

**Univerzita Palackého v Olomouci**

**Právnická fakulta**

**Ondřej Pajatsch**

**Aplikace občanského zákoníku na újmu způsobenou  
autonomními systémy se zaměřením na autonomní vozidla**

**Diplomová práce**

**Olomouc**

**2020**

### **Prohlášení o původnosti diplomové práce**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „*Aplikace občanského zákoníku na újmu způsobenou autonomními systémy se zaměřením na autonomní vozidla*“ vypracoval samostatně a citoval jsem všechny použité zdroje.

V Olomouci dne 2. dubna 2020

---

Ondřej Pajatsch

## **Poděkování**

Tímto bych chtěl vyjádřit poděkování vedoucímu diplomové práce JUDr. Petru Bezouškovi, Ph.D za jeho ochotu, rady, poznatky a především za čas, který mi věnoval v souvislosti s vedením této práce.

Dále bych chtěl vzkázat Univerzitě Palackého, že si nesmírně vážím všech možností, které mi během studia nabídla a děkuji za finanční podporu poskytnutou na studijní pobyty v zahraničí.

V neposlední řadě děkuji mých rodičům, bratrovi a přátelům za to, že při mně stáli a že mě podporovali nejen při psaní práce, ale také během celého studia.

# Obsah

Seznam použitých zkratk	6
Úvod	8
<b>1 Autonomní systémy a autonomní vozidla</b>	<b>10</b>
1.1 Definování autonomních systémů	10
1.2 Vývojové stupně autonomních vozidel	13
1.2.1 Vozidla nevykonávající všechny dynamické prvky řízení	14
1.2.2 Vozidla schopná vykonávat všechny dynamické prvky řízení	14
1.3 Autonomní systémy a právní regulace	15
1.3.1 Autonomní systémy jako věc v právním slova smyslu	15
1.3.1 Mohou autonomní vozidla na české silnice?	17
1.3.2 Bude třeba novelizovat zákon o silničním provozu?	19
<b>2 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomními systémy na základě obecných skutkových podstat OZ</b>	<b>21</b>
2.1 Škoda způsobená porušením zákona	21
2.1.1 Protiprávnost	21
2.1.2 Příčinná souvislost	23
2.1.3 Zavinění	25
<b>3 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomními systémy na základě zvláštních skutkových podstat OZ</b>	<b>27</b>
3.1 Škoda z provozní činnosti	28
3.2 Škoda způsobená provozem zvláště nebezpečným	30
3.3 Škoda z provozu dopravních prostředků	34
3.4 Škoda způsobená věcí samou od sebe	40
3.5 Škoda způsobená vadou výrobku	42
3.6 Škoda způsobená při použití vadné věci	48
3.7 Povinnost náhrady škody na základě <i>analogia legis</i>	50
<b>4 Shrnutí aplikace OZ na škodu způsobenou autonomními systémy</b>	<b>53</b>

<b>Závěr .....</b>	<b>56</b>
<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>59</b>
<b>Shrnutí .....</b>	<b>68</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>68</b>
<b>Klíčová slova .....</b>	<b>69</b>
<b>Key words .....</b>	<b>69</b>

## Seznam použitých zkratk

<b>ABGB</b>	Rakouský obecný zákoník občanský
<b>AI</b>	Umělá inteligence ( <i>artificial intelligence</i> )
<b>AS</b>	Autonomní systém
<b>AutZ</b>	Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů
<b>AV</b>	Autonomní vozidlo
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>DPŘ</b>	Dynamické prvky řízení
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>Komise</b>	Evropská komise
<b>NS</b>	Nejvyšší soud České republiky
<b>ObčZ 1964</b>	Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
<b>OSN</b>	Organizace spojených národů
<b>OZ</b>	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
<b>OZO</b>	Zákon č. 946//1811 Sb. zák. soud., obecný zákoník občanský
<b>PETL</b>	Principy evropského deliktního práva
<b>Směrnice</b>	Směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.
<b>Úmluva</b>	Úmluva o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968, Vídeň
<b>USA</b>	Spojené státy americké

- Usnesení** Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).
- ZSP** Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů („zákon o silničním provozu“)

## Úvod

Již od dob antických vznikají báje a mýty, ve kterých se lidé snaží vytvořit umělé bytosti do jisté míry nadané vědomím, které by jim umožňovalo samostatně plnit příkazy svých stvořitelů. Českému srdci nejbližší je židovská pověst o golemovi – hliněné soše oživené prostřednictvím magického šému. Ten byl stvořen rabi Löwem k ochraně židovského ghetta. Jednoho večera rabín zapomněl šém z golema vyndat, a jelikož mu nebyly uděleny žádné příkazy, rozhodl se ničit vše, co mu stálo v cestě.

Z těchto legend se nejspíše inspirovali spisovatelé science fiction, kteří představili mnoho umělých inteligentních entit – od palubního počítače HAL 9000 ze série *Space Odyssey* přes samořídící vozidlo Kitt ze seriálu *Knight Rider* až po roboty R2-D2 a C-3PO z filmové ságy *Star Wars*. To, co tyto „neživé“ věci spojuje, je jejich schopnost samostatného, na člověku nezávislého rozhodování. Některé z těchto fiktivních postav jsou navíc nadány schopností projevovat emoce a sebeuvědomování, avšak současný stav vědeckých technologií ještě takto vyspělé entity vytvořit neumožňuje.<sup>1</sup>

To ale neznamená, že se již v dnešní době nemůžeme setkat se systémy, které při plnění úkolů musí vykonávat na lidech nezávislá rozhodnutí. Ať už jsou tyto autonomní systémy (dále jen „AS“) vtěleny do hmotných substrátů či nikoli, musí být schopny prostřednictvím kamer, senzorů, čidel či připojení interagovat s okolním prostředím. Prostřednictvím těchto datových vstupů pak získávají informace, na základě kterých mohou činit rozhodnutí v proměnlivém prostředí vnějšího světa.

S existencí těchto systému vyvstává spousta otázek s právem spojených. Ať už se jedná o ochranu dat a údajů jako jedné z nejcennějších komodit dnešní doby, duševní vlastnictví či problematiku mezinárodní, správní, trestní či občanskoprávní odpovědnosti. Právě téma občanskoprávní odpovědnosti za škodu<sup>2</sup> způsobenou AS tvoří hlavní výzkumnou otázku práce. Ta by v souhrnu měla poskytnout přehled, jak je možné řešit odpovědnost za újmu způsobenou AS a samořídícími vozy instituty občanského zákoníku (dále jen „OZ“). Předtím však bude třeba zodpovědět i to, čím se tyto technologické inovace vyznačují a jaké místo v právu zaujímají. Tomu odpovídá i členění práce do 4 kapitol.

V první čtenářům přiblížím, jaké jsou charakteristické vlastnosti a rysy AS. Značnou pozornost budu věnovat autonomním vozidlům (dále jen „AV“), která jsou v současnosti z AS zřejmě nejvíce medializována, a pro čtenáře nejlépe představitelná. Vysvětlím, na jaké

---

<sup>1</sup> AŇOVER, Jun. *Types of AI: From Reactive to Self-aware* [online]. futurism.com, [cit. 25. října 2019]. Dostupné na <<https://futurism.com/images/types-of-ai-from-reactive-to-self-aware-infographic>>.

<sup>2</sup> Škodou se rozumí i újma, nebude-li v textu dále uvedeno jinak.



vývojové úrovni se AV dělí a na jaký typ se v práci zaměřím. Zodpovím také otázky týkající se AS a jejich právní regulace. Konkrétně zda lze tyto systémy podřadit pod věc v právním slova smyslu či zda současná právní úprava umožňuje provoz těchto automobilů na českých silnicích; popřípadě zda bude potřeba novelizovat český zákon o silničním provozu<sup>3</sup> (dále jen „ZSP“).

Následně se budu zabývat aplikací OZ na škodu způsobenou AS. Nejprve se zaměřím na obecnou skutkovou podstatu upravující odpovědnost za škodu způsobenou porušením zákona a poté přejdu k zvláštním skutkovým podstatám. Jelikož OZ tuto problematiku výslovně neupravuje, přezkoumám, které z možných institutů připadají nejvíce v úvahu. Vybrané instituty pak přiblížím na AV. Zamyslím se také nad možnými řešeními pomocí *analogia legis*. V poslední kapitole shrnu poznatky z užití OZ.

Považuji za důležité také zmínit, že cílem práce není poskytnout úplný rozbor použitých instrumentů a rozebrat všechny peripetie, které mohou při jejich aplikaci na škodu způsobenou AS nastat – to vzhledem k rozsahu práce není ani možné. Práce má za úkol především přiblížit aplikaci na příkladech dnešní doby a poukázat na interpretační problémy, které při ní mohou vyvstat.

---

<sup>3</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

# 1 Autonomní systémy a autonomní vozidla

Osobní digitální asistenti, samořídící osobní, nákladní či těžební vozy, ošetřující roboti, bezpilotní vzdušné dopravní prostředky neboli drony či elektroničtí agenti obchodující na burze. Všechny tyto technologické inovace mohou být označeny za AS. Jedná se o vynálezy, které nás čím dál více obklopují a mohly by se tak v blízké budoucnosti stát běžnou součástí našich životů.<sup>4</sup> Tento technologický pokrok nepochybně povede k významným zásahům do právem chráněných statků způsobených jejich užíváním.<sup>5</sup> Předtím, než rozeberu právní otázky s tím související, je potřeba definovat, co se AS rozumí.

## 1.1 Definování autonomních systémů

Když se uvádí, že systémy dosáhly určitého stupně autonomie, nemá se na mysli autonomie ve smyslu právním<sup>6</sup> či politickém,<sup>7</sup> ale jedná se o autonomii čistě technologického charakteru.<sup>8</sup> Jinými slovy, čím menší je potřeba lidského zásahu při vykonávání úkolu určitého systému, tím vyšší úroveň autonomie systém dosáhl.<sup>9</sup> Proto by užití tohoto termínu nemělo být zaměňováno s tím, co obvykle v právu znamená.

Co dělá AS autonomními, je schopnost plnit předem stanovené úkoly, které vyžadují dílčí rozhodování ve vnějším proměnlivém prostředí. Tato rozhodnutí činí na základě zpracování informací získaných z interakce s okolním prostředím prostřednictvím senzorů, kamer či připojení, což vypovídá o jejich schopnosti se adaptovat. Díky tomu mohou při plnění úkolů analyzovat vnější vstupy a na základě nich samostatně činit rozhodnutí, která nejpravděpodobněji povedou ke kýženému výsledku. Kvůli tomu nelze tato zařízení příliš dobře kontrolovat a jejich chování lze pouze obtížně předvídat.<sup>10,11</sup>

---

<sup>4</sup> Důkazem jsou podpora a značné investice do průmyslu 4.0 označovaného za čtvrtou průmyslovou revoluci, jehož jsou autonomní systémy nedílnou součástí. Viz *Industry 4.0: companies worldwide are investing over \$ US billion per year until 2020* [online]. pw.by [9. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.pwc.by/en/press-releases/industry-4-0.html>>.

<sup>5</sup> ČERKA, Paulius, GRIGIENĖ, Jurgita, SIRBIKYTĖ, Gintarė. Liability for damages caused by artificial intelligence. *Computer Law & Security Review*, 2015, č. 31, s. 377.

<sup>6</sup> Např. autonomie vůle.

<sup>7</sup> Např. autonomní území.

<sup>8</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)), bod AA.

<sup>9</sup> EVANS, Tatjana. *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles*. EU Publications, 2018, s. 50. [online]. [cit 13. října 2019]. Dostupné na <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/df658667-20f1-11e8-ac73-01aa75ed71a1/language-en>>.

<sup>10</sup> Jelikož některé AS mohou disponovat i strojovým učením (*machine learning*), jejichž chování lze předvídat o to méně.

<sup>11</sup> TOMÍŠEK, Jan. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém?. *Revue pro právo a technologie*, 2018, roč. 9, č. 18, s. 32 – 33.

Tento technologický pokrok nenechal chladnou ani EU, na jejíž půdě Evropský parlament přijal usnesení obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku<sup>12</sup> (dále jen „**Usnesení**“). Usnesení vyzývá Evropskou komisi (dále jen „**Komise**“) k přijetí definice autonomních a podobných kyberneticko-fyzikálních systémů, přičemž jako inspirace by ji měla sloužit charakteristika tzv. „chytrého robota“. Ten je v Usnesení charakterizován: (i) svou autonomií, kterou získává prostřednictvím senzorů či výměnou dat s okolním prostředím spolu s předáváním a zpracováním takto získaných dat; (ii) alespoň menší fyzickou strukturou; (iii) schopností přizpůsobovat své chování a jednání okolnímu prostředí; (iv) absencí života v biologickém smyslu; a fakultativně (v) schopností samostatného učení na základě zkušeností a interakce s okolním prostředím.

Pokud by se definice AS měla plně inspirovat Usnesením, mohlo by dojít ke vzniku legislativního vakua, jelikož opomíjí systémy, které mají schopnost stejného samostatného rozhodování nezávisle na zhmotnění.<sup>13</sup> Jedním z příkladů softwaru bez hardwaru je tzv. elektronický agent nahrazující burzovního makléře se schopností samostatně činit rozhodnutí o uzavření smlouvy.<sup>14</sup> Další zvláštností je požadavek na absenci života v biologickém smyslu. Usnesení totiž přímo zmiňuje možnost implementace AS do lidského těla.<sup>15</sup> Důvodem vyloučení je nejspíš snaha o to, aby v budoucnu nemohlo dojít k záměně osob s implantáty s roboty.<sup>16</sup> Největší pozornost si zaslouží fakultativní možnost samostatného učení těchto systémů na základě předešlých zkušeností neboli schopnost strojového učení. Právě ta následně povznáší tyto systémy na nedeterministické, jelikož každý z předem stejně naprogramovaných systému může následně v totožné situaci učinit rozdílná rozhodnutí.<sup>17</sup> Jak dokládá příklad níže, Usnesení správně nepovažuje požadavek této vyspělejší umělé inteligence (dále jen „**AI**“) za nutný.

Jedna z posledních „vychytávek“ společnosti Tesla umožňuje přivolání osobního automobilu prostřednictvím aplikace v mobilním zařízení. Vozidlo se poté pohybuje v proměnlivém prostředí vozovky, kde musí činit dílčí rozhodnutí ke splnění stanovené úkolu.<sup>18</sup> Rozhoduje se pouze na základě informací získaných z GPS signálů a kamer, nikoli

---

<sup>12</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

<sup>13</sup> KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy*, 2017, roč. 25, č. 20. s. 702.

<sup>14</sup> TOMÍŠEK: *Jaký je ideální...*, s. 34.

<sup>15</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)), bod 36.

<sup>16</sup> KRAUSOVÁ: Status elektronické osoby..., s. 702.

<sup>17</sup> SMEJKAL, Vladimír, SOKOL, Tomáš. Trestněprávní aspekty robotiky. *Právní rozhledy*, 2018, č. 15 – 16, s. 538.

<sup>18</sup> Např. kdy brzdit, kdy zrychlit, kdy zastavit atd.

na vstupech z minulosti. Ačkoli poslední zprávy naznačují, že systémy bez vyspělejší AI nemohou dobře fungovat,<sup>19</sup> neznamená to, že by nemohly činit samostatná, na lidech nezávislá rozhodnutí. Z právního hlediska je důležité, že vypuštěním AS do světa se osoba vzdává určité kontroly nad jejich chováním. Odchylují se tedy od Polčákova pojetí, dle něhož jsou AS takové, které se naučily vykonávat činnosti pouze samy prostřednictvím strojového učení.<sup>20</sup>

Autonomním rozhodováním systémů se zabývala EU i v dalších dokumentech. Komise nejprve přiblížila jednoduchou definicí fungování AI,<sup>21</sup> následně Komisi pověřená expertní skupina vypracovala studii, ve které líčí charakteristické vlastnosti nově vznikajících digitálních technologií, které by mohly mít vliv na odpovědnostní právní vztahy.<sup>22</sup> Ať už se tyto dokumenty věnují AI, nově vznikajícím digitálním technologiím nebo internetu věcí, to, co je pro právo nejdůležitější a co tyto technologie spojuje, je jejich schopnost se do jisté míry samostatně rozhodovat.<sup>23</sup>

Jelikož příklad demonstruje, že ke správnému fungování budou muset být AS nadány vyspělejší AI, tak se pro účely práce inspirují též zprávou britského Výboru Sněmovny lordů pro umělou inteligenci<sup>24</sup> a definují AS následovně:

*„Autonomním systémem se rozumí technologická jednotka, která, ať už vtělena do hmotného substrátu (hardwaru) či nikoli (software), je schopná na základě předem naprogramovaných vstupů a vstupů získaných v současnosti (popřípadě naučených z minulosti) prostřednictvím interakce s vnějším prostředím činit na člověku nezávislá rozhodnutí k plnění předem stanovených úkolů.“*

---

<sup>19</sup> MCGARRY, Caitlin. *Tesla's New Smart Summon Feature Is a Disaster So Far* [online]. tomsguide.com, 30. září 2019 [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://www.tomsguide.com/news/teslas-new-smart-summon-feature-is-a-disaster-so-far>>.

<sup>20</sup> Srov. POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. In ZOUFALÝ, Vladimír (ed). *XXVI. Karlovarské právnícké dny*. Praha: Nakladatelství Leges, 2018, s. 537 – 538.

<sup>21</sup> „Za umělou inteligenci se považují systémy vykazující inteligentní chování v podobě vyhodnocování svého okolí a následného rozhodování či vykonávání kroků - s určitou mírou samostatnosti - k dosažení konkrétních cílů.“ Viz EVROPSKÁ KOMISE. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Umělá inteligence pro Evropu, SWD(2018) 137 final* [online]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0237&from=CS>>.

<sup>22</sup> Jsou jimi kromě autonomie také komplexita, neprůhlednost, otevřenost, (ne)předvídatelnost, závislost na datech a zranitelnost. Viz EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies - New Technologies Formation. *Report on Liability for Artificial Intelligence and other emerging technologies* [online]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc\\_id=63199](https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=63199)>.

<sup>23</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT *Liability for emerging digital technologies. Accompanying the document: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Artificial intelligence for Europe, SWD/2018/137 final*, s. 22 – 23. [online]. eur-lex.europa.eu [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0137&from=en>>.

<sup>24</sup> GREAT BRITAIN, House of Lords, Select Committee on Artificial Intelligence. *AI in the UK: Ready, Willing and Able? :Report of Session 2017 – 19. Report, Volume 1*. Dandy Booksellers Limited, 2018, s. 14.

Disponují-li systémy AI, tak se má na mysli AI v užším slova smyslu, která umožňuje vykonávat specifické úkoly vyžadující jinak lidský intelekt. I když mohou lidské bytosti v jejich plnění předčit, jsou omezeny rozsahem úloh, které jsou schopny vykonávat. Navíc nedisponují kognitivními schopnostmi, nejsou nadány sebeuvědoměním a nemohou si samy stanovovat úkoly.<sup>25</sup>

## 1.2 Vývojové stupně autonomních vozidel

Jak již bylo zmíněno, samořídící vozidla jsou v dnešní době nejlépe představitelné AS. Mají představovat budoucí mobilitu, ve které je přeprava dostupná pro všechny – od dětí přes tělesně handicapované až po starší osoby. Jejich užití by mělo být nezávislé na řídicích schopnostech člověka a potřebě vlastnit vozidlo, jelikož se počítá se značným rozšířením sdíleného vlastnictví vozidel, tzv. *car sharingem*.<sup>26,27</sup>

Dle studií je až 9 z 10 dopravních nehod zapříčiněno selháním lidského faktoru.<sup>28</sup> Vlády jednotlivých zemí tudíž vkládají do AV velké naděje na zvýšení bezpečnosti v dopravě. Nedá se ovšem očekávat, že s příchodem samořídících vozidel klesne počet dopravních nehod o stejné procento, jaké je zapříčiněno lidským chováním. Technologie totiž přinášejí i nová rizika, například v podobě selhání systému či hacknutí. Ve výsledku se ale očekává, že s přibývajícím úrovní autonomie vozidel bude bezpečnost dopravy stoupat.<sup>29</sup>

Vývojové úrovně autonomie představila SAE International<sup>30</sup> v dokumentu označeném SAE J3016<sup>TM</sup>.<sup>31</sup> Toto dělení se stalo mezinárodně uznávaným standardem. Důkazem je nejen to, že ho převzalo Ministerstvo dopravy USA,<sup>32</sup> ale také že se využívá v dokumentech orgánů EU<sup>33</sup> či Ministerstva dopravy ČR.<sup>34</sup> Autonomie vozidel je zde rozdělena do pěti, respektive

---

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 15.

<sup>26</sup> Jedná se o formu podnikatelské činnosti, která spočívá v krátkodobém nájmu dopravních prostředků.

<sup>27</sup> CORWIN, Scott a kol. *The future of mobility: How transportation technology and social trends are creating a new business ecosystem* [online]. Deloitte University Press, 2015, s. 8 – 10. deloitte.com [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <[https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/br/Documents/manufacturing/Future\\_of\\_mobility.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/br/Documents/manufacturing/Future_of_mobility.pdf)>.

<sup>28</sup> American Association for Justice. *Driven to Safety: Robot Cars and the Future of Liability*, USA: 2017, s. 7 [online]. [cit. 8. ledna 2020]. Dostupné na <<http://www.takejusticeback.com/sites/default/files/Driven%20to%20Safety%202017%20Online.pdf>>.

<sup>29</sup> Ministerstvo dopravy ČR. *Akční plán autonomního řízení*. s. 12 – 13 [online]. [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <[http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%ADma\\_KORNB8UGXNR8.pdf](http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%ADma_KORNB8UGXNR8.pdf)>.

<sup>30</sup> Mezinárodní profesní sdružení odborníků zabývajících se leteckým a automobilovým průmyslem.

<sup>31</sup> SAE International. *SAE J3016<sup>TM</sup>: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, USA: 2018, s. 35.

<sup>32</sup> U.S. Department of Transportation. *Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicle 3.0*, 4. října 2018, Washington, DC [online]. [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://www.transportation.gov/av/3>>.

<sup>33</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 49 – 50.

