

STATI

Deliktní odpovědnost na prahu éry strojů aneb k některým předpokladům vzniku povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem autonomních vozidel

Ján Matejka* – Eva Fialová** – Veronika Žolnerčíková*** –
Alžběta Krausová****

Abstrakt: České deliktní právo poskytuje dostatečná východiska k náhradě majetkové i nemajetkové újmy na relevantním chráněném statku. Povinnost k náhradě takové újmy se tak ukládá za jakýkoliv právně relevantní škodlivý výsledek (typicky ohrožení či riziko), a to zcela bez ohledu na to, zda k němu došlo zaviněním (subjektivní odpovědnost), nebo bez zavinění (objektivní odpovědnost). Klíčovým aspektem tohoto vztahu je určitá „kontrola rizika“ tak, aby možné následky tohoto rizika nesl vždy ten odpovědnostní subjekt, který má optimální možnost toto riziko kontrolovat, tj. zejména ho ovládat či alespoň minimalizovat. Předmětem tohoto článku je především aplikace těchto obecných a souvisejících východisek na nový technologický fenomén současnosti, jež představují autonomní systémy, zejména pak autonomní vozidla. Článek se zabývá jednotlivými druhy odpovědnosti u většiny klíčových aktérů, jež jsou vzhledem ke své povaze či postavení způsobilí kvalifikovaně kontrolovat tato rizika, ať již jde o kontrolu ve smyslu právním, procesním či na základě technologické podstaty fungování těchto systémů. Předmětem článku tak jsou, kromě obecných předpokladů vzniku této odpovědnosti a souvisejících reflexí na úrovni práva EU, úvahy o odpovědnosti výrobce, respektive dovozce, provozovatelů (včetně řidiče), jakož i odpovědnosti za fyzickou (vlastník komunikace) a nezbytnou datovou infrastrukturu. Stranou těchto úvah nezůstává ani kritické hodnocení souvisejících strategických dokumentů, ať již národních či evropských, včetně dílčích úvah spojených s testovacím provozem těchto systémů.

Klíčová slova: odpovědnost, příčinná souvislost, kauzalita, autonomní vozidlo, předpoklady vzniku odpovědnosti, objektivní odpovědnost, liberační důvody, odpovědnost řidiče, odpovědnost provozovatele, odpovědnost výrobce a dovozce, datová a fyzická infrastruktura, testovací provoz

Úvodní a metodologické poznámky

O vztahu člověka a jeho odpovědnosti lze psát v nejrůznějších souvislostech. Jde o vztah v mnohém komplikovaný, jeho řešení je ne vždy zřejmé, navíc se rodí a vyvrává jen velmi pomalu. Současný technologický rozvoj a globalizace, jež jsou synonymy naší doby, pak v mnohém komplexnost řešení těchto vztahů prohlubují. Tyto výzvy současnosti pak přes poměrně krátkou dobu jejich existence přináší hluboké ekonomické i společenské

* JUDr. Ján Matejka, Ph.D., Ústav státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. E-mail: jan.matejka@ilaw.cas.cz. Příspěvek vznikl za podpory projektu Technologické agentury ČR č. TL02000085 s názvem *Civilní odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomních vozidel*.

** JUDr. Eva Fialová, LL. M., Ph.D., Ústav státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. E-mail: eva.fialova@ilaw.cas.cz.

*** Mgr. Veronika Žolnerčíková, Ústav státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. E-mail: veronika.zolnercikova@ilaw.cas.cz.

**** Mgr. Alžběta Krausová, Ph.D., LL. M., Ústav státu a práva Akademie věd ČR, v. v. i. E-mail: alzbeta.krausova@ilaw.cas.cz.

změny. Rychlost rozvoje technologií, včetně zavedení robotizace a nasazení prvků umělé inteligence a dalších technologií do výroby a služeb, včetně forem jejich řízení, pak přináší některé nové problémy, jež ve svém důsledku vedou k proměnám nejenom zavedených pracovních postupů a podmínek realizace těchto služeb, ale také kladou zcela nové požadavky na znalosti a dovednosti všech klíčových aktérů souvisejících právních vztahů.

Popsat průnik těchto dynamických veličin, tj. nových technologií a právní odpovědnosti, jež představuje jeden z nejstarších právních institutů vůbec, je úkol v mnohém nesešný, neboť do jisté míry implikuje nezřídka téměř protikladný vývoj názorů na postavení a odpovědnost člověka ve společnosti, stejně tak jako na vztah jeho svobody a jeho povinností.¹

Příkladem takových reflexí poslední doby jsou především úvahy o konstrukci, respektive pojetí předpokladů vzniku odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomních vozidel s plnou či částečnou autonomií,² a to včetně naplnění všech jejich zákonných podmínek. Jakkoliv se mohou zdát tyto úvahy v mnoha ohledech spíše teoretické, patří s ohledem na současný technologický rozvoj spíše k těm praktičtějším, neboť převážná většina výrobců světových automobilek již několik let avizuje,³ že počínaje rokem 2021 dojde k postupnému nástupu autonomních vozidel. Nutno tak hledat řešení těchto ryze praktických právních otázek, respektive ověřit, zda právní regulace nezaostává za reálným ekonomickým životem, případně zda současné předpisy odpovídají stavu současného poznání a technologickému rozvoji, a pokud ano, zda efektivně reagují na praktické potřeby svých adresátů či ekonomických subjektů. Tyto otázky musí být, stejně jako jiné související aspekty,⁴ předmětem odborného zájmu tak, aby klíčové otázky těchto fenoménů byly průběžně řešeny v jejich celkovém právním i technologickém kontextu, nikoliv pouze optikou zažitých vzorců či optikou znalosti jednotlivých právních oborů. Odpovědné hledání všech relevantních řešení tak vyžaduje především celkový interdisciplinární záběr, jakož i potřebnou znalost řady jiných relevantních technologických oborů, jako je kybernetika či informatika a v neposlední řadě i ekonomie, psychologie, historie, etika či filosofie. S ohledem na celkový společenský kontext navíc nutno předpokládat, že výsledné řešení nemusí být vždy zcela konzistentní s dosavadními zkušenostmi či znalostmi těchto oborů; nutno totiž zohlednit i určitý vedlejší axiom vycházející

1 Tyto, mnohdy svou povahou spíše filosofické než právní, spory pak nejenom, že v mnoha ohledech trvají, ale z hlediska kvalitativního nabývají spíše na významu.

2 Terminologicky zde vycházíme z vymezení stupňů autonomie dle Mezinárodní asociace automobilového průmyslu (SAE International) z roku 2014, jež definovala šest stupňů automatizace (od 0 do 5), kde plně autonomní vozidlo představuje stupeň autonomie 5; předmětem úvah v tomto článku jsou však dle textu také vozidla s částečnou autonomií splňující stupeň 2 (částečná automatizace – „hands off“), respektive 3 (podmíněná automatizace – „eyes off“), kde se v definovaném prostředí řidič nemusí věnovat řízení, nicméně musí být neustále připraven převzít řízení v časovém limitu, který stanoví výrobce. Více k tomuto standardu dostupnému na online stránkách této asociace viz <https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/> (k datu 15. 6. 2018).

3 K tomu více viz např. CONDLIFFE, J. 2021 May Be the Year of the Fully Autonomous Car. In: *MIT Technology Review* [online]. 17. 8. 2016 [cit.]. Dostupné z: <<https://www.technologyreview.com/s/602196/2021-may-be-the-year-of-the-fully-autonomous-car/>> (akt. ke dni 17. 4. 2016), případně též FAGGELLA, D. The Self-Driving Car Timeline – Predictions from the Top 11 Global Automakers. In: *emerj.com* [online]. 14. 3. 2020 [cit.]. Dostupné z: <<https://emerj.com/ai-adoption-timelines/self-driving-car-timeline-themselves-top-11-automakers/>> (akt. ke dni 14. 3. 2020).

4 Viz například POLČÁK, R. Kódování práva. *Právník*. 2012, roč. 151, č. 1, s. 52–80. POLČÁK, R. *Internet a proměny práva*. Praha: Auditorium, 2012. POLČÁK, R. – ČERMÁK, J. – LOEBL, Z. – GRÍVNA, T. – MATEJKA, J. – PETR, M. *Cyber Law in the Czech Republic*. Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012.

z toho, že každý obor je do jisté míry nějak omezen sám sebou, aniž to vypovídá cokoliv o jeho správnosti. Význam samotného interdisciplinárního zkoumání tohoto fenoménu tak představuje svého druhu *conditio sine qua non* jakéhokoliv hledání efektivní právní regulace.

Skutečnost, že právo je opakovaně konfrontováno s rozvojem techniky a technologickým pokrokem, nepředstavuje nic až tak nového. Úvahy o potřebnosti nové či jiné právní regulace by však měly být vedeny nejprve v rovině identifikace konkrétní potřeby, zejména se jeví jako nezbytné zjistit, zda dosavadní právní regulace postačuje, a pokud nikoliv, zda nelze problém řešit analogicky za využití existujících právních institutů, jež mají obecnou povahu, případně regulují obdobnou problematiku.

Klíčovým vodítkem při těchto úvahách by však měla být otázka ochrany, podpory a rozvoje pozitivních stránek těchto technologií, jakož i současné vytváření efektivních překážek a regulace všech jejich negativních důsledků pro společnost či jednotlivce. Úvahy v tomto smyslu nutno ubírat zejména směrem k zachování minimálních standardů existující míry právní ochrany ve světle možných faktických důsledků budoucí aplikace konkrétní technologie v novém právním prostředí. V tomto ohledu jeví se jako vhodné zvážit, zda samotný nástup autonomních systémů (případně umělé inteligence) do života společnosti přináší reálnou a hrozící potřebu změny právní regulace, případně zda lze vystačit s dosavadními právními nástroji či instituty.

