, že výrobce prováděl řádnou výstupní kontrolu kvality.“²²²

Druhý uvedený liberační důvod stanoví, že odpovědnosti se výrobce (či původce) odpovědnosti zprostití, pokud prokáže, že stav vědeckých a technických znalostí v době, kdy uvedl výrobek na trh, neumožnil zjistit jeho vadu. Stav vědeckých a technických znalostí je vykládán objektivně a není vázán pouze na znalosti konkrétní osoby povinné k náhradě²²³. Dle evropské judikatury je ale zároveň nezbytné, aby úroveň znalostí byla přístupná²²⁴. Lze proto uzavřít, že je především nezbytné, aby předmětné autonomní systémy a autonomní dopravní prostředky dodržely konkrétní bezpečnostní požadavky a standardy.

Jak uvádí Krausová, v důsledku aplikace obou liberačních důvodů mohou nastat „*situace, kdy se výrobce bude moci zprostit povinnosti k náhradě škody, pokud např. splní všechny bezpečnostní standardy a s ohledem na stav vědeckých a technických znalostí nebyl schopen předvídat vývoj fungování robota takovým směrem, že jednou způsobí škodu.*“²²⁵ Lze proto uzavřít, že skutková podstata odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku není ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům ve své stávající podobě vhodná.

Evropská unie opakovaně označila uvedenou úpravu odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku ve vztahu k autonomním systémům za nevhodnou a lze očekávat, že ve vztahu k těmto dojde k legislativním změnám na evropské úrovni; v dosud nejasné podobě je ale s odpovědností za vady výrobků i do budoucna počítáno²²⁶. Závěrem bych dodal, že ke stejným závěrům o nevhodnosti odpovědnosti za výrobky ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům dochází i právní věda v USA²²⁷. Ani řešení skrze odpovědnost výrobce dle dosavadní úpravy proto nepovažuji za vhodné.

²²¹ Srovnej KIRCHBERGER, Thomas. op. cit. sub 22, s. 206.

²²² BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1656 – 1657.

²²³ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2880.

²²⁴ Srovnej rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 29. května 1997, Komise Evropských společenství proti Spojenému království Velké Británie a Severního Irsku. sp. zn. C-300/95, ECLI:EU:C:1997:255.

²²⁵ KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 184.

²²⁶ Srovnej např. odst. 8 Návrhu EP. opak cit. sub 16.

²²⁷ Srovnej GURNEY, Jeffrey. op. cit. sub 68, s. 271 – 277.

3.2.3 Škoda způsobená věcí

Škoda způsobená věcí je upravena v ust. § 2936 až § 2938 OZ, které upravují velmi odlišné situace, kdy škodu způsobí věc, přičemž se nemusí jednat o výrobek. Ve vztahu ke škodě způsobené autonomním dopravním prostředkem přichází v úvahu především případ, kdy věc způsobí škodu sama od sebe ve smyslu ust. § 2937 odst. 1 OZ.

Takovými případy jsou ty, které jsou způsobeny v důsledku „*vnitřních příčin dané věci, podmíněných charakteristikou a vlastnostmi věci (materiál, barva, odolnost, tažnost, konstrukční a strukturální vlastnosti, křehkost atp.)*“²²⁸, tedy bez vnějšího podnětu. Bezouška k podstatě této úpravy uvádí, že „*[k]aždá věc má určitý škodní potenciál a kdo ji ovládá, má nést negativní důsledky s tím spojené*“²²⁹.

Již z textace ust. § 2937 odst. 1 OZ vyplývá, že věc, která způsobí škodu sama od sebe, nemusí být vadná²³⁰; vadu věci proto poškozený nemusí dokazovat. Postavení poškozeného je tak ve srovnání s případem vzniku škody v důsledku vady výrobku dle ust. § 2939 an. OZ lepší. Analogie autonomního systému a věci v této rovině je proto zřejmě nejpriléhavější²³¹.

Odpovědnou osobou je v případě vzniku škody ten, kdo nad věcí měl mít dohled, a nelze-li tuto osobu určit, platí, že je odpovědnou osobou její vlastník²³². Osobou, která má povinnost mít nad věcí dohled, je ten, kdo měl „*v době škodní události věc ve své faktické moci bez ohledu na její právní důvod [...], postačí, že tato osoba má nad věcí kontrolu, nemusí ji v době škodní události používat.*“²³³ Mikeš v této souvislosti uvádí, že by sice bylo možné uvažovat o tom, zda povinnost dohledu nenese výrobce či původce autonomního systému, ale ti by se pravděpodobně snadno mohli zprostit odpovědnosti při splnění liberačního důvodu uvedeného níže²³⁴.

Uvedený popis odpovědné osoby je ve vztahu k autonomním systémům obecně velmi problematický, neboť jak vyplývá z první části této práce, autonomní systémy se kontrolují samy a zbavení povinnosti dohledu je jedním z cílů autonomní mobility. Problematický je v tomto ohledu i jediný liberační důvod, dle kterého se odpovědnosti zprostit, kdo prokáže, že náležitý dohled nezanedbal²³⁵ (viz níže).

²²⁸ ELISCHER, David a kol. op. cit. sub 115, s. 115.

²²⁹ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1640.

²³⁰ Srovnej MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 717.

²³¹ Viz KRAUSOVÁ, Alžběta, MATEJKA, Ján. In: ŠTĚDRONĚ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 45.

²³² Srovnej ust. § 2937 odst. 1 OZ.

²³³ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2872.

²³⁴ Viz MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 34.

²³⁵ Viz ust. § 2937 odst. 2 *in fine* OZ.

Osobu povinnou dohledu bychom tak u autonomních dopravních prostředků hledali jen velmi těžko a museli bychom vycházet z právní domněnky, že se jedná o vlastníka takové věci. Ani toto hledisko ale není ve vztahu k autonomnímu dopravnímu prostředku bez problémů, neboť „*může jednomu subjektu patřit příslušný hardware (tj. samotné vozidlo), jiného vlastníka může mít síť, z níž robot přijímá data bezprostředně ovlivňující jeho chování a jiné vlastníky [...] mohou mít různé kategorie těchto dat nebo kódu.*“²³⁶ Vlastník věci by nadto v takovém případě neměl po kom náhradu škody uplatnit, neboť by byl v obojím postavení škůdce i poškozeného.

I v případě této skutkové podstaty lze uplatnit i další námitky proti vhodnosti její aplikace, které byly uvedeny výše ve vztahu k odpovědnosti za provoz dopravního prostředku. Ani odpovědnost za škodu způsobenou věcí samou od sebe proto dle mého názoru není pro analogické řešení odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky vhodné²³⁷.

3.2.4 Škoda z provozní činnosti

Odpovědnost za škodu, která má svůj původ v provozní činnosti, ve smyslu ust. § 2924 OZ se týká pouze provozu závodu nebo jiného zařízení sloužícího k výdělečné činnosti²³⁸, a její aplikace, pokud by byla možná s ohledem na další okolnosti, by mohla být pouze dílčí. Zatímco pojem závodu je legálně definován v ust. § 502 OZ²³⁹, k pojmu jiných zařízení sloužících k výdělečné činnosti je třeba nahlédnout do důvodové zprávy k OZ, dle které se mají na mysli nejen taková zařízení, „*kteřá mají platící klientelu, ale i taková, jejichž výdělkem jsou především příjmy z veřejných prostředků (např. veřejné nemocnice, školy a podobné ústavy)*“²⁴⁰.

Pojem provozní činnosti je značně široký, judikaturou byl interpretován jako „*soustavně prováděná činnost, která je organizována právníčkou či fyzickou osobou (podnikatelem) v určitém provozu, která – i když by nebyla vymezena v jejím předmětu činnosti – je součástí jejího provozu a faktické činnosti. [...]. Za provozní činnost [...] se považuje i činnost, která bezprostředně, objektivně a fakticky předchází či navazuje na činnost hlavní.*“²⁴¹; Melzer dochází k závěru, že se

²³⁶ POLČÁK, Radim. op. cit. sub 15, s. 24 – 25

²³⁷ Ke stejnému závěru, vedle uvedených i na základě dalších důvodů, dochází ve vztahu k autonomním systémům i KRAUSOVÁ, Alžběta. op. cit. sub 184; či MIKEŠ, Stanislav. op. cit. sub 34; či TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 44 – 45.

