

# Otázky uplatňování prevenční povinnosti při výrobě a provozu autonomních vozidel\*

## Questions Related to Applying Precautionary Obligation During Production and Operation of Autonomous Vehicles

Eva Fialová,\*\* Alžběta Krausová\*\*\*

### Abstrakt

*Výroba vozidel je regulována celou řadou právně závazných předpisů, včetně právně závazných technických norem. Těmto normám se musí výrobci podřít, pokud vozidlo chtějí uvést na trh. Přesto se najdou v automobilech některé prvky, na které technické normy nepamatují. Toto se může týkat nových komponent nebo moderních asistenčních systémů a funkcionalit. I tehdy, pokud výrobce není v takovém případě vázán žádnou právně závaznou normou, má prevenční povinnost neboli povinnost předcházet škodám. S vývojem (částečně) autonomních vozidel bude růst význam prevenční povinnosti s tím, jak budou vozidla vybavena doposud právně neregulovanými prvky a systémy. Tento článek pojednává o prevenční povinnosti a jejím významu pro bezpečnost autonomního řízení. Článek v závěru zmiňuje i relevantní judikaturu, která se k prevenční povinnosti vztahuje.*

### Klíčová slova

*Autonomní vozidla; bezpečnost výrobků; prevenční povinnost.*

### Abstract

*Car production is regulated by a number of legally binding norms, including legally binding technical standards. Their producers must comply with these standards if the vehicle is to operate on the market. However, some components are not regulated by those standards, i.e., new components or modern assistance systems and functionalities. Even if the producer is not bound by any legally binding standard, the producer has an obligation to prevent damage (precautionary obligation). With the development of (partially) autonomous vehicles, the importance of precautionary obligation will increase as vehicles will be equipped with legally unregulated components and systems. This article deals with precautionary obligation and its importance for the safety of autonomous driving. The article also mentions the case law relating to this obligation.*

### Keywords

*Autonomous Vehicles; Precautionary Obligation; Product Safety.*

\* Příspěvek vznikl za podpory projektu Technologické agentury ČR č. TL02000085 s názvem Civilní odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomních vozidel.

\*\* JUDr. Mgr. Eva Fialová, LL.M., Ph.D., Oddělení soukromého práva, Ústav státu a práva, Akademie věd ČR, v. v. i. / Department of Private Law, Institute of State and Law, Academy of Sciences of the Czech Republic, Czech Republic / E-mail: [eva.fialova@ilaw.cas.cz](mailto:eva.fialova@ilaw.cas.cz) / ORCID: 0000-0001-7904-9250

\*\*\* Mgr. Alžběta Krausová, Ph.D., LL.M., Oddělení soukromého práva, Ústav státu a práva, Akademie věd ČR, v. v. i. / Department of Private Law, Institute of State and Law, Academy of Sciences of the Czech Republic, Czech Republic / E-mail: [alzbeta.krausova@ilaw.cas.cz](mailto:alzbeta.krausova@ilaw.cas.cz) / ORCID: 0000-0002-1640-9594

## Úvod

Podle Evropské komise představují autonomní vozidla budoucnost automobilového průmyslu s velkým potenciálem růstu.<sup>1</sup> Zároveň jde o technologii, která by měla změnit fungování celého automobilového odvětví. Ještě před nástupem plně autonomních vozidel je třeba revidovat stávající právní regulaci, a to z více úhlů pohledu tak, abychom byli jako společnost na tuto technologii důkladně připraveni. Jedním z těchto úhlů pohledu by měla být analýza prevenční povinnosti ve vztahu k tomuto typu vozidel. Byť jde o aspekt soukromoprávní odpovědnosti, který může být občas vnímán jako relativně okrajový, nese v sobě zásadní myšlenku – povinnost chovat se již z principu odpovědně a předvídatě. U autonomních vozidel je tento aspekt obzvláště důležitý. V jejich případě se totiž na provozu podílí velké množství subjektů a dokonce do hry vstupují subjekty nové (např. operátor). Pro zajištění bezpečného fungování se tak každý subjekt bude muset chovat maximálně zodpovědně.

Skupinu vozidel, kterou označujeme za autonomní, tvoří pouze vozidla, kde systémy autonomního řízení řídí (kontrolují) vozidlo za všech okolností, ale i vozidla, které jsou těmito systémy kontrolovány pouze částečně. Částečně autonomní vozidlo je kontrolováno systémem, dokud není řidič vyzván, aby kontrolu nad vozidlem převzal.<sup>2</sup> I v tomto případě budou řidiči k dispozici pokročilé asistenční systémy pro řidiče (*advanced driver-assistance systems*, neboli *ADAS*) jako je systém varující před čelní srážkou nebo systémem prevence vyjetí z jízdního pruhu. Těchto asistenčních systémů je již nyní celá řada a v částečně autonomním vozidle budou pro řidiče přebírajícího kontrolu nad vozidlem

---

1 BONNEAU, Vincent, Hao YI, Laurent PROBST, Bertrand PEDERSEN a Olivia-Kelly LONKEU. Autonomous cars: a big opportunity for European industry. *Europa.eu* [online]. European Commission, 2017 [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/dem/monitor/sites/default/files/DTM\\_Autonomous%20cars%20v1\\_1.pdf](https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/dem/monitor/sites/default/files/DTM_Autonomous%20cars%20v1_1.pdf)