Ve vztahu k nasazení prvků autonomie nutno připomenout, že působení stroje jako určité (lhostejno zda přímé či nepřímé, hlavní či vedlejší) příčiny právně relevantního škodlivého následku je běžným jevem již v současnosti. Při zvážení, jakým směrem se má regulace vyvíjet, a zdali vůbec oblast provozu autonomních technologií nově upravit, je potřeba si klást otázku, zda dojde k faktické změně v právních vztazích, či zda „pouze“ o novou technologii, kterou lze subsumovat pod existující ustanovení. Stranou těchto úvah pak nemohou zůstat ani otázky týkající se právní jistoty účastníků těchto vztahů, oblast ochrany spotřebitele či problematika odpovědnosti za vadu výrobku, případně ostatní druhy odpovědnosti upravené v zákoně č. 89/2012 Sb., občanském zákoníku (dále jen „o. z.“), případně odpovědnost dle speciálních veřejnoprávních úprav, jakož i samotné aspekty harmonizace odpovědnostního režimu jako celku, která je součástí i současného unijního přístupu,⁵ pro provozování autonomní mobility.

V současném evropském právu není právní úprava odpovědnosti za škodu harmonizována. Určitou výjimkou je zejména odpovědnost za škodu způsobenou vadou movité věci – výrobku (*Product Liability*),⁶ případně odpovědnost poskytovatelů služeb informační společnosti za obsah.⁷ Právní úprava odpovědnosti za škodu se v členských státech Evropské unie výrazně liší,⁸ její jednotná aplikace je tak ve většině podstatných aspektů

⁵ Evropský parlament. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. 10. 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci (2020/2014(INL))*. Brusel, 2020. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html>.

⁶ Směrnice Rady ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu).

⁸ *Liability for Artificial Intelligence Report from the Expert Group on Liability and New Technologies-New Technologies Formation*, s. 15. Dostupné z: <<https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&dodocid=36608>>.

komplikovaná či nemožná. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla podléhá ve většině členských států zvláštní právní úpravě.⁹ V některých státech je právní úprava založená na subjektivní odpovědnosti, v jiných státech se odškodnění nemůže domáhat řidič, v jiných i spolucestující ve vozidle, v mnoha ohledech je pak odlišně upraven samotný rozsah i limitace výše nároků poškozeného.¹⁰ Hledání udržitelného, mezinárodně unifikovaného, a zejména co do aplikace funkčního a férového řešení se tak jeví jako nezbytné.

1. Obecně k problému kauzality a uplatňování odpovědnosti za škodu u autonomních systémů

Tradiční koncept právní odpovědnosti je založen na přenesení nepříznivého následku na určitou osobu. Otázka právní odpovědnosti je pak relevantní jak z hlediska veřejného, tak soukromého práva. Principy uplatnění právní odpovědnosti jsou sjednoceny napříč těmito právními odvětvími, a dokonce jsou značně podobné i v různých jurisdikcích včetně samotného evropského práva.¹¹

Občanský zákoník rozlišuje odpovědnost vzniklou porušením dobrých mravů podle § 2909 o. z., na odpovědnost vzniklou porušením zákona podle § 2910 a násl. o. z. a na odpovědnost smluvní podle § 2913 a násl. o. z.¹² Vznik mimosmluvní deliktivní odpovědnosti je obecně podmíněn tím, že a) dojde k zásahu do absolutního práva protiprávním jednáním, na základě čehož vznikne b) škoda. Mezi a) a b) musí být c) příčinná souvislost a d) je vykázána zákonem požadovaná míra zavinění (úmysl, nedbalost). Jinými slovy jednáním škůdce dojde k porušení právní povinnosti a zároveň dojde k porušení práv poškozeného, přičemž mu vznikne škoda.¹³ Výše uvedené obecně platí napříč evropskými státy, avšak i v rámci českého práva lze shledat odchylky při aplikaci na jednotlivé skutkové podstaty, například co se týče jistoty prokázání příčinné souvislosti a podílu určitého jednání na vzniklém následku.¹⁴

Problematická otázka s ohledem na zavinění člověka nastává při použití technologie umělé inteligence, která je schopna jednat autonomně, tj. bez přímého nebo nepřímého zásahu člověka. Umělá inteligence má schopnost se učit a může jednat nepředvídatelně, neboť si nastalou, např. dopravní, situaci sama vyhodnotí a podle tohoto vyhodnocení zareaguje. Podmínky a) a b) stanovené výše jsou aplikovatelné i na škodu způsobenou autonomním vozidlem, avšak prokázání příčinné souvislosti a míry zavinění c) a d) není

⁹ Ibidem, s. 16.

¹⁰ KOZIOL, H. Harmonising Tort Law in the European Union: Advantages and Difficulties. *ELTE Law Journal*. 2013, no. 1, s. 74. Dostupné z: <https://eltelawjournal.hu/wp-content/uploads/2014/03/ELJ_Separatum_koziol.pdf>.

¹¹ K podobnosti principů uplatňování odpovědnosti v rámci evropského práva více viz iniciativa Evropské skupiny deliktivního práva, která vytvořila Principy evropského deliktivního práva, tzv. PETL. Evropská skupina deliktivního práva. *Principy evropského deliktivního práva*. 2005. Dostupné z: <<http://www.egtl.org/index.html>>. K tématu též viz NOVÁK, D. Odraz příčinné souvislosti dle Principů evropského deliktivního práva v české právní úpravě. *Bulletin advokacie*. 2019, č. 10, s. 41–45. Dostupné také in: *Advokátní deník* [online]. 20. 11. 2019 [cit.]. Dostupné z: <<https://advokatnidenik.cz/2019/11/20/odraz-pricinne-souvislosti-dle-principu-evropskeho-deliktivniho-prava-v-ceske-pravni-uprave/>>.

¹² O deliktivní odpovědnosti hovoříme v případě, že určitým (protiprávním) jednáním bylo zasaženo do absolutního práva. V případě smluvní odpovědnosti dochází určitým jednáním k porušení relativního (závazkového) majetkového práva.

¹³ MELZER, F. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktivního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin advokacie*. 2011, č. 3, s. 24–27.

¹⁴ Mezi takové oblasti patří zdravotnické právo. Viz rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III ÚS 3067/13, body 29–40, či usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008, sp. zn. 1919/08.

bez dalšího zpravidla možné. Aby bylo možné považovat určitou osobu za odpovědnou za jednání autonomního stroje podle deliktního práva, bylo by nejprve nutné zjistit, zdali taková osoba porušila svou právní povinnost a škoda vznikla v důsledku tohoto porušení.

V oblasti naplnění podmínky a), tj. požadavku na protiprávnost jednání, lze vycházet mimo jiné i z obecného pojetí subsidiární povinnosti prevence, která je zakotvena v ustanovení § 2900 a násl. o. z., jejímž obecným smyslem je přimět subjekty soukromého práva k tomu, aby si při svém konání počínaly opatrně, předcházely škodám a podle svých možností je odvracely.¹⁵ Navzdory své obecnosti, a tedy širokému aplikačnímu dopadu,¹⁶ se však použití této zásady na oblast nových technologií může jevit jako nesnadné, neboť nemusí být vždy zdaleka jasné, jak na tuto novou a v mnoha ohledech komplexní oblast aplikovat stávající terminologii o. z., a to zejména pokud jde o právní pojem „*zvyklosti soukromého života*“, případně požadavek směřující ke spolehlivému určení osoby, „*kteřá vytvořila nebezpečnou situaci*“, či osobu, „*kteřá má nad nebezpečnou situací kontrolu*“.¹⁷ Tyto pojmy bude jistě v budoucnu vykládat judikatura s přihlédnutím ke specifickým konkrétní situace.¹⁸ V současné době se k prevenční povinnosti nepřímo vyjadřují různé dokumenty na úrovni EU, které se sporadicky zmiňují o požadavku prevence a minimalizace rizik způsobených inovacemi pomocí umělé inteligence a zaměřují se zejména na výrobce inteligentních systémů. V oblasti autonomních vozidel lze zmínit zejména Doporučení Komise o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech,¹⁹ které formuluje zásady prezentace informací ve vozidle a požadavky na předcházení zneužití systému zábavy při řízení vozidla. Obecně se ale k prevenční povinnosti ve vztahu k robotům, za které lze autonomní vozidla považovat, vyjádřil Evropský parlament již v únoru 2017, kdy zdůraznil zásadu preventivní opatrnosti a v tzv. Licenci pro konstruktéry a Licenci pro uživatele nastínil zásady chování při vývoji a užívání robotů.²⁰

Škoda způsobená autonomním vozidlem může potenciálně spadat pod různé skutkové podstaty odpovědnosti za škodu, a to ustanovení § 2939 a násl. o. z. o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku, § 2927 a násl. o. z. o odpovědnosti za škodu způsobenou z provozu dopravního prostředku či pod ustanovení § 2924 o. z. o škodě způsobené provozní činností. Vznik zcela nové skutkové podstaty v souvislosti s provozem autonomních vozidel je předmětem současných diskusí jak na úrovni národní, tak i evropské. Civilněprávní delikt ní odpovědnost je na unijní úrovni řešena již ve Zprávě obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku,²¹ přičemž potenciální

¹⁵ V § 2900 o. z. se konkrétně 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.*“

¹⁶ Tato povinnost prevence dopadá na všechny subjekty soukromého práva, vztahuje se v oblasti provozu částečně autonomních vozidel nejenom na jejich výrobce, provozovatele či řidiče, ale třeba i na pasažéry nebo na chodce. Všechny tyto osoby by měly jednat brát na zřetel specifika konkrétní situace, v níž se nacházejí, a případně to, co by od nich okolí v dané situaci očekávalo.

¹⁷ Viz § 2901 o. z.

¹⁸ Např. s ohledem na specifický obchodní model, kdy majitel flotily autonomních vozidel bude monitorovat a ovlivňovat jejich fungování vzdáleně.

¹⁹ Doporučení Komise ze dne 26. května 2008 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech: Aktualizace Evropského prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj (oznámeno pod číslem K(2008)1742).

²⁰ Viz Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku [2015/2103(INL)].

²¹ EVROPSKÝ PARLAMENT. *Zpráva obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku ze dne 27. 1. 2017*. Brusel, 2017. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0005_CS.html>.