²³⁸ Srovnej VOJTEK, Petr. § 2924 (Škoda z provozní činnosti). In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. op. cit. sub 65.

²³⁹ Dle ust. § 502 OZ platí: „*Obchodní závod (dále jen ‚závod‘) je organizovaný soubor jmění, který podnikatel vytvořil a který z jeho vůle slouží k provozování jeho činnosti. Má se za to, že závod tvoří vše, co zpravidla slouží k jeho provozu.*“.

²⁴⁰ Důvodová zpráva k § 2924 OZ.

²⁴¹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. ledna 2008, sp. zn. 25 Cdo 529/2006.

jedná o hospodářskou činnost v podobě provozu závodu nebo provozu k zařízení výdělečné činnosti, která vykazuje přiměřenou kontinuitu a plánovitost²⁴². Nemusí se však jednat výlučně o povolenou činnost, ale i o provoz protiprávní²⁴³. Vojtek uvádí, že se má jednat o „činnosti, při níž jsou používány stroje, nástroje, přístroje či technologické postupy, které nemusí být plně zvladatelné a kontrolovatelné a mohou ze své podstaty mít nepříznivé účinky na okolí či na osoby, které s nimi přijdou do styku“²⁴⁴. Díky takto široce koncipované úpravě lze uvažovat o využití odpovědnosti dle ust. § 2924 OZ rovněž ve vztahu k autonomním systémům.

Škoda vzniklá v provozu dopadá na případy, „kdy má provozní činnost vliv na okolí, tedy vznikla-li újma provozní činností provozovatele subjektům mimo (vně) samotné provozní činnosti“²⁴⁵; při způsobení škody autonomním dopravním prostředkem by se jeho provozovatel nemohl dle předmětného ustanovení dovolávat náhrady škody, neboť je opět současně poškozeným i škůdcem.

Odpovědnost za škodu z provozní činnosti vychází z předpokladu, že s provozem závodu či zařízení je spojeno riziko vzniku újmy, kterému lze při vynaložení veškeré péče předejít²⁴⁶. Na poškozeném leží důkazní břemeno ohledně původu škody v provozní činnosti, resp. jeho zvláštní povahy. Poškozený však nemusí dokazovat, že provozovatel nevynaložil veškerou péči; vynaložení veškeré péče, kterou lze rozumně požadovat, je pak jediným liberačním důvodem. Jedná se o další případ prosté objektivní odpovědnosti²⁴⁷.

Jak již bylo naznačeno výše, jediným liberačním důvodem odpovědnosti za škodu z provozní činnosti je pro povinného prokázání, že vynaložil veškerou péči, kterou lze rozumně požadovat, aby ke škodě nedošlo. Z důvodové zprávy k OZ vyplývá, že formulací „rozumně požadovat“ se rozumí, že se „nemají na mysli jen povinnosti ujednané ve smlouvě nebo stanovené právními předpisy, ale vše, co se v daném ohledu jeví s ohledem na povahu provozu jako racionální. [...] požadavky na provozovatele nemohou být kladeny jako přepjaté - byť jsou formulovány jako objektivní - neboť musí odpovídat tomu, co se od jednajícího v daném oboru očekává jako opatrné jednání podle dosažené úrovně jednání i obecné zkušenosti.“²⁴⁸ Bezouška k tomu doplňuje, že rozumný požadavek je třeba vykládat také s ohledem na ekonomické možnosti provozovatelů,

²⁴² Viz MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 460.

²⁴³ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1602.

²⁴⁴ VOJTEK, Petr. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. op. cit. sub 65.

²⁴⁵ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2854.

²⁴⁶ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1601

²⁴⁷ Srovnej PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2853.

²⁴⁸ Důvodová zpráva k § 2924 OZ.

a není třeba požadovat to nejlepší.²⁴⁹ Povinností péče by tak ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům měl být péče o jejich řádný stav, který by zahrnoval nejen péči o řádný technický stav, ale i pravidelnou aktualizaci autonomního systému.

Uvedená skutková podstata přichází v úvahu především pro svou formulaci, dle které má být nahrazena škoda vzniklá z provozu, a to mj. použitou věcí. Samotné využití věci k provozní činnosti je, obdobně jako provozní činnost, vykládáno poměrně široce. Dle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. února 2011, sp. zn. 25 Cdo 1117/2008, „[z]ákon neomezuje okruh věcí, s jejichž použitím je tento typ odpovědnosti spojen, proto je k nim třeba řadit jakékoliv zařízení či vybavení provozovny, v níž se v rámci provozní činnosti poskytují služby. Nemusí jít o věci, které poskytovatel aktivně využívá, použití věci při provozní činnosti však musí vyplývat z toho, že je věc do procesu poskytování služby určitým způsobem zapojena“.

Výše popsané řešení by tak mohlo přicházet v úvahu k autonomním systémům včetně inteligentních robotů²⁵⁰, i tak ovšem pouze ve velmi úzkém okruhu případů zahrnujících provoz závodu nebo jiného zařízení sloužícího k výdělečné činnosti; ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům však toto ustanovení aplikovat nelze, neboť odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku dle ust. § 2927 an. OZ je k tomuto ve vztahu speciality²⁵¹. Nejedná se proto o možné řešení ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům, ani o možné řešení pro otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními systémy v širším pojetí.

3.2.5 Škoda způsobená provozem zvlášť nebezpečným

Závěrečnou skutkovou podstatou, která se týká provozu věci či činnosti, je odpovědnost za škodu způsobenou provozem zvlášť nebezpečným. Tuto upravuje ust. § 2925 OZ, které je speciálním ustanovením k odpovědnosti za škodu mající původ v provozu dle ust. § 2924 OZ²⁵². V české právní teorii se objevují názory, že by tato skutková podstata mohla nabízet řešení pro otázku odpovědnosti za autonomní systémy²⁵³, a proto je vhodné se i na tuto podívat hlediskem odpovědnosti za autonomní dopravní prostředky.

Za škodu způsobenou provozem zvlášť nebezpečným odpovídá ten, kdo provozuje závod nebo jiné zařízení zvláště nebezpečné; újma je přitom způsobena zdrojem zvýšeného nebezpečí. Oproti škodě z provozní činnosti dle ust. § 2924 OZ dochází k zásadním změnám, a to k vypuštění

²⁴⁹ Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1603.

²⁵⁰ Srovnej KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 33.

²⁵¹ Viz PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2855.

²⁵² Srovnej tamtéž, s. 2855.

²⁵³ Srovnej TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 52.

požadavku, aby byl provoz výdělečný, a dále požadavek na zvláštní nebezpečí, která s takovým provozem souvisí; konkrétní definici provozu zvlášť nebezpečného OZ ale neobsahuje a ponechává jej výkladu.

Dle rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 25. dubna 2002, sp. zn. 25 Cdo 972/2000, je provozem zvlášť nebezpečným „provoz, s jehož realizací je spojena možnost zvýšeného nebezpečí vzniku závažných škod. Jde především o provoz, kde dochází k využívání těch přírodních sil, pro něž je typické, že i při zachování veškeré potřebné péče a s využitím všech poznatků vědy a techniky nejsou plně ovladatelné a kontrolovatelné, takže z procesu jejich využití hrozí pro okolí zvýšené a zpravidla přímé nebezpečí vzniku škod. Zdrojem zvýšeného nebezpečí mohou však být i věci, jejichž běžné užívání obvykle nezvýší škodlivý vliv na okolí, avšak za určitých podmínek se mohou projevit vedlejší účinky, s nimiž je spojen vysoký stupeň pravděpodobnosti vyvolání újmy.“ Z této citace dle mého názoru vyplývá možnost posouzení autonomních systémů, potažmo autonomních dopravních prostředků, coby provozů zvlášť nebezpečných, neboť i v případě, že povinné osoby vynaloží veškerou potřebnou péči, nejsou tyto systémy plně kontrolovatelné a ovladatelné.

Výše popsané závěry Nejvyššího soudu jsou reflektovány vyvratitelnou právní domněnkou v ust. § 2925 odst. 1 OZ, dle které je provoz zvlášť nebezpečný tehdy, nelze-li předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče; jak vyplývá z dosavadních závěrů této práce, tuto možnost v provozu autonomních dopravních prostředků vyloučit nelze.