2 Pro klasifikaci stupňů autonomních vozidel se využívá model autonomie navržený SAE (International Society of Automotive Engineering). Tento model rozeznává 6 stupňů automatizace a autonomie vozidel, přičemž stupeň 0 je vozidlo bez jakýchkoliv asistenčních systémů a stupeň 5 je vozidlo plně autonomní, ve kterém se nepočítá s přítomností řidiče. Jako částečně autonomní vozidlo označujeme v tomto článku vozidla se stupněm autonomie 3, která mohou být řízena systémy autonomního řízení, ale v nichž musí řidič převzít kontrolu nad vozidlem, je-li tímto systémem vyzván. Vozidlo ve stupni 4 řídí rovněž systémy autonomního řízení, nicméně se předpokládá, že toto vozidlo se bude moci pohybovat jen v předem určeném prostředí, nikoliv po všech komunikacích. Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. *SEA* [online]. 15. 6. 2018 [cit. 9. 2. 2020]. Dostupné z: [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_201806/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/); International Releases Updated Visual Chart for Its „Levels of Driving Automation“ Standard for Self-Driving Vehicles. *SEA* [online]. 15. 6. 2018 [cit. 9. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.sae.org/news/press-room/2018/12/sae-international-releases-updated-visual-chart-for-its-%E2%80%9CLevels-of-driving-automation%E2%80%9D-standard-for-self-driving-vehicles>

nezbytné, nicméně technické požadavky na ně se stále tvoří.<sup>3</sup> Některé systémy, přestože jsou uváděny na trh, nejsou ještě dostatečně technicky vyvinuty.<sup>4</sup> Přesto tato skutečnost nezbavuje výrobce vozidel povinnosti zajistit, aby tyto systémy fungovaly tak, aby při jejich použití nebyla řidiči nebo jinému účastníku silničního provozu způsobena újma na životě, zdraví či majetku.

Nedostatek technických požadavků na pokročilé asistenční systémy a jejich nedostatečná standardizace ilustrují povinnost fyzických a právnických osob i přes chybějící regulaci zajistit bezpečnost jiných osob. K zajištění bezpečnosti slouží kromě technických standardů, a zejména při jejich neexistenci, obecné i zvláštní předpisy, které stanoví povinnost chovat se tak, aby nedocházelo ke škodě na životě, zdraví či majetku. Tato povinnost je označována jako povinnost prevenční a bývá akcentována v případě, že neexistuje zvláštní závazná norma, která by konkrétní činnost regulovala.

Používání plně autonomních vozidel v běžném provozu není pravděpodobně reálné ani za více let, využívání částečně autonomních vozidel však nemusí být tak vzdálené. Zpráva z roku 2020 zmiňuje, že v současné době existují autonomní vozidla na čtvrté úrovni automatizace. Jde ale o řízení ve striktně definovaném prostředí.<sup>5</sup> Na příkladu pokročilých asistenčních systémů je vidět, že uvádění technologie na trh může předcházet právnímu zakotvení technických požadavků. Prevenční povinnost, tj. povinnost předcházet škodám motivuje výrobce k vývoji bezpečných prvků ve vozidlech a současně zajišťuje kompenzaci poškozeným v případě, že výrobce prevenční povinnost porušil.

Tento článek se zabývá prevenční povinností ve vztahu k autonomním a částečně autonomním vozidlům. Článek identifikuje subjekty, na které prevenční povinnost dopadá a rozebírá povinnost prevence podle občanského práva a zvláštních předpisů regulujících výrobu a provoz vozidel. V závěru článku jsou zmíněny případy nehod autonomních vozidel a související judikatura, která by mohla být podpůrně využita při určování prevenční povinnosti u autonomních vozidel ve zvláštních případech. Cílem článku je zejména zasadit obecné normy soukromoprávní prevenční povinnosti do kontextu autonomních a částečně autonomních vozidel a identifikovat, s jakými možnými problémy se bude právo

<sup>3</sup> Pokročilými asistenčními systémy se intenzivně zabývá Výbor pro pozemní dopravu Ekonomické a sociální rady OSN, o čemž svědčí návrh regulace systémů hlídání jízdního pruhu a regulace pokročilého nouzového systému (Proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to Automated Lane Keeping System. *UNDocs.org* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <https://undocs.org/ECE/TRANS/WP.29/2020/81>; nebo Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Advanced Emergency Braking System (AEBS) for M1 and N1 vehicles. *UNECE* [online]. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp29grva/GRVA-02-39e1e.pdf>).