úprava by podle Zprávy měla být realizována na celounijní úrovni, aby byl umožněn přeshraniční rozvoj autonomních technologií a konkurenceschopnost Evropské unie v této oblasti. Tento ambiciózní dokument z roku 2017 tak pracuje s možností, že by se ve vztahu k autonomním technologiím sjednotila úprava odpovědnosti v rámci EU. Důvodem je, že roztržitá regulace brání podle Zprávy rozvoji robotiky, včetně autonomních dopravních systémů. Od té doby se civilní delikt ní odpovědností za systémy umělé inteligence zabývají i další dokumenty, například Odpovědnost za vznikající digitální technologie²² a nedávno publikovaný Režim občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci.²³

Občanskoprávní odpovědnost přitom nebyla zatím na unijní úrovni komplexně harmonizována, sjednocení je realizováno pouze v konkrétních oblastech, příkladem budiž oblast ochrany spotřebitele²⁴ a odpovědnosti za vadu výrobku.²⁵ Dokument Režim občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci z října roku 2020 potvrzuje záměr nastíh-
ný ve Zprávě, že se taková harmonizace nově chystá právě v oblasti umělé inteligence.²⁶

Přestože regulatorní diskurs v rámci Evropské unie a potažmo v České republice nemá problém s vypuštěním otázky zavinění a následným uplatněním objektivní civilněprávní odpovědnosti v případě škody způsobené autonomním vozidlem, podobně jako například u provozu obzvláště nebezpečného podle § 2925 o. z. nebo u provozu dopravních prostředků podle § 2927 a násl. o. z., přetrvávají dva aplikační problémy. Prvním je stanovení osoby odpovědné za jednání, respektive provoz autonomního stroje. Druhým je otázka uplatnění příčinné souvislosti neboli kauzality (*causal nexus*).

Příčinná souvislost je jednou z podmínek, která musí být uplatněna, aby byla škůdci přičitatelná odpovědnost za určité jednání a aby mohlo dojít k vyvození sekundární právní povinnosti, například ve formě náhrady škody vzniklé takovým jednáním, neboli k odškodnění. Princip prokazování příčinné souvislosti se uplatňuje napříč právními odvětvími v civilním, trestním i správním právu.²⁷

Prokazování příčinné souvislosti v autonomním systému, kde bude zapojené autonomní vozidlo a zároveň okolní infrastruktura a další vozidla, přináší problém identifikace původce vzniku škodlivého následku. Bez určení části systému zodpovědného za tento následek nelze prokázat, že jednání škůdce způsobilo škodní následek poškozenému.²⁸

²² EVROPSKÁ KOMISE. *Pracovní dokument Odpovědnost za vznikající digitální technologie, doprovázející dokument Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů ze dne 25. 4. 2018 Umělá inteligence pro Evropu*. Brusel, 2018. Dostupné z: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A52018SC0137>>.

²³ EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. 10. 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci* [2020/2014(INL)]. Brusel, 2020. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html>.

²⁴ Práva a povinnosti v oblasti ochrany spotřebitele nejsou sjednoceny v jediném právním předpisu, základem pro harmonizace však je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES.

²⁵ Stejně jako u ochrany spotřebitele je i úprava odpovědnosti za vadu výrobků obsažena ve vícero unijních předpisech. Základem harmonizace je Směrnice Rady ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

²⁶ EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. 10. 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci* [2020/2014(INL)]. Brusel, 2020. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html>.

²⁷ ŽOLNERČÍKOVÁ, V. Prokazování příčinné souvislosti u škod způsobených propojenými autonomními vozidly. *Revue pro právo a technologie*. 2020, č. 21, s. 131.

²⁸ *Ibidem*, s. 133–134.

Škoda může být způsobena chybným manévrem vozidla, jehož skutečnou příčinou byla špatná informace poskytnutá dopravní infrastrukturou či výpadek geolokačních služeb. Chyba kterékoliv jednotky je schopna zapříčinit negativní chování všech vozidel zapojených do systému. Škodě, na které se podílí jednání vícero škůdců, říkáme multikauzální. Prokazování tohoto druhu škody vyžaduje, aby došlo k určení míry podílu jednotlivých škůdců na následku, a to s určitou mírou pravděpodobnosti. Multikauzální škoda nebo újma nemá zákonnou oporu a je řešena v rámci právní teorie a soudní praxe. Česká judikatura zabývající se multikauzálními škodami a způsobem prokazování příčinné souvislosti v případech mnohosti škůdců však také není bohatá.

Problém, kterým je určení odpovědné osoby, je problémem politickým. Politická vůle a následně pero zákonodárce může určit osobu odpovědnou za tu kterou škodu (výrobce, provozovatel). Tento aspekt je rozebrán níže v článku. Nicméně, ať už bude na chybu vozidla uplatněna odpovědnost za vadu výrobku podle současné legislativy či v upravené formě, popřípadě vznikne institut odpovědnosti za umělou inteligenci, tato změna nevyřeší výše nastíněnou komplikaci, kterou je předpokládaný prudký nárůst případů multikauzální újmy. Určíme-li za provoz automobilu odpovědným jeho výrobce, stále v případě havárie nebudeme vědět, který z výrobců automobilů v systému je odpovědný. Proto se jeví jako vhodné uvažovat o komplexní legislativní intervenci.

Pohledem *de lege ferenda* lze konstatovat, že současná normativní úprava obsahuje určité mezery, neboť již v současnosti je prokazování příčinné souvislosti velmi problematické, a to např. u tzv. multikauzální zdravotní újmy,²⁹ případně hromadné silniční havárie, kde dochází k nehodám více vozidel současně. Analýzou rozhodnutí z obou odvětví lze dospět k názoru, že při aplikaci právních norem na konkrétní případy multikauzální újmy dochází k těžkostem při dokazování. Jednou z možných příčin je i to, že právní úprava příčinnou souvislost neadresuje (a nerozlišuje tak ani mezi jednotlivými druhy kauzality) a potřebuje-li soud takový případ rozhodnout, jedinou oporu má v uplatnění obecného ustanovení § 2915 o. z. o společné a nerozdílné odpovědnosti. Příčinu nebo příčiny vzniku škodlivého následku zjišťuje soud v rámci dokazování.³⁰ U autonomních systémů nebude ovšem často možné zjistit příčinu nebo příčiny vzniku škodlivého následku a už vůbec, zda ke škodě došlo propojením těchto příčin, a to podle některých autorů ani analýzou dat uložených v zapisovači událostí, tedy v „černé skříňce vozidla“.³¹

Harmonizace odpovědnostního režimu, která je součástí i současného unijního přístupu,³² pro provozování autonomní mobility se tak jeví jako vhodná a logická. Odpovědnost za vadu výrobku je unijně sjednocena právě proto, že se u něj předpokládá přeshraniční distribuce i užití. Přeshraniční provoz je u autonomních vozidel samozřejmostí, a proto lze úpravu deklarovanou v dokumentu považovat za koncepční.

²⁹ Za jednu z problematických oblastí, kde právo selhává v ochraně poškozených, je oblast zdravotnických služeb. Více k tématu viz DOLEŽAL, A. – DOLEŽAL, T. Problematika prokazování příčinné souvislosti v medicínsko-právních sporech. *Právník*. 2013, roč. 152, č. 6, DOLEŽAL, A. – DOLEŽAL, T. Uplatnění PETL při řešení složitých kauz v oblasti příčinné souvislosti v medicínsko-právních sporech. *Soudní rozhledy*. 2013, č. 7–8, DOLEŽAL, T. – DOLEŽAL, A. Proof of causation in medical malpractice cases in the Czech republic. *The Lawyer Quarterly*. 2015, Vol. 5, No. 3.

³⁰ Srov. Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 32 Cdo 192/2007 ze dne 26. 3. 2008.

³¹ EBERS, M. *Autonomes Fahren: Produkt- und Produzentenhaftung*. In: OPPERMAN, B. H. – STENDER-VORWACHS, J. *Autonomes Fahren Rechtsfolgen, Rechtsprobleme, technische Grundlagen*. München: C. H. Beck, 2017, s. 118.

³² EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. 10. 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci* [2020/2014(INL)]. Brusel, 2020. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html>.

2. Předpoklady vzniku odpovědnosti na straně výrobce, respektive dovozce

Autonomní vozidlo lze beze všech pochybností považovat za výrobek. Vztahují se tak na něj ustanovení § 2939 až 2942 o. z. upravující škodu způsobenou vadou výrobku.³³ Osobami společně a nerozdílně odpovědnými za škodu způsobenou vadou autonomního vozidla jsou výrobce a dovozce. Výrobcem se přitom rozumí osoba, která vyrobila celé vozidlo nebo jeho část, anebo osoba, která vystupuje jako výrobce tím, že toto vozidlo nebo jeho část označila svým názvem, ochrannou známkou nebo jiným rozlišovacím znakem (tzv. *kvazi výrobce*, tj. osoba budící dojem, že je sama výrobcem).³⁴

Výrobce poškozenému nahrazuje škodu³⁵ převyšující hodnotu 500 EUR, kterou způsobila vada výrobku. Obecně vadu definuje § 2941 odst. 1 o. z. Vadou se rozumí, když výrobek není tak bezpečný, jak od něj může osoba rozumně či oprávněně očekávat.³⁶ Při posuzování rozumného očekávání a oprávněnosti tohoto očekávání se berou v úvahu všechny okolnosti, a to včetně prezentace výrobku při jeho uvádění na trh a jeho následné nabízení a předpokládané použití výrobku (jeho účel). Rovněž je nutno přihlídnout k době, kdy byl výrobek uveden na trh. Právě u autonomních vozidel bude ve vztahu k odpovědnosti nutné konkrétně definovat vadu. Na tento problém upozornila mimo jiné studie Evropského parlamentu s názvem *Společný přístup EU k odpovědnostním pravidlům a pojištění pro propojená a autonomní vozidla*,³⁷ v níž se uvádí, že ve stávající evropské Směrnici o odpovědnosti za výrobky „je koncept ‚vadnosti‘ úzce definován a je těžké jej stanovit pro technicky komplexní výrobky, jakými jsou autonomní vozidla“.³⁸ Studie rovněž uvádí, že u tohoto druhu technologie „nebude ‚rozumně‘ očekávat perfektní výrobek“ a že „úroveň bezpečnosti se bude měřit standardy, jaké byly v době výroby“.³⁹ To bude mít samozřejmě vliv i na pozici poškozené osoby, protože ta pak i s ohledem na určité liberační důvody (viz níže) ponese rizika spojená s vývojem technologie.