šesti vývojových úrovních, přičemž úrovně se dají následně rozdělit do dvou skupin na: (i) systémy, u nichž řidič vykonává alespoň část dynamických prvků řízení (dále jen „DPŘ“); a (ii) systémy, kde všechny tyto prvky vykonává vozidlo v autonomním režimu.<sup>35</sup>

### 1.2.1 Vozidla nevykonávající všechny dynamické prvky řízení

První skupina vozidel disponuje maximálně prvky podporujícími řidiče při řízení. Nultá úroveň je reprezentována v dnešní době nejčastěji používanými automobily. Všechny DPŘ v nich vykonává člověk. Systémy mohou řidiče pouze upozorňovat na případná nebezpečí či mohou poskytnout mimořádnou krátkodobou asistenci.<sup>36</sup> První stupeň pak představují vozidla, která jsou schopná plně ovládat buďto rychlost či boční pohyby vozu, avšak ne obojí zároveň. Řidič musí stále dohlížet nad výkonem tohoto systému a je povinen zasáhnout, kdykoli je to zapotřebí k zajištění bezpečnosti jízdy. Druhá úroveň ovládá rychlost i boční pohyby vozu současně; dále pro ni platí to samé, co pro první. Můžeme se s ní setkávat na silnicích již nyní. Řidiči jsou často podrobena kritice za to, že při využívání těchto funkcí hazardují, jelikož systémy stále nedovolují odvrátit pozornost od dopravního dění a věnovat se bezpečně jiným činnostem, například spánku.<sup>37</sup>

### 1.2.2 Vozidla schopná vykonávat všechny dynamické prvky řízení

Pro druhou skupinu platí, že řidič vozidlo neřídí, když jsou AS aktivní. U třetí úrovně je řidič stále povinen převzít řízení na výzvu systému. To znamená, že stupeň si není schopen poradit v každé situaci. Čtvrtá úroveň se podobá třetí tím, že je schopná řídit vozidlo pouze za určitých podmínek či na určených úsecích silnic. Nevyžaduje v těchto situacích převzetí řízení ze strany řidiče; je schopná bezpečně vyřešit situaci sama.<sup>38</sup> Poslední úroveň se označuje za úplnou automatizaci. Vozidla jsou schopná řízení za všech podmínek a všech situací, přičemž intervence ze strany řidiče by byla spíše na škodu.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> Ministerstvo dopravy ČR. *Akční plán autonomního řízení*. 51 s. [online]. [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <[http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%AD-ma\\_KORNB8UGXNR8.pdf](http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%AD-ma_KORNB8UGXNR8.pdf)>.

<sup>35</sup> Dynamickými prvky řízení se rozumí všechny v reálném čase potřebné provozní a taktické úlohy, které jsou nezbytné k řízení vozidla. Jsou jimi zejména ovládaní volantu a rychlosti. Viz SAE International. *SAE J3016™: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, USA: 2018, bod 3.13.

<sup>36</sup> Např. automatické nouzové brzdění.

<sup>37</sup> HOUSER, Kristin. *"Fully Sleeping" Tesla Driver Cruises 30 Miles on Autopilot* [online]. futurism.com, 17. června 2019 [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://futurism.com/the-byte/sleeping-tesla-driver-autopilot>>.

<sup>38</sup> Odstavením či zaparkováním vozidla.

<sup>39</sup> Taková vozidla nebudou zřejmě disponovat pedály ani volantem.

Až vozidla od třetí úrovně můžeme považovat za autonomní v pravém slova smyslu, jelikož řidič v nich není povinen nad aktivovaným systémem vykonávat dohled. Právě touto autonomií se budu od druhé kapitoly práce zabývat, nebude-li dále uvedeno jinak.

### 1.3 Autonomní systémy a právní regulace

Z pohledu soukromoprávní odpovědnosti<sup>40</sup> za škodu je důležité nejen, jak AS fungují, ale také uchopení této kategorie z pohledu práva. U odpovědnostních vztahů může hrát roli, zda jejich užívání právní úprava nebrání. Přezkoumám proto nejen podřazení AS pod definici věci dle OZ, ale také legálnost užití AV na českých silnicích.

#### 1.3.1 Autonomní systémy jako věc v právním slova smyslu

Ustanovení § 489 OZ definuje věc jako „(...) vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí.“ Jak uvádí důvodová zpráva, jedná se o široké vymezení, které v sobě zahrnuje věci hmotné i nehmotné.<sup>41</sup> Jde o nominální definici, nikoli reálnou. Tím pádem ne vše, co se v reálném světě považuje za věc, musí být zákonitě věcí v právním smyslu a naopak.<sup>42</sup> K tomu, aby něco mohlo být věcí dle práva, musí být splněna následující kritéria, z nichž dvě jsou vyjádřena přímo v zákoně.

Znakem přímo nevyjádřeným v zákoně je, že věci musí být způsobilé být předmětem subjektivních majetkových práv. Tento požadavek plyne nejen z důvodové zprávy, ale také z § 2 odst. 2 OZ. Dle něj by se zákonná ustanovení měla vykládat mimo jiné v souladu s jasným úmyslem zákonodárce. Tímto úmyslem nejspíš nebylo odchytil se od zažitého pojetí věci v právním smyslu.<sup>43,44</sup> To potvrzuje také první verze návrhu OZ, ve které bylo explicitně uvedeno: „Majetková práva se týkají věcí v právním slova smyslu.“<sup>45</sup> Již od počátku bylo

---

<sup>40</sup> Odpovědnosti se rozumí povinnost k náhradě újmy. Odpovědným nebo škůdcem se rozumí ten, kterému je zákonem stanovená povinnost k její náhradě.

<sup>41</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 117 – 118 [online]. obcanskyzakonik.justice.cz [cit. 10. ledna 2020]. Dostupné na <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>>.

<sup>42</sup> TĚGL, Petr. In MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek III. § 419–654*. Praha: Leges, 2014, s. 203 – 204 (§ 489 OZ).

<sup>43</sup> OZO i vládní návrh občanského zákoníku z roku 1937 pracovaly s tím, že věc v právním smyslu musí být předmětem majetkových práv. Vládní návrh požadavek uváděl výslovně v § 80. Viz Vládní návrh zákona, kterým se vydává občanský zákoník [online]. [cit. 11. ledna 2020] Dostupné na <[https://digi.law.muni.cz/bitstream/handle/digilaw/7036/Obcanske\\_pravo\\_od\\_1919\\_0015-1937-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y%3e](https://digi.law.muni.cz/bitstream/handle/digilaw/7036/Obcanske_pravo_od_1919_0015-1937-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y%3e)>.

<sup>44</sup> KOUKAL, Pavel. In. LAVICKÝ, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1728 (§ 489 OZ).

<sup>45</sup> Viz § 411 odst. 1 prvního návrhu nového občanského zákoníku a důvodové zprávy [online]. obcanskyzakonik.justice.cz, 17. května 2005 [cit. 11. ledna 2020]. Dostupné na <[http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/OZ\\_verze\\_2005.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/OZ_verze_2005.pdf)>.

úmyslem vymezit věc jako množinu objektů, ke kterým se mohou vázat majetková práva.<sup>46</sup> Není pochyb, že k AS vtělených do hmotných substrátů (AV, drony) můžeme vykonávat vlastnická práva. Předmětem subjektivních majetkových práv jsou i AS ve formě softwaru – počítačového programu. Dle § 2 odst. 2 autorského zákona<sup>47</sup> (dále jen „AutZ“) jej lze za zákonem stanovených podmínek považovat za autorské dílo<sup>48</sup> a dle § 65 odst. 1 AutZ požívá stejné ochrany jako díla literární; proto se k softwaru mohou vázat autorská majetková práva uvedená v § 12 AutZ.

Dále důvodová zpráva uvádí požadavek ovladatelnosti. To vychází z logiky samé, jelikož za užitečné věci mohou být považovány jen takové, které mohou být do určité míry ovladatelné lidmi.<sup>49</sup> I když se tento požadavek týká hlavně věcí hmotných,<sup>50</sup> může být zprostředkovaně přítomen také u věcí nehmotných.<sup>51</sup> Užívání sebevyspělejších systému je stále v diskreci lidí a dokud budeme mít možnost rozhodnout, kdy tyto systémy zapnout či vypnout, měla by se podmínka objektivní ovladatelnosti považovat za splněnou.

Teorie zmiňuje i potřebu samostatné existence ve vnějším světě, tedy že entita by neměla být částí jiného většího celku.<sup>52</sup> Opět to platí především pro hmotné věci (AV). U AS ve formě softwaru by nemělo záležet, zda se vtělením do hmotného substrátu stává součástí jiné věci dle § 505 OZ či zda bude poskytován výrobcům AV jinou společností formou licence.

Znaky vyjádřeny zákonem jsou: (i) objektivní užitečnost pro potřeby lidí; a (ii) rozdílnost od osoby a živého zvířete. Lidské potřeby jsou chápány v nejširším slova smyslu.<sup>53</sup> Netřeba více rozebírat, že podmínku (i) AS splňují. Složitěji se může jevit rozdílnost AS v softwarové podobě od osob. Jak již bylo zmíněno, software může být autorským dílem, se kterým jsou spjata také osobnostní práva.<sup>54</sup> Obecně platí, že osobnostní nehmotné statky fyzických osob se za věc v právním slova smyslu nepovažují. Kdyby se

---

<sup>46</sup> TOMÍŠEK, Jan. Software jako věc v režimu nového občanského zákoníku. *Revue pro právo a technologie*, 2014, č. 9, s. 202.

<sup>47</sup> Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>48</sup> Samotné počítačové programy nelze chránit patentem. Viz zákon č. 527/1990 Sb. o vynálezech, průmyslových vzorech a zlepšovacích návrzích, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 2 písm. c). Teoreticky by šlo chránit pouze vynález realizovaný počítačovým programem (tzv. *computer-implemented invention*), který je na fungování softwaru závislý pouze nedílně.

<sup>49</sup> HUBKOVÁ, Pavlína. In PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 520 (§ 489 OZ).

<sup>50</sup> Viz § 497 OZ.

<sup>51</sup> TÉGL: *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek III...*, s. 204 (§ 489 OZ).

<sup>52</sup> TÉGL, Petr. *Věc ve smyslu práva, část I.* [online]. epravo.cz, [cit. 20. února 2020]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/eshop/vec-ve-smyslu-prava-cast-i-122.html>>.

<sup>53</sup> KOUKAL: *Občanský zákoník I...*, s. 1731 (§ 489 OZ).

<sup>54</sup> Viz § 11 AutZ.



autorské dílo považovalo za určitou externalizaci osobnosti autora, nemohlo by se dle OZ považovat za věc.<sup>55</sup> Externalizací osobnosti se rozumí zvnějšení osobnosti autora do díla, které vyjadřuje natolik silnou vazbu mezi dílem a jeho autorem, že je obtížné je od sebe oddělit a odlišit.<sup>56</sup> Taková vazba by u softwaru vznikat neměla, neboť bývá vyjádřena buď matematicky prostřednictvím série čísel, nebo pomocí programového jazyka k naplnění funkčního účelu.<sup>57</sup> Nejedná se ani o živé zvíře.<sup>58</sup>

Věci v právním smyslu nejsou historicky neměnnou, uzavřenou množinou prvků.<sup>59</sup> Dokládají to statky, které ještě před několika desítkami let za věci nebyly považovány.<sup>60</sup> To, co se v právních kruzích považuje za věc, je ovlivněno i stupněm technologického pokroku.<sup>61</sup> Možnost podřazení AS pod § 489 OZ uvádí též Melzer.<sup>62</sup> Lze tedy uzavřít, že AS spadají pod široké pojetí věci.

### 1.3.2 Mohou autonomní vozidla na české silnice?

Druhého června roku 1993 oznámila ČR generálnímu tajemníkovi OSN, že se jako nástupnický stát považuje za smluvní stranu Úmluvy o silničním provozu (dále jen „Úmluva“).<sup>63</sup> Tato mezinárodní smlouva upravuje obecná pravidla provozu na pozemních komunikacích v 82 zemích<sup>64</sup> a až do nedávna vyžadovala, aby osoba řidiče ovládala vozidlo po celou dobu jízdy<sup>65</sup> a za všech okolností.<sup>66</sup> Jelikož původní znění neumožňovalo užití samořídících vozidel na silnicích smluvních států, navrhlo pět smluvních stran v březnu roku 2014 dodatek doplňující článek 8 o odstavce 5bis.<sup>67,68</sup> Ten za použití právní fikce stanovuje,

<sup>55</sup> KOUKAL: *Občanský zákoník I...*, s. 1729 – 1730 (§ 489 OZ).

<sup>56</sup> TOMÍŠEK: *Software jako věc...*, s. 201.

<sup>57</sup> Tamtéž.

<sup>58</sup> *A contrario* § 494 OZ.

<sup>59</sup> TÉGL: *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek IX...*, s. 197 (§ 489 OZ).

<sup>60</sup> Elektrická energie, tablet, dron.

<sup>61</sup> TÉGL: *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek III ...*, s. 198 (§ 489 OZ).

<sup>62</sup> KRATOCHVÍLOVÁ, Kateřina. *Roboti odpovědnost: Evropa hledá, kdo má platit za škodu. Česko na to zákony má* [online]. *pravniradce.ihned.cz*, 7. června 2017 [cit. 11. ledna 2020]. Dostupné na <<https://pravniradce.ihned.cz/c1-65758170-roboti-odpovednost-evropa-hleda-kdo-ma-platit-za-skodu-cesko-na-to-zakony-ma>>.

<sup>63</sup> Úmluva o silničním provozu, vyhlášená pod sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968.

<sup>64</sup> 19. *Convention on Road Traffic* [online]. *treaties.un.org*, [cit. 28. března 2020]. Dostupné na <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-19&chapter=11](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11)>.

<sup>65</sup> Úmluva o silničním provozu, vyhlášená pod sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968, článek 8 odst. 5.

<sup>66</sup> Úmluva o silničním provozu, vyhlášená pod sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968, článek 13 odst. 1.

<sup>67</sup> *UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention* [online]. *UNECE.org*, 23. března 2016 [cit. 9. ledna 2020]. Dostupné na <<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>>.

<sup>68</sup> Dodatek nabyl účinnosti 23. března roku 2016.

že výše uvedené podmínky jsou splněny i tehdy, jestliže řízení vozidla obstarává AS a současně: (i) řidič může tyto systémy vypnout nebo přejít na ruční ovládání vozidla; nebo (ii) jsou splněny podmínky stanovené v dohodách zabývajících se technickými požadavky vozidel a jejich úpravou.<sup>69,70</sup>

Považuji za nutné se zamyslet nad otázkou, které typy AV lze s ohledem na výše uvedené použít. Zatímco například v Kalifornii mohou být od 2. dubna 2018 testovány AV bez přítomnosti osoby řidiče,<sup>71</sup> tak se zdá, že Úmluva takovéto užití stále neumožňuje. Dodatek 5bis totiž výslovně nahrazuje pouze § 5 článku 8 a § 1 článku 13 Úmluvy, které se vztahují jen k povinnosti řidiče ovládat vozidlo po celou dobu jízdy a za všech okolností. Nedotýká se § 1 článku 8 Úmluvy, který stanovuje povinnost, že každé vozidlo musí disponovat řidičem – osobou, která na silnici řídí motorové nebo jiné vozidlo.<sup>72</sup> To by mohlo vést k situaci, že na silnicích smluvních států by mohly všechny úrovně AV, ale pouze tehdy, pokud by byla přítomna osoba řidiče.<sup>73</sup> V případě páté i čtvrté úrovně by to znamenalo, že technika sice umožňuje, aby si AS bezpečně poradil se všemi situacemi, které při jízdě vozidla mohou nastat, osoba řidiče by ve vozidle byla ovšem stále nutná, i když k samotnému řízení není třeba. Z tohoto důvodu se předpokládá, že pro plné využití těchto dvou posledních úrovní bude potřeba dalšího dodatku.<sup>74</sup>

Úprava v Úmluvě sama o sobě nezaručuje, že se výše uvedené typy vozidel mohou užívat na území ČR. Tuto otázku může upravovat pouze právní řád daného státu a mezinárodní dohody nejsou *ipso facto* součástí vnitrostátní úpravy. To ale neznamená, že odpověď předkládá vnitrostátní předpis upravující pravidla na pozemních komunikacích. Řešení nabízí právní předpis vyšší právní síly, Ústava České republiky<sup>75</sup> – konkrétně její článek 10, na jehož základě se Úmluva stává součástí českého právního řádu a je postavena na roveň zákonům. Tento článek ještě dodává: „(...) stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného

---

<sup>69</sup> Úmluva o silničním provozu, vyhlášená pod sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968, článek 8 odst. 5bis.

<sup>70</sup> Těmito dohodami jsou: (i) Economics Commission for Europe 1958 Agreement, dostupné na <<https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>>; a (ii) 1998 Agreement on UN Global Technical Regulations, dostupné na <<https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html>>.

<sup>71</sup> *Driverless Testing of Autonomous Vehicles* [online]. DMV.ca.gov [cit. 16. října 2019]. Dostupné na <<https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/autonomous/auto>>.

<sup>72</sup> Úmluva o silničním provozu, vyhlášená pod sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968, článek 1 písm. v).

<sup>73</sup> A samozřejmě za splnění předpokladů v článku 8 odst. 5bis Úmluvy.

<sup>74</sup> FRISONI, Roberta a kol. Research for TRAN Committee – *Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport?*. 2016. s. 55. [online]. [cit. 16. října 2019]. Dostupné na <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL\\_STU\(2016\)573434\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL_STU(2016)573434_EN.pdf)>.

<sup>75</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

než zákon, použije se mezinárodní smlouva“.<sup>76</sup> Až zásluhou aplikační přednosti se dá konstatovat, že AV, jejíž používání umožňuje Úmluva, mohou být legálně spatřována na českých silnicích.

### 1.3.3 Bude třeba novelizovat zákon o silničním provozu?

Úmluva ukládá v článku třetím povinnost smluvním státům přijmout opatření ke sjednocení národních pravidel provozu na pozemních komunikacích s těmi uvedenými v Úmluvě. Je tudíž vhodné zhodnotit i vztah AV a ZSP. Ten obsahuje podobně problémová ustanovení jako Úmluva před jejím dodatkem. Jedná se zejména o ustanovení vztahující se k osobě řidiče. ZSP jej definuje jako účastníka provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj.<sup>77</sup> Řidičem může být pouze fyzická osoba a nikoli samostatné vozidlo.<sup>78</sup>

V § 5 odst. 1 písm. b) ZSP se hovoří o povinnosti řidiče *se plně věnovat řízení vozidla* a provozu na pozemní komunikaci. Současná úprava vyžaduje ze strany řidiče maximální soustředění na ovládání vozidla, což mu znemožňuje vykonávat jiné činnosti s řízením nesouvisející.<sup>79</sup> Z toho vyplývá obecně známá povinnost mít během jízdy ruce na volantu. Tím pádem při užití autopilota u druhé kategorie AV nesmí řidič odvrátit od dopravního dění pozornost a svěřit řízení plně AS.<sup>80</sup> Pokud se řidič rozhodne použít systémy podporující řízení, musí se nadále a v každé situaci plně věnovat ovládání vozidla – mít ruce na volantu, jelikož zákon požadavkem *plně se věnovat řízení* explicitně vylučuje diskuzi o tom, zda by se míra věnování se řízení mohla lišit v závislosti na konkrétním posuzovaném případě.<sup>81,82</sup> Dle ZSP je užití AV třetí a vyšší úrovně stále protiprávní.

Další ustanovení, které by se mohlo zařadit mezi problematická, se pojí s předpokladem, že řídit vozidlo může pouze *osoba*, která je dostatečně *tělesně a duševně způsobilá k řízení*.<sup>83</sup> U osoby řídící motorové vozidlo se vyžaduje, aby byla také držitelem

<sup>76</sup> Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, čl. 10 věta za středníkem.

<sup>77</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 2 písm. d).

<sup>78</sup> KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 8 – 9 (§ 2 písm. d) ZSP).

<sup>79</sup> Tamtéž, s. 23 – 24 (§ 5 odst. 1 písm. b) ZSP).

<sup>80</sup> MENŠÍK, Jan. *Nechat řídit jen chytré auto? Přestupek, varuje policie* [online]. novinky.cz, 24. března 2019 [cit. 18. října 2019]. Dostupné na <<https://www.novinky.cz/domaci/clanek/z-novin-nechat-ridit-jen-chytre-auto-prestupek-varuje-policie-40275358>>.

<sup>81</sup> Objevují se i opačné názory. Srov. MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*, 2018, č. 13 – 14, s. 473.

<sup>82</sup> Například při použití parkovacího systému, u kterého je míra nebezpečí s přihlédnutím k rychlosti vozidla minimální.

<sup>83</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 2.

řidičského oprávnění.<sup>84</sup> Řidič dále nesmí předat řízení vozidla osobám, které tyto předpoklady nesplňují.<sup>85</sup> I když ZSP samotné řízení nedefinuje, tak k jeho způsobilosti pracuje s určitými lidskými atributy, mezi které patří i výše zmíněná duševní a tělesná schopnost. AS tělesné schopnosti mít nemohou a ani je k ovládní vozidla nepotřebují.<sup>86</sup> Duševní schopnosti nelze asociovat s potřebou duše a jejími jednotlivými složkami, které nás podle některých filozofických směrů odlišují od jiných živých bytostí.<sup>87</sup> Smyslem ustanovení je zajistit, aby pro výkon rizikové činnosti, kterou řízení bezesporu je, nebylo řidičské oprávnění uděleno někomu, kdo prodělává duševní poruchu či je omezen jinými zdravotními problémy, které by mohly ohrozit účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pokud by se za řidiče prostřednictvím právní fikce mohl v budoucnu považovat také AS, bylo by potřeba přijmout opatření stanovující minimální požadavky na jeho řádný a bezpečný provoz.

V květnu roku 2018 představila skupina právníků pod záštitou poslance Mariana Jurečky návrh novely ZSP reagující právě na vyvstalé technologické inovace.<sup>88,89</sup> Ten se inspiroval německým zákonem o silničním provozu.<sup>90</sup> V návrhu dochází k úpravě definice řidiče, když se za něj považuje také ten, kdo aktivuje automatizovanou funkci řízení a používá ji pro řízení vozidla, ačkoli vozidlo sám neřídí.<sup>91</sup> Řidiči dovoluje po aktivaci těchto systémů se odvrátit od dění v provozu, avšak musí být stále schopen *okamžitě* převzít řízení, pokud jej k tomu systém vyzve, popřípadě pokud na základě zjevných okolností musí rozpoznat, že neexistují předpoklady pro jeho využití.<sup>92</sup> Řidič by sice nemusel mít ruce na volantu, mohl by se odvrátit od dění v provozu, ale musel by stále sledovat provoz takovým způsobem, aby rozpoznal zjevné okolnosti, které by vedly k pomnutí okolnosti pro využívání AS. Z toho vyplývá, že i po případném přijetí návrhu novely bude ve vozidle stále potřeba osoba řidiče, která bude disponovat řidičským oprávněním. To by znamenalo, že funkce přivolání vozidla od společnosti Tesla by bylo stále právem neaprobované. Přijetím návrhu novely by se ovšem ČR přiblížila splnění své povinnosti sjednotit pravidla provozu s Úmluvou.

---

<sup>84</sup> Tamtéž, § 3 odst. 3 písm. a).

<sup>85</sup> Tamtéž, § 5 odst. 2 písm. d).

<sup>86</sup> MIKEŠ: Vybrané otázky odpovědnosti..., s. 472.