<sup>4</sup> DUTCH SAFETY BOARD. Who is in control? Road safety and automation in road. *UNECE* [online]. S. 61 [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/GRVA-05-48e.pdf>

<sup>5</sup> BRAM, Geenen a kol. (eds). 2020 Sautonomous Vehicle Technology Report. *Wevolver-project* [online]. S. 66 [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <https://wevolver-project-images.s3-us-west-1.amazonaws.com/Wevolver+2020+Autonomous+Vehicle+Technology+Report.pdf>

v budoucnu potýkat. Článek se záměrně nezabývá problematikou deliktů odpovědnosti, ani dokazování škod. Tato problematika je již řešena v jiné odborné literatuře.<sup>6</sup>

## 1 Účel a využití prevenční povinnosti

Prevenční povinnost vychází ze staré zásady římského práva *neminem laedere*, tedy nikomu neškodit. Jedná se o příkaz chovat se takovým způsobem, aby nikomu nebyla způsobena škoda, a pokud již ke škodě dojde, musí být poškozenému přiznána náhrada této škody. Zásada *neminem laedere* je do právního řádu promítnuta do povinnosti předcházet škodám, čili počínat si tak, aby jinému nebyla způsobena újma na životě, zdraví nebo majetku. Není rozhodné, zda se jedná o osobu fyzickou, nebo právnickou. Prevenční povinnost má svůj význam hlavně tam, kde se nemůžeme opřít o zvláštní normu zakládající odpovědnost fyzické nebo právnické osoby, přesto však ke vzniku škody došlo a je třeba ji nahradit. Prevenční povinnost a náhrada poškozenému za její porušení je vyjádřením vyrovnávací (korektivní) spravedlnosti jako principu soukromého práva, který požaduje, aby lidé měli v soukromoprávních vztazích v součtu stejně práv a povinností.<sup>7</sup> Povinnost prevence také motivuje povinné osoby, aby při jejich činnosti nedocházelo k újmě na zdraví, na životě nebo na majetku druhých. Podle judikatury musí být při určení, zda došlo k porušení prevenční povinnosti, zohledněno zejména 1) co se v konkrétním případě od rozumné osoby podle zvyklostí soukromého života očekává, 2) jaká míra předvídatelného nebezpečí se pojí s určitým chováním, 3) jaký je význam zájmu, který sleduje konající osoba, a zájmu třetí osoby, 4) jaký je mezi zájmem konající osoby a zájmem třetí osoby poměr, a 5) do jaké míry jsou preventivní opatření pro konajícího dosažitelná nebo nákladná.<sup>8</sup>

Prevenční povinnost není obsažena pouze v soukromém právu. I veřejné právo zná úpravu, která by se dala označit za povinnost předcházení škodám. Ve veřejném právu nebude důvodem regulace této povinnosti princip vyrovnávací spravedlnosti, ale spíš požadavek na zajištění činnosti takovým způsobem, při kterém nebude docházet ke škodě. Porušení veřejného práva nezakládá osobě, která normu porušila, povinnost k náhradě škody, jakkoliv se jí poškozený může domáhat cestou soukromého práva, ale povinnost podrobit se sankcím uložených dozorovým orgánem.

Prevenční povinnost se uplatní mimo jiné i v oblasti konstrukce vozidel. Výrobce vozidel musí při designování konstrukce vozidla a jeho částí dbát na to, aby konstrukční prvky nebyly nebo nemohly být namontovány nebo nastaveny takovým způsobem, že by způsobily újmu na zdraví nebo na životě osob v automobilu či mimo něj.

<sup>6</sup> Viz MATEJKA, Ján, Eva FIALOVÁ, Veronika ŽOLNERČÍKOVÁ a Alžběta KRAUSOVÁ. Deliktů odpovědnost na prahu éry strojů aneb k některým předpokladům vzniku povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem autonomních vozidel. *Právník*, 2021, roč. 160, č. 5, s. 313–333. Viz zejména kapitola 1.

<sup>7</sup> JANEČEK, Václav. *Kritika právní odpovědnosti*. Praha: Walters Kluwer, 2017, s. 235.

<sup>8</sup> Srov. Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 4. 4. 2019, č. j. 11 A 117/2018-85.

## 2 Subjekty v systému autonomní dopravy

Obecná prevenční povinnost se vztahuje na všechny subjekty, které vstupují do ekosystému vývoje, výroby a využívání autonomních vozidel. Cílem této kapitoly je tedy identifikovat možné subjekty, na které bude prevenční povinnost dopadat. Za účelem identifikování subjektů podílejících se na provozu či dotčených provozem systémů autonomní mobility vychází tato kapitola z obchodních modelů popsanych v odborné literatuře. Důvodem pro tuto metodu je rychlý vývoj trhu, na který nemůže stávající legislativa reagovat stejným tempem. Při analýze právních předpisů by tak mohly být opomenuty v praxi již nově předpokládané subjekty.

Odborná literatura rozlišuje tzv. propojená vozidla (angl. *connected vehicles*) a autonomní vozidla (angl. *autonomous vehicles*).<sup>9</sup> První tzv. propojené vozidlo bylo na trh uvedeno již v roce 1996 společností General Motors. Propojená vozidla jsou vozidla vybavená přístupem k internetu a poskytují nejrůznější komunikační služby včetně například navigace, vzdálené diagnostiky či informace o poloze, rychlosti a stavu vozidla.<sup>10</sup> Autonomní vozidlo je primárně vozidlo, které je v určité míře schopno nahradit funkce řidiče. Jak již bylo uvedeno výše, standardně se autonomie vozidla rozlišuje na škále šesti stupňů od stupně nula (žádná autonomie) do stupně pět, přičemž poslední úrovní jsou tzv. plně autonomní vozidla, u nichž se nepředpokládá žádné zapojení lidského řidiče do procesu řízení dopravy (kromě například zadání cílové destinace či preferované trasy jízdy).<sup>11</sup> Tato plně autonomní vozidla mohou být buď vyšší verzí propojeného vozidla a spoléhat na komunikaci s externími informačními systémy, nebo mohou být řízena pouze na základě senzorů umístěných na palubě vozidla a fungovat bez komunikace s jinými externími informačními systémy.<sup>12</sup> Z uvedeného je zřejmé, že do systému autonomní dopravy mohou vstupovat i poskytovatelé externích informačních systémů.