Melzer jako další podmínku aplikace předmětné skutkové podstaty uvádí, že újma, která z užití zdroje zvýšeného nebezpečí hrozí, musí být závažná, přičemž zmiňuje především majetek a tělesnou integritu.²⁵⁴ V některých případech autonomních systémů se o takovou újmu pravděpodobně jednat skutečně bude, jistě to ale nelze předpokládat paušálně²⁵⁵. Melzer pak dále uvádí požadavek, aby škoda byla mimořádná v tom smyslu, že „se v ní realizuje zvláštní nebezpečí, které není typicky spojeno s běžným životem“²⁵⁶. Jak bylo uvedeno v úvodu této práce, snížení nehodovosti je jedním z cílů autonomní mobility, újmu způsobenou provozem dopravních prostředků můžeme pravděpodobně považovat za součást běžného života a újma, kterou autonomní dopravní prostředky mohou způsobit, by běžně neměla být větší než ta, se kterou se v dopravě běžně setkáváme. V tomto ohledu by tak zřejmě nebylo možné provoz autonomních dopravních prostředků označit jako zvlášť nebezpečný provoz ve smyslu ust. § 2925 OZ.

Posouzení, zda lze určitý provoz označit jako zvlášť nebezpečný závisí především na „vědeckém poznání společnosti a technickém rozvoji prostředků sloužících k uspokojování potřeb

²⁵⁴ Viz MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 482.

²⁵⁵ Tomášek např. uvádí příklad autonomního vysavače. Viz TOMÍŠEK, Jan. op. cit. sub 6, s. 43.

²⁵⁶ MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 485.

*lidí*²⁵⁷. Okruh těchto případů se proto vyvíjí a s vývojem vědy a techniky se mění. Domnívám se, že v současné době by autonomní dopravní prostředek bylo možné do skupiny zvlášť nebezpečného provozu zařadit, a to díky strojovému učení, kvůli kterému se autonomní systém může vyvinout různým způsobem.

Co se týče možné liberace povinného, obsahuje ust. § 2925 OZ tři možnosti, za kterých se může povinný odpovědnosti zprostit. Těmito důvody je způsobení újmy vyšší mocí, tedy okolností, která nemá původ v provozu a kterou by ani „dobrý hospodář, kdyby dával sebelepší pozor, v daném případě nemohl odvrátit“²⁵⁸, dále vlastní jednání poškozeného a konečně neodvratitelné jednání třetí osoby. Oproti úpravě dle SOZ²⁵⁹ již není možné se odpovědnosti zprostit prokázáním, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, tedy ani při vynaložení odborné péče. I v tomto případě se jedná o případ prosté objektivní odpovědnosti²⁶⁰.

Posledním liberačním důvodem je situace, kdy újmu způsobilo neodvratitelné jednání třetí osoby. Toto liberační pravidlo by mohlo být uplatnitelné především v situacích, kdy by došlo ke zneužití autonomního dopravního prostředku úmyslnou změnou dopravního prostředí (neoprávněné umístění či zakrytí dopravních značek apod.).

Uvedené ustanovení tak přichází do úvahy v případě pouze vybraných autonomních systémů a inteligentních robotů²⁶¹. Ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům se však vzhledem k výše uvedenému tato skutková podstata jeví jako neaplikovatelná a nadto by zřejmě i zde měla být přednostně aplikována odpovědnost za provoz dopravního prostředku na základě speciální úpravy. Ani odpovědnost za provoz zvlášť nebezpečný proto v současnosti nepovažuji ve spojení s autonomními dopravními prostředky za možné řešení.

3.2.6 Škoda způsobena zvířetem

V úvodní části této práce bylo uvedeno, že pro své vlastnosti, mezi které patří omezená kontrola a samostatné a zpětně obtížně nepřezkoumatelné důvody rozhodování jsou autonomní systémy často připodobňovány ke zvířeti. V úvahy proto přichází i analogie k odpovědnosti za škodu způsobenou zvířetem, kterou upravuje OZ v ust. § 2933 až 2935.

²⁵⁷ ELISCHER, David a kol. op. cit. sub 115, s. 70.

²⁵⁸ BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1607.

²⁵⁹ Úprava byla obsažena v ust. § 428 a § 432 SOZ.

²⁶⁰ Viz PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2856.

²⁶¹ K přípustnosti viz také KRAUSOVÁ, Alžběta, MATEJKA, Ján. In: ŠTĚDRONĚ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 49.

Dle úvodního ustanovení platí, že způsobí-li škodu zvíře, nahradí ji jeho vlastník, ať již bylo pod jeho dohledem nebo pod dohledem osoby, které vlastník zvíře svěřil, anebo se zatoulalo nebo uprchlo. Osoba, které zvíře bylo svěřeno nebo která zvíře chová nebo jinak používá, nahradí škodu způsobenou zvířetem společně a nerozdílně s vlastníkem. Při aplikaci ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům bychom tak mohli uvažovat obdobně jako v případě provozovatele – vlastníka – dopravního prostředku dle ust. § 2930 OZ; podobnou pozici jako provozovatel má právě osoba, která má zvíře fakticky v moci, nehledě na právní důvod držení²⁶². Hlavním rozdílem oproti aplikaci by zde byla solidární odpovědnost mezi oběma osobami, kterou u odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku nenalezneme. Dle textace ust. § 2933 OZ bychom ale odpovědnost nemohli hledat u výrobce ani původce autonomního systému.

Dalším nedostatkem uvedené skutkové podstaty je také skutečnost, že se jedná o absolutní objektivní odpovědnost povinných osob, neboť ani jedné z nich zákon neumožňuje se odpovědnosti zprostit. Vlastník je jejím nositelem už z důvodu vlastnického práva, skutečnost, zda zanedbal dohled či nikoliv, je irelevantní²⁶³.

Z ust. § 2934 OZ pak vyplývá zvláštní odpovědnost za škodu způsobenou domácím zvířetem; zde bychom ale paralelu s autonomními dopravními prostředky hledali jen velmi křečovitě, a proto nepovažují za nezbytné se tímto blíže zabývat.

Konečně je upravena situace, kdy 3. osoba svémocně odejme zvíře vlastníku nebo osobě, která má zvíře ve faktické moci. V případě, že takové situaci nemohl vlastník nebo osoba, jíž bylo zvíře svěřeno, rozumně zabránit, odpovídá 3. osoba sama, jinak odpovídají všechny uvedené osoby solidárně. Pro 3. osobu se nadto jedná o absolutní objektivní odpovědnost, neboť pro případ svémocného odnětí OZ v ust. § 2935 odst. 2 vylučuje možnost liberace²⁶⁴. Z uvedeného ustanovení rovněž vyplývá jediný liberační důvod vlastníka či osoby mající zvíře ve faktické moci, který by vzhledem k předchozímu odstavci mohl přicházet do úvahy a kterým je právě skutečnost, že došlo k svémocnému odnětí zvířete 3. osobou. K takovému jednání by ale v případě autonomních dopravních prostředků nemělo docházet, a vzhledem ke skutečnosti, že jiný aplikovatelný liberační důvod zde stanoven není, lze odpovědnost za škodu způsobenou zvířetem považovat za velmi přísnou, byť nikoliv absolutně objektivní.

Analogie autonomních systémů ke zvířeti by zřejmě byla do jisté míry možná; vzhledem k výše uvedenému by bylo možné o její aplikaci uvažovat např. tam, kde by se nejednalo o provoz zvláště nebezpečný; v souvislosti s autonomními dopravními prostředky by ale, i vzhledem

²⁶² Srovnej BEZOUŠKA, Petr. In: HULMÁK, Milan a kol. op. cit. sub 62, s. 1629.

²⁶³ Srovnej PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2866.

²⁶⁴ Viz MELZER, Filip. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 695.

k podobnému okruhu povinných osob, bylo vhodnější aplikovat odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků.