<sup>87</sup> Aristoteles rozeznával 3 typy duší: (i) vyživovací duši; (ii) duši vnímavou; a (iii) duši myslící, přičemž poslední typ duše se vyskytuje pouze u lidí.

<sup>88</sup> *Návrh novely zákona o silničním provozu* [online]. autoweek.cz, 30. května 2018 [cit. 19. října 2019]. Dostupné na <<https://www.autoweek.cz/cs-tiskove-zpravy-navrh-novely-zakona-o-silnicnim-provozu-7490>>.

<sup>89</sup> Návrh novely dosud nebyl předložen Poslanecké sněmovně.

<sup>90</sup> KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Problémy a výzvy práva umělé inteligence a autonomních vozidel. *Soukromé právo*, 2019, roč. 7, č. 1, s. 4.

<sup>91</sup> Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, § 2 písm. d).

<sup>92</sup> Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, § 5 odst. 4.

## 2 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomními systémy na základě obecných skutkových podstat OZ

OZ obsahuje tři základní skutkové podstaty náhrady škody spočívající v: (i) porušení dobrých mravů;<sup>93</sup> (ii) porušení zákona týkajícího se zásahu do absolutního práva<sup>94</sup> nebo porušení ochranné normy;<sup>95</sup> a (iii) porušení smluvní povinnosti.<sup>96</sup> Vzhledem k tomu, že si strany mohou na základě autonomie vůle ujednat obsah smluv velmi rozmanitě, což vede k potenciální existenci nespočtu právních skutečností spadajících pod ochranný účel smlouvy, objektivní odpovědnost za škodu způsobenou porušením smlouvy vynechám. Zaměřím se proto na nedostatky subjektivních skutkových podstat ve vztahu k AS. Uvedené příklady budou aplikovány ve vztahu k ustanovení § 2910 OZ, což se vzhledem k abstraktnosti dobrých mravů, se kterými pracuje § 2909 OZ, jeví jako vhodnější.

### 2.1 Škoda způsobená porušením zákona

Komentované ustanovení přiblížím na AV. Dle většinového názoru literatury je předpokladem k náhradě újmy: (i) protiprávní jednání; (ii) vznik újmy; (iii) příčinná souvislost mezi (i) a (ii); a (iv) zavinění.<sup>97,98,99</sup> Ačkoli jsem srozuměn s tím, že se odpovědnost může posuzovat také k výrobcům softwarů a vozidel,<sup>100</sup> následující řádky věnuji pouze odpovědnosti „řidiče“ AV.

#### 2.2.1 Protiprávnost

Právní normy upravují jednání osob. Protiprávnost by se tedy měla posuzovat k době jednání, nikoli k době vzniku škodné události. I proto literatura předpokládá, že zůstane zachován koncept protiprávnosti v jednání, se kterým pracoval zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník<sup>101</sup> (dále jen „**ObčZ 1964**“), a nikoli protiprávnosti v účinku.<sup>102, 103</sup>

<sup>93</sup> § 2909 OZ.

<sup>94</sup> § 2910 věta první OZ.

<sup>95</sup> § 2910 věta druhá OZ.

<sup>96</sup> § 2913 OZ.

<sup>97</sup> BEZOUŠKA, Petr. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1542 (§ 2910 OZ).

<sup>98</sup> HRÁDEK, Jiří. In ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 928 (§ 2910 OZ).

<sup>99</sup> PAŠEK, Martin. In PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 2832 – 2833 (§ 2910 OZ).

<sup>100</sup> PEHM, Julian. Odpovědnost za provoz autonomních vozidel: Komparativní pohled na výzvy automatizace. In ZOUFALÝ, Vladimír (ed). *XXVI. Karlovarské právnícké dny*. Praha: Nakladatelství Leges, 2018, s. 150.

<sup>101</sup> Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění zákona č. 428/2011 Sb. účinném ke dni 31. prosince 2013.

<sup>102</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1545 (§ 2910 OZ).

<sup>103</sup> MELZER, Filip. In MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX*. § 2894–3081. Praha: Leges, 2018, s. 233 (§ 2909 an. OZ).

Protiprávnost v jednání může spočívat buď v porušení konkrétní povinnosti opatrnosti u zásahu do absolutního práva nebo v porušení ochranné normy.

Konkrétní povinností opatrnosti se rozumí povinnost, kterou po subjektu můžeme objektivně vyžadovat, aby dodržoval k předcházení zásahu do absolutního práva jiného.<sup>104</sup> Přitom platí, že protiprávnost je objektivní kategorií, proto by se měl zohlednit právní řád jako celek;<sup>105</sup> nejen povinnost ostatních do absolutních práv nezasahovat, ale také okolnosti konkrétního případu a zvyklosti soukromého života uvedené v § 2900 an. OZ. Zásah do absolutního práva musí být objektivně předvídatelný tzv. optimálním pozorovatelem. Respektive jednající musí mít alespoň potenciální možnost škodě zabránit.<sup>106</sup> To znamená, že v daném případě se musí stanovit tzv. *duty of care* a zjistit, zda jej jednající dodržel.<sup>107</sup> Protiprávním jednáním je i porušení ochranné normy.

U AV třetí úrovně bude hrát roli, zda řidič přepne vozidlo do autonomního módu v situaci, kdy může předvídat, že nejsou splněny podmínky pro autonomní řízení, či zda jej AS vyzve, aby převzal řízení, a on tak neučiní. Za těchto okolností má subjekt předvídatelnou možnost zabránit zásahu do absolutního práva poškozeného, tudíž by jednal protiprávně. U návrhu novely ZSP by byla protiprávnost dána tím, že jednáním by byla porušena ochranná norma.

U AV, které si budou schopny poradit za každé situace, bude aktivní úloha řidiče spočívat pouze ve stanovení trasy. Je otázka, zda by řidič jako objektivní pozorovatel mohl předpokládat, že by k dopravní nehodě mohlo dojít jen tím, že užije AV. Zvláště když autonomie vozu bude dosahovat takové úrovně, že se na něj řidič bude moci plně spolehnout. I kdyby v tomto případě byla protiprávnost spatřena, což si nemyslím, stejně by narazila na nedostatek příčinné souvislosti, popřípadě by se subjekt mohl vyvinut (viz dále). Navíc by takový požadavek konkrétní povinnosti opatrnosti nebyl adekvátní a hraničil by s objektivní odpovědností za ohrožení.<sup>108</sup>

Rozsah preventivních opatření k dodržení konkrétní míry opatrnosti nemůže být absolutní. Nepůjde po subjektu požadovat, aby byla za všech okolností vyloučena možnost vzniku újmy. Subjekt bude povinen udržovat pouze takovou míru opatrnosti, kterou po něm lze racionálně požadovat v daném případě a na základě zvyklostí soukromého života.<sup>109</sup>

---

<sup>104</sup> Tamtéž, s. 283 (§ 2910 OZ).

<sup>105</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1543 (§ 2910 OZ).

<sup>106</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 284 – 290 (§ 2910 OZ).

<sup>107</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 23.

<sup>108</sup> PEHM: *Odpovědnost za provoz...*, s. 148.

<sup>109</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. prosince 2013, sp. zn. 25 Cdo 2508/2012.

Prevenčí, kterou jednající může předejít vzniku újmy, může být kontrola senzorů, čištění čidel, aktualizace softwaru, kontrola připojení a další povinnosti, které jsou v jeho silách, jimiž jednající může před započítím jízdy ověřit bezpečnost užití AV. Prevenční povinnost může uživatel vozu porušit i tím, když bude pokračovat v jízdě a nedá pokyn k zastavení, všimne-li si, že vozidlo vykazuje značné chyby v řízení a není proto tak bezpečné jako obvykle.<sup>110</sup>

### 2.2.2 Příčinná souvislost

Protiprávnost musí být ke vzniku újmy v příčinné souvislosti. U případu uvedeného výše, kdy užití AV třetí úrovně porušuje ochrannou normu, je příčinná souvislost splněna, jelikož: (i) do osobní oblasti patří všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích; (ii) věcným účelem normy je především chránit majetek a zdraví těchto osob; (iii) a norma explicitně chrání před nepřevzetím řízení po výzvě AS či zapnutím AS v době, kdy k tomu zjevně nejsou podmínky.

Kauzální nexus mezi porušením konkrétní povinnosti opatrnosti a vznikem újmy spočívá ve zjištění, zdali by při opadnutí protiprávního jednání škůdce (konání, opomenutí) újma nastala vůbec, popřípadě zda by nastala tak, jak nastala. Jedná se o teorii *conditio sine qua non*, která slouží k prokázání faktické kauzality. Ta může vést až ke zjištění nekonečného množství příčin. Pokud by řidič AV třetí úrovně převzal řízení, tak by škoda nejspíše nastala. To platí ale i tehdy, pokud by řidič nestanovil onu vybranou destinaci, ale zvolil jinou. K újmě by nemuselo dojít a teorie podmínky by byla naplněna. To se jeví jako poněkud nespravedlivé, proto jako korektiv k faktické kauzalitě vystupuje kauzalita právní.<sup>111</sup>

Konkrétně se jedná o teorii adekvátní příčinné souvislosti. Ta stanoví že, z faktických příčin se mají zkoumat jen ty, které nejsou příliš vzdálené, a že se mají vyloučit ty následky, které jsou v době jednání těžko představitelné, ojedinělé až nahodilé.<sup>112</sup> Nelze-li řidiči konvenčního automobilu spravedlivě přičíst, že z důvodu opilosti přejezd sjezd a následně na vůz spadne kámen,<sup>113</sup> stejně nebude možno ani vytýkat řidiči AV, že vybral trasu, na níž došlo k dopravní nehodě, a nikoli jinou. U obou situací je přítom faktická kauzalita naplněna.

Problém může nastat i tehdy, byla-li škoda skutečně způsobena v důsledku porušení prevenční povinnosti. Soudy totiž vyžadují, aby příčinná souvislost byla prokázána s mírou

---

<sup>110</sup> PEHM: Odpovědnost za provoz..., s. 149.

<sup>111</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo*..., s. 1550 – 1553 (§ 2910 OZ).

<sup>112</sup> Tamtéž, s. 1555.

<sup>113</sup> PAŠEK: *Občanský zákoník: komentář*..., s. 2834 (§ 2910 OZ).

hraničící s praktickou jistotou.<sup>114</sup> Takto stanovené důkazní břemeno může pro poškozeného v případě škody způsobené AV představovat nepřiměřenou zátěž, neboť ani na základě reverzního inženýrství nemusíme dojít k závěru, proč AS jednal tak, jak jednal.<sup>115</sup> To platí nejen v případě, disponuje-li AS strojovým učením a je schopen přepisovat si kód sám, ale i tehdy, jedná-li na základě vstupů získaných ze senzorů.<sup>116</sup> Z toho vyplývá, že nároky kladené na znalce se budou podstatně lišit oproti těm, které se dnes požadují při vzniku dopravních nehod konvenčních automobilů. K prokázání bude třeba opravdových špiček v oboru.<sup>117</sup>

Ve výsledku může hrát při způsobení škody roli nejen opomenutí jednajícího, ale také další příčiny, například špatné vyhodnocení získaných dat, správné vyhodnocení neúplných dat či chyba v aktualizaci softwaru. Pakliže by se jednalo o případ pravé či nepravé alternativní kauzality, tak by spolu s jednajícím byly solidárně odpovědné i jiné subjekty. Pokud by se ale zjistila protiprávní příčina, avšak nebylo by jasné, komu se má s jistotou přičíst, na základě *in dubio mitius* by k náhradě nemusel být povinen nikdo.<sup>118</sup> Zjištění, jak škoda nakonec vznikla, nemá vliv jen na prokázání příčinné souvislosti, ale také na stanovení pasivně legitimovaného subjektu.

Dopátrání se toho, co skutečně bylo příčinou vzniklé škody, může být pro poškozeného nemožné i navzdory vynaložení finančních prostředků potřebných k vypracování znaleckého posudku. V takových případech Ústavní soud ČR stanovil, že: „(...) *nic nebrání judikatuře českých soudů, aby požadavek ‚stoprocentně‘ prokazované příčinné souvislosti přehodnotila a přijala adekvátnější a realističtější výklad ‚způsobení škody‘, který by vyrovnával slabší postavení poškozených.*“<sup>119</sup>

V nálezů soud konkrétně zmiňuje doktrínu tzv. *ztráty šance*, která reflektuje pro poškozeného lepší šanci na výsledek. Ta se ovšem nedá podřadit pod absolutní právo, tudíž je využitelná primárně u smluvní odpovědnosti.<sup>120</sup> K ulehčení důkazní situace poškozeného by mohlo dojít například tím, že by k dostatečnému prokázání stačilo předložení důkazu *prima facie*, který by potvrdil, že výsledná škoda je typickým projevem porušení konkrétní prevence

---

<sup>114</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1550 (§ 2910 OZ).

<sup>115</sup> Viz rozhovor s Dr. Regerem, technickým ředitelem společnosti Fujitsu. In NÝVLT, Václav. *Největší problém umělé inteligence: nelze zjistit, „proč“ se rozhodla* [online]. idnes.cz, 31. října 2017 [cit. 13. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.idnes.cz/technet/technika/umela-inteligence-problem-rozhodovani.A170619\\_094905\\_tec\\_technika\\_nyv](https://www.idnes.cz/technet/technika/umela-inteligence-problem-rozhodovani.A170619_094905_tec_technika_nyv)>.

<sup>116</sup> SMEJKAL, SOKOL: *Trestněprávní aspekty robotiky...*, s. 537.

<sup>117</sup> Tamtéž.

<sup>118</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1554 (§ 2910 OZ).

<sup>119</sup> Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. srpna 2008, sp. zn. I. ÚS 1919/08.

<sup>120</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1551 (§ 2910 OZ).



opatrnosti.<sup>121</sup> OZ řeší nemožnost prokázání příčinné souvislosti z důvodu vědeckotechnologické nejistoty u provozu zvláště nebezpečného. Soudy by se mohly inspirovat a proporčně stanovit povinnost náhrady škody na základě pravděpodobnosti; bylo-li porušení konkrétní povinnosti opatrnosti důvodem vzniku újmy z 60 %, nahradí jednatel škodu v tomto rozsahu.<sup>122</sup>

V Německu ulehčili důkazní situaci poškozeného přijetím úpravy, která vyžaduje, aby veškerá AV byla vybavena „černou skříňkou“ zaznamenávající data z řízení.<sup>123</sup> V případě nároku poškozeného je potom výrobce povinen mu zapsaná data předložit.<sup>124</sup> Že by bylo vhodné ulehčit důkazní situaci poškozených, zmiňuje i studie Komise, dle které by AS, u nichž se to jeví jako vhodné a možné, měly být vybaveny zařízením zaznamenávajícím data. Pokud by škůdce data nepředložil, tak by se skutečnost, která měla být na základě nich prokázána, považovala jako pravdivá a prokázána.<sup>125</sup>

### 2.2.3 Zavinění

Aby byla povinnost k náhradě uložena, nesmí absentovat prvek zavinění. Jednatel musí nejen porušit konkrétní povinnost opatrnosti, kterou po něm lze objektivně požadovat z role objektivního pozorovatele, ale její nedodržení mu vzhledem k jeho osobě musíme moci vytknout. Český právní řád pracuje se subjektivním pojetím zavinění a oproti jiným právním řádům poskytuje poškozenému výhodu, že zavinění presumuje.<sup>126</sup>

Má se za to, že osoba jedná zaviněně, nejedná-li podle znalostí a schopností osob průměrných vlastností.<sup>127</sup> Je na jednání, aby na základě důkazu opaku přesvědčil soud, že újmu nemohl na základě svých znalostí a vůle předvídat či jednání zabránit.<sup>128</sup> Oproti konkrétní povinnosti opatrnosti, na kterou se hledí z pozice objektivního pozorovatele, se u zavinění nevyžaduje, aby jednatel disponoval zvláštními schopnostmi. Zavinění se posuzuje čistě z pozice subjektivních vlastností jednání.<sup>129</sup>

---

<sup>121</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 21.

<sup>122</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1608 (§ 2925 OZ).

<sup>123</sup> Straßenverkehrsgesetz (StVG), zákon o silničním provozu, Německo, ve znění pozdějších předpisů, § 63 a odst. 1.

<sup>124</sup> Tamtéž, § 63 a odst. 3 písm. a).

<sup>125</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 47 – 48.

<sup>126</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1563 (§ 2912 OZ).

<sup>127</sup> § 2912 odst. 1 OZ ve spojení s § 4 odst. 1 OZ.

<sup>128</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 307 (§ 2911 OZ).

<sup>129</sup> Nejedná-li se o objektivizovanou formu zavinění.

Pehm tvrdí, že pokud jsou nároky konkrétní povinnosti opatrnosti pro jednajícího nespelnitelné, vytýkání individuálního protiprávního chování se jeví jako nepřiměřené.<sup>130</sup> Pokud by neměl být řidič konvenčního vozidla odpovědný za to, že mu selhaly brzdy nezávisle na jeho zavinění, neměl by být odpovědným ani uživatel AV, jehož AS selhal bez jeho přičinění.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> PEHM: Odpovědnost za provoz..., s. 148.

<sup>131</sup> Tamtéž, s. 149.

### 3 Odpovědnost za škodu způsobenou autonomními systémy na základě zvláštních skutkových podstat OZ

OZ neobsahuje speciální ustanovení, které by se přímo vztahovalo na škodu způsobenou AS. Proto je třeba hledat jiná, která by svou povahou mohla být aplikovatelná a na základě nich alokovat odpovědnost některému ze subjektů mající právní osobnost ve smyslu § 15 OZ. Pokud nepůjde tyto situace podřadit pod příslušná ustanovení ani pomocí extenzivního či jiného výkladu, bylo by vhodné zvážit, zda by je šlo vyřešit prostřednictvím *analogia legis* dle § 10 odst. 1 OZ.<sup>132</sup>

Ohledně přípustnosti analogie u ustanovení zakládajících objektivní odpovědnost panují odlišné názory. Jazykový výklad zákonné litery ve znění: „*škůdce je povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem*“<sup>133</sup> vede některé autory k závěrům znemožňující její použití.<sup>134</sup> Bezouška dříve opíral nemožnost analogie o zásadu právní jistoty a s ní související zásadu legitimního očekávání zaručující adresátům právních norem, že jim nebude uložena povinnost k náhradě škody, kterou nemohli předpokládat.<sup>135</sup> Nyní se ovšem domnívá, že poměrně chaotický vznik úpravy zvláštních skutkových podstat mohl vést k neplánovitým mezerám v zákoně, které bude třeba řešit analogicky.<sup>136</sup> Melzer stojí též za tím, že premisa odporující použití analogie nemá právní základ. Předkládá názor, že zákaz analogie by měl platit jen v případě plánovité mezery v zákoně, aby nemohly být nové skutkové podstaty dotvářeny soudní cestou.<sup>137</sup>

Analogii v případech objektivní odpovědnosti připouští rakouské právo<sup>138</sup> i Principy evropského deliktčního práva (dále jen „PETL“) v článku 5:102.<sup>139</sup> Důvodová zpráva k OZ uvádí, že oba zdroje hrály významnou roli při vzniku jeho současné podoby.<sup>140</sup> Navíc OZ stojí na základech Vládního návrhu občanského zákoníku z roku 1937, jehož inspiračním zdrojem

---

<sup>132</sup> Jen pokud půjde o neplánovanou mezeru v zákoně. Viz REMEŠ, Jiří. In PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 45 (§ 10 OZ).

<sup>133</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2895.

<sup>134</sup> PAŠEK: *Občanský zákoník: komentář...*, s. 2817 (§ 2895 OZ).

<sup>135</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1501 (§ 2895 OZ).

<sup>136</sup> BEZOUŠKA, Petr. *Diplomová práce* [online]. 19. března 2020 21:36 [cit. 30. března 2020]. Osobní komunikace.

<sup>137</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 10, 54 (§ 2895).

<sup>138</sup> HRÁDEK: *Občanský zákoník. Komentář...*, s. 879 (§ 2900 OZ).

<sup>139</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 10.

<sup>140</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 17 – 18 [online]. [obcanskyzakonik.justice.cz](http://obcanskyzakonik.justice.cz) [cit. 12. ledna 2020]. Dostupné na <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>>.

byl především rakouský ABGB.<sup>141</sup> Z toho vyplývá, že má svým vývojem blíže k rakouskému právu než německému, které analogii odmítá.<sup>142</sup> To také svědčí pro připuštění analogie.

Vzhledem k tomu, že nad touto otázkou nepanuje v právních kruzích úplná shoda, v následujících podkapitolách přiblížím nejen ta ustanovení OZ, která jsou odbornou veřejností nejčastěji skloňovaná jako potenciálně využitelná v případech škody způsobené AS, ale okrajově nastíním i ta, která by připadala v úvahu na základě analogie.

### 3.1 Škoda z provozní činnosti

Ustanovení § 2924 OZ reflektuje potenciální rizika vzniku újmy, která mohou nastat běžnou provozní činností. Oproti úpravě v § 420a ObčZ 1964 „odlehčuje“ odpovědnost škůdce. Ten má možnost se zprostit odpovědnosti v případech, které mají původ v samotném provozu, pokud prokáže, že vynaložil veškerou racionální péči, aby k újmě nedošlo.<sup>143</sup> Z toho lze dovodit, že zákonodárce zamýšlel změnu pojetí odpovědnosti z objektivní na subjektivní, jelikož veškerá péče je vyšším stupněm běžné péče uvedené v § 2912 OZ.<sup>144</sup> Mělo by tedy jít o formu objektivizovaného zavinění.<sup>145</sup> Z judikatury<sup>146</sup> a z vyjádření předsedy senátu Nejvyššího soudu ČR (dále jen „NS“) Vojtka ovšem vyplývá,<sup>147</sup> že soudy vnímají zákonná vyjádření *vynaložení veškerého úsilí či péče* jako liberaci, a nikoli exkulpací. Jelikož přetrvání přísné odpovědnosti předpokládá také literatura,<sup>148</sup> je institut pojat ve smyslu objektivní odpovědnosti.

Povinnost náhrady újmy je alokována provozovateli závodu či jiného zařízení sloužícího k výtěžné činnosti. Je tomu tak z důvodu, že provozovatel má z provozní činnosti prospěch.<sup>149</sup> Poškozenému (stojícímu vně provozní činnosti) stačí, když prokáže: (i) vznik újmy; a (ii) její příčinnou souvislost s působením provozu.<sup>150</sup> Provozem se přitom rozumí činnost související s předmětem činnosti subjektu, kterou vyvíjí opakovaně za použití určitých organizačních opatření s možným využitím technologií, věcí či postupů, které mohou být potenciálně nebezpečné, například tím, že se vymknou kontrole.<sup>151,152</sup> Takto se mohou

---

<sup>141</sup> Tamtéž.

<sup>142</sup> HRÁDEK: *Občanský zákoník. Komentář...*, s. 879.

<sup>143</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1602 – 1603 (§ 2924 OZ).