Rozsah subjektů zapojených do systému autonomní dopravy, a tedy subjektů, na které se budou vztahovat zvláštní povinnosti související s autonomní dopravou a prevenční povinností, závisí nejenom na stávajících, ale také na budoucích obchodních modelech, které vzniknou v souvislosti s provozováním autonomních a částečně autonomních vozidel. Co se týče těchto obchodních modelů,<sup>13</sup> odborná literatura zkoumá budoucí

<sup>9</sup> TOGLAW, Sam, Ala ALOQAILY a Ala Abu ALKHEIR. Connected, Autonomous and Electric Vehicles: The Optimum Value for a Successful Business Model. In: 2018 Fifth International Conference on Internet of Things: Systems, Management and Security. *IEEE* [online]. Valencia, 2018, s. 303–308 [cit. 15. 12. 2020]. DOI: <https://doi.org/10.1109/IoTSMMS.2018.8554391>. <https://ieeexplore.ieee.org/stamp/stamp.jsp?tp=&arnumber=8554391>

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Blíže viz poznámka *supra* 2.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Obchodní model má více definic. Obecně lze říci, že „obchodní model definuje, jak obchodní společnost vytváří a přináší hodnotu zákazníkům a následně přeměňuje přijaté platby v zisk“. Blíže viz TEECE, David J. Business Models, Business Strategy and Innovation. *Long Range Planning*, 2010, roč. 43, s. 173.

možnosti jejich rozvoje pomocí aplikace stávajících typických obchodních modelů na oblast autonomních vozidel.<sup>14</sup> Typické obchodní modely se zaměřují buď na samotný výrobek, nebo na poskytování určité služby či na poskytování určité funkcionality (angl. *product-service systems*, neboli PSS).<sup>15</sup>

Do právních vztahů spojených s prodejem, provozem a likvidací autonomních vozidel bude podle provedené analýzy<sup>16</sup> vstupovat velké množství soukromoprávních subjektů. Těmito subjekty budou kromě vlastníků a uživatelů autonomních vozidel zejména jejich výrobci a prodejci, výrobci a prodejci jednotlivých vyměnitelných součástí, subjekty poskytující servis pro autonomní vozidla, poskyvatelé software, poskyvatelé poradenských služeb a školení, pronajímatelé autonomních vozidel, provozovatelé služeb sdílené autonomní dopravy, poskyvatelé služeb veřejné dopravy či doručování zboží a poskyvatelé dalších doplňujících služeb.

Další odborný článek analyzující vliv autonomní dopravy na oblast logistických procesů předpokládá dokonce vznik nových subjektů v celém ekosystému dopravních služeb<sup>17</sup> – kromě čtyř klíčových subjektů, kterými jsou dodavatel objednávací si přepravu, poskytovatel přepravních služeb, poskytovatel informačních technologií a výrobce nákladních aut, bude v budoucnu do obchodního modelu nákladní dopravy zapojen ještě tzv. operátor sítě (angl. *network operator*), který bude provozovat stanice pro nabíjení elektrických vozidel a služby autonomních vozidel. Následně se pak může objevit ještě jeden subjekt, a to správce aktiv, který bude operátorovi sítě zajišťovat financování prostřednictvím zvláštní právnícké osoby.<sup>18</sup> Do budoucna se dále předpokládá, že by autonomní vozidla mohla být propojena s infrastrukturou inteligentních měst,<sup>19</sup> přičemž nyní zatím není jasné, jaké nové právní vztahy a případně subjekty by mohly v této souvislosti vzniknout. Nezastupitelnou roli v systému autonomní dopravy budou hrát rovněž pojišťovny, pro něž bude dodržování prevenční povinnosti výše zmíněnými subjekty klíčové pro výplatu pojistného plnění. Lze si představit i situace, kdy pojišťovny budou

---

<sup>14</sup> BERRADA, Jaâfar, Zoi CHRITOFOROU a Fabien LEURENT. Which business models for autonomous vehicles? *ITS Europe* [online]. Strasbourg, 2017 [cit. 15. 12. 2020]. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/329529327\\_Which\\_Business\\_Models\\_for\\_Autonomous\\_Vehicles](https://www.researchgate.net/publication/329529327_Which_Business_Models_for_Autonomous_Vehicles)

<sup>15</sup> Ibid. Jednotlivé obchodní modely jsou popsány na s. 2–5 a jsou znázorněny na obrázku č. 1 – Kategorie obchodních modelů aplikované na autonomní vozidla (s. 5). Použitá klasifikace nemusí odpovídat současnému právnímu rámci, u něž například není zcela jasné, zda by měl být software považován za výrobek v rámci směrnice Rady ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> MONIOS, Jason a Rickard BERGQUIST. Logistics and the networked society: A conceptual framework for smart network business models using electric autonomous vehicles (EAVs). *Technological Forecasting and Social Change*, 2020, roč. 151. DOI <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.119824>

<sup>18</sup> Ibid, viz kapitola 3.3.