Co se týče standardů bezpečnosti autonomních vozidel jako klíčového ukazatele jejich (bez)vadnosti, zabývají se jimi různé instituce na různých úrovních. Na úrovni OSN byl v této souvislosti přijat Evropskou hospodářskou komisí dokument,⁴⁰ jehož cílem je

³³ Tato ustanovení se dle § 2943 o. z. nepoužijí, „pokud vada způsobila poškození vadného výrobku nebo poškození věci určené a užívané převážně k podnikatelským účelům“.

³⁴ Blíže viz komentář k § 2939. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1651; a dále čl. 3 Směrnice Rady ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky (85/374/EHS) – dále jen Směrnice o odpovědnosti za výrobky.

³⁵ Směrnice o odpovědnosti za výrobky v čl. 9 definuje škodu jako škodu způsobenou úmrtím nebo úrazem a „poškození nebo zničení jakéhokoli majetku jiného než vadného výrobku samotného, s nižší prahovou hodnotou ve výši 500 ECU, pokud věc: i) je druhu běžně určeného pro osobní potřebu nebo spotřebu a ii) byla používána poškozenou osobou převážně pro její vlastní osobní potřebu nebo spotřebu“.

³⁶ Termín „rozumně očekávat“ je uveden v § 2941 o. z., zatímco termín „oprávněně očekávat“ uvádí čl. 6 odst. 1 Směrnice o odpovědnosti za výrobky.

³⁷ Název přeložen z angličtiny. Původní dokument viz EVAS, T. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. European Added Value Assessment. Accompanying the European Parliament's legislative own-initiative report (Rapporteur: Mady Delvaux). *Evropský parlament* [online]. Publikováno v únoru 2018 [cit. 2020-12-13]. Dostupné z: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf)>.

³⁸ *Ibidem*, s. 22.

³⁹ *Ibidem*, s. 67.

⁴⁰ United Nations Economic Commission for Europe. Revised Framework document on automated/autonomous vehicles.

vytvořit rámec pro uvádění bezpečných a zabezpečených automatizovaných a autonomních vozidel na trh. Bezpečnost autonomních vozidel je definována tak, že by tato vozidla neměla způsobit žádné nepřijatelné riziko. Dokument definuje klíčové principy pro zajištění bezpečnosti, které směřují především na výrobce autonomních vozidel. Tyto principy rozděluje na devět prioritních klíčových principů a čtyři dodatečné principy. Mezi klíčové principy patří *zajištění bezpečnosti* (tj. absence neodůvodněných bezpečnostních rizik a zajištění souladu s regulací provozu na pozemních komunikacích), *bezpečná reakce* (schopnost detekovat selhání systému a automaticky přejít na nejméně rizikový stav), *informace o operátorovi* (schopnost monitorovat zapojení řidiče za účelem posouzení jeho schopnosti převzít řízení v případech, kdy je to potřeba), *schopnost vozidla detekovat a reagovat na výskyt objektů/událostí v operační domněně*, *dokumentace operační domněny a popis specifických podmínek, za kterých může vozidlo fungovat v automatickém módu* (minimálně popis typů sjízdňných pozemních komunikací, geografického území, rozsahu rychlosti, podmínek prostředí včetně povětrnostních podmínek, atd.), *ověření bezpečnosti systému* (validační proces provedený výrobcem, který prokáže kompetence systému fungovat v různých podmínkách včetně situací zahrnujících zamezení srážky nebo ústupných manévřů), *kybernetická bezpečnost* (ochrana proti kybernetickým útokům na základě nejlepší praxe), *aktualizace software* (poskytovaná pravidelně výrobcem) a *používání zapisovačů údajů o událostí* (angl. *Event Data Recorder – EDR*) a *systémů pro ukládání údajů* (angl. *Data Storage System for Automated Driving Vehicles – DSSAD*).⁴¹ Další principy, které se přímo vztahují k povinnostem výrobce, jsou *oprava a inspekce vozidla* (dokumentace připravená výrobcem, která usnadní opravu vozidla), *vzdělávání a trénink spotřebitelů*, *odolnost vozidla proti nárazu a kompatibilita*, *chování vozidla po srážce* (vozidlo by mělo být schopno se po srážce dostat do bezpečného stavu, včetně přesunu mimo silnici, vypnutí přívodu paliva a elektřiny atd.).⁴² Na základě tohoto rámcového dokumentu byla na úrovni OSN v červnu 2020 přijata závazná mezinárodní pravidla pro autonomní vozidla na úrovni 3. stupně autonomie,⁴³ jež definují bezpečnostní požadavky pro automatizované systémy pro udržování v jízdním pruhu.

Na úrovni EU stanoví povinnosti výrobců v oblasti bezpečnosti motorových vozidel zvláštní nařízení.⁴⁴ S účinností od 6. července 2022 bude v rámci EU použitelné nařízení,⁴⁵

In: UNECE [online]. Publikováno 3. září 2019 [cit. 2020-12-13]. Dostupné z: <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp29/ECE-TRANS-WP29-2019-34-rev.1e.pdf>>.

⁴¹ Ibidem, s. 2–3.

⁴² Ibidem, s. 3–4.

⁴³ UN Regulation on Automated Lane Keeping Systems is milestone for safe introduction of automated vehicles in traffic. In: UNECE [online]. Publikováno 26. června 2020 [cit. 2020-12-13]. Dostupné z: <<http://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2020/un-regulation-on-automated-lane-keeping-systems-is-milestone-for-safe-introduction-of-automated-vehicles-in-traffic/doc.html>>.

⁴⁴ Viz např. kapitola II. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojňných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti.

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojňných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166.

kteřé zavádí do povinné výbavy všech vozidel tzv. vyspělé systémy, včetně inteligentní regulace rychlosti, systémů upozorňujících na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče, nebo tzv. zapisovačů údajů o události, tj. systémů pro záznam parametrů a informací týkajících se nárazu (obdoba černé skříňky v letadle). Osobní automobily budou muset být navíc vybaveny vyspělými systémy nouzového brzdění a nouzového udržování vozidla v jízdním pruhu. Nařízení navíc v čl. 11 stanoví další zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla. Prováděcí akty k nařízení do budoucna stanoví pro tato vozidla technické specifikace týkající se „systémů, které nahrazují řidiče při ovládnutí vozidla, včetně signalizace, řízení, zrychlování a brzdění; systémů, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí; systémů monitorování dostupnosti řidiče; zapisovačů údajů o události pro automatizovaná vozidla; harmonizovaného formátu pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji; a systémů, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti“.⁴⁶

Výše zmíněné dokumenty tedy poskytují rámcová vodítka co do určení rozumného očekávání ve vztahu k bezpečnosti autonomního vozidla. V případě škody ale poškozená osoba kromě prokazování tohoto očekávání musí pamatovat na tzv. liberační důvody,⁴⁷ které výrobce v určitých situacích zprošťují odpovědnosti. Výrobce autonomních vozidel se může odpovědnosti zprostit zejména v případě, kdy „lze důvodně předpokládat s přihlédnutím ke všem okolnostem, že vada neexistovala v době, kdy byl výrobek na trh uveden, nebo že nastala později,“⁴⁸ nebo v případě, kdy „stav vědeckých a technických znalostí v době, kdy uvedl výrobek na trh, neumožnil zjistit jeho vadu“.⁴⁹ Poškozená osoba je při uplatnění těchto důvodů z důvodu informační asymetrie ve velké nevýhodě a nemůže efektivně uplatnit svá práva.

V souvislosti s uvedenými specifickými problémy týkajícími se odpovědnosti za výrobek se objevila otázka, zda je stávající právní regulace dostačující. Na začátku roku 2019 Evropský parlament apeloval na to, aby byla přezkoumána odpovědnost výrobce za škodu s ohledem na to, že jen malá část nehod je přisuzována technickým faktorům.⁵⁰ Expertní skupina při Evropské komisi pak přišla s doporučením, že výrobce inteligentních systémů by měl mít objektivní odpovědnost, a to i v případě, že se vada objevila až poté, co byl výrobek uveden na trh. Zároveň doporučila obrátit důkazní břemeno v případě, kdy poškozená strana má nepoměrné obtíže či náklady při prokazování relevantní úrovně bezpečnosti či prokazování toho, že této úrovně bezpečnosti nebylo dosaženo.⁵¹ Otázkou zůstává, nakolik se promítne toto doporučení při plánovaném přezkoumání Směrnice

⁴⁶ Ibidem, čl. 11 odst. 1.

⁴⁷ Viz § 2942 o. z. a čl. 7 a 8 Směrnice o odpovědnosti za výrobky.

⁴⁸ Viz § 2942 odst. 2 písm. b) o. z. implementovaný z čl. 7 písm. b) Směrnice o odpovědnosti za výrobky. Tento důvod je relevantní zejména u samoučících se technologií, které se samy dále vyvíjejí a mění v závislosti na situacích, kterými prošly.

⁴⁹ Viz § 2942 odst. 2 písm. e) o. z. implementovaný z čl. 7 písm. e) Směrnice o odpovědnosti za výrobky. Tento důvod je relevantní s ohledem na dosavadní poznatky týkající se fungování systémů umělé inteligence, jejichž logiku nelze v různých případech dostatečně jasně vysvětlit.

⁵⁰ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2019 o autonomním řízení vozidel v evropské dopravě [2018/2089 (INI)]. Viz bod 21.

⁵¹ Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies. *Evropská komise* [online]. Publikováno 2019, s. 42 [2020-12-13]. Dostupné z: <<https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=36608>>.

o odpovědnosti za výrobky, které doporučuje Evropský parlament Evropské komisi,⁵² a zda se bude při přezkumu Evropská komise věnovat i specificky vadám autonomních vozidel.

Odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku nebo podle § 2939 o. z. vadou movité věci se nemůže dovolat osoba, která využívá výrobek k podnikání.⁵³ Vzhledem k tomu, že se předpokládá, že autonomní vozidla nebudou vlastnit převážně jednotlivci, jako je tomu v současné době, ale provozovatelé flotily autonomních vozidel, kteří tato vozidla budou pronajímat, zůstane převážná část vlastníků autonomních vozidel bez ochrany v případě vzniku škody způsobené vadou věci, pokud bude současné omezení na spotřebitele u tohoto typu odpovědnosti zachováno.