<sup>144</sup> Tamtéž.

<sup>145</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 313 (§ 2912 OZ).

<sup>146</sup> Např. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. prosince 2011, sp. zn. 25 Cdo 5080/2009 nebo Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. července 2016, sp. zn. 29 ICdo 49/2014.

<sup>147</sup> VOJTEK, Petr. Náhrada újmy z provozních činností (vybrané otázky). *Soudní rozhledy*, 2015, č. 6, s. 204.

<sup>148</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1603 (§ 2924 OZ).

<sup>149</sup> Tamtéž, s. 1601 (§ 2924 OZ).

<sup>150</sup> VOJTEK: *Náhrada újmy...*, s. 204.

<sup>151</sup> Tamtéž, s. 203 – 204.

<sup>152</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1601 (§ 2924 OZ).

vyznačovat i zařízení poskytující služby, například veřejné nemocnice. Ty lze zahrnout pod pojem *jiná zařízení*, protože se výdělkem rozumí i příjmy z veřejných zdrojů.<sup>153</sup>

Újma se považuje za způsobenou působením provozu, má-li původ: (i) ve vlastní provozní činnosti; (ii) ve věci při ní použité; nebo (iii) ve vlivu provozní činnosti na okolí. Jelikož jsou AS technologií, jejíž potenciální nebezpečí spočívá mimo jiné v nekontrolovatelnosti, je pro újmu jimi způsobenou stěžejní situace (ii). Věcmi použitými při provozní činnosti se rozumí jakákoli zařízení či vybavení, jež jsou alespoň nějakým způsobem zapojena do poskytování služeb, které jsou předmětem provozní činnosti.<sup>154</sup>

AS mohou způsobit škodu v souvislosti s provozní činností zejména v těchto případech. Zdravotní robot převážející léky a vzorky uvnitř nemocnice srazí jednoho z pacientů na chodbě, který si následným pádem poraní hlavu;<sup>155</sup> nebo robot pomáhající seniorovi vstát z invalidního vozíku v domě s pečovatelskou službou se při přenášení pacienta převrátí a zraní jej.<sup>156</sup> Tím dojde ke vzniku nemajetkové újmy na přirozených právech způsobené použitím vybavení, které je zapojeno do poskytování služeb.<sup>157,158</sup> Nehmotným AS využívajícím v provozní činnosti může být systém řídicí semaforů na křižovatce. Ten se na základě dat o dopravě získaných z kamer a radarů snaží zajistit plynulejší jízdu. Systém může špatně zaznamenat vozidla a pomocí zelené barvy semaforu dát povel k jízdě ve všech směrech. Řidič se poté na poslední chvíli vyhýbá jinému vozidlu v křižovatce a nabourá do svodidel.

Provozovatel by nebyl odpovědný, jestliže by v uvedených situacích unesl důkazní břemeno ohledně vynaložení veškeré péče, kterou lze po něm rozumně vyžadovat. Vynaložením veškeré rozumné péče se rozumí vyhovění objektivnímu měřítku opatrnosti, které lze po každém provozovateli racionálně požadovat z dosažené úrovně poznání a techniky vzhledem ke konkrétní situaci onoho případu.<sup>159</sup> Smyslem liberace je preventivní předcházení možnému vzniku újmy ze strany provozovatele.

---

<sup>153</sup> Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, s. 573 [online]. [obcanskyzakonik.justice.cz](http://obcanskyzakonik.justice.cz) [cit. 14. ledna 2020]. Dostupné na <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>>.

<sup>154</sup> PAŠEK: *Občanský zákoník: komentář...*, s. 2854 – 2855 (§ 2924 OZ).

<sup>155</sup> V tomto případě bude záležet, zda lze robota podřadit pod dopravní prostředek ve smyslu § 2927 odst. 1 věty druhé OZ. Pod větu první daného ustanovení by provoz robota podřadit nebylo možné, jelikož se nejedná o poskytování dopravy pro jiného.

<sup>156</sup> *Will These Nurse Robots Take Your Jobs? Don't Freak Out Just Yet* [online]. [nurse.org](http://nurse.org), 27. února 2018 [cit. 14. ledna 2020]. Dostupné na <<https://nurse.org/articles/nurse-robots-friend-or-foe/>>.

<sup>157</sup> V takovém případě by byl škůdce povinen v souladu s § 2894 odst. 2 OZ ve spojení s § 2956 OZ nahradit jak škodu, tak nemajetkovou újmu.

<sup>158</sup> Tyto situace by neměly být v rozporu s judikaturou, jelikož se nejedná o provedení lékařského zákroku. Srov. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. května 2012, sp. zn. 25 Cdo 3805/2009.

<sup>159</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1603 (§ 2924 OZ).

Je otázkou, zda by se provozovatel mohl liberovat u zdravotnických robotů tím, že provádí jejich řádnou hardwarovou i softwarovou údržbu. S přihlédnutím k dosavadnímu technologickému vývoji těchto robotů a obecným standardům při poskytování zdravotních služeb, které v těchto případech stále odůvodněně poskytují lidé, si myslím, že užívání těchto pomocníků zejména pro manipulaci s lidmi nevyhovuje objektivnímu měřítku opatrnosti. V případě, že by se spolehlivost robo-asistentů vyrovnala jejich lidským protějškům a stali se uznávaným standardem zdravotní péče, pak by se provozovatel odpovědnosti zprostit mohl. U kauzy se semaforem by odpovědnost provozovatele mohla odpadnout, pokud systém náležitě vybral, naučil jej reagovat na nastalé situace a provedl další preventivní opatření s jeho provozem spojená.<sup>160</sup>

Institut by však nebylo možno aplikovat na škodu způsobenou samořídícími vozy využívanými společnostmi Uber či Waymo k přepravě jiných osob. Provoz dopravy v § 2927 OZ je totiž zvláštním typem provozní činnosti.

### 3.2 Škoda způsobená provozem zvláště nebezpečným

Západní společnosti zůstávají v otázkách robotiky poměrně konzervativní. Oproti japonskému císařství projevují vůči robotům a AI dokonce strach. Skepticismus se projevil také v literatuře 20. století, když zejména evropská literární díla varovala před nebezpečím plynoucím z nových technologií.<sup>161</sup> V Japonsku manga série o robotovi Astro Boy naopak vyústila k pozitivnímu přístupu k robotům.<sup>162</sup> O nebezpečnosti AS pojednává i otevřený dopis, který podepsali zakladatelé největších softwarových společností. K tomuto dopisu se svým podpisem připojil také britský teoretický fyzik Stephen Hawking.<sup>163</sup> Lze však určité typy AS považovat za abnormálně nebezpečné také z právního hlediska?

Škodu způsobenou zdrojem zvýšeného nebezpečí upravuje § 2925 OZ. V tomto ustanovení je stanoveno následující: „*Kdo provozuje závod nebo jiné zařízení zvláště nebezpečné, nahradí škodu způsobenou zdrojem zvláště nebezpečným.*“ Oproti § 2924 OZ nemusí mít provoz povahu výdělečné činnosti, ale vyžaduje se, aby při něm nebylo možné „(...) předem rozumně vyloučit možnost vzniku závažné škody ani při vynaložení řádné

---

<sup>160</sup> Např. opatřil systém náležitým antivirovým programem.

<sup>161</sup> Např. dílo Karla Čapka *R.U.R* nebo *2001: Space Odyssey* od Arthura Clarka.

<sup>162</sup> NEVEJANS, Nathalie. *Policy Department C: Citizens' Rights and Constitutional Affairs – European Civil Law Rules in Robotics, STUDY for the JURI Committee*. European Union: 2016. s. 10 – 11 [online]. europa.eu [cit. 15. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/571379/IPOL\\_STU\(2016\)571379\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/571379/IPOL_STU(2016)571379_EN.pdf)>.

<sup>163</sup> *Autonomous Weapons: An Open Letter from AI & Robotics Researchers* [online]. futureorlife.org, [cit. 15. ledna 2020]. Dostupné na <<https://futureorlife.org/open-letter-autonomous-weapons/?cn-reloaded=1>>.

*péče.*<sup>164</sup> Tím se ustanovení distancuje od zavinění a zakládá objektivní odpovědnost. Provozovatel zařízení zvláště nebezpečného je povinen poškozenému nahradit škodu, prokáže-li poškozený: (i) událost vyvolanou zdrojem zvýšeného nebezpečí mající původ v povaze provozu; a (ii) její příčinnou souvislost se vznikem újmy.<sup>165</sup> Dále (iii) provozovatel nesmí unést důkazní břemeno u jednoho ze tří liberačních důvodů.

OZ, stejně tak jeho předchůdce, přímo nedefinuje, co se rozumí provozem zvláště nebezpečným. Pouze stanovuje, že riziko nebezpečí musí přetrvat i přes vynaložení veškeré péče.<sup>166</sup> Důvodem může být úmysl zákonodárce nebránit vztažení ustanovení na případně nebezpečné vědecko-technologické inovace.<sup>167</sup> Dle judikatury se provoz zvláště nebezpečný vyznačuje tím, 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.“<sup>168</sup> Požadavek zvýšeného rizika přitom litera zákona výslovně nepředpokládá.<sup>169</sup>

Zařízením zvláště nebezpečným může být i technický systém či technologický celek, který je určený k nějaké funkci a vymezuje se: (i) omezenou ovladatelností; a (ii) nebezpečím vzniku závažné újmy.<sup>170</sup> Dle komentované zprávy k čl. 5:101 PETL by se závažnost nebezpečí měla vztahovat jednak k možné četnosti vzniku škody, tak k její závažnosti.<sup>171</sup> Melzer uvádí, že by mezi nimi měl postačovat vztah nepřímé úměry.<sup>172,173</sup> Provoz se opětovně jako v § 2924 OZ musí vyznačovat dlouhodobostí a kontinuitou. Nemůže se jednat o případy, kdy je určité zařízení využíváno příležitostně či jednorázově.<sup>174</sup> Důležité je také zmínit, že závažnost nebezpečí by se měla vztahovat ke konkrétní situaci a stavu vědecko-technického poznání své doby.<sup>175</sup>

Autonomní systémy jistě splňují požadavek neovladatelnosti, což vyplývá z jejich samotné povahy. Obtížnost jejich kontroly demonstruje chatbot Tay společnosti Microsoft,

---

<sup>164</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2925 odst. 1.

<sup>165</sup> VOJTEK: Náhrada újmy..., s. 204.

<sup>166</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 482 (§ 2925 OZ).

<sup>167</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1606 – 1607 (§ 2925 OZ).

<sup>168</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. února 2004, sp. zn. 25 Cdo 1923/2002.

<sup>169</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 482 (§ 2925 OZ).

<sup>170</sup> Tamtéž, s. 481 – 482 (§ 2925 OZ).

<sup>171</sup> KOCH, Bernhard A. In European Group on Tort Law. *Principles of European Tort Law: Text and Commentary*. Springer-Verlag/Wien: 2005, SpringerWeinNewYork, 106 s.

<sup>172</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 484 (§ 2925 OZ).

<sup>173</sup> To znamená, že čím větší je zásah do právem chráněných statků, tím postačuje menší pravděpodobnost jeho vzniku.

<sup>174</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 481 (§ 2925 OZ).

<sup>175</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1606 – 1607 (§ 2925 OZ).

který byl naprogramován k vytváření populárních příspěvků na sociální síti Twitter. Bot zjistil, že mezi lidmi nejvíce sdílené příspěvky patří rasistické a nenávistné komentáře, a tak se jimi při své tvorbě inspiroval. Jelikož se Tay měl psaní příspěvků naučit sám, ve zdrojovém kódu nešlo chybu dohledat a následně jej přeprogramovat. Microsoft byl tudíž nucen se omluvit a bota vypnout.<sup>176</sup> Dalším příkladem je robo-zvíře Gaak, které mělo při výzkumu simulovat lovenou zvěř a naučit se bránit predátorům. Byl v tom ovšem tak úspěšný, že se mu podařilo uniknout z výzkumného zařízení, čímž způsobil dopravní nehodu a málem i nemajetkovou újmu na zdraví.<sup>177</sup> I když míra pravděpodobnosti vzniku škodné události mohla být v tomto případě malá, zásah do tělesné integrity člověka jako jedné z nejvíce chráněných právních komodit by mohla odůvodnit provoz jako zvlášť nebezpečný.<sup>178</sup>

Nebezpečnost AS přitom nemusí spočívat pouze v použití potenciálně nebezpečných prostředků při provozní činnosti, ale i z řízení samotného provozu. U tzv. *smart factories* je řízení provozu, popřípadě části výroby, svěřeno algoritmu schopnému určit efektivnost výroby, řídit stroje a zadávat příkazy. Algoritmus však může vést i k příkazu, který by mohl vyvolat škodnou událost.<sup>179</sup>

Mezi taxativní výčet liberačních důvodů patří: (i) vnější vyšší moc; (ii) vlastní jednání poškozeného; a (iii) neodvratitelné jednání třetí osoby. Zákonodárce zde spojuje vyšší moc (i) s přívlastkem vnějšku, což znamená, že jde o tzv. vnější neodvratitelnou náhodu – zvnějšku působící událost, která nemá původ v samotném provozu.<sup>180</sup> Chyba ve výpočtu či ve funkci AS znemožňuje provozovateli se liberovat, jelikož má vnitřní původ. Možnost liberace by ale měla nastat v případě, kdy škoda byla způsobena řízením provozu AS, který udělí příkaz vedoucí ke vzniku škody na základě nedostatku dat (ne)získaných z důvodu poškození hlavní provozovny sensorových systémů pádem stromu. Škůdce by v takovém případě musel prokázat, že poškození pádem stromu bylo výlučnou příčinou škodné události.<sup>181</sup> To znamená, že by musel doložit, že se jednalo o správné rozhodnutí AS na základě neúplných dat z důvodu poškození jeho zdroje vyšší mocí a že obě skutečnosti působily na vznik škody kumulativně. Pokud by se zjistilo, že provozovatel nepřijal dostatečná opatření, například že

---

<sup>176</sup> VICTOR, Daniel. *Microsoft Created a Twitter Bot to Learn From Users. It Quickly Became a Racist Jerk* [online]. nytimes.com, 24. března 2016 [cit. 18. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.nytimes.com/2016/03/25/technology/microsoft-created-a-twitter-bot-to-learn-from-users-it-quickly-became-a-racist-jerk.html>>.

<sup>177</sup> ČERKA, GRIGIENĚ, SIRBIKYTĚ: Liability for damages..., s. 381.

<sup>178</sup> Že je tělesná integrita jeden z nejvíce chráněných právních statků dokládá to, že je zařazena do části druhé hlavy prvního trestního zákoníku.

<sup>179</sup> RECHBERGER, Thomas. Právní osobnosti a odpovědnosti autonomních systémů, díl II. *Právní rádce*, 2018, č. 11, s. 68 – 69.

<sup>180</sup> MELZER, Filip. Náhrada újmy způsobenou náhodou. *Bulletin advokacie*, 2018, č. 1 – 2, s. 28.

<sup>181</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 504 (§ 2925 OZ).



měl všechny sensorové systémy u jednoho zdroje, nesl by poměrnou část škody, kterou mohl odvrátit vynaložením odborné péče.<sup>182, 183</sup> Vlastní jednání poškozeného (ii) je *de facto* promítnutí § 2918 OZ o spoluúčasti poškozeného, u níž se povinnost nahradit škodu poměrně nesnižuje, ale vylučuje.<sup>184</sup> Neodvratitelným jednáním třetí osoby (iii) pak může být hackerský útok, jelikož i sebelepší antivirový program nemůže nikdy poskytnout úplnou ochranu softwaru.

Otázkou je, zda by se za provoz zvláště nebezpečný mohl považovat také výše zmíněný provoz AV společnosti Uber. Litera § 2925 OZ na rozdíl od PETL nevyžaduje negativní podmínku běžného užívání.<sup>185</sup> Ta je důvodem, proč se dnes klasické automobily navzdory stále vysokému počtu dopravních nehod nepovažují ve většině jurisdikcí za provoz zvláště nebezpečný.<sup>186</sup> Že i u nás zákonodárce nepovažuje běžné automobily za provoz zvláště nebezpečný lze navíc vyvodit z vývoje dikce ustanovení § 2925 OZ. Ta vychází z odpovědnosti za provoz železnic, která v současné době spadá, stejně jako běžné automobily, pod institut škody z provozu dopravního prostředku.<sup>187</sup>

Jak již bylo zmíněno, nebezpečnost se musí posuzovat vzhledem k době a stavu vědeckého a technického poznání. V dnešní době jsou AV v praxi novou a neověřenou technologií, která se stále nevyrovná řidičským schopnostem člověka.<sup>188</sup> Porovnání bezpečnosti s vozidly dnešní doby by mohlo svědčit právě o jejich abnormální nebezpečnosti.<sup>189</sup> Za zmínku dále stojí úvaha Polčáka, že by se AV neměla z právního hlediska považovat za běžné automobily, nýbrž za software usazený ve dvoutunovém hardwaru. Argumentuje jednotou formy a obsahu právních norem. Tvrdí, že jak pravidla silničního provozu, tak odpovědnostní model vztahující se k dopravě vychází z osoby řidiče. Ten ovšem u AV chybí. Proto by se dle něj neměl na AV použít stejný odpovědnostní model jako na konvenční vozidla.<sup>190</sup>

Dá se předpokládat, že podřazení AV pod provoz zvláště nebezpečný by mohlo připadat v úvahu do doby jejich masového rozšíření a naplnění potenciálu ve smyslu snížení

---

<sup>182</sup> Tamtéž, s. 503 – 505 (§ 2925 OZ).

<sup>183</sup> Správný hospodář by měl u takto komplexních továren mít více zdrojů sensorových systému pro případ, že by jeden z nich vypadl z provozu.

<sup>184</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1607 (§ 2925 OZ).

<sup>185</sup> Principy evropského deliktivního práva čl. 5:101 odst. 2 písm. b).

<sup>186</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 484 (§ 2925 OZ).

<sup>187</sup> Tamtéž, s. 444 – 446 (§ 2925 OZ).

<sup>188</sup> Viz vyjádření Erica Meyhofera, vedoucího oddělení pokročilých technologií společnosti Uber. In CBS This Morning. *Inside Uber's secret self-driving car testing facility* [online]. youtube.com, 12. června 2019 [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.youtube.com/watch?v=SnR2449jFV8>>.

<sup>189</sup> TOMÍŠEK: *Jaký je ideální...*, s. 43.

<sup>190</sup> POLČÁK: *Odpovědnost umělé inteligence...*, s. 536 – 537.

počtu dopravních nehod. O tom svědčí také změna pohledu na oblast civilního letectví, které bylo ve svých raných fázích považováno za nebezpečné, ale již se takto neřadí pod většinu právních jurisdikcí.<sup>191</sup>

### 3.3 Škoda z provozu dopravních prostředků

I přes úvahu Polčáka jsou AV především dopravním prostředkem, konkrétně vozidlem ve smyslu § 2927 odst. 1 věty druhé OZ. To platí pro všechny jejich vývojové úrovně. Charakteristické vlastnosti motorových vozidel opakovaně stanovil NS ve své judikatuře, přičemž osoba řidiče není jeho relevantním prvkem:<sup>192</sup> „Škoda je způsobena zvláštní povahou provozu motorového vozidla tehdy, je-li způsobena jeho typickými vlastnostmi, zejména zvýšenou rychlostí, omezenou ovladatelností, vysokou hmotností, technickou konstrukcí či charakterem (pevnost, tvrdost) použitých materiálů; působení těchto faktorů musí být spojeno s využitím dopravního prostředku k jeho provozu.“<sup>193</sup> V případě pochybnosti se dá postupovat také podle toho, zda AV spadají pod vozidla dle jiných předpisů.<sup>194</sup> AV jsou vozidly ve smyslu Úmluvy, není tedy pochybností o tom, že spadají pod hypotézu této skutkové podstaty.<sup>195</sup>

Institut zatěžuje poškozeného důkazním břemenem u: (i) škodné události vyvolané zvláštní povahou provozu dopravy, resp. dopravního prostředku; (ii) vzniku újmy; a (iii) příčinné souvislosti mezi nimi.<sup>196</sup> Nejedná se o odpovědnost absolutní. Škůdce má možnost se povinnosti k náhradě zprostit, pokud prokáže, že škodě nemohl i přes vynaložení veškerého úsilí zabránit; to ovšem neplatí, má-li škoda původ uvnitř provozu dopravy. I když vynaložení veškerého úsilí ze strany škůdce značí prvek zavinění, judikatura se obdobně jako u § 2924 OZ zřejmě přikloní k pojetí objektivní odpovědnosti a naváže tím na používání institutu za doby účinnosti ObčZ 1964.<sup>197</sup>

---

<sup>191</sup> KOCH, Bernhard A. In European Group on Tort Law. *Principles of European Tort Law: Text and Commentary*. Springer-Verlag/Wien: 2005, SpringerWeinNewYork, s. 107.

<sup>192</sup> Tuto skutečnost dokládá také to, že za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku se považují i situace, kdy se vozidlo rozjede z kopce samo od sebe uvolněním ruční brzdy a následně způsobí škodu. Viz MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 556 (§ 2927 OZ).

<sup>193</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. srpna 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016 nebo Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 18. března 2015, sp. zn. 25 Cdo 3925/2013.

<sup>194</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 537 – 538 (§ 2927 OZ).

<sup>195</sup> To vyplývá také ze smyslu a účelu samotného ustanovení. Viz MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 525 (§ 2927 OZ).

<sup>196</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1612 (§ 2927 OZ).

<sup>197</sup> S pojetím objektivní odpovědnosti pracuje také předseda senátu NS Vojtek. Viz VOJTEK, Petr. In ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014, s. 1015 (§2927 OZ).

Povinnost náhrady je alokována buď provozovateli dopravy nebo provozovateli dopravního prostředku, přičemž odpovědní za jednu škodnou událost mohou být i oba.<sup>198,199</sup> Je proto nutno tyto dva subjekty od sebe odlišovat. Provozovatelem dopravního prostředku bývá ten, kdo má možnost právní i faktické dispozice s vozidlem.<sup>200</sup> Neprokáže-li se jinak, je jím vlastník.<sup>201</sup> Za provozovatele dopravy se pak považuje ten, kdo poskytuje soustavně na vlastní účet a odpovědnost dopravní služby pro jiné i rozličnými způsoby.<sup>202,203</sup> Mohla by jím být teoreticky i společnost Uber, která v současnosti poskytuje služby v oblasti dopravy ve smyslu čl. 2. odst. 2 písm. d) směrnice č. 2006/213/ES.<sup>204,205</sup> V případě AV má poškozený navíc možnost uplatnit nárok přímo vůči pojišťovně škůdce, jelikož spadá pod definici vozidla dle zákona o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.<sup>206,207</sup>

S nástupem samořídících vozidel se očekává nárůst využívání operativních leasingů a nástup *car sharingu*. V těchto případech může být složitější určit, který ze subjektů má větší možnost právní a faktické dispozice s vozem. Faktickou dispozici má zejména ten, kdo rozhoduje o tom, kdy, kde a jak se vozidlo používá. S tím souvisí i možnost údržby stavu vozidla či aktualizace softwaru. Jedná se o osobu, která má největší možnost odvrácení rizika vyplývajícího z provozu dopravního prostředku.<sup>208</sup> Právní dispozice se projevuje respektováním právních poměrů mezi stranami; nerozumí se jí oprávnění vozem disponovat.<sup>209</sup> Hraje významnější roli při určování provozovatele v případě operativního leasingu než u *car sharingu*.