<sup>19</sup> TOGLAW, ALOQAILY, ALKHEIR, 2018, op. cit., s. 308.



u autonomních a částečně autonomních vozidel specificky ovlivňovat rozsah povinností související s předcházením škodám v rámci svých smluvních podmínek.<sup>20</sup>

### 3 Obecná prevenční povinnost v soukromém právu

Prevenční povinnost, která se vztahuje na všechny výše uvedené subjekty v systému autonomní mobility, je v českém právu upravena v § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „OZ“). Vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného. Tato konstrukce prevenční povinnosti, na rozdíl od občanského zákoníku platného a účinného do 31. 12. 2013, dopadá pouze na konání jednatelů osoby, tedy na jednání komisivní, nikoliv omisivní. Osoba, která koná, má povinnost konat tak, aby nevznikla nedůvodná újma jinému, a to na taxativně vyjmenovaných statcích. Ustanovení § 2900 OZ chrání svobodu, život, zdraví a vlastnictví jiné osoby. Povinnost k určitému konání, které by zabránilo vzniku nedůvodné újmy, existuje pouze tehdy, vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života. Důraz je kladen na individuální posouzení konkrétního případu.<sup>21</sup> Měřítkem individuálního posouzení je průměrně rozumný člověk podle § 4 odst. 1 OZ, který svůj rozum užívá s běžnou péčí a opatrností. Podle okolností může být měřítkem i osoba, která se přihlásí k odbornému výkonu jako příslušník určitého povolání nebo stavu podle § 5 odst. 1 OZ.<sup>22</sup> V posledně uvedeném případě bude měřítko individuálního posouzení vyšší než u průměrně rozumného člověka, bude-li taková osoba (aktivně) jednat v rámci své odbornosti.

Obecná prevenční povinnost se podle judikatury uplatní pouze, pokud neexistuje jiný právní předpis vztahující se na jednání, jehož protiprávnost se posuzuje.<sup>23</sup> Pokud existuje jiný právní předpis, který se na jednání vztahuje, je třeba postupovat podle takového předpisu. Těmito předpisy mohou být v kontextu autonomní mobility zákony upravující provoz na pozemních komunikacích nebo podmínky užívání a údržbu pozemních komunikací. Zákon může v budoucnu např. stanovit, že řidič částečně autonomního vozidla má povinnost převzít kontrolu nad vozidlem, jakmile byl vozidlem vyzván. Pokud by řidič povinnost převzít kontrolu nad vozidlem nedodržel, byl by odpovědný

<sup>20</sup> Takováto ustanovení se v praxi využívají již nyní. Viz např. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. *Generali Česká pojišťovna* [online]. [cit. 8. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.generaliciska.cz/documents/20183/64532/VPP-POV-2016.pdf/2d2c471b-15fb-48e8-b556-92a100241f21>. V článku 12 jsou uvedeny jednak obecné povinnosti (např. v odst. 1 písm. f) nezvyšovat riziko), tak i specifické povinnosti související s prevenční povinností (odst. 2 č. 12).

<sup>21</sup> PETROV, Jan, Michal VÝTISK, Vladimír BERAN a kol. *Občanský zákoník. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2019, s. 3013.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2002, sp. zn. 25 Cdo 1427/2001, nebo Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2019, sp.zn. 4 Tdo 206/2019.

za porušení povinnosti stanovené zákonem podle § 2910 OZ. Ustanovení § 2900 OZ je ve vztahu k § 2910 subsidiární. Odpovědnost za nedodržení prevenční povinnosti se uplatní tehdy, pokud neexistuje právní předpis, jímž se měl škůdce řídit a jehož porušením nebo nedodržením byla způsobena škoda. Lze předpokládat, že tím, jak budou autonomní vozidla a autonomní řízení stále více právně regulovány, bude se význam odpovědnosti za porušení povinnosti prevence snižovat.

Podle stejného ustanovení by byl odpovědný výrobce autonomního vozidla, který nedodržel při výrobě autonomního vozidla obecně závazné právní předpisy vztahující se ke konstrukci a výbavě vozidla, nebo provozovatel infrastruktury, který by opomněl provádět pravidelné prohlídky a testování.

Náhradu újmy v důsledku porušení obecné prevenční povinnosti podle občanského zákoníku lze naopak požadovat v situaci, kdy dojde k porušení povinnosti stanovené v normách, které sice nejsou právně závazné, avšak regulují chování osob z důvodu předcházení škodám.<sup>24</sup> Povahu norem, které nejsou právně závazné, ale které stanoví svým adresátům určité chování, jsou normy technické.<sup>25</sup> Pokud i u technické normy existuje spojení s právní normou, např. odkazem na ni, může být i technická norma právně závazná, a tudíž ukládat adresátům pravidla, které jsou tito povinni dodržovat na základě zákona, který na technickou normu odkazuje. Závaznost technické normy bude záviset na odkazovací ustanovení.<sup>26</sup>

Ústavní soud ve svém nálezu rozlišuje odkazy na technické normy, které jako takové nejsou podle tohoto soudu obecně závazné, jako výlučné (povinné) a indikativní.<sup>27</sup> Právní předpis odkazuje na výlučnou technickou normu jako na jediný možný způsob splnění právního předpisu. Odkazem na výlučnou technickou normu „*vzniká povinnost řídit se ustanoveními příslušné normy pro ty subjekty, kterých se daný právní předpis týká. I když ani v tomto případě většinou nejde o obecnou závaznost, je možno říci, že ve vztahu k plnění požadavků příslušného předpisu se odkazovaná norma nebo její část stává závaznou.*“ Naopak indikativní odkaz dává adresátům normy na zváženu, zda splní požadavky právního předpisu dodržením technické normy nebo jiným způsobem.