3.2.7 Škoda způsobená osobou s nebezpečnými vlastnostmi

Poslední skutkovou podstatou přicházející hypoteticky v úvahu, byť velmi obtížně, je odpovědnost za škodu způsobenou osobou s nebezpečnými vlastnostmi dle ust. § 2923 OZ. Dle uvedeného ustanovení odpovídá za škodu ten, kdo se vědomě ujme osoby nebezpečných vlastností tak, že jí bez nutné potřeby poskytne útulek nebo jí svěří určitou činnost v domácnosti, provozovně nebo na jiném podobném místě, a to společně a nerozdílně s takovou osobou, přičemž škoda je způsobena nebezpečnou povahou takové osoby. Již na první pohled ale tato skutková podstata trpí zásadními nedostatky; prvním z nich je skutečnost, že je třeba, aby škodu způsobila osoba, kterou autonomní dopravní prostředky, ani autonomní systémy, nejsou, nadto o přiznání právní subjektivity skrze status elektronické osoby již přestala uvažovat i Evropská unie (viz výše).

Co se týče nebezpečných vlastností, může jít o *„jakoukoli kvalitu, která je dané osobě vlastní a která ji činí pro okolí nebezpečnou.“* Potud by bylo možné o kyber-fyzických autonomních systémech uvažovat, pokud by se jednalo o elektronické osoby. Problematické jsou ale další podmínky stanovené tímto ustanovením, např. svěření určité činnosti v domácnosti, provozovně či na jiném podobném místě. Jak uvádí Simon, tyto místa označují *„určitou formu chráněného prostoru, ve kterém mají ostatní osoby legitimní důvod se cítit v bezpečí a neočekávají, že by jim v daném prostoru, právě pro jeho uzavřenost, hrozilo od druhých riziko vzniku škody.“*²⁶⁵ Problematické je dále ujmutí se osoby bez její nutné potřeby. Autonomní systémy by žádné potřeby, snad kromě občasné údržby hardware či software, mít neměly; ani tuto podmínku vzniku odpovědnosti bychom zde tak nenalezli. Domnívám se proto, že o uvedené skutkové podstatě, ale ani o jiných zvláštních skutkových podstatách odpovědnosti za škodu, kterou způsobí osoba ve zvláštním postavení²⁶⁶, ve vztahu k autonomním systémům uvažovat nelze.

3.3 Odpovědnost za škodu dle obecných ustanovení OZ

Vedle zvláštních skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti či v případě, že tyto nelze aplikovat, by bylo možné uvažovat i o aplikaci obecných pravidel stanovených v OZ, kterými jsou porušení smluvní povinnosti, zákona či porušení dobrých mravů. Nadto by bylo možné uvažovat i o aplikaci odpovědnosti za náhodu.

²⁶⁵ SIMON, Pavel. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. op. cit. sub 121, s. 438.

²⁶⁶ Dle ust. § 2920 až 2922 OZ.

Co se týče odpovědnosti za porušení dobrých mravů dle ust. § 2909 OZ, je vyžadováno úmyslné zavinění škůdce, v souvislosti s autonomními dopravními prostředky, resp. jejich činností, bychom o porušení této normy mohli uvažovat jen velmi obtížně, a proto se jí blíže nezaobírám. Zdrojem odpovědnosti by spíše mohlo být porušení zákona, a proto je této otázce věnována další dílčí část této práce.

Zajímavá je však odpovědnost za náhodu, když dle ust. § 2904 OZ újmu způsobenou náhodou nahradí ten, kdo dal ze své viny k náhodě podnět, zejména tím, že poruší příkaz nebo poškodí zařízení, které má nahodilé újmě zabránit. Náhodou se rozumí „*okolnost, která vylučuje povinnost k náhradě*“²⁶⁷, a to na základě zásady *casum sentit dominus*, dle které škoda pouhou náhodou vzešlá nepostihuje toho, v jehož majetku vznikla nezaviněná příčina poškození, nýbrž toho, jehož majetek nebo osoba byly takto poškozeny²⁶⁸. Jinak řečeno, poškozenému se obecně náhodná újma nenahrazuje, mimo případy, kdy škůdce dá podnět k náhodné újmě v podobě porušení příkazu nebo poškození zařízení, které má náhodné újmě zabránit²⁶⁹. V této souvislosti lze uvažovat, že by škůdce poškodil autonomní dopravní prostředek nebo jeho autonomní systém jakožto zařízení, které má náhodné újmě zabránit (nebo poruší příkaz, aby s tímto nedovoleně nemanipuloval), bylo by možné, za splnění dalších podmínek vzniku odpovědnosti, o aplikaci odpovědnosti za škodu způsobenou náhodou také uplatnit.

O aplikaci odpovědnosti za porušení smluvní povinnosti lze uvažovat ve vícero ohledech, např. v oblasti ochrany dat²⁷⁰ nebo za porušení smluv o přepravě dle ust. § 2550 až 2585 OZ, kterým se blíže věnuji i dále.

3.3.1 Smluvní odpovědnost ze smluv o přepravě

Jak bylo uvedeno v části 2.4 této práce, smluvní odpovědnost je založena na objektivním principu, a tedy osoba, která poruší svou smluvní povinnost, odpovídá bez ohledu na své zavinění. Jedná se o jeden ze zvláštních případů objektivní odpovědnosti ve smyslu ust. § 2905 OZ, které zákon stanoví. U některých smluvních typů však zákon zvlášť upravuje některé otázky náhrady škody, a právě tak je tomu i v případě smluv o přepravě dle ust. § 2550 až 2585 OZ, které zahrnují přepravu osob, věcí a provoz dopravního prostředku.

²⁶⁷ PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2826.

²⁶⁸ Viz tamtéž, s. 2826.

²⁶⁹ Viz KRAUSOVÁ, Alžběta, MATEJKA, Ján. In: ŠTĚDRŮŇ, Bohumír a kol. op. cit. sub 24, s. 51.

²⁷⁰ Srovnej KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 137 – 138.

Autonomní dopravní prostředky budou v budoucnu jistě využívány i jako prostředky plnění smluv o přepravě, ať už např. v podobě přepravy osob taxi službou autonomními silničními vozidly či v případě kurýrních služeb autonomními drony.

Uvedená ustanovení obsahují mj. i vlastní normy upravující odpovědnost za škodu. V případě přepravy osob se jedná o ust. § 2553 a § 2554 OZ. Ust. § 2554 OZ stanoví, že vznikne-li cestujícímu za přepravy újma na zdraví nebo škoda na zavazadle přepravovaném společně s ním nebo vznikne-li škoda na věci, kterou měl cestující u sebe, nahradí ji dopravce podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků, tj. dle ust. § 2927 an. OZ; proti tomu škodu způsobenou na zavazadle přepravovaném odděleně od cestujícího dopravce nahradí podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci, kterou upravují ust. § 2566 an. OZ, které tak představují zvláštní (speciální) úpravu pravidel pro náhradu újmy.

Zatímco u náhrady škody dle ust. § 2566 an. OZ nespátřuji ve spojení s autonomními dopravními prostředky ničeho, co by vyžadovalo zvláštní komentář, problematický může být do budoucna odkaz na náhradu škody dle ustanovení o škodě způsobené provozem dopravních prostředků v případě újmy způsobené cestujícímu či škodě na jeho zavazadle dle ust. § 2554 odst. 1 OZ. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků zřejmě nebude v budoucnu aplikovatelná, neboť je takřka jisté, že se v souvislosti s příchodem autonomní mobility dočkáme určitých legislativních změn včetně úpravy odpovědnosti dle ust. § 2927 an. OZ; na tyto bude nutné reagovat i v jiných ustanoveních OZ.

Budeme-li vycházet z předpokladu, že odpovědnost za provoz autonomních dopravních prostředků v budoucnu nebude spojena se zvláštní skutkovou podstatou odpovědnosti za provoz dopravního prostředku, nýbrž s jinou zvláštní skutkovou podstatou vytvořenou specificky právě pro odpovědnost za tyto dopravní prostředky či autonomní systémy obecně (jako tak činí Návrh EP), bylo by vhodné posoudit i současnou úpravu jiných právních institutů a jejich provázanost, aby bylo možné předejít výkladovým a aplikačním problémům. Ust. § 2554 OZ by proto v budoucnu mohlo odkazovat nejen na ust. § 2927 OZ, nýbrž i na jiné ustanovení OZ či jiný právní předpis, např. nařízení Evropské unie.

3.3.2 Odpovědnost za porušení zákona

Konečně je vhodné zvážit, alespoň v rámci možností, které nabízí současná právní úprava, na otázku mimosmluvní odpovědnosti za porušení zákona. Ta je na rozdíl od zvláštních skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti a smluvní odpovědnosti postavena na subjektivním

principu, tj. škůdce odpovídá za své zavinění, které je nadto presumováno ve formě nedbalosti dle ust. § 2911 OZ.