---

<sup>198</sup> Řidič může být navíc odpovědný podle § 2910 OZ.

<sup>199</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 538 (§ 2927 OZ).

<sup>200</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1614 (§ 2927 OZ).

<sup>201</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2930.

<sup>202</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 591 (§ 2927 OZ).

<sup>203</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1613 (§ 2927 OZ).

<sup>204</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu.

<sup>205</sup> „Společnost Uber má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. Pokud jde o posledně uvedený aspekt, zdá se zejména, že Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení.“ In Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL*, C-434/15, Sb. roz. ECLI:EU:C:2017:981, bod 39.

<sup>206</sup> Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, § 9 odst. 1, ve spojení s § 6 odst. 4, ve spojení s § 2 písm. a).

<sup>207</sup> Dále bude zajímavé sledovat, jak si s AV poradí pojišťovny. Ty také nemají s jejich provozem moc zkušeností, což se jistě projeví ve výši pojistného. Další otázka visí nad institutem *bonus v. malus*, který je spjat se schopností každého individuálního řidiče. Budou-li vozidla řízena pouze počítačem, mohl by se *bonus v. malus* projevit spíše u značek či typů vozidel, která jsou z pohledu počtů a závažností dopravních nehod považována za ty nejbezpečnější.

<sup>208</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 567 – 658 (§ 2927 OZ).

<sup>209</sup> Tamtéž, s. 568.

Krátkodobým přenecháním vozu jinému se zabýval NS v případě týkajícího se autopůjčovny, v němž stanovil: „*Organizace (popř. i občan), která půjčí občanovi motorové vozidlo, zůstává provozovatelem tohoto motorového vozidla v zásadě odpovědným za škodu vyvolanou zvláštní povahou jeho provozu.*“<sup>210</sup> U autopůjčovny i *car sharingu* si společnosti zachovávají kontinuitu a dlouhodobost faktické dispozice.<sup>211</sup> Mají stále největší možnost rozhodovat, kdy jsou vozy způsobilé k nájmu, kdy provádět údržbu a kdy aktualizovat software. Jedná se o subjekty, které mají příležitost odvrátit ohrožení a kterým plyne z užívání vozu největší prospěch – nájemné.<sup>212</sup> Alokace odpovědnosti těmto subjektům odpovídá smyslu a účelu § 2927 OZ.

Operativní leasing spočívá v dlouhodobém přenechání věci k užívání jinému.<sup>213</sup> Délka a kontinuita nájmu hovoří ve prospěch faktické dispozice nájemce. Jak ovšem uvedl NS, je potřeba přihlídnout také k dispozici právní, která se projevuje úpravou poměrů mezi stranami: „*V případě tzv. leasingu je třeba při určení provozovatele vozidla posoudit podle obsahu příslušné smlouvy, jaký rozsah práv k vozidlu vlastník převedl na leasingového nájemce. Za provozovatele vozidla nelze leasingového nájemce považovat tehdy, jestliže podle smlouvy byl oprávněn vozidlo za úplaty užívat obvyklým způsobem, aniž na něm směl provádět technické úpravy s výjimkou nutných oprav, měl hradit pouze údržbu a opravy vozidla a nebyl povinen vozidlo pojistit (pouze připojistit při cestě do zahraničí), přičemž pojištění vozidla včetně ‚zákonného pojištění‘ bylo zahrnuto v ‚půjčovném‘.*“ U samořídících vozidel vyvstává otázka, jak tomu bude, pokud některé povinnosti budou přeneseny na nájemce s tím, že aktualizace softwaru bude pouze v rukou pronajímatele. Vzhledem k tomu, že pro bezpečné fungování AV bude nejstěžejnější softwarová složka, domnívám se, že dokud bude její údržba v rukou pronajímatele, bude, jakožto subjekt mající největší možnost snížit riziko prováděním aktualizací, odpovědný on.

Institut obsahuje dva druhy liberačních důvodů. Relativním se vlastník dopravního prostředku zproští odpovědnosti, prokáže-li, že je provozovatelem někdo jiný.<sup>214</sup> Absolutní má povahu vnější neodvratné skutečnosti, která nemá původ v provozu. Původ v provozu se u liberace musí vykládat co možná nejextenzivněji.<sup>215</sup> To dokládá litera zákona. V prvním

---

<sup>210</sup> Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 11. dubna 1969, sp. zn. 8 Cz 4/69.

<sup>211</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 573 (§ 2927 OZ).

<sup>212</sup> Tamtéž, s. 567 – 658 (§ 2927 OZ).

<sup>213</sup> Operativní leasing je inomínátní smlouva spočívající v krátkodobém přenechání věci k užívání jinému, při které nepřechází nebezpečí škody na věci, a tak se o údržbu věci je stále povinen starat její vlastník. Viz SVOBODA, Martin. *Leasing v obchodněprávních vztazích*. Praha: 2010. Disertační práce. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra obchodního práva. Školitel disertační práce Stanislav Plíva, s. 8 – 9.

<sup>214</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 573 (§ 2927 OZ).

<sup>215</sup> Tamtéž, s. 573 – 575 (§ 2927 OZ).

odstavci věty první § 2927 OZ spojuje pomocí slova *tohoto* provoz s konkrétním provozem dopravního prostředku, který provozovatel při provozu příslušné dopravy využívá.<sup>216</sup> Naopak u liberace v odstavci druhém toto spojení chybí.<sup>217</sup>

Škůdce by se nemohl liberovat poukazem na to, že semaforey zmíněné v podkapitole 3.1 měly poruchu a dovolily průjezd všem vozidlům naráz, což vyústilo v dopravní nehodu. Provozem dopravy dle § 2927 odst. 2 OZ by se totiž měla rozumět každá okolnost vzniklá v dopravě obecně, tudíž i provoz dopravní infrastruktury.<sup>218</sup> Chybný výpočet AS má také původ v provozu, konkrétně v provozu samotného vozidla. Nehraje přitom roli, zda škoda vznikla správným výpočtem špatných dat poskytnutých třetí osobou, například informacemi o stavu vozovky<sup>219</sup> nebo správným výpočtem správných dat v bezvýchodné situaci.<sup>220,221</sup>

Vnější okolnost naopak liberaci umožňuje. Je jí taková okolnost, která má původ vně provozu, ale zároveň na něj působí, čímž se podílí právě na vzniku škody. Může jí být jednání třetí osoby (hackerský útok),<sup>222</sup> vlastní jednání poškozeného (skok pod jedoucí automobil) či jiné vnější náhody (vběhnutí srny před jedoucí vůz).<sup>223</sup> Navíc je třeba, aby provozovatel nemohl vnější okolnosti zabránit ani při vynaložení nejvyšší možné péče. Tomu bude i v případě hackerského útoku, pokud prokáže, že svůj antivirový systém řádně aktualizoval.<sup>224</sup>

Komentovaný institut se neuplatní pouze na AV, ale i na jiné AS, které se dají podřadit pod dopravní prostředek. Melzer jej vymezuje jako „*nespojité technický prostředek, který je přinejmenším kromě jiného určen k přepravě osob a nákladů*“.<sup>225,226</sup> Uvedenou charakteristiku může splňovat i malé elektrické autíčko pro děti, elektrokoloběžka,<sup>227</sup> obyčejné kolo či segway.<sup>228</sup> Jak již ale bylo uvedeno, bude záležet, zda je podřadí pod pojem

---

<sup>216</sup> Tamtéž, s. 591.

<sup>217</sup> Tamtéž, s. 600.

<sup>218</sup> Tamtéž, s. 600 – 601.

<sup>219</sup> I když jsou informace získány od třetího subjektu, jedná se stále o informace potřebné k dopravě. Mají tedy vnitřní původ.

<sup>220</sup> Viz tunelové či tramvajové dilema. In KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence. *Bulletin advokacie*, 2018, č. 3, s 17.

<sup>221</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 601 (§ 2927 OZ).

<sup>222</sup> Hackerský útok nemá původ v dopravě samé, akorát se v ní projevuje.

<sup>223</sup> Tamtéž, s 602 – 604.

<sup>224</sup> Je nemožné docílit 100 % softwarové ochrany.

<sup>225</sup> Tamtéž, s. 535 (§ 2927 OZ).

<sup>226</sup> Nad požadavkem nespojitosti nepanuje v literatuře shoda, proto někteří autoři podřazují pod dopravní prostředek také eskalátory. Viz BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1613 (§ 2927 OZ).

<sup>227</sup> Více o odpovědnosti za elektrokoloběžky In LOVĚTISNSKÝ, Vojtěch. Elektrokola, elektrokoloběžky a objektivní odpovědnost. *Právní rozhledy*, 2020, č. 1, s 1 – 7.

<sup>228</sup> Ministerstvo dopravy ČR neřadí Segway pod motorová vozidla. Viz *Vláda schválila novelu zákona o silničním provozu, zavádí reflexní prvky u chodců* [online]. mdcz.cz, 30. března 2015 [cit. 13. února 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-novelu-zakona-o-silnicnim-provozu>>.

vozidla i jiné právní předpisy, především ZSP.<sup>229</sup> Nelze totiž předpokládat, že by se pod skutkovou podstatu § 2927 odst. 1 věty druhé OZ dala kvalifikovat situace, ve které někomu bude způsobena újmu tím, že o autíčko zakopne, protože si nevšimne, že do něj dítě najelo. Úmyslem zákonodárce nejspíše nebylo upravovat tyto situace až skoro absolutní objektivní odpovědností. Může být ale robot roznášející čerstvé mléko k rodinným domům nebo robot donášející léky pacientům v nemocnici podřazen pod pojem vozidlo?

S odpovědí může souviset důvod, proč zákonodárce vyloučil u odstavce jedna věty druhé téhož ustanovení ty dopravní prostředky, které nejsou poháněny lidskou silou. Zřejmě nepředpokládal, že by je člověk byl schopen pohánět tak, aby představovaly zvýšené ohrožení, které je třeba upravit přísnější odpovědností. To by se také mělo zohlednit v případě podřazení robotů pod pojem dopravního prostředku.

Pod větu první téhož odstavce a ustanovení se však řadí i dopravní prostředky lidskou silou poháněné, prostřednictvím kterých je realizována doprava pro jiného.<sup>230</sup> V případě naplnění prvku kontinuity předmětné činnosti by tak mohl být odpovědným i provozovatel dopravy, který k ní využívá (motorový) invalidní vozík, i když ten se pod vozidlo podle ZSP neřadí.<sup>231</sup> Argument pro poskytnutí větší ochrany než u věty druhé může být spatřován v ochraně zdraví konkrétní převážené osoby, popřípadě v ochraně dané převážené věci. To ovšem nevysvětluje důvod, proč by měl tento provozovatel odpovídat za újmu i v případě, když motorovým vozíkem srazí třetí osobu, když provozovatel dopravního prostředku dle § 2927 odst. 1 věty druhé OZ by odpovědný být nemusel; žádné větší nebezpečí to pro poškozeného nepředstavuje.<sup>232</sup> Argument, že dopravu provozuje, aby z ní měl profit, a tudíž by z ní měl nést i negativní následky, neobstojí. Provozem dopravy totiž může být i charitativní činnost.<sup>233</sup> Melzer proto stojí za názorem, že by se provoz dopravy měl týkat jen dopravních prostředků uvedených ve větě druhé.<sup>234</sup>

K zodpovězení otázky by mohl pomoci i subjektivně historický výklad úpravy vozidel v ZSP. Ten z pojetí vozidel vyřazuje některé dopravní prostředky, se kterými není spojen takový prvek nebezpečnosti a rychlosti, například kolečkové brusle či již zmíněný motorový invalidní vozík. Oba dopravní prostředky přitom mohou v současnosti dosahovat i rychlosti vyšší než 10 km.h<sup>-1</sup>. Zákonodárce mohl mít v úmyslu vyloučit ty dopravní prostředky, které

<sup>229</sup> Melzer uvádí, že ani motorový invalidní vozík by se neměl považovat za dopravní prostředek. Viz MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 540 – 541 (§ 2927 OZ).

<sup>230</sup> Jedná se o většinový názor v literatuře. Viz BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1613 (§ 2927 OZ) nebo VOJTEK: *Občanský zákoník. Komentář...*, s. 1015 – 1016 (§ 2927 OZ).

<sup>231</sup> Dle § 2 písm. j) ZSP je osoba, která se pohybuje pomocí motorového invalidního vozíku, chodcem.

<sup>232</sup> LOVĚTISNSKÝ: *Elektrokola, elektrokoloběžky...*, s. 6.

<sup>233</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. (§ 2927 OZ).

<sup>234</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 587 (§ 2927 OZ).

se svou rychlostí, hmotností a z jejich vyplývající nebezpečnosti příliš neliší od lidské chůze.<sup>235</sup> To by mohlo hrát roli u některých druhů robotů, kteří se pohybují pomaleji. Například rakouský zákon o silničním provozu vylučuje z povinnosti nahradit škodu ta motorová vozidla, jejíž rychlost nepřevyšuje 10 km.h<sup>-1</sup>.<sup>236</sup> Vychází přitom z premisy, že takové prostředky nevyvolávají potřebnou míru ohrožení.<sup>237</sup>

V případě, že by se někteří roboti nedali podřadit pod pojem vozidla, jednalo by se u škody způsobené robotem, který roznáší mléko, podle většinového názoru literatury stále o provoz dopravy ve smyslu § 2927 odstavce jedna věty první OZ. U robota převážejícího léky a vzorky uvnitř nemocnice by ovšem o provoz dopravy nešlo, jelikož robot nepřeváží věci pro jiné, nýbrž pro samotnou nemocnici.

Další kategorií jsou drony. Ty lze za určitých situací podřadit pod dopravní prostředek – letadla. Obecnou charakteristiku letadel podává zákon o civilním letectví.<sup>238</sup> Ten v § 2 odst. 2 uvádí: „*Letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.*“ Vylučuje sice z věcné působnosti modely letadel, jejichž maximální vzletová hmotnost nepřevyšuje 25 kg,<sup>239</sup> omezení by se ovšem nemělo vztahovat pro podřazení letadel dle OZ. Důvodem je, že i modely, jejichž hmotnost může být například 10 kg, mohou svým pádem způsobit závažnou újmu a tím vykazovat zvýšené nebezpečí.<sup>240</sup> U letadel navíc platí, že čím létají výše, tím se jejich potenciální nebezpečnost při pádu zvyšuje. Platí totiž rovnice  $E_p = mgh$ , přičemž potenciální energie se při pádu tělesa přemění na kinetickou, kterou působí na jiné těleso. Z toho lze dovodit, že z čím větší výšky dron padá, tím větší energii bude při pádu působit na těleso na zemi. Spadne-li dron na střechu domu z metrové výšky, nebude jeho kinetická energie taková, aby střechou proletěl. Pokud ovšem spadne z výšky sta metrů, bude jeho kinetická energie při pádu větší a střechu prorazit může.

Drony se budou považovat za dopravní prostředek dle OZ jen tehdy, pokud budou aspoň při nejmenším využívány k přepravě nákladů či osob. Tomu bude například při jejich využití v donáškové službě či pokud ponesou kameru, kterou budou snímat okolí.<sup>241</sup> Je sporné, zda by tomu tak bylo i v případě vtělení kamery přímo do těla dronu, tedy kdy ji

---

<sup>235</sup> KOVALČÍKOVÁ, ŠTANDERA: *Zákon o provozu na pozemních...*, s. 9 – 10 (§ 2 písm. j) ZSP).

<sup>236</sup> Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), zákon o motorových vozidlech z roku 1967, Rakousko, ve znění pozdějších právních předpisů, § 1 odst. 2 písm. a).

<sup>237</sup> MELZER: *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek IX...*, s. 551 (§ 2927 OZ).

<sup>238</sup> Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>239</sup> Tamtéž, § 2 odst. 2 věta druhá.

<sup>240</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 545 - 546 (§ 2927 OZ).

<sup>241</sup> Tamtéž, s. 535 (§ 2927 OZ).

nepřeváží. Jednalo by se nejspíš o paralelu ve vztahu k dopravě pracovních strojů, například k bagrům. U nich však vždy dochází k přepravě alespoň osoby řidiče, což u zmíněných dronů neplatí. Provozovatel dronu by tím pádem nemusel být odpovědný, jelikož dron nebyl uzpůsoben k přepravě nákladu; nejednalo by se tudíž o dopravní prostředek.<sup>242</sup> V těchto případech si ale myslím, že by mělo dojít k analogické aplikaci a pod věcnou působnost normy podřadit i tyto drony.

Podobný případ nastává u AV, které si vlastník přivolá k sobě prostřednictvím telefonu. Na rozdíl od dronů však půjde o dopravní prostředek, jelikož se AV bude pohybovat směrem k řidiči za účelem jeho vyzvednutí, a jsou tudíž uzpůsobené k přepravě osob.

### 3.4 Škoda způsobená věcí samou od sebe

Škodu způsobenou věcí upravuje § 2937 odst. 1 OZ. Komentované ustanovení nedopadá na věci, které se projevují svou zvláštní, specifickou nebezpečností, nýbrž počítá s tím, že každá věc má určitý potenciál způsobit škodu.<sup>243,244</sup> Přitom platí, že čím jsou technologie vyspělejší, tím vyšší potenciální riziko v sobě nesou.<sup>245</sup>

Poškozenému vznikne nárok na náhradu, pokud: (i) mu vznikla újma; (ii) kterou způsobila věc sama od sebe; a (iii) škůdce porušil povinnost náležitého dohledu nad věcí, přičemž její porušení se presumuje.<sup>246</sup> Porušení dohledu indikuje odpovědnost za zavinění. Jelikož se jedná o nové ustanovení, ke kterému ještě chybí judikatura, tak není zřejmé, jak tuto odpovědnost budou pojímat soudy. Vojtek se ovšem opět přiklání k objektivní odpovědnosti.<sup>247</sup>

Stěžejní pro aplikaci skutkové podstaty ve vztahu k AS je zejména výklad litery věc *způsobí škodu sama od sebe a náležitý dohled*.

Má-li věc způsobit škodu sama od sebe, znamená to, že musíme hledat příčinu vzniku škody uvnitř samotné věci, v jejích vlastnostech anebo účincích. Neznamená to, že by na věc nemohlo působit její okolí. Naopak vnitřní příčina věci vedoucí ke vzniku škody může být aktivována i vnějšími podněty.<sup>248</sup> Jediným podnětem nemůže být *přímý vliv* konání deliktně způsobilé osoby.<sup>249</sup>

---

<sup>242</sup> Tamtéž, s.547 (§ 2927 OZ).

<sup>243</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 718 (§ 2937 OZ).

<sup>244</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1640 (§ 2937 OZ).

<sup>245</sup> TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. *Delikt ní právo*. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 379.

<sup>246</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1640 (§ 2937 OZ).

<sup>247</sup> VOJTEK: *Občanský zákoník. Komentář...*, s.1042 (§ 2937 OZ).

<sup>248</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1640 (§ 2937 OZ).

<sup>249</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 717 (§ 2937 OZ).



U AS bude hrát velmi významnou roli, co se ještě rozumí přímým vlivem, a co už ne. S jistotou jím bude povel či příkaz, na základě kterého AS následně jedná. Lidé na něj ovšem mohou působit svým konáním i neuvědoměle či nepřímě. AS totiž snímají a analyzují své okolí, učí se z něj a neustále na něj reagují.<sup>250</sup> Krausová v této souvislosti uvádí případ, kdy se robot pro zachování duševního zdraví svého vlastníka rozhodne zničit telefon jiné osoby z důvodu vypořádání častých nenávistných projevů a rozčilování lidí při telefonování.<sup>251</sup> Takovéto působení může vést v určitých případech až ke stírání hranic, kdy člověk na robota má přímý vliv, a kdy nikoli. Jelikož smyslem a účelem tohoto institutu není poskytnout ochranu právním statkům před jednáním člověka, je zřejmé, že pro aplikaci ustanovení bude třeba, aby osoba na robota nepůsobila bezprostředně, například již zmíněným příkazem. Naopak by jeho užití nemělo bránit, jestliže se robot chování naučí sám tím, že jej vypořádá z okolí.

Povinným je ten, kdo nad věcí měl vykonávat dohled, přičemž se presumuje, že jím je vlastník. Ten se může povinnosti k náhradě zprostit prokázáním, že náležitý dohled nezanedbal. OZ pracuje se subjektivním přístupem k zavinění, to znamená, že by se míra náležitého dohledu měla posuzovat podle schopností konkrétní osoby.<sup>252</sup> To by se mělo vzít v úvahu u posuzování náležitého dohledu u starších osob při škodě způsobené třetí osobě jejich osobním ošetřujícím robotem. Těmto osobám zdravotní stav nemusí umožňovat se náležitě starat ani o sebe sama, tudíž jejich schopnost vykonávat dohled nad robotickým pomocníkem je značně omezená.<sup>253</sup>

Další problém tkví v tom, zda je nad AS vůbec možné vykonávat dohled. Jedná se totiž o uzavřené systémy, které samy vyhodnocují situace na základě informací získaných zvenčí.<sup>254</sup> Přitom je jen obtížně představitelné mít dohled nad všemi podněty, kterým může být AS vystaven. „Vypuštěním do světa“ u něj dochází k částečné ztrátě kontroly a platí, že čím vyspělejší je AS, tím menší dohled nad ním lze vykonávat. Z toho vyplývá, že ustanovení by mělo být využitelné především u méně vyspělejších AS, k jejichž řádnému používání bude dohled zjevně vyžadován.<sup>255</sup>

Mohl by se tento institut vztáhnout také na nemajetkovou újmu způsobenou tím, že chatbot podobný Tayi se rozhodne napsat příspěvky, které haní pověst jiné osoby, ačkoli mu k tomu nebyl dán přímý povel? Melzer tvrdí, že ochranný účel normy chrání právní statky

---

<sup>250</sup> KRAUSOVÁ: Status elektronické osoby..., s. 703.

<sup>251</sup> Tamtéž.

<sup>252</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 311 (§ 2912 OZ).

<sup>253</sup> KRAUSOVÁ: Status elektronické osoby..., s. 703.

<sup>254</sup> MIKEŠ: *Vybrané otázky odpovědnosti...*, s. 475.