Z hlediska nástupu odpovědnosti za porušení prevenční povinnosti podle § 2900 OZ bude zásadní zkoumat, zda je technická norma právně závazná, tj. zda lze technickou normu posuzovat jako právní předpis, který se vztahuje na jednání adresátů povinností, a tudíž je aplikace § 2900 OZ vyloučena, či zda není technická norma právně závazná

<sup>24</sup> PSUTKA, Jindřich. Obecná prevenční povinnost – současný stav a návrh nového občanského zákoníku. In: HAVEL, Bohumil a Vlastimil PIHERA (eds). *Soukromé právo na cestě: eseje a jiné texty k jubileu Karla Eliáše*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2010, s. 266.

<sup>25</sup> Srov. HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. Praha: C. H. Beck, 2014. Dostupné z: *Beck online*.

<sup>26</sup> OSINA, Petr a Jaroslav PEJZL. Problematika technických norem z pohledu právního řádu. *Právní rozhledy*, 2015, č. 23–24. Dostupné z: *Beck online*.

<sup>27</sup> Nález Ústavního soudu ze dne 26. 5. 2009, sp. zn. Pl. ÚS 40/08.



a na jednání se použije výše uvedené ustanovení. Je pravděpodobné, že by soud i v případě neexistence zvláštního právního předpisu vzal v potaz při určování odpovědnosti za porušení obecné prevenční povinnosti to, zda škůdce zohlednil při svém jednání povinnosti stanovené, byť nezávaznou technickou normou.

K zamezení újmy nebo zmírnění následků porušení povinnosti slouží instituty zakročovací a oznamovací povinnosti, které jsou v občanském zákoníku upraveny v § 2901 a § 2902. Vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, má dle § 2901 OZ povinnost zakročit na ochranu jiného každý, kdo vytvořil nebezpečnou situaci nebo kdo nad ní má kontrolu, anebo odůvodňuje-li to povaha poměru mezi osobami. Stejnou povinnost má ten, kdo může podle svých možností a schopností snadno odvrátit újmu, o níž ví nebo musí vědět, že hrozící závažností zjevně převyšuje, co je třeba k zákroku vynaložit. Poměr mezi osobami může být faktický nebo může být založen na základě zákona, smlouvy či jiné právní skutečnosti.<sup>28</sup>

Kdo porušil právní povinnost, nebo kdo může a má vědět, že ji poruší, musí tuto skutečnost podle § 2902 OZ oznámit bez zbytečného odkladu osobě, které z toho může újma vzniknout, a upozorní ji na možné následky. Splní-li škůdce oznamovací povinnost, nemá poškozený právo na náhradu té újmy, které mohl po oznámení zabránit. V době oznámení, může být povinnost již porušena nebo ještě porušena není, ale jednající ví, nebo by měl vědět, že k porušení dojde. K oznámení osobě poškozené musí dojít bezodkladně poté, co byla povinnost porušena, nebo jednající mohl a měl o porušení vědět. Forma oznámení není občanským zákoníkem stanovena. Oznámení může být tedy i ústní. Oznamující osoba sděluje adresátovi v oznámení nejen to, že došlo nebo dojde k porušení povinnosti, ale i jaké budou možné následky takového porušení. Povinnost, která byla nebo bude v budoucnu porušena, může vyplývat z občanského zákoníku nebo z jiného právního předpisu.

Pokud adresát oznámení porušení povinnosti poškozenému a poškozený, resp. potenciální poškozený může po oznámení újme zabránit, ale neučiní-li tak, nemá po škůdci právo požadovat náhradu té části škody, jejímuž vzniku mohl zabránit. Jestliže k oznámení nedojde, nebo poškozený nemůže škodě ani z části zabránit, je škůdce odpovědný za škodu v plném rozsahu. Brim uvádí, že pokud dojde k porušení § 2902 OZ, tedy že škůdce svoji povinnost notifikovat nesplní, ale zároveň není povinen k náhradě škody z důvodu exkulpace či liberace, měla by nastoupit povinnost nahradit škodu v důsledku porušení notifikační povinnosti, a to podle § 2910 OZ.<sup>29</sup> „*Porušením povinnosti stanovené zákonem je rovněž porušení obecné prevenční povinnosti (§ 2900), povinnosti zakročit (§ 2901) a oznamovací povinnosti (§ 2902).*“<sup>30</sup>

<sup>28</sup> HULMÁK, 2014, op. cit.