3. Předpoklady vzniku odpovědnosti na straně řidiče, respektive provozovatele

Řidičem je podle § 2 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu, dále jen: „z. sil. prov.“), účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí mimo jiné motorové vozidlo. Řídit vozidlo může podle § 3 odst. 2 z. sil. prov. pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla. Ustanovení § 5 odst. 1 písm. b) z. sil. prov. řidiči ukládá povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích. Platné právní předpisy neumožňují řidiči, na jehož osobu jsou navíc kladeny požadavky fyzické a duševní způsobilosti, aby se po celou dobu jízdy nebo v určitých situacích nevěnoval řízení. Současná právní úprava nařizuje řidiči řídit vozidlo po celou dobu jízdy.

Pojem autonomní vozidlo vyvolává představu, že osoba řidiče nebude ve vozidle vůbec přítomna. Vozidlo budou používat pouze pasažéři nebo se vozidlo bude přesouvat bez posádky, např. bude-li se vracet do garáží provozovatele flotily. Plně autonomní vozidlo, tedy vozidlo se stupněm autonomie 5, nebude řízeno řidičem, nýbrž systémy autonomního řízení. Ani vozidla se stupněm autonomie 4 nebudou ovládána řidičem. Předpokládá se, že tato vozidla budou plně ovládána autonomními systémy v určitém prostředí. Osoba řidiče bude nicméně přítomna ve vozidlech s nižšími stupni autonomie. Ve stupni autonomie 1 a 2 sice využívá vozidlo pokročilé asistenční systémy, nicméně řízení vozidla je stále úkolem řidiče. I při zapojení těchto systémů se bude muset řidič věnovat řízení vozidla po celou dobu jízdy. Odpovědnost řidiče se tak bude řídit aktuálně účinnými právními předpisy. Otázka odpovědnosti řidiče vyvstává při provozu autonomního vozidla se stupněm autonomie 3. V tomto stupni autonomie bude muset řidič převzít kontrolu nad vozidlem, bude-li o to systémem požádán. Civilní odpovědnost řidiče může nastat v případě, že řidič buďto nepřevzme kontrolu nad vozidlem, které následně způsobí škodu, nebo je škoda způsobena řidičem v době, kdy vozidlo kontroloval.

Občanský zákoník speciálně neupravuje odpovědnost řidiče vozidla. Ve zvláštních ustanoveních nalezneme pouze objektivní odpovědnost provozovatele (v rámci škody

⁵² Zpráva obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci (2020/2014(INL)).

⁵³ Srov. § 2943 o. z. a čl. 9 písm. b) bodu I) a ii) směrnice 85/374/EHS.

z provozu dopravních prostředků dle ustanovení § 2927 odst. 1 o. z.).⁵⁴ Předpokladem vzniku odpovědnosti provozovatele je tak škodná událost vyvolaná zvláštní povahou provozu, vznik škody a příčinná souvislost mezi událostí a vznikem škody. Odpovědnost za škodu je koncipována jako odpovědnost objektivní s možností liberace, ledaže by byla škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu.

Odpovědnost řidiče je obecnou odpovědností za škodu podle obecných ustanovení odpovědnosti za škodu (§ 2910 o. z.). Škůdce, který vlastním zaviněním poruší povinnost stanovenou zákonem a zasáhne tak do absolutního práva poškozeného, nahradí poškozenému, co tím způsobil. Povinnost k náhradě vznikne i škůdci, který zasáhne do jiného práva poškozeného zaviněným porušením zákonné povinnosti stanovené na ochranu takového práva. Předpokladem odpovědnosti podle tohoto ustanovení je protiprávní jednání, vznik škody, příčinná souvislost mezi protiprávním jednáním a vznikem škody a zavinění, alespoň ve formě nedbalosti, která se podle § 2911 o. z. presumuje. Jednání škůdce může být jak komisivní, tak omisivní, pokud měl škůdce povinnost určitým způsobem konat, a z nějakých důvodů tak neučinil.

Pokud je provozovatelem a řidičem jedna a tatáž osoba, může poškozený uplatnit nárok na náhradu škody podle obou výše uvedených ustanovení.⁵⁵ Poškozený může uplatnit svůj nárok na náhradu škody u kteréhokoliv ze solidárně odpovědných škůdců. Ti se mezi sebou vypořádají podle své účasti na výši způsobené škody.

Obecná odpovědnost řidiče za zaviněné protiprávní jednání a odpovědnost provozovatele vozidla nejsou ve vztahu obecného a speciálního. Uplatnění nároku na náhradu škody vůči provozovateli nevyklučuje uplatnění nároku na náhradu škody podle obecné odpovědnosti za škodu.⁵⁶ „Ustanovení § 427 obč. zák.⁵⁷ o zvláštní odpovědnosti provozovatele není ve vztahu k obecné odpovědnosti podle § 420 obč. zák. ustanovením speciálním, nýbrž obě skutkové podstaty stojí vedle sebe. Poškozený se tak může domáhat škody na provozovateli dopravního prostředku podle § 427 obč. zák. na základě objektivního principu i na řidiči dopravního prostředku podle § 420 obč. zák. na základě odpovědnosti založené na presumovaném zavinění.“⁵⁸

Lze předpokládat, že i v budoucnu bude odpovědnost provozovatele za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla zachována. Předpokládá se, že vlastníky a provozovateli autonomních vozidel budou společnosti specializované na provoz těchto vozidel, které budou pronajímat uživatelům.⁵⁹ Pro poškozené bude z hlediska vymahatelnosti náhrady škody výhodnější domáhat se této náhrady po vlastníkově flotily autonomních

⁵⁴ Povinnosti nahradit takto vzniklou škodu se nemůže podle § 2927 odst. 2 o. z. provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostit, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

⁵⁵ Uplatňovat nárok podle § 2910 má však pro poškozeného svá rizika, neboť implikuje potřebu prokázat zavinění. V případě, že řidič a provozovatel nejsou jedna osoba, odpovídá za škodu provozovatel spolu s řidičem podle ustálené judikatury společně a nerozdílně. „Za škodu způsobenou provozem motorového vozidla odpovídá provozovatel tohoto dopravního prostředku, tím však není zároveň vyloučena odpovědnost osoby (např. řidiče motorového vozidla), která škodu způsobila při téže škodné události poškozenému porušením právní povinnosti. Obě tyto osoby odpovídají za škodu solidárně.“ K tomu více viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 10. 1. 2011, sp. zn. 23 Cdo 4373/2010.

⁵⁶ Např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 9. 2010, sp. zn. 23 Cdo 648/2009, nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 8. 2013, sp. zn. 32 Cdo 3050/2011.

⁵⁷ Zák. č. 64/1964 Sb., občanský zákoník účinný do 31. 12. 2013.

⁵⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 8. 2013, sp. zn. 32 Cdo 3050/2011.

⁵⁹ MOTAVALLI, J. Who will own the cars that drive themselves? *New York Times* [online] 29. 5. 2020 [cit.]. Dostupné z: <<https://www.nytimes.com/2020/05/29/business/ownership-autonomous-cars-coronavirus.html>>.

vozidel než po řidiči vozidla. Vlastník vozidla bude moci uplatnit regresivní nárok proti řidiči, který škodu zavinil. U autonomních vozidel se stupněm autonomie 3 bude zavinění řidiče spočívat v tom, že nepřevzal kontrolu nad vozidlem, ačkoliv k tomu byl systémem vyzván. Vlastník vozidla by měl mít ze zákona přístup k údajům o jízdě vozidla, tj. měl by mít právní a technickou možnost přístupu, aby mohl výzvu systému dokázat.

Jak uvádí Martinesco, převzetí kontroly nad vozidlem neznámá pouze uchopení volantu.⁶⁰ Převzetí kontroly bude zahrnovat i další kroky, které bude systém nebo situace vyžadovat, např. kontrolu rychlosti, přizpůsobení jízdy dopravnímu značení apod. Podle Vingiano-Viricel by měly právní předpisy stanovit, co se rozumí pod pojmem kontrola nad vozidlem, neboť kontrolou nad vozidlem může být myšleno kontrola systému řízení nebo kontrola prostředí nebo kontrola systému řízení a zároveň kontrola prostředí.⁶¹ Kontrolou prostředí tato autorka rozumí kontrolu vnějšího prostředí, jakož i výzvy a pokyny hlášené systémem řízení.

4. Předpoklady vzniku odpovědnosti v souvislosti s provozováním fyzické infrastruktury

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „z. poz. kom.“) rozumí pod pojmem pozemní komunikace dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti (§ 2 z. poz. kom.). Tento zákon rovněž vymezuje součásti a příslušenství pozemní komunikace. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

Autonomní vozidla nebudou moci fungovat bez komunikace s infrastrukturou. Infrastrukturou se rozumí infrastruktura datová a fyzická, tedy komunikace, po kterých se bude autonomní vozidlo pohybovat. Doposud není přesně stanoveno, jaké úpravy fyzické infrastruktury bude provoz autonomních vozidel vyžadovat.⁶² Nicméně, lze předpokládat, že bez úprav fyzické infrastruktury nebude provoz autonomních vozidel možný.⁶³

Součástmi nebo příslušenstvím pozemních komunikací budou i prvky nezbytné pro autonomní řízení. Tyto prvky zabudované do fyzické infrastruktury budou umožňovat komunikaci mezi autonomními vozidly a infrastrukturou. Vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace je povinen vykonávat její správu zahrnující zejména její pravidelné

⁶⁰ MARTINESCO, A. – NETTO, M. – NETO, A. M. – ETGENS, V. H. A Note on Accidents Involving Autonomous Vehicles: Interdependence of Event Data Recorder, Human-Vehicle Cooperation and Legal Aspects. *IFAC-PapersOnLine*. 2019, Vol. 51, No. 34, s. 409.

⁶¹ VINGIANO-VIRICEL, I. *Véhicule-autonome: quie est responsable? Impact de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité*. Paris: LexisNexis, 2019, s. 22.

⁶² MINISTERSTVO DOPRAVY. Vize rozvoje autonomní mobility. S. 16. Dostupné z: <https://www.czechspaceportal.cz/files/files/ITS_new/Ostatn%C3%AD/Vize%20rozvoje%20autonomn%C3%AD%20mobility.pdf>.