<sup>255</sup> TOMÍŠEK: *Jaký je ideální...*, s. 45.

pouze před fyzickým působením věcí. Zastává názor, že by se ustanovení mělo vztahovat pouze na věci hmotné.<sup>256</sup> Každopádně litera zákona a jiná mně známá literatura toto přímo neuvádí. Proto se domnívám, že by se ochrana měla poskytovat právním statkům i před jiným než fyzickým působením věcí, pokud může být důvodem vzniku újmy samotná vnitřní příčina věci nehmotné.

Ještě je třeba prozkoumat, zda lze aplikovat odpovědnost za škodu způsobenou věcí samou od sebe na AV. Mohl by například provozovatel vozidla (společnost poskytující operativní leasing) požadovat postih vůči osobě, která zanedbala náležitý dohled? U AV třetí a nižší úrovně by to mělo být možné.<sup>257</sup> I sami výrobci vozidel trvají na tom, že řidič musí být vždy připraven převzít kontrolu nad řízením, kdykoli o to vozidlo požádá, a kontrolovat ho při jízdě.<sup>258</sup>

### 3.5 Škoda způsobená vadou výrobku

Poškozený se může domáhat náhrady škody způsobené AS i tehdy, byla-li škoda způsobená v souladu s § 2939 an. OZ „(...) vadou movité věci určené k uvedení na trh jako výrobek za účelem prodeje, nájmu nebo jiného použití.“<sup>259</sup> V takovém případě musí poškozený prokázat: (i) újmu; (ii) vadu výrobku; a (iii) příčinnou souvislost mezi onou vadou a újmou. Nehraje přitom roli, zda vada vznikla zaviněně či nikoli. Jde o institut zakládající objektivní odpovědnost, přičemž povinný má možnost liberace.<sup>260</sup> Komentovaná ustanovení jsou výsledkem transpozice směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky<sup>261</sup> (dále jen „Směrnice“), měla by se tedy vykládat eurokonformně.<sup>262</sup>

Směrnice počítala v době jejího vzniku v roce 1985 s tradičním pojetím výrobků a jejich uváděním na trh. U tradičních výrobků nemají osoby napojené na výrobně-distribuční proces možnost kontroly a zásahu do funkčnosti i poté, co jsou výrobky uvedeny do oběhu.<sup>263</sup> Je proto nutné přezkoumat, zda pod terminologií zákona půjdou podřadit nové technologie činní samostatná rozhodnutí, u kterých tyto zásahy jsou *ex post* možné. Vhodným příkladem jsou samořídící vozidla.

<sup>256</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 718 – 719 (§ 2937 OZ).

<sup>257</sup> Autonomní vozidla čtvrté a páté úrovně by si měla poradit za všech situací sama, a tak nevyžadují dohled nad jejich provozem.

<sup>258</sup> KOLARÍKOVÁ: *Odpovědnost (za) robota...*, s. 15.

<sup>259</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2939 odst. 1.

<sup>260</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1649 (§ 2939 OZ).

<sup>261</sup> Směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

<sup>262</sup> SIMON, Pavel. In MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX. § 2894-3081*. Praha: Leges, 2018, s. 744 – 745.

<sup>263</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 27 – 28.

Litera OZ uvádí, že výrobkem je věc movitá. To by znamenalo, že jím může být jen samostatná věc v právním slova smyslu, a nikoli její součást.<sup>264</sup> Upřesnění přináší Směrnice v článku druhém, ve kterém stanovuje, že výrobkem se rozumí i ta movitá věc, která je zabudovaná v jiné movité či nemovité věci; výslovně navíc zahrnuje i elektřinu.

Ve vztahu k AV je klíčové, zda výrobkem mohou být i jiné nehmotné věci než explicitně uvedená elektřina. K tomu nepanuje v české literatuře jednotný názor. Bezouška tvrdí, že nemohou a opírá svou argumentaci o smysl Směrnice a nám nejbližší právní řády.<sup>265</sup> Jiní autoři naopak stojí za tím, že výrobkem se rozumí i nehmotné věci, jakými jsou například softwary v AV.<sup>266</sup> Jednotný pohled nepanuje ani mezi členskými zeměmi EU. Estonsko a Francie software pod výrobek řadí, ale Rakousko či Německo nikoli.<sup>267</sup> Studie Komise uvádí, že by bylo vhodné, aby se pod výrobek řadily i tyto digitální produkty, ať už vtělené do jiné movité věci či nikoli.<sup>268</sup> Příklon EU k pojetí softwaru coby výrobku lze vysledovat i z nařízení o zdravotnických prostředcích<sup>269</sup> a z nařízení o diagnostických zdravotnických prostředcích in vitro.<sup>270</sup>

Výrobek je nutno odlišit od poskytování služeb, které pod věcnou působnost institutu nepatří. Ačkoli z posledního vyhodnocení Směrnice vyplývá, že v současné době nemají společnosti problém odlišit výrobek od služby, s dalším vývojem technologií se hranice mohou stírat.<sup>271</sup> Příkladem je komplexní systém AV, ve kterém na sebe neustále působí produkty a služby, což může v určité míře znemožňovat odlišení těchto dvou kategorií.<sup>272,273</sup>

---

<sup>264</sup> SIMON: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 745 (§ 2939 OZ).

<sup>265</sup> Vychází z toho, jak je pojímán výrobek v Německu a Rakousku. Viz BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1650 (§ 2939 OZ).

<sup>266</sup> Viz SIMON: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 745 (§ 2939 OZ) nebo TICHÝ, HRÁDEK: *Deliktní právo...*, s. 411.

<sup>267</sup> KRAUSOVÁ, Alžběta a kol. *Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice: Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR*, s. 20 [online]. vlada.cz, 10. prosince 2018 [cit. 22. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018\\_final.pdf](https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf)>.

<sup>268</sup> Viz EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 42 – 43 nebo EVANS: *A Common EU approach...*, s. 56.

<sup>269</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/745 ze dne 5. dubna 2017 o zdravotnických prostředcích, změně směrnice 2001/83/ES, nařízení (ES) č. 178/2002 a nařízení (ES) č. 1223/2009 a o zrušení směrnic Rady 90/385/EHS a 93/42/EHS.

<sup>270</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/746 ze dne 5. dubna 2017 o diagnostických zdravotnických prostředcích in vitro a o zrušení směrnice 98/79/ES a rozhodnutí Komise 2010/227/EU.

<sup>271</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT: *Evaluation of Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products. Accompanying the document: Report from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the Application of the Council Directive on the approximation of the laws, regulations, and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (85/374/EEC)*, SWD/2018/157 final, s. 52 [online]. eur-lex.europa.eu [cit. 18. února 2020]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0157&from=EN>>.

<sup>272</sup> Například poskytnutí aktualizace softwaru, navigování, cloud servis.

Z těchto důvodů studie expertní skupiny vybrané Komisí doporučuje, aby se Směrnice vztahovala i na případy poskytování digitálního obsahu.<sup>274</sup> Bude ovšem záležet v daném případě až na posouzení soudu, zda bude algoritmy považovat za produkty, i když jsou svou podstatou informacemi a svou funkcí nahrazují právě lidské služby.<sup>275</sup>

Vzhledem k pravděpodobnému poškození softwaru pod výrobek bude poškozený povinen prokázat i jeho vadu. Dle § 2941 OZ je výrobek vadný, „*není-li tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat se zřetelem ke všem okolnostem.*“ Zákon demonstrativně uvádí, že těmito okolnostmi může být: (i) prezentace výrobku při uvedení na trh nebo jeho nabízení; (ii) účel, k němuž má výrobek objektivně sloužit; a (iii) doba uvedení výrobku na trh. Vada se neposuzuje podle ujednaných vlastností mezi stranami, ale podle objektivní bezpečnosti, kterou může široká veřejnost očekávat s ohledem na charakter výrobku.<sup>276</sup> Bezpečnost výrobku bude nutné posuzovat na bázi konkrétního případu podle doby uvedení na trh. Výrobek ale není vadný, pokud byl později na trh uveden výrobek bezpečnější.<sup>277</sup>

Absolutní bezpečnost nelze u výrobků nikdy očekávat.<sup>278</sup> Především u složitějších softwarů je nepravděpodobné, aby byly zcela prosty vad a aby u nich nedocházelo k výskytu tzv. *bugů*.<sup>279</sup> U komplexních a propojených systémů, jakými jsou AV, to platí dvojnásob. Tak tomu ovšem nebude, pokud by výrobci AV tvrdili, že s nástupem jejich vozidel dojde k vymýcení dopravních nehod ze silnic. V takovém případě se práh bezpečnosti zvyšuje, jelikož průměrný člověk může nabýt dojmu, že mu žádné nebezpečí při jízdě AV nehrozí. O informační vadu půjde, i kdyby s rozšířením dezinformace nepřišel výrobce ani jiná osoba podílející se na uvedení AV do oběhu, ale například média. Je povinností osob uvádějících AV do oběhu krotit nerealistická očekávání, která jsou s jejich nástupem spojena.<sup>280</sup> Průměrný člověk totiž nemá takové technologické znalosti a zkušenosti, aby sám dokázal posoudit pravdivost získaných informací.

Otázkou je, zda lze za vadu považovat i rozhodnutí AV učiněné nezávisle na chybách v kódu. Za konstrukční vadu se totiž dají považovat i situace, kdy výrobek neměl být pro svou nebezpečnost na trh vůbec uveden.<sup>281</sup> Pro připomenutí, rozhodování AV funguje na bázi

---

<sup>273</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 28.

<sup>274</sup> Tamtéž, s. 43.

<sup>275</sup> CHAGAL-FEFERKORN, Karni A. Am I an Algorithm or a Product? When Products Liability Should Apply to Algorithmic Decision-Makers. *Stanford Law & Policy Review*, 2019, roč. 30, č.1, str. 28 – 30.

<sup>276</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1653 –1654 (§ 2941 OZ).

<sup>277</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2941 odst. 2.

<sup>278</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1654 (§ 2941 OZ).

<sup>279</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 60.

<sup>280</sup> Tamtéž.

<sup>281</sup> TICHÝ, HRÁDEK: *Deliktní právo...*, s. 414.

procentuálního vyhodnocení nejpravděpodobnějších realit, což zákonitě neznamená, že nejpravděpodobnější realita se v tak proměnlivém prostředí, jakým je vozovka, musí stát skutečností. Proto bude záležet na objektivním měřítku bezpečnosti, které lze rozumně AV přisuzovat. Průměrně rozumný člověk bude nejspíš předpokládat, že AV budou nejméně stejně bezpečná jako ta řízená lidmi.<sup>282</sup> Jinak nelze racionálně usuzovat, že by si spotřebitel takového vozidlo pořídil, případně že by osoby preferovaly dopravní služby poskytované společnostmi provozující AV namísto klasických taxislužeb. Dle mého názoru by nehrála roli ani případná nižší cena těchto služeb, jelikož průměrný člověk by mohl vycházet z toho, že cena je nižší, jelikož společnosti nemusí platit náklady na řidiče.<sup>283</sup> Proto si myslím, že by se za vadu měla považovat taková rozhodnutí, která by neučinil průměrný řidič.<sup>284,285</sup> Za vadu by bylo vhodné považovat i extrémní rozhodnutí.<sup>286</sup> Posouzení konkrétních případů bude ale vždy v diskreční pravomoci soudu.

S nástupem samořídících vozidel se často skloňují etická rozhodnutí. Respektive kdo by měl určit, zda mají AV upřednostňovat ochranu posádky či osob nacházejících se vně automobilu. Může se jednat o situaci, kdy AV bude muset učinit rozhodnutí, zda strhnout řízení do zdi a ohrozit posádku, nebo najet do dvou chodců a upřednostnit eliminaci rizik pro cestující. Za předpokladu, že budou takto přednastavená rozhodnutí ve společnosti objektivně neakceptovatelná, je na zvážení, zda by se dala považovat za vadu výrobku.<sup>287</sup>

Prokázání vady může podobně jako prokázání příčinné souvislosti u škody způsobené porušením zákona představovat pro poškozeného nepřiměřenou zátěž. Poškozený si bude muset v mnoha případech vyžádat expertízu znalců. Finanční zátěž přitom může odrazovat poškozené od uplatnění nároku na náhradu újmy a ani posudek znalce nemusí stačit k prokázání, co bylo příčinou rozhodnutí AV a zda šlo o vadu či nikoli. Soudy ve Velké Británii proto ulehčily důkazní břemeno poškozeného a stanovily, že žalobce „(...) *nemusí specifikovat nebo identifikovat vadu produktu s úplnou přesností a precizností; a tudíž ji i takto prokázat. Postačí, pokud prokáže existenci vady široce či všeobecně, například ,vada v elektrických rozvodech Lexusu (motorového vozidla)‘.*“<sup>288</sup>

<sup>282</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 58.

<sup>283</sup> Rozdílná cena může být také zohledněna jako faktor při určování bezpečnosti produktů. Viz BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1654 (§ 2941 OZ).

<sup>284</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 58 – 59.

<sup>285</sup> Např. způsobí-li AV nehodu tím, že nouzově zastaví z důvodu, že před ním proletí noviny. In EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 28.

<sup>286</sup> Případ, kdy AV sjede z útesu.

<sup>287</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 60.

<sup>288</sup> Rozhodnutí High Court of Justice ze dne 8. září 2014, *Hufford v Samsung Electronics (UK) Ltd.* EWHC 2956, bod 25 (orientační překlad autora).

Osobní působnost institutu je pojata velice široce. Povinným může být celá řada subjektů, které se určitým způsobem podílejí na výrobně-distribučním procesu. Může jim být: (i) výrobce konečného produktu (AV); (ii) výrobce jeho součástí (softwarů); (iii) osoba, která vystupuje jako výrobce tím, že výrobek označí svým jménem, ochrannou známkou či jiným identifikačním znakem; (iv) dovozce výrobku do evropského hospodářského prostoru ze třetího státu, pokud výrobek dovezl za účelem jeho uvedení na trh v rámci své podnikatelské činnosti (za účelem prodeje, *car sharingu*); nebo (v) dodavatel uvádějící výrobek na trh.<sup>289</sup> Pokud je povinných více, nedochází ke kanalizaci odpovědnosti, ale jsou odpovědní solidárně.<sup>290</sup> Solidární odpovědnost by měla být zachována i tehdy, pokud škodu zapříčinila jen součást věci zabudována do výrobku konečným výrobcem.<sup>291</sup> V takovém případě by solidární dlužníci mohli mít tzv. rozvrhový regresivní nárok vůči tomu, kdo škodu skutečně způsobil.<sup>292</sup>

Povinnost náhrady je značným způsobem limitována: (i) škoda se hradí pouze v částce převyšující 500 eur;<sup>293</sup> (ii) u věcí, které nejsou určené a užívané převážně k podnikatelským účelům;<sup>294</sup> a z věcné působnosti je vyloučeno i (iii) poškození samotného vadného výrobku, bylo-li způsobeno jeho vadou.<sup>295</sup> Největší pozornost si zaslouží poslední bod z uvedeného výčtu. Není zcela jasné, zda se limitace (iii) týká výrobku jako finálního produktu (AV), nebo zda lze limitaci (iii) vztáhnout pouze na výrobek (software), který tvoří součást konečného produktu (AV). To může hrát roli, dojde-li k poškození AV vadou jeho softwaru. Vzhledem k tomu, že výrobkem se rozumí i součást věci, měla by se limitace (iii) vztahovat pouze na onen vadný výrobek (software zakomponovaný do AV), a nikoli na AV jako celek. Z právního hlediska lze totiž tyto samostatné entity od sebe odlišit.<sup>296</sup> Nemělo by se ovšem opomínat, že čeho lze dosáhnout z práva z vadného plnění, toho se nesmí domáhat z jiného právního důvodu.<sup>297</sup>

Zákon dává povinným širokou paletu liberačních důvodů. Například výrobce součástí výrobku (softwaru) se povinnosti zproští prokázáním, že vadu způsobil konstrukce konečného výrobku nebo že se při výrobě součástí řídil instrukcemi výrobce finálního

---

<sup>289</sup> TICHÝ, HRÁDEK: *Deliktní právo...*, s. 429 – 433.

<sup>290</sup> Tamtéž, s. 433.

<sup>291</sup> SIMON: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 747 (§ 2939 OZ).

<sup>292</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 1916.

<sup>293</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2939 odst. 3.

<sup>294</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2943.

<sup>295</sup> Tamtéž.

<sup>296</sup> SIMON: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 758 (§ 2943 OZ).

<sup>297</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 1925.

produktu.<sup>298</sup> Povinní se dále zprostit, pokud je vada způsobená důsledkem plnění ustanovení právních předpisů, které jsou pro ně závazné.<sup>299</sup> To by se mohlo projevit u předprogramovaných etických rozhodnutí stanovených státem.<sup>300</sup> V souvislosti s AV budou ale stěžejnější liberační důvody pod § 2942 odst. 2 písm. a); b); e) OZ.

Prvním z nich je, že škůdce se odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že výrobek neuvedl na trh. Směrnice ani OZ samotnou definici *uvedení výrobku na trh* či *do oběhu* neobsahuje, a proto se musí vycházet z judikatury. Soudní dvůr Evropské unie představil úzké i široké vymezení. Širokým se rozumí, že „(...) výrobek je uveden do oběhu, když je výrobní proces provedený výrobcem ukončen a výrobek vstupuje do procesu prodeje, kdy je nabízen veřejnosti za účelem používání nebo spotřeby.“<sup>301</sup> Toto pojetí ovšem příliš nekoresponduje s tím, že liberační důvod by se měl vykládat restriktivně a měl by pokrývat především situace, ve kterých osoba odlišná od výrobce zapříčinila, že výrobek opustil výrobní proces proti jeho vůli.<sup>302</sup> Úzké vymezení proto spočívá v tom, že výrobek nemusí opustit sféru kontroly vlivu výrobce, pokud pro jeho užití je nutné, aby se poškozený sám do této sféry dostavil.<sup>303</sup> Je otázkou, zda by se jako uvedení do oběhu mohlo považovat veřejné testování AV. Produkt (AV) totiž neopouští sféru kontroly výrobce, ten naopak tuto sféru pouze přenáší ze své vlastní vůle do společnosti mezi potenciálně poškozené. Podřazení situace pod úzké vymezení by přitom odpovídalo požadavku na restriktivní výklad tohoto liberačního důvodu.

Druhou zmíněnou výlukou je, prokáže-li povinný, že vada v době uvedení na trh neexistovala nebo že nastala později. Nepožaduje se přitom předložení absolutního důkazu; postačí, prokáže-li to s mírou pravděpodobnosti blízkí se jistotě.<sup>304</sup> Tento liberační důvod přináší dva potenciální problémy v souvislosti s AV.

Jak již bylo zmíněno, Směrnice nepočítala s tím, že by výrobek po uvedení do oběhu plně neopustil sféru vlivu výrobce. U samořídících aut se ovšem očekává, že výrobce bude pravidelně aktualizovat software či jinak zajišťovat dodávání vstupních dat i po uvedení na trh.<sup>305</sup> Aktualizací softwaru sice dochází k vylepšení funkcí AV, na druhou stranu může při přepsání kódu dojít k vytvoření *bugů*. Proto studie Komise doporučuje, aby byl výrobce

---

<sup>298</sup> PAŠEK: *Občanský zákoník: komentář...*, s. 2880 (§ 2942 OZ).

<sup>299</sup> Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, § 2942 odst. 2 písm. d).

<sup>300</sup> Např. pokud stát stanoví, že AV má být nastaveno tak, aby při ochraně vždy upřednostnilo členy posádky.

<sup>301</sup> Rozsudek ze dne 9. února 2006, *Declan O'Byrne v Sanofi Pasteur MSD Ltd*, C-127/04, Sb. rozh. s I-1330, bod 32.

<sup>302</sup> Rozsudek ze dne 10. května 2001, *Henning Veddfald v Århus Amtskommune*, C-203/99, Sb. rozh. s. I - 3586, bod 16.

<sup>303</sup> Tamtéž, bod 17.

<sup>304</sup> SIMON: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 756 (§ 2942 OZ).

<sup>305</sup> Např. internetovým či satelitním připojením.

v budoucnu odpovědný i za tyto případy.<sup>306</sup> Podobnou úpravu už EU promítla do svých předpisů, když stanovila, že prodávající<sup>307</sup> či obchodník<sup>308</sup> musí zajistit aktualizaci digitálních prvků u zboží, u digitálního obsahu či u digitálních služeb po dobu, po kterou ji může spotřebitel rozumně očekávat, aby byl zajištěn soulad se smluvním ujednáním stran.

Dalším problémem je, že AS mohou přepisovat svůj původní kód samy prostřednictvím strojového učení na základě vstupů získaných z okolí. To může vést k situaci, že výrobní proces opustí prosty vad a vadné chování se naučí až později. Pokud by soudy konkrétní exces v chování AS posuzovaly coby vadu naučenou až po uvedení do oběhu, tak by to mohlo vést k liberaci povinného; pokud naopak budou brát jako vadu již prvotní příčinu možného vzniku nežádoucího chování (schopnost strojového učení), která existovala už v době uvedení na trh, k liberaci by dojít nemělo.

Posledním liberačním důvodem se povinný zproští odpovědnosti, pokud vada nemohla být objektivním stavem vědeckých a technických znalostí zjištěna v době, kdy byl výrobek uveden na trh. Přitom se předpokládá, že výrobce byl s těmito znalostmi srozuměn. Bude opět záležet na výkladu soudu, zda se přikloní spíše k tomu, že neexistovaly znalosti, na základě nichž by výrobce mohl předpokládat, že se AV naučí právě ono závadné chování;<sup>309</sup> nebo zda z inherentního chování AS jasně vyplývá, že se může naučit něco nežádoucího.<sup>310</sup> Při výkladu by soudy měly zohlednit i politická hlediska, aby striktním výkladem nedošlo k odrazení vývojářů od zavádění inovací.<sup>311</sup>

S ohledem na široký záběr § 2927 OZ se institut odpovědnosti za vadu výrobku jeví jako vhodný především při uplatňování regresivních nároků provozovatele AV (resp. jeho pojišťovny) vůči výrobcí (resp. jeho pojišťovně).

### 3.6 Škoda způsobená při použití vadné věci

Další ustanovení, které pracuje s pojmem vady věci, je § 2936 OZ. Jedná se o institut předpokládající závazek mezi stranami, při jehož plnění dlužník použil věc, která trpí vadou a ta způsobila vznik újmy; vadná věc přitom nemůže být samotným předmětem plněním.

---

<sup>306</sup> EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 43.

<sup>307</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES.

<sup>308</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/770 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb.

<sup>309</sup> RŮŽIČKA, Ludvík, URBAN, Martin. Autonomní automobily: odpovědnost za škodu a související otázky. *Právní rádce*, 2019, roč. 27, č. 2, s. 56.

<sup>310</sup> TOMÍŠEK: *Jaký je ideální...*, s. 48.

<sup>311</sup> EVANS: *A Common EU approach...*, s. 61.



Vzhledem k určité podobnosti s předešlým institutem se jeví jako vhodné přiblížit, v jakém smyslu chápe vadu komentované ustanovení.