<sup>29</sup> BRIM, Luboš. Právní následky porušení notifikační povinnosti dle § 2902 ObčZ. *Právní rozhledy*, 2018, č. 5. Dostupné z: *Beck online*.

<sup>30</sup> PETROV, VÝTISK, BERAN a kol., 2019, op. cit., s. 3026.

Kdo poruší prevenční povinnost, má povinnost nahradit způsobenou újmu podle § 2910 OZ. Ustanovení § 2910 dopadá na povinnost nahradit škodu porušením povinnosti stanovené zákonem a zásahem do absolutního práva poškozeného. Mezi porušením prevenční povinnosti, resp. zakročovací povinnosti nebo povinnosti notifikační a vzniklou újmou musí existovat příčinná souvislost. Dalším předpokladem pro vznik povinnosti nahradit újmu poškozenému je přítomnost zavinění na straně škůdce, a to minimálně zavinění ve formě nedbalosti, které se dle § 2911 OZ presumuje.

#### 4 Prevenční povinnost u autonomních vozidel

Na výrobce autonomních vozidel, provozovatele fyzické a digitální infrastruktury a další subjekty, které jsou účastny na systémech autonomní mobility, se bude obecná prevenční povinnost podle § 2900 OZ vztahovat pouze tehdy, pokud nebude existovat právní předpis, nebo obecně závazná technická norma, která by zakládala povinnost výše uvedených subjektů dodržovat standardy pro provoz autonomních vozidel.

Prevenční povinnost je asi nejčastěji spojována s výrobcí autonomních a částečně autonomních vozidel. A na ty se ale také nejčastěji budou vztahovat různé technické normy. Právně nezávazné technické standardy upravující některé dílčí aspekty autonomní mobility již existují. Technické standardy vztahující se k autonomní mobilitě mohou být na mezinárodní úrovni přijaty Mezinárodní organizací pro standardizaci (ISO), Evropským výborem pro standardizaci (CEN), Mezinárodní telekomunikační unií (ITU), SAE International, Institutem pro elektrotechnické a elektronické inženýrství (IEEE) nebo konsorciem Car 2 Car Communication.<sup>31</sup> V České republice jsou technické normy (ČSN) vydávány Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. BSI (British Standards Institution) v roce 2017 identifikovalo 661 technických standardů, které se vtaňují na samotná autonomní vozidla, nebo na jejich provoz, z toho 244 standardů se týkalo konektivity (technologie) a 91 konektivity (aplikací) a 84 lokalizačních standardů. Standardy se týkají např. systému managementu kvality (IATF 16949:2016), informační technologie a technik zabezpečení (ISO/IEC 27001:2013) nebo funkční bezpečnosti silničních vozidel (ISO 26262:2011-2012).<sup>32</sup>

Aplikace ustanovení § 2900 OZ by byla vyloučena, pokud by právní předpis upravoval povinné jednání adresáta normy a tento předpis by nebyl dodržen. O prevenční povinnosti by bylo možné mluvit v případě, že by ustanovení mělo za cíl předcházet újmě, jinými slovy, chránilo by bezpečnost při provozu autonomních vozidel. Bezpečnostní pravidla může obsahovat přímo obecně závazný právní předpis. Závazná bezpečnostní pravidla může obsahovat i právní předpis, který odkazuje na technickou normu jako

<sup>31</sup> BSI and TRANSPORT SYSTEMS CATAPULT. Connected and autonomous vehicles A UK standards strategy Summary report. *Bsigroup.com* [online]., March 2017, s. 7 [cit. 20. 12. 2020]. Dostupné z: <https://www.bsigroup.com/PageFiles/505209/CAV-standards-strategy-summary-report.pdf>

<sup>32</sup> Ibid.

výlučnou. Poté se tato norma ve vztahu k plnění povinností podle právního předpisu stává závaznou. V případě vzniku škody by byl škůdce povinen k náhradě škody podle § 2910 OZ, případně podle jiného ustanovení občanského zákoníku upravujícího právo na náhradu škody ve zvláštních případech.

Požadavek na splnění definovaných technických parametrů obsahuje Vídeňská úmluva o silničním provozu z roku 1968.<sup>33</sup> Podle čl. 39 odst. 1 této úmluvy musí být vozidlo v dobrém provozním stavu. To, zda jsou dodrženy právní předpisy pro provoz vozidla, včetně technických standardů, zjišťuje v České republice Ministerstvo dopravy pro typy vozidla a obecní úřad obce s rozšířenou působností u jednotlivě vyrobeného vozidla. Podle § 16 odst. 2 písm. a) bod 2 zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ministerstvo schválí typ silničního vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, splňuje-li technické požadavky na bezpečnost silničního provozu a ochranu života a zdraví člověka a životního prostředí. Pokud se na typ vozidla vztahují předpisy Evropské unie, schválí ministerstvo typ vozidla, jestliže splňuje harmonizované technické předpisy (§ 16 odst. 4 písm. a) bod 2 zákona č. 56/2001 Sb.). K žádosti se přikládá mimo jiné i osvědčení o homologaci typu systému vozidla, konstrukčních částí vozidla nebo samostatného technického celku vozidla. Homologace silničních vozidel se provádí podle vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Pokud je typ vozidla schválen příslušným orgánem jiného členského státu s platností ve všech členských státech nebo orgánem podle mezinárodní smlouvy, považuje se toto schválení za rovnocenné schválení podle zákona č. 56/2001 Sb. (§ 28 písm. b)). Ani zákon č. 56/2001 Sb., ani vyhláška č. 341/2014 Sb. autonomní vozidla nezmiňuje.