⁶³ Např. YUYAN, L. – MILES, T. – QUANXIN, S. – RUIYU, K. A systematic review: Road infrastructure requirement for Connected and Autonomous Vehicles (CAVs). *IOP Conf. Series: Journal of Physics: Conference Series*. 2019, Vol. 1187, No. 4, s. 5. Dostupné z: <https://www.researchgate.net/publication/332944356_A_systematic_review_Road_infrastructure_requirement_for_Connected_and_Autonomous_Vehicles_CAVs>, nebo NG, A. – YUANQING, L. Self-Driving Cars, Won't Work Until We Change Our Roads—And Attitudes. *Wired* [online]. 15. 3. 2016. Dostupné z: <<https://www.wired.com/2016/03/self-driving-cars-wont-work-change-roads-attitudes/>>.

a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy. Detaily provádění prohlídek upravuje vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí z. poz. kom. Stát, kraj nebo obec mají podle zákona povinnost pravidelně kontrolovat komunikace, které jsou v jejich vlastnictví. Fyzické nebo právnické osoby, které vlastníky účelové komunikace nejsou, takovou zákonnou povinnost nemají.

Jako příklad nedostatečného udržování fyzické infrastruktury nezbytné pro provoz autonomních vozidel uvádí Vellinga opotřebované jízdní pruhy, které musí být jasně viditelné, aby se podle nich mohla tato vozidla orientovat.⁶⁴ Pokud bude tedy autonomní vozidlo schváleno pro provoz na komunikaci, kde se bude orientovat podle jízdních pruhů, musí být jízdní pruhy udržované alespoň do té míry, aby byl provoz těchto vozidel možný a bezpečný.

České právo zná zvláštní objektivní odpovědnost vlastníka pozemní komunikace (kromě účelové komunikace) za škody vzniklé uživatelům těchto pozemních komunikací, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti.⁶⁵ Dálnice, silnice a místní komunikace jsou sjízdné, jestliže umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům (§ 26 odst. 1 z. poz. kom.).

Vlastník komunikace za škodu naopak podle § 27 odst. 1 z. poz. kom. neodpovídá, jestliže škoda vznikla ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu pozemních komunikací. Stavebním stavem dálnice, silnice nebo místní komunikace se rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou. Dopravně technickým stavem jsou technické znaky komunikace (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška) (§ 26 odst. 3 a 4 z. poz. kom.).

Zákon o pozemních komunikacích tedy rozeznává dvě situace, které mohou být příčinou škody. Za škodu, která vznikla tím, že na komunikaci byly závady ve sjízdnosti, je vlastník komunikace odpovědný a musí nahradit uživateli (vlastníkovi vozidla) škodu, která mu na vozidle vznikla. Liberačním důvodem je mimo jiné nemožnost závadu odstranit nebo na ni upozornit. Nemožnost odstranění nebo upozornění na závadu musí být objektivního charakteru.⁶⁶ Závadou ve sjízdnosti je např. nepředvídatelná nerovnost⁶⁷ nebo hluboké výtluky vymykající se špatnému stavu vozovky.⁶⁸ Podle Nejvyššího soudu rozhodnutí o odpovědnosti za závady ve sjízdnosti závisí především na zjištění stavu vozovky v době a v místě nehody a na posouzení, zda konkrétní zjištěné skutečnosti odpovídají pojmu závady ve sjízdnosti.⁶⁹

Pokud by příčinou škody byl stavební nebo dopravně technický stav komunikace, vlastník komunikace za škodu neodpovídá. Toto ustanovení navazuje na § 4 písm. a)

⁶⁴ VELLINGA, N. *On Automated Driving, Type-Approval, Road Authorities and Liability: A Dutch Example*. 2019, s. 2. Dostupné z: <<https://ssrn.com/abstract=3471763>>.

⁶⁵ Těto odpovědnosti se může zprostit, pokud prokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit (§ 27 odst. 2 z. poz. kom.).

⁶⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 12. 2004, sp. zn. 25 Cdo 1036/2004.

⁶⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1220/2010.

⁶⁸ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. června 2003, sp. zn. 25 Cdo 1495/2003.

⁶⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 1. 2016, sp. zn. 25 Cdo 134/2014.

a § 18 odst. 1 z. sil. prov., podle kterých je každý povinen přizpůsobit své chování stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace a konkrétně řidič musí tomuto stavu přizpůsobit i rychlost jízdy.

Odpovědnost za škodu, která nebyla způsobena závadou ve sjízdnosti nebo stavebním či dopravně technickým stavem komunikace, se posuzuje podle obecných předpisů. Vlastník komunikace má rovněž podle ustanovení § 2900 o. z. obecnou povinnost předcházet škodám. Odpovědnost za škodu porušením prevenční povinnosti vlastníka komunikace byla v minulosti soudy dovozena např. při pádu stromu na vozidlo⁷⁰ nebo nedostatečnou péčí o porosty lemující komunikaci.⁷¹ Jak uvádí Vellinga, bude v budoucnu muset správce komunikace udržovat komunikaci v takovém stavu, aby splňovala požadavky na provoz schváleného typu nebo typů autonomních vozidel. Pokud vlastník pozemní komunikace nebude udržovat komunikaci v takovém stavu, aby na ní byl možný bezpečný provoz autonomních vozidel určitého typu, měl by být odpovědný za škodu provozovateli, případně uživateli vozidla tohoto typu, která by vznikla v důsledku špatné údržby silnice. Vlastník, respektive provozovatel vozidla bude očekávat, že komunikace bude splňovat požadavky na provoz vozidel, které byly schváleny pro provoz na takové komunikaci.⁷²

Současná právní úprava odpovědnosti vlastníka pozemních komunikací není vhodná pro provoz autonomních vozidel. Pro provoz autonomních vozidel bude kromě sjízdnosti podstatný i stavební či dopravně technický stav komunikací. Provoz plně autonomních vozidel bude vyžadovat určité úpravy pozemních komunikací.⁷³ Vodorovné dopravní značení bude pravděpodobně reflexní a bude muset být udržováno v kvalitě čitelné pro autonomní vozidla.⁷⁴

Vlastník komunikace by měl mít zákonnou povinnost zajistit určitou minimální kvalitu komunikace pro provoz částečně i plně autonomních vozidel. Zhoršení kvality fyzické infrastruktury může mít dopad na jízdu autonomního vozidla⁷⁵ a může mít za následek i vznik škody na životě a zdraví. Škoda vzniklá vlastníku autonomního vozidla nebo jiné osobě tím, že stav komunikace neodpovídal této minimální kvalitě, by měla být poškozenému vlastníkem nahrazena. Za současné právní úpravy by opotřeбенý povrch, např. špatně čitelné vodorovné dopravní značení nebo vlny na vozovce, které by nebylo autonomní vozidlo schopno přečíst, byl stavebním stavem komunikace, za který by vlastník komunikace neodpovídal. Kromě pravidelné údržby by tak minimální kvalita komunikace měla být zajišťována především na základě provozních dat vlastníka infrastruktury a relevantních dat vozidel, která by prostřednictvím centrálního datového uzlu upozornila ostatní aktéry na zhoršující se stav infrastruktury.⁷⁶

⁷⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2017, sp. zn. 25 Cdo 4605/2015.

⁷¹ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 20. 12. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1927/2012.

⁷² VELLINGA, N. Zelfrijdende auto's en aansprakelijkheidsrisico's voor wegbeheerders. 5. 9. 2019. *Nederlands juristenblad* [online]. Dostupné z: <<https://www.njb.nl/blogs/zelfrijdende-auto-s-en-aansprakelijkheidsrisico-s-voor-wegbeheerders/>>.

⁷³ FRISONI, R. et al. *Research for TRAN Committee – Self-piloted cars: The future of road transport?*. 2016, s. 63. Dostupné z: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL_STU\(2016\)573434_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL_STU(2016)573434_EN.pdf)>.

⁷⁴ *A new look at autonomous vehicle infrastructure*. Dostupné z: <<https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/a-new-look-at-autonomous-vehicle-infrastructure#>>.

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ Alternativně lze u částečně autonomních vozidel předat kontrolu nad vozidlem řidiči, detekuje-li vozidlo takový stav infrastruktury, za kterého nebude možné vozidlo kontrolovat systémy pro autonomní řízení.

5. Předpoklady vzniku odpovědnosti v souvislosti s realizací testovacího provozu

V České republice neexistuje legislativa umožňující testování a schvalování autonomních vozidel. Schvalování silničních vozidel je upraveno § 15 a násl. zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen: „z. pod. prov.“). Tento zákon upravuje schvalování typu vozidel a schvalování jednotlivého vozidla. Schvalování typu vozidel provádí Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy u typu silničních vozidel posuzuje, zda typ vozidla odpovídá dokumentaci a zda splňuje technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí, které provede technická zkušebna. Žádost o schválení typu vozidla podává výrobce vozidla. Přímou na pozemních komunikacích může být v režimu zkušebního provozu provozováno silniční vozidlo jen na základě povolení vydaného ministerstvem po ověření podmínek stanovených prováděcím právním předpisem (§ 36 odst. 2 z. pod. prov.). Žádost o zkušební provoz podává výrobce nebo provozovatel technické zkušebny (§ 38a odst. 2 z. pod. prov.). Výrobce nebo provozovatel technické zkušebny jsou povinni mít po celou dobu trvání zkušebního provozu sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené při tomto provozu (§ 38a odst. 5 písm. g) z. pod. prov.). Dojde-li ke škodě, je za ni odpovědný žadatel o zkušební provoz, tedy výrobce nebo provozovatel technické zkušebny podle § 2927 o. z.

Odpovědnost za škodu způsobenou testováním autonomních vozidel bude pravděpodobně též podléhat povinnému pojištění. V některých evropských státech je v legislativě upravující testování autonomních vozidel povinné pojištění upraveno.⁷⁷ Odpovědnost za škodu by měl nést subjekt, který o zkušební provoz požádal, tedy nejčastěji výrobce vozidla. Odpovědnost za testování bude založena na objektivní odpovědnosti podle § 2927 o. z.