Pro porušení zákonné povinnosti se nemusí jednat výlučně o porušení zákona (*per se*), nýbrž i o jiné právní předpisy. Může jít tedy i o podzákoné právní předpisy, stejně tak lze porušit i právní předpisy Evropské unie²⁷¹. Všechny tyto případy, povedou-li ke vzniku škody, bude možné posuzovat dle ustanovení § 2910 OZ.

Konkrétní podobu budoucích práv a povinností osob zúčastněných na provozu autonomních dopravních prostředků, ať už se bude jednat o provozovatele (ve smyslu současném, či dle Návrhu EP), výrobce či původce autonomního systému, nelze předjímat a nepochybně ke komplexní úpravě těchto povinností dojde pro všechny typy dopravy. Koncepti pojetí zákonné odpovědnosti jsem nadto představil již v části 2.4 této práce. Přesto však lze již dnes uvážít aplikaci jedné zákonné povinnosti obsažené v ust. § 2900 OZ, a tou je povinnost prevence. Ta stanoví, že vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

U autonomních dopravních prostředků lze uvažovat o prevenčních povinnostech především v tom smyslu, že je nezbytné, aby povinné osoby udržovali autonomní systém v co nejlepším stavu (např. prostřednictvím jeho aktualizací apod.), a stejně tak, aby udržovali v dobrém technickém stavu i všechny jeho hardwarové prvky, které autonomnímu systému řízení slouží. Kdo by takto nekonal a zanedbával tuto činnost, přičemž by následně užíval autonomní dopravní prostředek v důsledku své pasivity k určitému konání (přepravě), bylo by možné o aplikaci odpovědnosti za porušení zákona – povinnosti prevence – dle mého názoru možné uvažovat.

Povinnost prevence má ale subsidiární povahu, neboť přichází v úvahu teprve v situacích, „*neexistuje-li konkrétní právní úprava vztahující se na jednání, jehož protiprávnost se posuzuje. Jednání v rozporu s tímto ustanovením je rovněž porušením právní povinnosti*“²⁷². Je pravděpodobné a žádoucí, aby úprava prevenčních povinností výše uvedených osob byla uvedena ve zvláštních právních předpisech upravujících jejich provoz, případně jiných, a bylo tak postaveno na jisto, které osoby danou povinnost skutečně mají, či nemají. Jak ale uvádí Kolaříková, rozvedení konceptu prevence nemusí být nutně legislativní, neboť konkrétní legislativní úprava může být v mnoha ohledech nedostatečná²⁷³. Jako vodítko při hledání hranice prevenční povinnosti ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům, resp. autonomním

²⁷¹ Srovnej PAŠEK, Martin. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. op. cit. sub 30, s. 2833.

²⁷² Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. května 2001, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001.

²⁷³ Srovnej KOLAŘÍKOVÁ, Linda, HORÁK, Filip. op. cit. sub 10, s. 138.

systemům, pak může sloužit již výše opakovaně zmiňované připodobnění těchto systémů ke zvířeti či jiným osobám²⁷⁴.

3.4 Úvahy *de lege ferenda*

Z výše uvedeného posouzení možností analogického uplatnění vybraných skutkových podstat na autonomní dopravní prostředky, potažmo autonomní systémy, vyplývá, že co do občanskoprávní odpovědnosti není český právní řád na autonomní mobilitu dostatečně připraven. Ačkoliv by si zřejmě OZ díky analogii dokázal poradit s mnohými situacemi, které v důsledku užívání autonomních systémů mohou vzniknout, některá řešení by bylo možné považovat za nevhodná či nespravedlivá, nebo by mohly vznikat případy, kdy poškozenému by mohla být odepřena náhrada škody díky liberaci potenciální odpovědné osoby. Stejný problém jako autonomní systémy zde mají i autonomní dopravní prostředky

Vzhledem k aktuálnímu vývoji je pravděpodobné, že Evropská unie v budoucnu přistoupí k vlastní úpravě, která bude platná a účinná ve všech členských státech, a takové řešení považuji za vhodné. Bylo by nežádoucí, aby odlišná pravidla pro vznik odpovědnosti platila v případě, kdy autonomní dopravní prostředek překročí státní hranice.

Prvním takovým pokusem je Návrh EP obsahující návrh nařízení upravující odpovědnost za systém umělé inteligence, který se zakládá na prosté objektivní a solidární odpovědnosti provozovatelů, kterými rozumí poměrně široký okruh osob, kteří mohou „kontrolovat“ chování těchto systémů, přičemž tento systém by byl doplněn o povinnost jejich pojištění. Jedná se tak o určitý kompromis mezi původně diskutovanými návrhy odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku v současném smyslu na straně jedné a odpovědností výrobce či původce autonomního systému na straně druhé.

Opomenout nelze ani skutečnost, že úpravu odpovědnosti Evropská unie do budoucna plánuje upravit i novelizací Směrnice 85/374/EHS, kterou ve vztahu k systémům umělé inteligence považuje za nedostatečnou, neboť s její aplikací v modifikovaném znění v tomto směru počítá i do budoucna vedle nyní navrhovaného nařízení. Novelizovaná směrnice by se měla zabývat otázkou odpovědnosti výrobce, resp. původce systému umělé inteligence, pro případy, kdy tyto způsobí škodu frontendovému provozovateli, neboť ten nemá postavení poškozeného dle navrhovaného nařízení. Řešení, které aktuálně navrhuje Evropský parlament se mi jeví jako spravedlivé a vhodně reagující na otázky, které jsem si v této práci pokládal.

²⁷⁴ Tamtéž, s. 139.

Ačkoliv zatím není jisté, zda uvedený návrh bude možné aplikovat i ke škodě způsobené autonomními dopravními prostředky, či nikoliv, z jeho obsahu ve spojení s Expertním posouzením EK se lze důvodně domnívat, že i na tyto bude navrhovaná právní úprava odpovědnosti dopadat a uvedené řešení považují za správné. Na konkrétní podobu budoucí právní úpravy bude třeba ještě nějaký čas vyčkat a nelze vyloučit ani to, že Evropská komise předloží vlastní návrh, nebo že současný návrh nařízení bude v legislativním procesu pozměněn v důsledku pozměňovacích návrhů.

Vedle nového nařízení o odpovědnosti za systémy umělé inteligence a novelizace Směrnice 85/374/EHS bude rovněž nezbytné připravit i komplexní právní úpravu povinností, které se budou vázat k provozu autonomních dopravních prostředků, neboť i tyto by v případě porušení mohly vést ke vzniku škody a k jejímu možnému uplatnění díky ust. § 2910 OZ, přestože ve srovnání s objektivní odpovědností provozovatelů díky budoucímu nařízení bude tato možnost pro poškozeného náročnější. Stejně tak bude nutné posoudit i další části právního řádu, které jsou dnes navázány na provoz dopravního prostředku, jako např. smlouvy o přepravě, které v otázce náhrady škody částečně odkazují na odpovědnost provozovatele dopravního prostředku dle ust. § 2927 an. OZ; takovou analýzu by ale bylo vhodné provést nejen ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům, nýbrž autonomním systémům obecně.

3.4.1 Modelové situace

Pro ověření výše uvedených závěrů považují za vhodné uvést dva modelové jednoduché případy a způsob, jakým by občanskoprávní odpovědnost byla řešena dle současné právní úpravy, a pak dle navrhovaného nařízení Evropského parlamentu o odpovědnosti za škodu způsobenou systémy umělé inteligence. V obou případech předpokládám, že provoz autonomního dopravního prostředku umožňují příslušné právní předpisy; stejně tak uvažují vznik pouze majetkové škody.

Případ A. – Poškození 3. osoby

Silniční vozidlo ve 4. stupni automatizace dle Standardu SAE s aktivovaným systémem autonomního řízení nezaregistruje chodce na přechodu. Osoba sedící za volantem, která však není vlastníkem dopravního prostředku, nebyla vyzvána k převzetí řízení. Chodec srážku nezavinil.