O jejím pojetí nepanuje v literatuře jednotný názor. Někteří ji charakterizují, obdobně jako v § 2939 OZ, objektivně.<sup>312</sup> Mělo by se ovšem vzít v úvahu, že náhrady se nemůže dovolávat osoba stojící vně závazku, ale pouze dlužník či příjemce služby.<sup>313</sup> Smyslem ustanovení je poskytovat zvýšenou právní ochranu osobě uvnitř právního vztahu. Proto by se měla zohlednit skutečná vůle stran, které si závazek mohou upravit podle svého; vymínit si vlastnosti věci použité při plnění. Posuzovat vadu objektivně by se mělo až v případech, kdy je autonomie vůle stran omezena zákonem.<sup>314</sup>

Vinař, kterému někdo opakovaně krade a ničí úrodu, přijde za sousedem s nabídkou, aby mu po dobu jednoho týdne svým dronem s kamerou hlídal vinici, aby zjistil, kdo je oním škůdcem. Soused však vinaře upozorní, že jeho dron má značně nalomené dvě vrtule, nelétá správně a že si myslí, že už patří do šrotu. Vinař si drona prohlédne a usoudí, že týden ještě vydrží; ať jej tedy použije. Strany si tím vymezily vlastnosti věci, která má být použita při plnění závazku. Pokud dron následkem ulomení vrtule spadne na vinici, dojde ke zkratu a vinice shoří, vinař by neměl být oprávněným z nároku dle § 2936 OZ. Věc použitá při plnění totiž odpovídala ujednání, respektive příčina vzniku škody nebyla ve vadě věci, ale ve vlastnosti stranami ujednané. Vinař věděl, v jakém stavu se dron nachází, proto není důvod nerespektovat jeho autonomii vůle.

Jsou ovšem případy, kdy si strany nemohou ujednat vlastnosti věci použité při plnění. Jedná se zejména o služby uvedené ve větě druhé tohoto ustanovení. V těchto případech bude nutné zkoumat vadu objektivně „(...) *neskýtá-li s ohledem na svůj účel dostatečnou míru bezpečí.*“<sup>315</sup> Nemocnice by se nemohla vymlouvat na to, že se s pacientem dohodla, že diagnózu stanoví pomocí plně nefunkčního programu či porouchaného autonomního intravenózního katétru.<sup>316,317</sup>

Poměrně problematické bude vytýčit tenkou hranici mezi tím, kdy je věc vadná, a kdy nikoli. Pokud autonomní systém provede diagnózu a doporučí optimální léčbu, přičemž

---

<sup>312</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1636 (§ 2936 OZ) nebo VOJTEK: *Občanský zákoník. Komentář...*, s. 1040. (§ 2936 OZ).

<sup>313</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 712 (§ 2936 OZ).

<sup>314</sup> Tamtéž, s. 707 – 709.

<sup>315</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1636 (§ 2936 OZ).

<sup>316</sup> Zákon č. 268/2014 Sb., o zdravotnických prostředcích a změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, § 59 odst. 1 písm. c).

<sup>317</sup> The Robot Report Staff. *Robotic Catheter brings autonomous navigation into human body* [online]. therobotreport.com, 24. dubna 2019 [cit. 18. února 2020]. Dostupné na <<https://www.therobotreport.com/robotic-catheter-brings-autonomous-navigation-into-the-human-body/>>.

pacient po této péči nakonec zemře, lze podání těchto informací považovat za vadu jen kvůli tomu, že pacient zemřel?<sup>318,319</sup> Diagnóza a následné určení léčby funguje na základě analýzy známých symptomů pacienta. K úmrtí může dojít, i když lékař provede a stanoví léčbu *de lege artis*. Měla by se tedy diagnóza prostřednictvím softwaru posuzovat přísněji? Nemyslím si. Dle mého názoru není na místě usuzovat, že šlo o vadu věci, bude-li zjištěno, že software vyhodnotil léčbu stejně jako by ji rozhodl lékař v souladu s pravidly oboru,

### 3.7 Odpovědnost za škodu podle *analogia legis*

OZ obsahuje řadu instrumentů aplikovatelných na škodu způsobenou AS. Množství liberačních důvodů a případný nepředvídatelný vývoj technologií však může teoreticky vést k situaci, kdy poškozený kompenzován nebude, ačkoli by se to mohlo zdát spravedlivé. Proto přiblížím tři instituty, jejichž analogická aplikace je zejména na mezinárodní úrovni s AS nejčastěji skloňována.

Prvním z nich je § 2933 an. OZ, který chrání před nebezpečnými vlastnostmi zvířete. Ty se projevují zejména jejich nevyzpytatelným, do jisté míry nekontrolovatelným chováním opírajícím se o zvířecí instinkty a pudy, navíc ovlivnitelným lidmi.<sup>320</sup> Z toho lze vysledovat určitou paralelu s autonomií a (ne)kontrolovatelností AS.<sup>321</sup> Podobnost spočívá i v obtížné rekonstrukci příčin vedoucích ke konkrétnímu chování zvířat a AS.<sup>322</sup> Oproti svým zvířecím protějškům však algoritmy vychází z predikce pravděpodobnosti a vyhodnocují možné reality závisle na svém případném rozhodnutí. To se více podobá uváženému chování lidí než instinktivním reakcím zvířat.<sup>323</sup> Tato analogie by předpokládala i částečnou dereifikaci AS, jelikož živá zvířata nejsou v právním smyslu klasickou věcí, nýbrž jde dle práva o entitu *sui generis*.<sup>324</sup> Proto se tato paralela nemusí jevit jako nejideálnější.

Dále se objevují názory, že by se na AS mohlo nahlížet jako na děti. Mohou se totiž (podobně jako děti) pomalu vyvíjet a učit, z čehož lze dovodit, že vlastník by měl AS vychovávat a náležitě na ně dohlížet.<sup>325</sup> Případy, kdy rodič může být odpovědný za jednání svého nezletilého dítěte, upravuje § 2921 OZ. Vzhledem k tomu, že použití analogie by předpokládalo, aby škoda byla způsobena vnitřní příčinou AS a osoba by musela zanedbat

<sup>318</sup> Institut by měl být využitelný i na nesprávnou informaci. Viz MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 707 (§ 2936 OZ).

<sup>319</sup> CHAGAL-FEFERKORN: *Am I an Algorithm...*, str. 31 – 32.

<sup>320</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1627 (§ 2933 OZ).

<sup>321</sup> *Commission Staff Working Document: Liability for emerging digital...*, s. 19.

<sup>322</sup> POLČÁK: *Odpovědnost umělé inteligence...*, s. 539 – 540.

<sup>323</sup> ČERKA, GRIGIENĚ, SIRBIKYTĚ: *Liability for damages...*, s. 386.

<sup>324</sup> KOUKAL: *Občanský zákoník I...*, s. 1747 – 148 (§ 494 OZ).

<sup>325</sup> HUBBARD, Patrick F., "Sophisticated Robots": Balancing Liability, Regulation, ANd Innovation. *Florida Law Review*, 2015, roč. 66, č. 5, s. 1864.

náležitý dohled, tak analogická aplikace u nás uplatnit nepůjde. Koresponduje totiž s tím, když věc způsobí škodu sama od sebe.

Poslední příklad analogie vychází z římskoprávní zásady *respondeat superior*.<sup>326</sup> Ta se v Římě projevovala zejména ve vztahu pána k otrokům. Otroci nebyli považováni za subjekty, nýbrž za objekty práva.<sup>327</sup> Byli předmětem majetkových práv, neměli deliktní způsobilost a nebyli ani pasivně legitimováni k žalobě. Prvotně sloužili pouze jako pracovní síla a až později jim byla dána možnost spravovat majetek svého pána, tzv. *peculium*.<sup>328</sup> Způsobil-li otrok při správě tohoto majetku škodu třetí osobě, odpovídal za jeho jednání noxiálně jeho pán. Ten mohl buď poškozeného kompenzovat tím, že mu otroka odevzdal, nebo si jej mohl nechat a škodu nahradit penězi.<sup>329,330</sup>

Na určitou spojitost mezi otroky a roboty poukazují i studie vypracované pro vládu ČR.<sup>331</sup> Dle těchto studií má nástup AS potenciál změnit charakter práce, jak jej známe. Vzhledem k velké ekonomické atraktivitě by zaměstnavatelé mohli postupně nahrazovat zaměstnance roboty myslícími do určité míry podobně. To by mělo značný negativní dopad na řadu pracovních míst vyžadujících zejména nižší a střední kvalifikaci.<sup>332</sup> Roboti nahrazující zaměstnance budou přitom využívání, obdobně jako otroci ve starověkém Římě, jako levnější pracovní síla. Právě tato paralela může odůvodnit analogickou aplikaci § 1935 OZ a § 2914 věty první OZ, v nichž se projevuje zásada *respondeat superior*.<sup>333</sup>

Dle § 1935 OZ odpovídá principál, který plní dluh pomocí jiného, jako by dluh plnil sám. Jedná se o škodu způsobenou pomocníkem při plnění, při kterém je dlužník, nevylučuje-li to smlouva či povaha závazku, oprávněn použít i jiné osoby.<sup>334</sup> Analogická aplikace by zde spočívala v podřazení robota pod pomocníka, pomocí něhož dlužník dluh plní. Oproti ustanovení § 2936 OZ by osoba odpovídala i tehdy, pokud by užila k plnění závazku věc bezvadnou. Je-li ovšem škoda způsobena třetí osobě nesamostatným pomocníkem, tj. tím, kdo

---

<sup>326</sup> Nebo-li ať odpovídá principál.

<sup>327</sup> ČERKA, GRIGIENĚ, SIRBIKYTĚ: Liability for damages..., s. 385.

<sup>328</sup> *Peculium* je faktické panství nad majetkem otrokova pána. Samotné vlastnické právo zůstávalo zachováno pánovi otroka.

<sup>329</sup> BUCKLAND, William Warwick. *The Roman Law of Slavery: The Condition of the Slave in Private Law from Augustus to Justinian*. Cambridge: Cambridge University Press, 1970 (E-book 2010). s 98.

<sup>330</sup> WEIN, Leon E. The Responsibility of Intelligent Artifacts: Toward an Automation Jurisprudence. *Howard Journal of Law & Technology*, 1992, roč. 6, s. 110 – 111.

<sup>331</sup> KRAUSOVÁ: *Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence...*, s. 14.

<sup>332</sup> FAŤUN, Martin a kol. Výzkum potenciálu umělé inteligence v České republice: Souhrnná zpráva. s. 6 – 8 [online]. vlada.cz, 10. prosince 2018 [cit. 19. února 2020]. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-souhrnna-zprava-2018.pdf>>.

<sup>333</sup> Na možnost aplikace institutů obsahujících zásadu *respondeat superior* na roboty nahrazující zaměstnance upozornil již v roce 1992 profesor Wein. Viz WEIN: The Responsibility of Intelligent..., s. 109 – 112.

<sup>334</sup> ŠILHÁN, Josef. In HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář – 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 951.

je použit při činnosti někoho jiného, odpovídá dle § 2914 věty první OZ. Zaměstnavatel v tomto případě odpovídá za své zaměstnance přísněji než při škodě způsobené jim využitým zařízením či jinou pracovní pomůckou.<sup>335</sup> To se v případě nahrazení lidské pracovní síly umělou může jevit nespravedlivě. Proto přichází v úvahu analogicky považovat za pomocníky i roboty. To v určitých případech doporučuje i studie vypracována Komisí.<sup>336</sup>

---

<sup>335</sup> MELZER: Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX..., s. 354 (§ 2914 OZ).

<sup>336</sup> Viz EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 45 – 46.

## 4 Shrnutí aplikace OZ na škodu způsobenou autonomními systémy

Delikt ní právo se zakládá na zásadách: (i) *casum sentit dominus*,<sup>337</sup> která se projevuje i tím, že každý si nese újmu, která vznikla v jeho sféře, sám<sup>338</sup>; a (ii) *neminem laedere*, tedy nikomu neškodit.<sup>339</sup> To znamená, že k tomu, abychom mohli újmu promítnout do právní sféry jiného, je zapotřebí, aby k ní měla tato osoba bližší vztah než sám poškozený.<sup>340</sup> Tento bližší vztah je ustanoven zákonně definovanými podmínkami skutkových podstat, ať už záležících na zavinění škůdce či jiných okolnostech.

Ze základních skutkových podstat vyčnívají dva instituty, kterými lze promítnout povinnost náhrady škody způsobené v souvislosti s užitím AS do právní sféry jiného. Prvním je porušení smluvní povinnosti dle § 2913 OZ. Na jeho důležitost by se nemělo zapomínat, jelikož může pokrývat celou řadu škodných události vzniklých mezi stranami *inter partes* porušením smluvního ujednání. Dále se jedná o subjektivní skutkovou podstatu spočívající v porušení zákona. Z její aplikace k AV lze předpokládat, že s přibývajícím úrovní autonomie: (i) klesne počet deliktů způsobených konáním jedinců, respektive se zvýší prevenční povinnosti kladené na řidiče či vlastníky AV; (ii) dojde u dopravních nehod k většímu počtu škodných události vzniklých nezávisle na individuální výtce chování, tedy neřešitelných na základě subjektivní odpovědnosti.<sup>341</sup>

Z toho vyplývá, že tato subjektivní skutková podstata naráží při aplikaci na AS na určité mantinely. OZ ovšem obsahuje i celou řadu zvláštních skutkových podstat, u nichž se předpokládá, že je soudy budou vykládat ve smyslu objektivní odpovědnosti. U nich není povinnost k náhradě alokována na subjekty, kterým lze něco vytýkat, ale na ty, kteří vykonávají určitou rizikovou či potenciálně nebezpečnou činnost, popřípadě mají z takové činnosti prospěch. Přitom prvotním důvodem zavedení objektivní odpovědnosti do právních řádů bylo právě nebezpečí plynoucí z technologických inovací, které předběhly právně upravené poměry své doby. Proto by objektivní odpovědnost měla být vhodným instrumentem pro vyplňování mezer subjektivních skutkových podstat.

---

<sup>337</sup> Náhoda postihuje vlastníka.

<sup>338</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 6.

<sup>339</sup> BEZOUŠKA: *Občanský zákoník VI. Závazkové právo...*, s. 1539 (§ 2910 OZ).

<sup>340</sup> MELZER: *Občanský zákoník – velký komentář. Svazek IX...*, s. 6.

<sup>341</sup> PEHM: *Odpovědnost za provoz...*, s. 147.

Zdali je český právní řád na nástup AS připraven, napanují v právních kruzích jednotné názory.<sup>342</sup> Oproti anglosaským právním řádům sice OZ disponuje řadou zvláštních skutkových podstat, které by měly pokrýt situace, jež by prošly přes pomyslné síto prevenčních povinností; ale jak dokládá rozbor skutkových podstat uvedených v předešlé kapitole, bude v mnoha případech záležet také na soudním výkladu jednotlivých institutů, v nich obsažených neurčitých právních pojmů, popřípadě na připuštění analogie v menším či větším měřítku. To přispívá nejen k nežádoucí právní nejistotě, ale také ke stírání hranic mezi soudním výkladem a tvorbou práva. OZ v těchto zvláštních skutkových podstatách přiřazuje odpovědnost zejména provozovatelům – uživatelům AS. Výrobcům, kteří mají dle bývalé europoslankyně Delvaux-Stehres největší předpoklady pro předejití vzniku újmy,<sup>343</sup> přiřazuje odpovědnost naopak minimálně. I to je důvodem, proč někteří volají po rekodifikaci současné úpravy.<sup>344</sup>

Vzhledem k překotnému vývoji AS a k rozličným oborům, ve kterých se mohou systémy využít, či vzhledem k dalším nových nebezpečím, které při jejich užívání mohou nastat, se mohou objevit případy, na které bude OZ krátký. Například stane-li se AS terčem hackerského útoku. V takových situacích se doporučuje vytvořit kompenzační fond, prostřednictvím něhož se nahradí škoda subjektům, u kterých se nepovažuje za spravedlivé, aby si vzniklou újmu nesly samy.<sup>345</sup>

Zásadní je také připomenout důležitost duálního systému odpovědnosti. U objektivní odpovědnosti není vždy povinnost k náhradě alokována na osobu, u které by se to mohlo zdát spravedlivé, respektive která škodu skutečně zavinila. Může tomu tak být při již zmíněném *car sharingu* u AV. Pokud by škodu způsobil řidič najatého vozidla tím, že přepnul na autonomní systém řízení v době, kdy pro jeho užití nebyly zjevně podmínky, odpovídal by za újmu, která měla příčinu v porušení ochranného účelu normy dle § 2910 věty druhé OZ.<sup>346</sup> Pronajímatel vozidla by byl také odpovědný jako provozovatel dle § 2927 OZ.

Vzhledem k tomu, že řidič je odpovědný za jím zaviněnou škodu, je vhodné, aby po něm mohl provozovatel vozidla požadovat regresivní nárok. To platí i na vztah mezi

---

<sup>342</sup> KRATOCHVÍLOVÁ, Kateřina. *Potřebujeme "robotí" právo? Legislativa pro umělou inteligenci je v jednání* [online]. [pravniradce.ihned.cz](http://pravniradce.ihned.cz), 4. dubna 2017 [cit. 19. února 2020]. Dostupné na <<https://pravniradce.ihned.cz/c1-65683190-potrebujeme-roboti-pravo-legislativa-pro-umelou-inteligenci-je-v-jednani>>.

<sup>343</sup> Tamtéž.

<sup>344</sup> Viz MIKEŠ: *Vybrané otázky odpovědnosti...*, s. 477; či KOLAŘÍKOVÁ: *Odpovědnost (za) robota...*, s. 16.

<sup>345</sup> Viz EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation. *Report on Liability for...*, s. 62; nebo Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)), bod 58 a 59.

<sup>346</sup> Za předpokladu, že by byl přijal návrh novely zákona uvedený v kapitole 1.3.3.

pojišťovnami. Dle § 55 odst. 1 zákona o veřejném zdravotním pojištění<sup>347</sup> má zdravotní pojišťovna právo na náhradu nákladů vynaložených na léčení svého pojištěnce vůči třetí osobě, pokud byl pojištěnec zraněn zaviněným protiprávním jednáním třetí osoby. Pojišťovna navíc může tento nárok za zákonem uvedených podmínek přímo uplatnit vůči pojistiteli odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorových vozidel.<sup>348</sup> Duální systém odpovědnosti navíc poskytuje subjektu možnost si vybrat, po kom bude kompenzaci požadovat, je-li k náhradě povinno více subjektů.

---

<sup>347</sup> Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>348</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. září 2016, sp. zn. 25 Cdo 1896/2016.

## Závěr

Autonomní systémy (**AS**) – fenomén posledního desetiletí označovaný za čtvrtou průmyslovou revoluci – má potenciál změnit svět, jak jej známe. Zásadou svých jedinečných a charakteristických vlastností mohou být tyto systémy využívány k činnostem, ke kterým bylo do nedávna zapotřebí lidského konání. Mohou uzavírat smlouvy na burze, pomáhat nemohoucím při činnostech každodenního života, letecky dovážet zásilky, suplovat taxislužby či dokonce řídit celou tovární výrobu. Z pohledu práva je ovšem nejdůležitější, že se na všechny takto označené technologie dá nahlížet jako na věci ve smyslu práva dle § 489 občanského zákoníku (**OZ**). Zapomínat by se nemělo ani na to, čím se AS odlišují od konvenčních věcí. Na rozdíl od nich se totiž mohou samostatně rozhodovat v závislosti na vnějším proměnlivém prostředí, a to buď na základě informací získaných v reálném čase, naprogramovaných nebo samostatně naučených pomocí strojového učení. To má za následek jejich nízkou kontrolovatelnost a obtížnou predikci chování, což může hrát v právu významnou roli.

Ze všech AS byla v práci největší pozornost věnována autonomním vozidlům (**AV**). Ta se dělí do šesti škál v závislosti na tom, jak jsou schopna se vypořádat s jízdami situacemi. Analýzou právní úpravy bylo zjištěno, že ačkoli současná podoba zákona o silničním provozu (**ZSP**) nedovoluje provoz samořídících vozidel na českých silnicích, přímo aplikovatelná Úmluva o silničním provozu (**Úmluva**) skrze čl. 10 Ústavy provoz umožňuje. I přes aplikační přednost Úmluvy před ZSP je ovšem využití AV omezené, jelikož při jejich provozu musí být vždy přítomna osoba řidiče. Předpokládá se, že jakmile bude užití AV ověřeno praxí a dojde k jejich masovému rozšíření, bude se Úmluva opět novelizovat, aby byl potenciál AV plně využit.

I když mají AV výrazně snížit počet dopravní nehod, nelze očekávat, že dojde k jejich úplnému vymýcení. Proto se budou i nadále řešit spory, při kterých bude jejich provozem způsobena újma. Tak jako u konvenčních automobilů, tak i v tomto případě může být povinnost k náhradě alokována řidiči nebo provozovateli vozidla, resp. dopravy. Řidič je odpovědný, porušil-li dle § 2910 OZ zákonem stanovenou povinnost spočívající buď v zásahu do absolutního práva, či v porušení ochranné normy. V obou případech komplikují aplikaci tohoto institutu peripetie spojené s protiprávností jednání škůdce, příčinnou souvislostí a zaviněním.

Podobným problémům čelí i anglosaské právní řády, které jsou založené primárně na subjektivní odpovědnosti. Oproti nim OZ ovšem poskytuje řadu zvláštních skutkových



podstat založených na objektivní odpovědnosti, které vyplňují mezery základních skutkových podstat. Proto se při škodě způsobené AV bude primárně aplikovat ustanovení § 2927 OZ upravující škodu z provozu dopravních prostředků. Pokud by se přiřazení odpovědnosti provozovateli dopravního prostředku, resp. dopravy jevílo jako nespravedlivé, mohl by uplatnit nárok na náhradu újmy dle § 2939 an. OZ vůči výrobcí, byl-li výrobek (AV) vadný. Tento instrument ovšem obsahuje řadu limitací, liberačních důvodů a výkladových nejasností. Samozřejmostí je, že jeho aplikace není omezena jen na AV, ale může být použit i na jiné AS. V určitých případech by se dalo zvážit i použití § 2937 odstavce prvního OZ upravující situace, kdy škodu způsobí věc – AV samo od sebe. Za zmínku stojí i úvaha podřadit AV pod újmu způsobenou provozem zvláště nebezpečným dle § 2925 OZ alespoň do doby, než dojde k jejich masovému nasazení.

Oprostíme-li se od AV, můžeme škodu způsobenou AS řešit i pomocí jiných než výše uvedených institutů. Byla-li újma způsobena použitím AS při provozní činnosti, může být aplikováno ustanovení § 2924 OZ. V takovém případě je ovšem třeba upozornit, že pokud provozovatel zařízení prokáže vynaložení veškeré rozumné péče, kterou lze po něm požadovat, odpovědnosti k náhradě se zproští.