Specifikem autonomního vozidla je možnost, že se vozidlo samo rozhodne reagovat na dopravní situaci a učinit určitý manévr, který může být příčinou vzniku škody na životě, zdraví a majetku, přičemž nebude možné zjistit, co chybné chování vozidla způsobilo. V takovém případě by bylo možné uvažovat o využití odpovědnosti žadatele podle § 2925 o. z. upravujícího odpovědnost za škodu způsobenou provozem zvláště nebezpečným. Kdo provozuje závod nebo jiné zařízení zvláště nebezpečné, nahradí škodu způsobenou zdrojem zvýšeného nebezpečí. Ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem zvláště nebezpečným pamatuje i na alternativní kauzalitu, tj. vznik škody měl nebo mohl mít více různých příčin. Podle druhého odstavce § 2925 o. z., je-li z okolností zřejmé, že provoz významně zvýšil nebezpečí vzniku škody, ačkoli lze důvodně poukázat i na jiné možné příčiny, soud zaváže provozovatele k náhradě škody v rozsahu, který odpovídá pravděpodobnosti způsobení škody provozem. Konstrukce alternativních příčin vzniku škody je aplikovatelná u autonomních systémů, kde se na vzniku škody může podílet více faktorů.⁷⁸

Občanský zákoník obsahuje i legální definici zvláště nebezpečného provozu. Provoz je zvláště nebezpečný, nelze-li předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné péče. Provoz zvláště nebezpečný se podle judikatury „vyznačuje tím,

⁷⁷ *Regeling vergunningverlening experimenten zelfrijdende auto*. Dostupné z: <<https://wetten.overheid.nl/BWBR0042343/2019-07-01>>, nebo *Arrêté du 17 avril 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques*. Dostupné z: <<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000036868691/>>.

⁷⁸ ŠTĚDRŮN, B. a kol. *Právo a umělá inteligence*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2020, s. 49.

že při něm dochází k využívání takových technických prostředků či přírodních sil, pro které 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 závažných škod. Zdrojem zvýšeného nebezpečí mohou přitom být i věci, jejichž běžné užívání obvykle nezvyšuje škodlivý vliv na okolí, avšak za určitých podmínek se mohou projevit vedlejší účinky, s nimiž je spojen vysoký stupeň pravděpodobnosti vyvolání újmy.⁷⁹ Zdrojem zvýšeného nebezpečí může být zkušební provoz autonomních vozidel se stupněm autonomie 3, kdy se vozidlo testuje ve fázi, kdy kontrolu nad vozidlem vykonávají systémy autonomního řízení. Ve fázi, kdy takovéto vozidlo kontroluje řidič (určený žadatelem o zkušební provoz), by se o nebezpečný provoz nemuselo jednat. Odpovědnost provozovatele takového provozu je objektivní.⁸⁰ Testování autonomních vozidel by mohlo být posouzeno jako zvlášť nebezpečný provoz, neboť smyslem zkušebního provozu je testovat vozidlo v různých, i kritických dopravních situacích.⁸¹

Podle judikatury mohou být zdrojem zvýšeného nebezpečí i věci, jejichž užívání má za určitých okolností vedlejší škodlivé účinky, které nejsou plně ovladatelné člověkem a s nimiž je spojen vysoký stupeň pravděpodobnosti vyvolání újmy.⁸² Přestože se jedná o soudní rozhodnutí z roku 1986, lze tento judikát aplikovat i na moderní částečně nebo plně autonomní stroje.

6. Veřejnoprávní odpovědnost provozovatele

Provoz jakéhokoliv vozidla či stroje je tradičně kromě civilněprávní odpovědnosti nedílně svázán s dodržováním řady veřejnoprávních povinností.⁸³ Nejinak tomu bude i v případě systémů, jež se dokáží chovat zcela autonomně na vůli člověka, přičemž z povahy věci (služby či provozu) ani nevyžadují jeho přítomnost či být i jen nepřímý dohled. Pro tyto případy bude nezbytné rozšířit dosavadní systém veřejnoprávních povinností (objektivní odpovědnosti) založené na evidenčním principu, respektive existenci dosavadních veřejných registrů jako je např. registr silničních vozidel o další zapisované skutečnosti, a to tak, aby mohly být shora uvedené předpoklady vzniku odpovědnosti za škodu účelně konstruovány ve vztahu ke všem odpovědným aktérům, včetně výrobce (dovozce) a v neposlední řadě i provozovatele.

Provozovatelem vozidla bude zpravidla jeho vlastník, případně osoba od vlastníka odlišná, jež vozidlo užívá a je jako provozovatel zapsána ve veřejném registru. Např. dle současné právní úpravy je pojem provozovatele vozidla vymezen v ustanovení § 2 písm. b) z. sil. prov., a § 2 odst. 15 z. pod. prov., a to na základě evidenčního principu. Z této konstrukce pak nepřímo vychází i objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za správné

⁷⁹ Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 19. 2. 2004, sp. zn. 25 Cdo 1923/2002.

⁸⁰ Provozovatel se odpovědností může zprostit jen tehdy, pokud prokáže, že škodu způsobila zvěšou vyšší moc nebo že ji způsobilo vlastní jednání poškozeného nebo neodvratitelné jednání třetí osoby.

⁸¹ HEY, T. *Die auBertragliche Haftung des Herstellers autonomer Fahrzeuge bei Unfällen im Straßenverkehr*. Wiesbaden: Springer Gabler, 2019, s. 80.

⁸² Rc 24/86. Citováno z HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Beck-online, 2014.

⁸³ Správní odpovědnost je obecně upravena v zákonu č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. V souvislosti se silničními vozidly je pak obecná úprava přestupků rozšířena úpravou speciální podle z. sil. prov.

delikt podle ustanovení § 125f odst. 1 z. sil. prov., jež je navázána nikoliv na protiprávní jednání, ale právě a jen na zápis vlastníka nebo jiné osoby v registru silničních vozidel.⁸⁴ V současné době je tak pro účely tohoto speciálního druhu veřejnoprávní odpovědnosti nerozhodné, kdo je vlastníkem vozidla ve smyslu předpisů soukromého práva, podstatné je, kdo je jako provozovatel vozidla zapsán v registru silničních vozidel.⁸⁵

Evidenční princip a existence funkčního veřejného registru se tak jeví jako vysoce praktický nástroj umožňující jak transparentnost, na jedné straně, tak i určitou možnost ukládat povinnosti i osobám odlišným od řidiče. Právní úprava zde stanoví objektivní odpovědnost provozovatele vozidla za porušení obecné povinnosti zajistit, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích.⁸⁶ Úprava rovněž obsahuje speciální postup při vyřizování protiprávního jednání v silničním provozu.

Tento koncept objektivní odpovědnosti a speciálního postupu při vyřizování protiprávního jednání v silničním provozu umožňuje správnímu orgánu kladně ukončit řízení o protiprávním jednání i při důkazní nouzi, avšak za cenu toho, že odpovědnost bude dovozena nikoliv vůči skutečnému pachateli, ale provozovateli vozidla. Provozovatel je za přestupek odpovědný, pokud byly splněny podmínky druhého odstavce § 125f z. sil. prov. a pokud správní orgán učinil nezbytné kroky ke zjištění pachatele přestupku. O zavedení odpovědnosti provozovatele vozidla za přestupek, který nezavinil, se v české odborné literatuře vedly spory.⁸⁷ Spekulovalo se o tom, zda nejde o porušení práva na spravedlivý proces a zásah do principu presumpce nevinny, případně o tom, zda toto řešení neporušuje jeden z principů trestního práva obecně, tj. neodvratnosti sankce pro pachatele za spáchaný delikt. Zamýšlená konstrukce (včetně sankce) totiž v rozporu s výše uvedeným principem nepostihuje skutečného pachatele deliktu, nýbrž prostřednictvím subsidiárního deliktu přenáší odpovědnost na osobu odlišnou od pachatele, jejíž zjištění je pro správní orgány snadnější. V roce 2018 však Ústavní soud potvrdil,⁸⁸ že objektivní odpovědnost provozovatele vozidla není protiústavní, neboť vlastníci vozidel, respektive osoby, které provozují vozidla se souhlasem vlastníka, musí nést odpovědnost za to, že je účinně regulován silniční provoz.

Závěr

Je zjevné, že současné technologické změny zasahují do existujících právních vztahů a práva takovým způsobem, že v některých případech může docházet k ohrožení efektivního a transparentního fungování některých tradičních právních postulatů. Jakkoliv právo na tyto změny věcně vždy nějak reaguje, ne vždy jde o změny dlouhodobě udržitelné, funkční a pro účastníky těchto relevantních vztahů férové, respektive spravedlivé.

⁸⁴ Soukromoprávní postavení osoby jako vlastníka zde není právně jakkoliv relevantní.

⁸⁵ K tomuto pojetí více viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 7. 2019, čj. 1 As 318/2018-41.

⁸⁶ Předmětný návrh novely silničního zákona byl doplněn v Poslanecké sněmovně do vládního návrhu o soubor ustanovení, který měl zamezit poměrně častému „zneužívání“ institutu osoby blízké při šetření zjištěných porušení pravidel silničního provozu správními úřady. Novela byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č. 297/2011.

⁸⁷ K tomu více viz např. KOVALČÍKOVÁ, D. – ŠTANDERA, J. § 125h [Speciální postup při vyřizování protiprávního jednání v silničním provozu]. In: KOVALČÍKOVÁ, D. – ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 306.

⁸⁸ Viz náleze Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 15/16 dostupný z: <https://www.usoud.cz/fileadmin/user_upload/Tiskova_mluvci/Publikovane_nalezky/2018/Pl_US_15_16_na_web.pdf>.

Navíc se zřetelem k požadavku na efektivní aplikaci práva v mezinárodním prostředí pak jde o reakce nejednotné, a ne vždy koordinované (tedy s ohledem na nadnárodní podstatu provozů v dopravě). Uvedené je způsobeno zpravidla tím, že tyto technologické změny generují normativně značně obtížně řešitelné právní problémy, které mohou do jisté míry vyústit v přeformulování těchto po staletí uznávaných právních institutů.

Do jisté míry však jde o přirozený jev, který dříve či později nastane u celé řady právních institutů, lhostejno zda se tak stane z důvodů politických či vlivem technologického poznání lidstva. V tomto ohledu však lze jistě oprávněně dovozovat, že jde o něco, co si vzhledem ke své závažnosti zaslouhuje hlubší zkoumání z důvodů své přítomné či budoucí důležitosti a významu pro samotnou podstatu práva.⁸⁹

Tento článek se zaměřil zejména na vybraná východiska konstrukce delikttní odpovědnosti a problému kauzality v souvislosti s fungováním autonomních vozidel. Kromě obecných předpokladů vzniku této odpovědnosti bylo nutno v tomto smyslu také analyzovat rovněž jednotlivé druhy delikttní odpovědnosti, jakož i nastínit související role většiny aktérů těchto klíčových odpovědnostních vztahů.