Řešení dle současného právního stavu

V uvedeném případě lze uvažovat vícero řešení. Poškozený může uplatnit náhradu škody dle ust. § 2927 OZ po provozovateli dopravního prostředku (silničního vozidla), a to po provozovateli

dopravního prostředku, kterým by v daném případě byl nejspíše vlastník dopravního prostředku dle ust. § 2930 OZ (v návaznosti na posouzení, zda osoba sedící za volantem či jiná osoba měla či neměla právní či faktickou možnost disponovat s dopravním prostředkem), mohla by jím ale být osoba sedící za volantem či jiná osoba. S ohledem na skutečnost, že škoda má svůj původ v provozu, nemůže se žádná z uvedených osob zprostit povinnosti nahradit škodu.

Současně by mohl poškozený uplatnit nárok na náhradu škody po osobě sedící za volantem (řidičem), a to pro porušení zákonných povinností stanovených řidiči, neboť tuto osobu můžeme označit za účastníka provozu řídicího motorové vozidlo ve smyslu ust. § 2 písm. d) ZoSP, kterému je v ust. § 5 odst. 1 písm. b) stanovena povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, kterou zanedbal, když se řízení nevěnoval.

V neposlední řadě poškozený mohl uplatnit nárok na náhradu škody způsobenou vadou výrobku (dopravním prostředkem, resp. autonomním systémem) dle ust. § 2939 OZ, a to jak po výrobci dopravního prostředku, tak po původci autonomního systému. Oba by však mohli využít liberačního důvodu dle ust. § 2942 písm. b), případně písm. e) OZ.

Řešení dle navrhovaného nařízení o odpovědnosti za systémy umělé inteligence

Poškozený se bude moci domáhat škody dle čl. 4 odst. 1 nařízení, a to po provozovateli dopravního prostředku, neboť je možné jej označit za frontendového provozovatele dle čl. 3 písm. d), e) nařízení. Nařízení má aplikační přednost před právní úpravou odpovědnosti za škodu v České republice. Výrobce či původce autonomního systému, který je současně provozovatelem backendových služeb dle čl. 3 písm. e) nařízení, by byli odpovědní dle novelizované Směrnice 85/374/EHS (resp. zákona směrnicí provádějící), neboť jeho odpovědnost se má řídit touto směrnicí. Provozovatelé jsou odpovědní solidárně dle čl. 11 nařízení, regresní nároky pak upravuje čl. 12. Náhrady škody se provozovatel nezprostit, neboť ke vzniku škody nedošlo v důsledku vyšší moci.

Případ B. – Poškození vlastníka/provozovatele dopravního prostředku

Silniční vozidlo ve 5. stupni automatizace dle Standardu SAE s aktivovaným systémem autonomního řízení při příjezdu nezastaví a poškodí jiné silniční vozidlo téhož vlastníka, resp. provozovatele. Jiného konkrétního vlastníka ani provozovatele určit nelze.

Řešení dle současného právního stavu

V uvedeném případě by poškozený vlastník, resp. provozovatel autonomního dopravního prostředku mohl uplatnit nárok na náhradu škody způsobenou vadou výrobku (dopravním prostředkem, resp. autonomním systémem) dle ust. § 2939 OZ, a to jak po výrobci dopravního

prostředku, tak po původci autonomního systému. Oba by však mohli využít liberačního důvodu dle ust. § 2942 písm. b), případně písm. e) OZ. Aplikace jiných ustanovení je dle mého názoru nemožná, neboť poškozený bude současně i odpovědnou osobou.

Řešení dle navrhovaného nařízení o odpovědnosti za systémy umělé inteligence

Poškozený se nebude moci domáhat škody pouze dle novelizované Směrnice 85/374/EHS (resp. zákona směrnicí provádějící), neboť nemůže být poškozenou osobou dle čl. 3 písm. h) nařízení upravující náhradu škody způsobenou systémy umělé inteligence.

Závěr

Předmětem práce bylo uvést a zhodnotit modely odpovědnosti, které jsou v souvislosti s autonomními dopravními prostředky diskutovány, jakož i legislativní snahy o regulaci této nové právní oblasti.

Úvodem proto bylo nezbytné přistoupit k výkladu pojmu umělé inteligence, resp. autonomních systémů či systémů umělé inteligence, neboť tento pojem je nezbytný pro správné uchopení této problematiky. Stejně tak bylo nezbytné uvést a zabývat se dalšími otázkami souvisejícími s autonomní mobilitou, kterými jsou právní povaha autonomních dopravních prostředků jako věci a výrobku, a dále typologie dopravních prostředků, kterými nejsou jen autonomní vozidla bez volantu, ale také bezpilotní letadla (drony) či drážní vozidla aj., jak je často na tyto nahlíženo, ale také otázka provozovatele dopravního prostředku v současném právním řádu a její nedostatky či nedostatečná právní úprava provozu jak z hlediska mezinárodního práva, tak práva vnitrostátního; rozšíření autonomní mobility tak nebrání pouze otázka odpovědnosti, ale i obecná právní úprava jejich provozu. Výsledkem této části pak bylo popsání specifických vlastností autonomního dopravního prostředku, ale také poukázání na některé další konkrétní nedostatky v právní úpravě povinností osob účastnících se jejich provozu, a to nejen ve světle současné právní úpravy, ale i vybrané plánované legislativy v této oblasti.

V návaznosti na druhou část, která představila pojetí a občanskoprávní odpovědnosti OZ, bylo přistoupeno k představení modelů odpovědnosti, kterými se v minulosti zabývala a dnes diskutuje právní věda, a následně k analýze zvláštních skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti. V této části bylo zjištěno, v návaznosti na část první popisující zvláštní vlastnosti autonomních systémů včetně autonomních dopravních prostředků jako je především strojové učení, že není vhodné vytvářet nové skutkové podstaty stanovící odpovědnost jednoznačně na straně výrobce, resp. původce, nebo na straně provozovatele, neboť nelze jednoznačně a spravedlivě stanovit, že konkrétní chování autonomního systému má svůj původ na straně jen jednoho z nich. Na základě vícero argumentů pak bylo konstatováno, že ani analogické uplatnění zvláštních skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti není schopno dostatečně vhodně reagovat na otázky odpovědnosti související s autonomní mobilitou.

Jako vhodné řešení se tak ukázala „sdílená“ odpovědnost výše uvedených osob, a to za užití nových typů povinného pojištění nebo za vytvoření zvláštních kompenzačních fondů. Status elektronické osoby, o kterém bylo dříve uvažováno, se však ukázal jako příliš vizionářský a pro současnou dobu nadbytečný.

Rozpracováním „sdílených“ modelů odpovědnosti došel Evropský parlament k závěru, že vhodným řešením je úprava prostřednictvím nařízení, které závěrem roku 2020 předložil Evropské komisi. Zde obsažený systém odpovědnosti je primárně založený na objektivní odpovědnosti frontendových a backendových provozovatelů vysoce rizikových systémů umělé inteligence, které by měly v budoucnu zahrnovat právě i autonomní dopravní prostředky. Evropská unie však předpokládá i novelizaci Směrnice č. 85/374/EHS; obsah této novelizace však zatím není znám. Vzhledem k výše uvedenému se tento návrh Evropského parlamentu jeví jako nejvhodnější řešení. Vhodnost tohoto modelu pak byla ve vztahu k autonomním dopravním prostředkům ověřena na dvou modelových případech, které byly řešeny nejprve dle platných právních předpisů, a následně dle navrhované (známé) budoucí právní úpravy odpovědnosti tak, jak ji v současnosti navrhuje Evropský parlament.

Stranou této práce však zůstaly etické odpovědnosti autonomních dopravních prostředků jako např. tzv. tunelové či tramvajové dilema, jakož i otázky správní či trestní odpovědnosti; i těmito otázkami bude nezbytné se v souvislosti s autonomními dopravními prostředky v budoucnu zabývat, než bude skutečně autonomním dopravním prostředkům, za využití jejich klíčových funkcí, umožněno volně se pohybovat ve veřejném prostranství.