AS mohou být svými vlastnostmi nejen prospěšné, ale i zvláště nebezpečné, a to zejména tím, že je nemožné je plně ovládat. Na tyto situace pamatuje § 2925 OZ. Nebezpečí přitom nemusí vyplývat pouze z prostředků použitých při provozní činnosti, ale také z provozu samotného. Tzv. *smart factories* jsou totiž schopné řídit celý tovární a výrobní proces.

Při hlubší analýze ustanovení § 2927 OZ bylo zjištěno, že se tento institut nemusí vztahovat pouze na AV a drony coby dopravní prostředky. Pod provoz dopravy je totiž teoreticky možné zařadit i jiná robotická zařízení, budou-li alespoň při nejmenším využívány k přepravě osob a nákladů a bude-li tomu vyhovovat účel a smysl ustanovení.

S přibývajícím autonomií systémů bude docházet častěji k situacím, kdy se AS rozhodne jednat bez povelu či přímého bezprostředního vlivu člověka. Na takové situace pamatuje ustanovení § 2937 odstavce prvního OZ, které upravuje škodu způsobenou věcí samou od sebe.

Plní-li dlužník pomocí AS, který je vadný, mohl by odpovídat za škodu způsobenou vadou věci podle § 2936 OZ. Zde je třeba upozornit na dvě věci. Vada by se v tomto ustanovení měla chápat odlišně od pojetí vady upravené v § 2939 an. OZ a za vadu by se mohlo považovat i poskytnutí nesprávných informací AS.

Ze shrnutí provedené analýzy vyplývá, že zvláštní skutkové podstaty OZ pokrývají celou škálu situací, při kterých mohou mít ve způsobení škody úlohu AS. Pro případ, že by se nedalo použít žádný ze stávajících institutů, jsem přiblížil i analogická řešení, která jsou v jiných zemích nejčastěji skloňována. Jedná se o paralelu se způsobením škody zvířetem (§ 2933 an. OZ), tím kdo není schopen ovládnout a posoudit své následky (§ 2920 an. OZ) a o paralelu s římskoprávní zásadou *respondeat superior* projevenou v ustanoveních § 1935 OZ a § 2914 věty první OZ.

Je jisté, že až budoucí technologický vývoj a první složitější právní kauzy ukážou, zda je současná právní úprava na nástup AS dostatečně připravená. Úlohou zákonodárce je ovšem myslet do budoucna a s případnými technologickými inovacemi držet krok, aby nenastalo legislativní vakuum. Případná úprava by měla zhodnotit, zda je odpovědnost alokována na ekonomicky správné subjekty a zda na spotřebitele nejsou kladeny přemrštěné a nesplnitelné procesní nároky. Úprava by měla zvážit i omezení rizik spojených s nástupem AS, ale zároveň nebránit technologickému vývoji a inovacím. Lze shrnout, že současná podoba OZ poskytuje svým duálním pojetím občanskoprávní odpovědnosti širokou škálu instrumentů, které by si měly s nastalými situacemi v nejbližší době poradit.

## Seznam použitých zdrojů

### I Monografie a komentáře

BUCKLAND, William Warwick. *The Roman Law of Slavery: The Condition of the Slave in Private Law from Augustus to Justinian*. Cambridge: Cambridge University Press, 1970 (E-book 2010). 735 s.

European Group on Tort Law. *Principles of European Tort Law: Text and Commentary*. Springer. Verlag/Wien: 2005, SpringerWeinNewYork. 291 s .

GREAT BRITAIN, House of Lords, Select Committee on Artificial Intelligence. *AI in the UK: Ready, Willing and Able? :Report of Session 2017–19. Report, Volume 1*. Dandy Booksellers Limited, 2018. 181 s.

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část (§ 1721–2054). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 1344 s.

HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055-3014). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 2072 s.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Komentář*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012. 640 s.

LAVICKÝ, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1-654). Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 2400 s.

MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek III. § 419-654*. Praha: Leges, 2014. 1264 s.

MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kolektiv. *Občanský zákoník - velký komentář. Svazek IX. § 2894-3081*. Praha: Leges, 2018. 1728 s.

PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník: komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. 3352 s.

SAE International. *SAE J3016<sup>TM</sup>: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, USA: 2018, s. 35.

SVOBODA, Martin. *Leasing v obchodněprávních vztazích*. Praha: 2010. Disertační práce. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra obchodního práva. Školitel disertační práce Stanislav Plíva. 189 s.

ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanský zákoník. Komentář. Svazek VI*. Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014. 1516 s.

TICHÝ, Luboš, HRÁDEK, Jiří. *Deliktní právo*. Praha: C. H. Beck, 2017. 544 s.

## II Odborné články

ČERKA, Paulius, GRIGIENĚ, Jurgita, SIRBIKYTĚ, Gintarė. Liability for damages caused by artificial intelligence. *Computer Law & Security Review*, 2015, č. 31, s. 376 – 389.

HUBBARD, Patrick F., "Sophisticated Robots": Balancing Liability, Regulation, And Innovation. *Florida Law Review*, 2015, roč. 66, č. 5, s. 1803 – 1871.

CHAGAL-FEFERKORN, Karni A. Am I an Algorithm or a Product? When Products Liability Should Apply to Algorithmic Decision-Makers. *Stanford Law & Policy Review*, 2019, roč. 30, č.1, str. 61 – 114.

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

KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Problémy a výzvy práva umělé inteligence a autonomních vozidel. *Soukromé právo*, 2019, roč. 7, č. 1, s. 2 – 7.

KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy*, 2017, roč. 25, č. 20, s. 700 – 704.

LOVĚTISNSKÝ, Vojtěch. Elektrokola, elektrokoloběžky a objektivní odpovědnost. *Právní rozhledy*, 2020, č. 1, s. 1 – 7.

MELZER, Filip. Náhrada újmy způsobenou náhodou. *Bulletin advokacie*, 2018, č. 1–2, s. 22 – 30.

MIKEŠ, Stanislav. Vybrané otázky odpovědnosti za škodu způsobenou autonomním vozidlem. *Právní rozhledy*, 2018, č. 13–14, s. 471 – 480.

RECHBERGER, Thomas. Právní osobnosti a odpovědnosti autonomních systémů, díl II. *Právní rádce*, 2018, č. 11, s. 66 – 69.

RŮŽIČKA, Ludvík, URBAN, Martin. Autonomní automobily: odpovědnost za škodu a související otázky. *Právní rádce*, 2019, roč. 27, č. 2, s. 54 – 57.

SMEJKAL, Vladimír, SOKOL, Tomáš. Trestněprávní aspekty robotiky. *Právní rozhledy*, 2018, č. 15-16, s. 530 – 540.

TOMÍŠEK, Jan. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém?. *Revue pro právo a technologie*, 2018, roč. 9, č. 18, s. 29 – 54.

TOMÍŠEK, Jan. Software jako věc v režimu nového občanského zákoníku. *Revue pro právo a technologie*, 2014, č. 9, s. 198 – 210.

VOJTEK, Petr. Náhrada újmy z provozních činností (vybrané otázky). *Soudní rozhledy*, 2015, č. 6, s. 202 – 206.

WEIN, Leon E. The Responsibility of Intelligent Artifacts: Toward an Automation Jurisprudence. *Howard Journal of Law & Technology*, 1992, roč. 6, s. 103 – 154.

### **III Sborníky**

PEHM, Julian. Odpovědnost za provoz autonomních vozidel: Komparativní pohled na výzvy automatizace. In ZOUFALÝ, Vladimír (ed). *XXVI. Karlovarské právnícké dny*. Praha: Nakladatelství Leges, 2018, s. 139 – 156.

POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. In ZOUFALÝ, Vladimír (ed). *XXVI. Karlovarské právnícké dny*. Praha: Nakladatelství Leges, 2018, s. 535 – 554.

### **IV Právní předpisy**

#### **A Česká republika**

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

Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 268/2014 Sb., o zdravotnických prostředcích a změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění zákona č. 428/2011 Sb. účinném ke dni 31. prosince 2013.

Zákon č. 48/1997 Sb., o veřejném zdravotním pojištění a o změně a doplnění některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 527/1990 Sb., o vynálezech, průmyslových vzorech a zlepšovacích návrzích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon. č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

## **B Evropská unie**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/745 ze dne 5. dubna 2017 o zdravotnických prostředcích, změně směrnice 2001/83/ES, nařízení (ES) č. 178/2002 a nařízení (ES) č. 1223/2009 a o zrušení směrnic Rady 90/385/EHS a 93/42/EHS.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/746 ze dne 5. dubna 2017 o diagnostických zdravotnických prostředcích in vitro a o zrušení směrnice 98/79/ES a rozhodnutí Komise 2010/227/EU.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/770 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu.

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

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

## **C Německo**

Straßenverkehrsgesetz (StVG), zákon o silničním provozu, Německo, ve znění pozdějších předpisů.

## **D Rakousko**

Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), zákon o motorových vozidlech z roku 1967, Rakousko, ve znění pozdějších právních předpisů.

## **E Mezinárodní dohody**

Úmluva o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968, Vídeň.

## **F „Soft law“**

Principy evropského deliktního práva.

## **V Důvodové zprávy**

Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, 598 s. [online]. obcanskyzakonik.justice.cz [cit. 10. ledna 2020]. Dostupné na <<http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/Duvodova-zprava-NOZ-konsolidovana-verze.pdf>>.

## **VI Judikatura**

### **A Česká judikatura**

Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 11. dubna 1969, sp. zn. 8 Cz 4/69.

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. února 2004, sp. zn. 25 Cdo 1923/2002.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. prosince 2011, sp. zn. 25 Cdo 5080/2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. září 2016, sp. zn. 25 Cdo 1896/2016.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. července 2016, sp. zn. ICdo 49/2014.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. května 2012, sp. zn. 25 Cdo 3805/2009.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. srpna 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 4. prosince 2013, sp. zn. 25 Cdo 2508/2012.

Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. srpna 2008, sp. zn. I. ÚS 1919/08.

### **B Velká Británie**

Rozhodnutí High Court of Justice ze dne 8. září 2014, *Hufford v Samsung Electronics (UK) Ltd.* EWHC 2956.

### **C Soudní dvůr Evropské unie**

Rozsudek ze dne 10. května 2001, *Henning Veedfald v Århus Amtskommune*, C-203/99, Sb. rozh. s. I - 3586.

Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems SpainSL*, C-434/15, Sb. roz. ECLI:EU:C:2017:981.

Rozsudek ze dne 9. února 2006, *Declan O'Byrne v Sanofi Pasteur MSD Ltd*, C-127/04, Sb. rozh. s I-1330.

## **VII Internetové zdroje**

19. *Convention on Road Traffic* [online]. treaties.un.org, [cit. 28. března 2020]. Dostupné na <[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-19&chapter=11](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11)>.

AŇOVER, Jun. *Types of AI: From Reactive to Self-aware* [online]. futurism.com, [cit. 25. října 2019]. Dostupné na <<https://futurism.com/images/types-of-ai-from-reactive-to-self-aware-infographic>>.

*Autonomous Weapons: An Open Letter from AI & Robotics Researchers* [online]. futureorlife.org, cit. 15. ledna 2020]. Dostupné na <<https://futureoflife.org/open-letter-autonomous-weapons/?cn-reloaded=1>>.

CBS This Morning. *Inside Uber's secret self-driving car testing facility* [online]. youtube.com, 12. června 2019 [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.youtube.com/watch?v=SnR2449jFV8>>.

*Driverless Testing of Autonomous Vehicles* [online]. DMV.ca.gov [cit. 16. října 2019]. Dostupné na <<https://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/autonomous/auto>>.

HOUSER, Kristin. *"Fully Sleeping" Tesla Driver Cruises 30 Miles on Autopilot* [online]. futurism.com, 17. června 2019 [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://futurism.com/the-byte/sleeping-tesla-driver-autopilot>>.

*Industry 4.0: companies worldwide are investing over \$US billion per year until 2020* [online]. pw.by [9. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.pwc.by/en/press-releases/industry-4-0.html>>.

KRATOCHVÍLOVÁ, Kateřina. *Potřebujeme "robotí" právo? Legislativa pro umělou inteligenci je v jednání* [online]. pravniradce.ihned.cz, 4. dubna 2017 [cit. 19. února 2020]. Dostupné na <<https://pravniradce.ihned.cz/c1-65683190-potrebujieme-roboti-pravo-legislativa-pro-umelou-inteligenci-je-v-jednani>>.

KRATOCHVÍLOVÁ, Kateřina. *Robotí odpovědnost: Evropa hledá, kdo má platit za škodu. Česko na to zákony má* [online]. pravniradce.ihned.cz, 7. června 2017 [cit. 11. ledna 2020]. Dostupné na <<https://pravniradce.ihned.cz/c1-65758170-roboti-odpovednost-evropa-hleda-kdo-ma-platit-za-skodu-cesko-na-to-zakony-ma>>.

MCFARLAND, Matt. *'Terrifying but fantastic:' New Tesla feature sparks awe and mayhem* [online]. CNN.com, 10. října 2019 [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://www.cnn.com/2019/10/10/tech/tesla-smart-summon/index.html>>.

MCGARRY, Caitlin. *Tesla's New Smart Summon Feature Is a Disaster So Far* [online]. tomsguide.com, 30. září 2019 [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://www.tomsguide.com/news/teslas-new-smart-summon-feature-is-a-disaster-so-far>>.

MENŠÍK, Jan. *Nechat řídit jen chytré auto? Přestupek, varuje policie* [online]. novinky.cz, 24. března 2019 [cit. 18. října 2019]. Dostupné na <<https://www.novinky.cz/domaci/clanek/z-novin-nechat-ridit-jen-chytre-auto-prestupek-varuje-policie-40275358>>.



*Návrh novely zákona o silničním provozu* [online]. autoweek.cz, 30. května 2018 [cit. 19. října 2019]. Dostupné na <<https://www.autoweek.cz/cs-tiskove-zpravy-navrh-novely-zakona-o-silnicnim-provozu-7490>>.

NÝVLT, Václav. *Největší problém umělé inteligence: nelze zjistit, „proč“ se rozhodla* [online]. idnes.cz 31. října 2017 [cit. 13. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.idnes.cz/tecneta/umela-inteligence-problem-rozhodovani.A170619\\_094905\\_tec\\_technika\\_nyv](https://www.idnes.cz/tecneta/umela-inteligence-problem-rozhodovani.A170619_094905_tec_technika_nyv)>.

TÉGL, Petr. *Věc ve smyslu práva, část I.* [online]. epravo.cz, [cit. 20. února 2020]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/eshop/vec-ve-smyslu-prava-cast-i-122.html>>.

The Robot Report Staff. *Robothic Catheter brings autonomous navigation into human body* [online]. therobotreport.com, 24. dubna 2019 [cit. 18. února 2020]. Dostupné na <<https://www.therobotreport.com/robotic-catheter-brings-autonomous-navigation-into-the-human-body/>>.

*UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention* [online]. UNECE.org, 23. března 2016 [cit. 9. ledna 2020]. Dostupné na <<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>>.

VICTOR, Daniel. *Microsoft Created a Twitter Bot to Learn From Users. It Quickly Became a Racist Jerk* [online]. nytimes.com, 24. března 2016 [cit. 18. ledna 2020]. Dostupné na <<https://www.nytimes.com/2016/03/25/technology/microsoft-created-a-twitter-bot-to-learn-from-users-it-quickly-became-a-racist-jerk.html>>.

*Vláda schválila novelu zákona o silničním provozu, zavádí reflexní prvky u chodců* [online]. mdcz.cz, 30. března 2015 [cit. 13. února 2020]. Dostupné na <<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-novelu-zakona-o-silnicnim-provozu>>.

*Will These Nurse Robots Take Your Jobs? Don't Freak Out Just Yet* [online]. nurse.org, 27. února 2018 [cit. 14. ledna 2020]. Dostupné na <<https://nurse.org/articles/nurse-robots-friend-or-foe/>>.

## **VIII Studie a jiné dokumenty EU**

*COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT: Evaluation of Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products. Accompanying the document: Report from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on the Application of the Council Directive on the approximation of the laws, regulations, and administrative provisions of the Member States*

*concerning liability for defective products (85/374/EEC)*, SWD/2018/157 final, 107 s. [online]. eur-lex.europa.eu [cit. 18. února 2020]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0157&from=EN>>.

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT: *Liability for emerging digital technologies. Accompanying the document: Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Artificial intelligence for Europe*, SWD/2018/137 final, 29 s. [online]. eur-lex.europa.eu [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0137&from=en>>.

EVANS, Tatjana. *A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles*. EU Publications, 2018. 194 s. [online]. [cit. 13. října 2019]. Dostupné na <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/df658667-20f1-11e8-ac73-01aa75ed71a1/language-en>>.

EVROPKSÁ KOMISE. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Umělá inteligence pro Evropu*, SWD(2018) 137 final [online]. Dostupné na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0237&from=CS>>.

EVROPSKÁ KOMISE, Expert Group on Liability and New Technologies - New Technologies Formation. *Report on Liability for Artificial Intelligence and other emerging technologies* [online]. Dostupné na <[https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc\\_id=63199](https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=63199)>.

FRISONI, Roberta a kol. *Research for TRAN Committee - Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport?*. 2016. 110 s. [online]. [cit. 16. října 2019]. Dostupné na <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL\\_STU\(2016\)5734\\_34\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/573434/IPOL_STU(2016)5734_34_EN.pdf)>.

NEVEJANS, Nathalie. *Policy Department C: Citizens' Rights and Constitutional Affairs - European Civil Law Rules in Robotics, STUDY for the JURI Committee*. European Union: 2016. 29 s. [online]. europarl.europa.eu [cit. 15. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/571379/IPOL\\_STU\(2016\)571379\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/571379/IPOL_STU(2016)571379_EN.pdf)>.

## IX Ostatní

American Association for Justice. *Driven to Safety: Robot Cars and the Future of Liability*, USA: 2017, 50 s. [online]. [cit. 8. ledna 2020]. Dostupné na <<http://www.takejusticeback.com/sites/default/files/Driven%20to%20Safety%202017%20Online.pdf>>.

BEZOUŠKA, Petr. *Diplomová práce* [online]. 19. března 2020 21:36 [cit. 30. března 2020]. Osobní komunikace.

CORWIN, Scott a kol. *The future of mobility: How transportation technology and social trends are creating a new business ecosystem* [online]. Deloitte University Press, 2015, 31 s. deloitte.com, [cit. 16. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/br/Documents/manufacturing/Future\\_of\\_mobility.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/br/Documents/manufacturing/Future_of_mobility.pdf)>.

FAŤUN, Martin a kol. *Výzkum potenciálu umělé inteligence v České republice: Souhrnná zpráva*. 74 s. [online]. vlada.cz, 10. prosince 2018 [cit. 19. února 2020]. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-souhrnna-zprava-2018.pdf>>.

KRAUSOVÁ, Alžběta a kol. *Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice: Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR*. 72 s [online]. vlada.cz, 10. prosince 2018 [cit. 22. ledna 2020]. Dostupné na <[https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018\\_final.pdf](https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf)>.

Ministerstvo dopravy ČR. *Akční plán autonomního řízení*. 51 s. [online]. [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <[http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%ADma\\_KORNB8UGXNR8.pdf](http://amsp.cz/wp-content/uploads/2019/02/Ak%C4%8Dn%C3%AD-pl%C3%A1n-autonomn%C3%ADho-%C5%99%C3%ADzen%C3%ADma_KORNB8UGXNR8.pdf)>.

První návrh nového občanského zákoníku a důvodové zprávy [online]. obcanskyzakonik.justice.cz, 17. května 2005 [cit. 11. ledna 2020]. Dostupné na <[http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/OZ\\_verze\\_2005.pdf](http://obcanskyzakonik.justice.cz/images/pdf/OZ_verze_2005.pdf)>.

U.S. Department of Transportation. *Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicle 3.0*, 4. října 2018, Washington, DC, 64 s [online]. [cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://www.transportation.gov/av/3>>.

Vládní návrh zákona, kterým se vydává občanský zákoník [online]. [cit. 11. ledna 2020] Dostupné na <[https://digi.law.muni.cz/bitstream/handle/digilaw/7036/Obcanske\\_pravo\\_od\\_1919\\_0015-1937-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y%3e](https://digi.law.muni.cz/bitstream/handle/digilaw/7036/Obcanske_pravo_od_1919_0015-1937-1.pdf?sequence=1&isAllowed=y%3e)>.

## **Shrnutí**

Diplomová práce pojednává o odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními systémy, přičemž největší pozornost je věnována autonomním neboli samořídícím vozidlům. V úvodní kapitole práce přibližuje, jak se autonomní systémy vyznačují a na jaké úrovni se autonomní vozidla dělí. Následuje právní analýza autonomních systémů a samořídících vozidel. V ní je rozebráno, zda lze autonomní systémy podřadit pod věc ve smyslu práva a zda je provoz autonomních vozidel na silnicích České republiky legální, či nikoli. Poté přichází na řadu hlavní část práce. Tou je právní rozbor aplikace základních a zvláštních skutkových podstat na újmu způsobenou autonomními systémy a autonomními vozy. Největší důraz je kladen na zvláštních skutkové podstaty. V souhrnu je cílem práce na konkrétních případech poskytnout přehled, jak je možné řešit odpovědnost za újmu způsobenou autonomními systémy a samořídícími vozy instituty občanského zákoníku.

## **Abstract**

The topic of this master's thesis is applying Civil Code on damage caused by autonomous systems with a focus on autonomous vehicles (self-driving cars). The opening chapter includes a description of autonomous systems and levels of driving automation. In the next part, a legal analysis of autonomous systems and autonomous vehicles is presented. The analysis introduces possible autonomous systems categorization as a legal concept of a "thing" as well as a discussion of whether operation of autonomous vehicles in real traffic in the Czech Republic is legal or not. The main part of the paper follows after. This part includes a legal analysis on how to apply general and special provisions of compensation for damage on autonomous systems and autonomous vehicles with a strong focus on the latter. On the whole, the aim of this paper is to present an overview of how to apply existing legal concepts of the Civil Code on damage caused by autonomous systems and autonomous vehicles by using concrete examples.

## **Klíčová slova**

Odpovědnost za škodu, autonomní vozidla, samořídící vozidla, autonomní systémy, umělá inteligence, internet věcí, škoda z provozní činnosti, škoda způsobená provozem zvláště nebezpečným, škoda z provozu dopravních prostředků, škoda způsobená věcí, škoda způsobená vadou výrobku, respondeat superior.

## **Key words**

Liability for Damage, Autonomous Cars, Self-driving Cars, Autonomous Systems, Artificial Intelligence, Internet of Things, Damage Resulting from Operating Activities, Damage Caused by a Particularly Hazardous Operation, Damage Caused by the Operation of a Means of Transport, Damage Caused by a Thing, Damage Caused by a Product Defect, Respondeat Superior.