Společným jmenovatelem těchto vztahů je vždy určitá kontrola rizika tak, aby možné následky nesl vždy ten, kdo má optimální možnost toto riziko ovlivnit či v ideálním případě kontrolovat nebo alespoň je minimalizovat. Právě aplikace těchto obecných a souvisejících východisek na komplexní problematiku autonomních vozidel se jeví jako vhodný základ pro *de lege ferenda* úvahy nad právním rámcem vymezujícím jasné mantinely a prostor pro budoucí technologický pokrok tohoto typu. Prvky umělé inteligence implementované v systémech autonomních vozidel se totiž dotýkají celé řady oblastí života společnosti, včetně většiny právních odvětví. Ať již na tyto prvky nahlédneme jako na výrobky, počítačové programy (algoritmy) jako věci, procesy či služby s provozní povahou, vždy je třeba hledat rozumné řešení opírající se o dosavadní stav poznání v souvisejících oborech, tj. zejména právu občanském, pojistném, autorském, pracovním, trestním, souěžním, mezinárodním či evropském. Ze své podstaty jde totiž o vysoce komplexní problematiku, jež nemůže být řešena bez celkového společenského kontextu či zkušeností z celé řady oborů. Každý obor (včetně většiny právních odvětví) je do jisté míry nějak omezen sám sebou, přičemž právě široká právní problematika odpovědnosti může sloužit jako určité normativní vodítko, respektive východisko pro budoucí koncepce zvláštních druhů odpovědnosti za provoz autonomních vozidel, neboť jsou to právě tradiční odpovědnostní režimy upravené v občanském zákoníku, jež jako jediné přicházejí pro řešení škod způsobených umělou inteligencí v úvahu. Je navíc zřejmé, že shora uvedených problémů týkajících se kauzality či předpokladů vzniku odpovědnosti samotné bude v nastávajících letech přibývat.

Provedená analýza právní úpravy odpovědnosti za škodu z provozu autonomních vozidel do jisté míry odhaluje, že právní úprava bude muset dostát určitých změn (např. odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku nebo odpovědnost vlastníka pozemní

⁸⁹ Je však nutné korektně poznamenat, že některé výrazně starší technologické změny měly podstatu práva ovlivnit také, byť je v současné době zjevné, že se tak nestalo. Jako jeden příklad za všechny lze uvést vlnu nadšení z nových možností poznání (včetně možností právní vědy), která se objevila již v šedesátých letech. K tomu více viz zcela ojedinělý titul v podobě monografie akademika Viktora Knappa (KNAPP, V. *O možnosti použití kybernetických metod v právu*. Praha: Nakladatelství ČSAV, 1963), jež tehdy otevřela zcela nový pohled na vliv technologie na právo a která se na nějaký čas stala inspirací pro rozvoj oboru.

komunikace). Jakkoliv nelze hovořit o mezerách⁹⁰ v právu, je třeba minimálně hledat určité unifikované řešení, a to jak v oblasti soukromého práva, tak práva veřejného, včetně jasného ukotvení veřejnoprávní odpovědnosti v souvislosti s funkčním veřejným registrem.

Z těchto důvodů věnuje tomuto fenoménu pozornost také Evropská unie. V říjnu roku 2020 schválil Evropský parlament dokument s názvem Režim občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci,⁹¹ kde výslovně uvádí, že jedním z hlavních důvodů pro budoucí úpravu této problematiky je právě nejenom nákladnost, ale v mnoha ohledech také samotná faktická nemožnost určit, kdo měl pod kontrolou riziko spojené se systémem umělé inteligence, případně nemožnost určení prvku, jenž škodlivý následek způsobil. Dalším důvodem je harmonizace jednotného digitálního trhu, a to i v oblasti některých specifík týkajících se datové a informační infrastruktury.

Stranou těchto analytických a legislativních úvah by nemělo zůstat ani kritické hodnocení souvisejících strategických dokumentů a rozhodnutí, aspektů spojených s testovacím provozem těchto systémů, včetně důsledné reflexe použitelné části judikatury (zejména pak v oblasti preventivní povinnosti) na úrovni národní i mezinárodní. Právě použitelnost závěrů dosavadní české i zahraniční rozhodovací praxe,⁹² se jeví jako významný prvek určující budoucí možný vývoj směřující patrně ke zvláštnímu druhu odpovědnosti. Ostatně i české soudy by v případě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla mohly při svém rozhodování zohlednit i judikaturu jiných evropských států. Právní úprava odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidel je však v evropských státech natolik odlišná, že takovéto zohlednění nebo dokonce komparace judikatury je značně obtížné. Různé odpovědnostní režimy i nároky poškozených by každé srovnání soudních rozhodnutí činily nepřesné a zavádějící. Přestože o právní úpravě odpovědnosti za systémy umělé inteligence se bude v Evropské unii ještě dlouho diskutovat, již nyní lze předpokládat, že odpovědnost za škodu způsobenou systémy umělé inteligence v autonomním vozidle bude podle jednotné evropské legislativy objektivní, tedy bez ohledu na zavinění, a tuto odpovědnost ponese provozovatel.⁹³

Stejně jako v minulých dekadách změnil internet zcela způsob lidského života, přichází nyní podobná změna ve formě nástupu umělé inteligence. Právo na tento nástup přitom zatím není zcela připraveno. V příštích letech tak bude zajímavé pozorovat, jak si zákonodárci po celém světě s tímto fenoménem poradí. Přes veškeré nástrahy, které umělá inteligence přináší, lze však uzavřít, že je možné přijmout legislativní řešení, které omezí rizika spojená s AI a zároveň nezastaví technologický vývoj.

Právní podpora a zejména rozvoj autonomních vozidel (stejně tak i jiných technologií, ať už v průmyslu, dopravě, zdravotnictví) by tak měla být budována na transparentní práv-

⁹⁰ I kdyby v současné době soud rozhodoval o škodné události, ve které by figurovaly prvky umělé inteligence, s největší pravděpodobností by využil ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou věcí (ať již výrobce, provozovatele či vlastníka datové či fyzické infrastruktury), respektive vadou výrobku, případně ustanovení o odpovědnosti za škodu z provozu zvlášť nebezpečného, což se jeví jako *de lege lata* právně přijatelné a jisté i použitelné řešení.

⁹¹ EVROPSKÝ PARLAMENT. *Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. října 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci* [2020/2014(INL)]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html>.

⁹² Např. náleží Ústavního soudu ze dne 22. 3. 2011, sp. zn. Pl. ÚS 24/10 nebo rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2012, sp. zn. 30 Cdo 3770/2011.

⁹³ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. října 2020 obsahující doporučení Komisi k režimu občanskoprávní odpovědnosti za umělou inteligenci [2020/2014(INL)].

ní úpravě garantující dostatečně právní jistotu všech dotčených účastníků. Komplexnost problematiky řešené v tomto článku, jakož i množství potenciálně odpovědných subjektů v kontextu existujícího problému přičitatelnosti, bude s vysokou mírou v praxi činit aplikační problémy. V tomto ohledu lze očekávat, že na právní, ekonomická i jiná škodní rizika bude zákonodárcem reagováno nejen v oblasti soukromoprávní odpovědnosti, ale také v oblasti širokého spektra veřejnoprávních povinností, a to včetně zvláštního režimu povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním systémem,⁹⁴ jež představuje svého druhu *lex specialis* vůči obecné úpravě pojistné smlouvy obsažené v ustanovení § 2758 a násl. o. z.⁹⁵ Na tyto a jim podobné výzvy a rizika budou reagovat obchodní a pojistné modely pojišťoven a především zajišťoven, jež obstarávají pojištění těchto pojišťoven, neboť je v zájmu všech relevantních aktérů vytvořit příznivější podmínky provozu těchto autonomních systémů a zejména podpořit eliminaci rizik, která by mohla mít neblahé důsledky jak na jejich činnost, tak i na činnost samotných uživatelů a provozovatelů těchto autonomních systémů.

⁹⁴ A to za podobným účelem jako je tomu v případě zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (tzv. povinné ručení).

⁹⁵ Pojištění odpovědnosti má pak dva hlavní cíle, jednak má zabezpečit, aby poškozenému, kterému byla při dopravní nehodě způsobena újma, byla tato újma nahrazena i v případě, že viník dopravní nehody sám nemá dostatek finančních prostředků; jednak má pomoci viníkovi dopravní nehody, aby mohl využít svého pojištění a nemusel veškerou způsobenou škodu a nemajetkovou újmu platit poškozeným sám. K tomu více viz rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 19. 7. 2012, sp. zn. 25 Cdo 3086/2011.

Tortious Liability on the Threshold of the Machine Era or to Certain Assumptions for the Obligation to Compensate for Damage Caused by the Operation of Autonomous Vehicles

Ján Matejka – Eva Fialová – Veronika Žolnerčíková – Alžběta Krausová

Abstract: Czech tort law provides sufficient starting points for compensation for pecuniary and non-pecuniary damage to the protected property. The obligation to compensate for such damage is imposed for any legally relevant harmful result (typically a threat or risk), regardless of whether the harmful result was caused by fault (subjective liability) or without fault (objective liability). The key aspects of this relationship are a certain “control of risk” so that the possible consequences of this risk are always borne by the subject that has the capability to control this risk, in particular to control or at least minimize the risk. The article focuses mainly on the application of these general and related principles to the new technological phenomenon of today, which are autonomous systems, especially autonomous vehicles. The article deals with particular types of liability of key actors who, due to their nature or position, are capable to control these risks in a qualified manner, whether it is the control in terms of legal, procedural or technological nature of these systems. The subject of the article is, in addition to the general assumptions of the origin of this liability and related reflections at the level of EU law, considerations about the liability of the producer, importer, operators (including a driver), as well as the liability for the physical infrastructure (road owner) and the indispensable data infrastructure. These considerations do not leave out the critical evaluation of the related strategic documents, national or European, including partial considerations related to the testing operation of these systems.

Key words: assumptions of liability, autonomous vehicle, causality, data infrastructure and physical infrastructure, driver's liability, importer's liability, liability, liberation, objective liability, operator's liability, producer's and importer's liability, testing operation