Seznam zkratk

AI	Umělá inteligence
COTIF	Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)
Chicagská úmluva	Úmluva o mezinárodním civilním letectví
Doplněk X	Doplněk X – Bezpilotní systémy ze dne 29. března 2018 k leteckému předpisu L-2 Pravidla létání, č. j. 153/2014-220
Expertní posouzení EK	zpráva Expertní komise na odpovědnost a nové technologie s názvem Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies
Fond MER	kompensační fond dle modelu Manufacturers Enterprise Responsibility
Návrh EP	usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komise k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci ze dne 20. října 2020 (2020/2014(INL))
Nařízení 2018/1139	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví
Nařízení 2019/945	nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí
OZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
Směrnice 85/374/EHS	směrnice Rady ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky
SOZ	zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
Standard SAE	standard SAE International J3016
Usnesení 2018/2089(INI)	usnesení Evropského parlamentu o autonomním řízení vozidel v evropské dopravě ze dne 5. prosince 2018 (2018/2089(INI))
Usnesení EP	usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku ze dne 27. ledna 2017 (2015/2103(INL))
Vídeňská úmluva	Vídeňská úmluva o silničním provozu
Vize MD	Vize rozvoje autonomní mobility Ministerstva Dopravy

zákon o drahách

ZoCL

ZoSP

zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

Seznam použitých zdrojů

1 Seznam použité literatury

- ABRAHAM, Kenneth, RABIN, Robert. *Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era*. 105 Virginia Law Review 127, 2019, s. 127 – 171.
- BOGUSZAK, Jiří, ČAPEK, Jiří, VEVERKA, Vladimír. *Základy teorie práva a právní filozofie*. Praha: Codex, 1996, ISBN 80-859-6306-X, 319 s.
- BOGUSZAK, Jiří, ČAPEK, Jiří, GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2004, ISBN 80-85963-38-8, 347 s.
- BONNEFON, Jean-François, SHARIFF, Azim, RAHWAN, Iyad. *The social dilemma of autonomous vehicles*. Science, Vol. 352, Issue 6293, 2016, s. 1573 – 1576.
- DAVOLA, Antonio, *A Model for Tort Liability in a World of Driverless Cars: Establishing a Framework for the Upcoming Technology*. Idaho Law Review, vol. 54, iss. 1, 2018, s. 592 – 614.
- DE VISSER, Ewart, PAK, Richard, SHAW, Tyler. From ‘automation’ to ‘autonomy’: the importance of trust repair in human–machine interaction. *Ergonomics* [online]. 2018. ISSN 0014-0139. doi: 10.1080/00140139.2018.1457725, 33 s.
- DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří, ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. *Občanské právo hmotné*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016-. ISBN 978-80-7552-187-3, 435 s.
- ELISCHER, David. *Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu?* Časopis pro právní vědu a praxi. 2016, č. 4, s. 501 – 526.
- ELISCHER, David a kol. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy podle občanského zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2020. ISBN 978-80-7502-382-7, 381 s.
- Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies*. Brusel, Belgie: Evropská komise, 2019. ISBN 978-92-76-12958-5, 65 s.
- GERLOCH, Aleš. *Teorie práva*. 6., aktualiz. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-454-1, 310 s.
- GOODRICH, Julie. *"Driving Miss Daisy: An Autonomous Chauffeur System,"*. Houston Law Review 51, no. 1 (Fall 2013), s. 265 – 296.
- GURNEY, Jeffrey. *Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles*. Journal of Law, Technology & Policy, Vol. 2013 No. 2, 2013, s. 247 – 277.
- HUBBARD, Patrick. *Sophisticated Robots: Balancing Liability, Regulation and Innovation*. Florida Law Review, Vol. 66, No. 5, 2014, s. 1803 – 1872.
- HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-287-8, 2046 s.

KIRCHBERGER, Thomas. *European Union Policy-Making on Robotics and Artificial Intelligence: Selected Issues*. Croatian Yearbook of European Law and Policy, Vol. 13, 2017, s. 191 – 214.

KNAPP, Viktor, LUBY, Štefan, ed. *Československé občanské právo*. Svazek II. 2. vydání. Praha: Orbis, 1974. Učebnice, 651 s.

KOLAŘÍKOVÁ, Linda. *Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence*. Bulletin advokacie. 2018, č. 3, s. 11 – 19.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela; ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. Vyd. 2. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-418-6, 409 s.

KRAUSOVÁ, Alžběta. *Intersections between Law and Artificial Intelligence*. International Journal of Computer, 2017, Volume 27, No 1, s. 55 – 68.

LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Závazkové Obecná část (§ 1–654)*. Praha: C.H. Beck, 2014. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-529-9, 2380 s.

MARCHANT, Gary, LINDOR, Rachel. *The Coming Collision Between Autonomous Vehicles and the Liability System*. Santa Clara Law Review, Volume 52, Number 4, 2012, s. 1321 – 1340.

MELZER, Filip, TĚGL Petr, a kol. *Občanský zákoník Velký komentář § 2894-3081 - Svazek VIII. Závazky z deliktů a z jiných právních důvodů*. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-199-1, 1728 s.

MIKEŠ, Stanislav. *Právo ve věku inteligentních strojů*. Bulletin Advokacie, 4/2018, s. 17 – 22.

PATTYNOVÁ, Jana, BOSÁK, Jiří. *Právní aspekty autonomních zařízení*. EPRAVO.CZ Magazine, 4/2016, s. 157 – 158.

PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: C.H. Beck, 2017. Beckova edice komentované zákony. ISBN 978-80-7400-653-1, 3081 s.

POLČÁK, Radim. *Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti*. Bulletin advokacie. 2018, č. 11, s. 23 – 30.

ŠTĚDROŇ, Bohumír a kol. *Právo a umělá inteligence*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020. ISBN 978-80-7380-803-7, 201 s.

ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-630-3, 1479 s.

TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. *Deliktní právo*. Praha: C. H. Beck, 2017. Beckova edice právní instituty. ISBN 978-80-7400-625-8, 496 s.

ZIBNER, Jan. *Akceptace právní osobnosti v případě umělé inteligence*. Revue pro právo a technologie, 2018, č. 17, s. 19 – 49.

2 Seznam použitých internetových zdrojů

Around the world: 1,000km of fully automated metros. Railway-technology.com [online]. 25. června 2018. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/features/around-world-driverless-metro-lines/>.

CELLAN-JONES, Rory. Uber's self-driving operator charged over fatal crash. *BBC.com* [online]. 16. září 2020. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/technology-54175359>

D'ONFRO, Jillian. Amazon's New Delivery Drone Will Start Shipping Packages 'In A Matter Of Months'. *Forbes* [online]. Jersey City, USA: Forbes, 5. června 2019. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/jilliandonfro/2019/06/05/amazon-new-delivery-drone-remars-warehouse-robots-alex-prediction/#7344746f145f>

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. Provoz metra bude možný i bez strojvůdců. *České noviny* [online]. Praha, Česká republika: Česká tisková kancelář, 2019, 31. října 2019. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/provoz-metra-bude-mozny-i-bez-strojvudcu/1815726>

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. *Beck-online* [online]. Česká republika: C. H. Beck, 2012. Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterview-document.seam?documentId=oz5f6mrqgez6obzl5shu&rowIndex=0>

Evropský hospodářský a sociální výbor. *Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Umělá inteligence – dopady umělé inteligence na jednotný trh (digitální), výrobu, spotřebu, zaměstnanost a společnost*. Brusel, Belgie, 2017/C 288/01. Dostupné také z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-economic-social-committee_cs

HETZNER, Christiaan. Audi, BMW, others frustrated by hurdles slowing launch of self-driving cars. *Automotive News Europe* [online]. Detroit, USA: Automotive News Europe, 2019, 15. října 2019. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/audi-bmw-others-frustrated-hurdles-slowing-launch-self-driving-cars>

Independent High-level Expert Group on Artificial Intelligence set up by the European Commission. A definition of AI: Main Capabilities and Disciplines. *Evropská komise* [online]. Brusel, Belgie. 8. dubna 2019. Dostupné z: https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=56341.

KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy* [online]. (20/2017). Dostupné z: <https://www.beck-online.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=nrptemrg5pxa4s7giyf6427g4yda&groupIndex=0&rowIndex=0>

KRAUSOVÁ, Alžběta a kol. Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice. Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR. *Úřad vlády České republiky* [online]. Praha, Česká republika: 10. prosince 2018. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf

McCARTHY, John, MINSKY, Marvin, ROCHESTER, Nathaniel, SHANNON, Claude, A Proposal for the Dartmouth Summer Research Project on Artificial Intelligence. *Stanford University* [online]. Stanford, CA, Spojené státy americké: Stanford University, 31. srpna 1955. Dostupné z: <http://jmc.stanford.edu/articles/dartmouth/dartmouth.pdf>

MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy* [online]. 2018, (13-14/2018). Dostupné z: <https://www.beck->

online.cz/bo/chapterviewdocument.seam?documentId=nrptembrhbpxa4s7gezv6mjul5zv6nbxge&groupIndex=17&rowIndex=0

MORGAN, Lisa. How Autonomous Systems are Impacting IT. *InformationWeek* [online]. Londýn, Anglie: Informa, 2019, 16. září 2019. Dostupné z: <https://www.informationweek.com/big-data/ai-machine-learning/how-autonomous-systems-are-impacting-it/a/d-id/1335792>

Návrh AV START Act. dostupný z: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885>

Návrh SELF DRIVE Act. Dostupný z: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3388/text>

POLICIE ČR. Vybavení Letecké služby PČR novými drony. *Policie České republiky* [online]. Praha, Česká republika: Policie ČR, 2020, 9. března 2020. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/vybaveni-letecke-sluzby-pcr-novymi-drony.aspx>

RECHBERGER, Thomas. Právní osobnosti a odpovědnosti autonomních systémů, díl I. *Právní rádce* [online]. Dostupné z: <https://pravnicadce.ihned.cz/c1-66234330-pravni-osobnosti-a-odpovednosti-autonomnich-systemu-dil-i>.

Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety. *UNECE.org* [online]. Švýcarsko: UNECE. Dostupné z: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů. Umělá inteligence pro Evropu. COM/2018/237 final. Evropská komise [online]. Brusel, Belgie. 2018. 25. dubna 2018. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A237%3AFIN>

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému Hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů. Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti. COM/2018/283 final. Evropská komise [online]. 17. května 2018. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0283>

Statement in Opposition to the SELF DRIVE Act. *saferoads.org* [online]. Washington, DC, USA: Advocates for Highway and Auto Safety, 23. září 2020. Dostupné z: <https://saferoads.org/2020/09/23/self-drive-act/>

Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016_201806. *SAE International*, 3rd revised ed. USA, 2018. Dostupné také z: https://saemobilus.sae.org/content/j3016_201806

TOMÍŠEK, Jan. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém? *Revue pro právo a technologie*. [online]. 2018, č. 18, s. 29 – 54. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/revue/article/view/10452>.

TRESTOUR, Alan, DE-REUCK, Alan. *RAILWAY TECHNOLOGY AND INNOVATION – DRIVERLESS TRAINS* [online]. 2015. Dostupné z: <https://vdocuments.mx/pwi-nsw-2015-journal.html>.

UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention. *UNECE.org* [online]. Švýcarsko: UNECE. Dostupné z: <https://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-un-international-convention/doc.html>

Vize rozvoje autonomní mobility. *Ministerstvo Dopravy* [online]. Praha, 2017. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/vize_rozvoje_autonomni_mobility.pdf.

Washington Impedes Progress on Self-Driving Cars. *Bloomberg.com* [online]. New York, USA: Bloomberg L.P., 4. srpna 2020. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2020-08-04/is-the-u-s-government-slowing-progress-on-self-driving-cars>

3 Seznam použitých právních předpisů

Letecký předpis L-2 Pravidla létání, č. j. 153/2014-220, zpracovatele Úřad pro civilní letectví.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví

Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, o bezpilotních systémech a o provozovateli bezpilotních systémů ze třetích zemí

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 20/2017 Sb. m. s.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 44/2004 Sb. m. s.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968

Směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky

Úmluva č. 147/1947 Sb. n. a z., o mezinárodním civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů

Ústava České republiky

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb., o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

Zákon č. 58/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 313/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

4 Seznam použité judikatury

Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 29. května 1997, Komise Evropských společenství proti Spojenému království Velké Británie a Severního Irska. sp. zn. C-300/95, ECLI:EU:C:1997:255.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. února 2011, sp. zn. 25 Cdo 1117/2008.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. března 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. dubna 2002, sp. zn. 25 Cdo 972/2000.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. ledna 2008, sp. zn. 25 Cdo 529/2006

Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. listopadu 1970, sp. zn. Cpj 87/70.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. května 2001, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001.

5 Seznam ostatních zdrojů

Autonomous Vehicles State Bill Tracking Database. National Conference of State Legislatures. Dostupné z: <https://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-legislative-database.aspx>

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2019 o autonomním řízení vozidel v evropské dopravě (2018/2089(INI)).

Usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku ze dne 27. ledna 2017 (2015/2103(INL)).

Usnesení Evropského parlamentu obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci ze dne 20. října 2020 (2020/2014(INL)).

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, či návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

Odpovědnost za škodu způsobenou autonomním dopravním prostředkem

Abstrakt

Autonomní dopravní prostředky jsou již několik let jedním z nejzajímavějších témat, které se pojí s příchodem Průmyslu 4.0 a rozšířením umělé inteligence ve společnosti. Tato diplomová práce se proto zabývá tématem autonomních dopravních prostředků coby podmnožinou autonomních systémů, a to konkrétně ve spojení s občanskoprávní odpovědností. Je pravděpodobné, že v budoucnu bude dojde k masivnímu rozšíření autonomních dopravních prostředků ve společnosti, a nelze vyloučit, že vzniknou situace, kdy v důsledku jejich nastavení dojde ke vzniku újmy. Cílem této diplomové práce je proto uvést modely odpovědnosti, jejichž využitím se právní věda v souvislosti s autonomními dopravními prostředky zabývá, a posoudit možnost aplikace současných institutů občanského zákoníku s cílem nalezení vhodného budoucího řešení.

Za tímto účelem se práce nejdříve věnuje pojetí autonomního dopravního prostředku dle občanského zákoníku a jiných právních předpisů a za pomoci dosavadních definic umělé inteligence se zabývá specifickými vlastnostmi autonomních systémů, jakož i postavením konkrétních osob spojených s provozem autonomních dopravních prostředků ve světle současné právní úpravy, jejich typologií a podmínkám jejich provozu samotného. Druhá část této práce je pak věnována představení pojetí občanskoprávní odpovědnosti v českém právním řádu a vysvětlení principů, na kterých je založena.

Třetí část práce se věnuje představením a zhodnocením navrhovaných modelů občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky, jakož i analogickému využití skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti. Analogické využití vychází ze závěrů první a druhé části práce, přičemž závěrem je konstatována aplikační nevhodnost těchto institutů. V rámci úvah *de lege ferenda* je proto uvedeno nejvhodnější budoucí řešení, kterým je poslední legislativní návrh Evropského parlamentu.

Klíčová slova: autonomní dopravní prostředek, odpovědnost za škodu, autonomní systémy

Liability for damages caused by an autonomous vehicle

Abstract

For several years now, autonomous vehicles have been one of the most interesting topics associated with the upcoming Industry 4.0 and the spread of artificial intelligence in society. This thesis therefore deals with the topic of autonomous vehicles as a subset of autonomous systems, specifically in connection with civil-law liability. It is probable that in the future there will be a massive expansion of autonomous means of transport in society, and it cannot be ruled out that a situation will arise where their setting will result in damage. The aim of this thesis is to present the models of liability, the use of which is discussed by jurisprudence in connection with autonomous vehicles, and to assess the possibility of using the current institutes of Civil Code, to find a suitable future solution.

For this purpose, the thesis first deals with the concept of autonomous vehicles according to the Civil Code and other legislation and by using existing definitions of artificial intelligence deals with specific features of autonomous systems, as well as the status of specific persons associated with the operation of autonomous vehicles in light of current legislation, their typology and conditions of their operation itself. The second part of this work is devoted to the introduction of the concept of civil-law liability in the Czech legal system and the explanation of the principles on which it is based.

The third part of the thesis deals with the introduction and evaluation of proposed models of civil liability for damages caused by autonomous vehicles, as well as the analogous use of the special provisions of civil-law liability. Analogous use is based on the conclusions of the first and second part of the work, and in the conclusion the application unsuitability of these institutes is stated. The *de lege ferenda* considerations therefore set out the most appropriate future solution, which is the European Parliament's latest legislative proposal.

Key words: autonomous vehicle, liability for damages, autonomous systems