Uplatnění prevenční povinnosti ve vztahu k autonomním vozidlům, které budou vybaveny systémy autonomního řízení, je velmi zajímavým problémem. Tyto systémy budou jednat autonomně, tj. budou vyhodnocovat své okolí a následně se rozhodovat nebo vykonávat určité kroky vedoucí k dosažení konkrétního cíle.<sup>34</sup> To, jak bude systém reagovat v konkrétní situaci na dopravní situaci, nebude zpravidla moci výrobce vozidla nikterak v danou chvíli ovlivnit.<sup>35</sup> Nadto se bude moci autonomní vozidlo řídit i signály

<sup>33</sup> Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968 (konsolidovaná verze). Ve vztahu k autonomním a částečně autonomním vozidlům je však tato úmluva poměrně problematická, protože jejich existenci nepředpokládá a vyžaduje, aby se řidič vozidla plně věnoval řízení (čl. 8 odst. 6).

<sup>34</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Umělá inteligence pro Evropu. *EUR-Lex* [online]. [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0237>

<sup>35</sup> Výrobce však bude ovlivňovat trénování rozhodovacího algoritmu, případně výběr subdodavatele, který bude algoritmus dodávat. V této souvislosti lze hodnotit povinnost výrobce předcházet škodám tím, že např. provede posouzení algoritmu a systému pomocí Hodnotícího systému pro důvěryhodnou umělou inteligenci. Blíže viz Nezávislá odborná skupina na vysoké úrovni pro umělou inteligenci. *Etické pokyny pro zajištění důvěryhodnosti umělé inteligence. Evropská komise* [online]. [cit. 7. 10. 2021]. Dostupné z: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/ethics-guidelines-trustworthy-ai>

přijímanými z jiných vozidel nebo z dopravní infrastruktury.<sup>36</sup> Pokud dojde k rozhodnutí autonomního systému, v jehož důsledku byla způsobena škoda, nebude zpravidla možné hovořit o zavinění výrobce, pokud analýzou dat nebude možné dokázat, že výrobce úmyslně či z nedbalosti nedostal své povinnosti předcházet škodám. I pokud nebude možné prokázat zavinění výrobce za konkrétní chování autonomního systému, bude možno činit výrobce vozidla odpovědným za porušení prevenční povinnosti, v jehož důsledku vznikla škoda způsobená chováním autonomního systému, pokud by se v průběhu dokazování dospělo k závěru, že výrobce kupříkladu nedodržel postupy a intervaly při testování softwaru vozidel, které by mohly chybu odhalit.

Prevenční povinnost výrobce u výrobků používajících technologii umělé inteligence, tedy technologie, která je schopna rozhodovat se autonomně, bez přímého lidského zásahu, řeší Zpráva expertní skupiny pro odpovědnost a nové technologie. Podle této zprávy by měl výrobce přiměřeně monitorovat produkt, který uvedl na trh.<sup>37</sup> Pokud by toto výrobce nečinil, byl by odpovědný za škodu. Tato odpovědnost by byla odpovědností subjektivní, tedy na základě zavinění.<sup>38</sup> Povinnost vyvíjet, zavádět a používat bezpečné výrobky umělé inteligence a robotiky, které jsou vysoce rizikové včetně softwaru, obsahuje návrh nařízení o etických zásadách pro vývoj, zavádění a používání umělé inteligence, robotiky a souvisejících technologií, které je součástí Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. října 2020 obsahující doporučení Komisi k rámci pro etické aspekty umělé inteligence, robotiky a souvisejících technologií.<sup>39</sup> Za vysoce rizikové označila využití umělé inteligence v dopravě Bílá kniha k umělé inteligenci.<sup>40</sup> Návrh nařízení zavádí zásadu, která by se dala nazvat „*safety by design*“, tedy bezpečnost již od návrhu. Tuto zásadu by měli v budoucnu dodržovat všechny subjekty podílející se na vývoji autonomních vozidel, tedy poskytovatelé softwaru i výrobci hardwaru. Výrobce autonomních vozidel bude mít zpravidla funkcionality softwaru upraveny ve smlouvě s poskytovatelem hardwaru, nebo poskytovatele softwarového řešení koupí a bude vyvíjet software sám.

---

<sup>36</sup> Např. Véhicules connectés et données personnelles. *CNIL* [online]. S. 4 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: [https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/pack\\_vehicules\\_connectees\\_web.pdf](https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/pack_vehicules_connectees_web.pdf)

<sup>37</sup> EXPERT GROUP ON LIABILITY AND NEW TECHNOLOGIES. Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies. *Úřad pro publikace Evropské unie* [online]. S. 44 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1c5e30be-1197-11ea-8c1f-01aa75ed71a1/language-en>

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> Usnesení Evropského parlamentu ze dne 20. října 2020 obsahující doporučení Komisi k rámci pro etické aspekty umělé inteligence, robotiky a souvisejících technologií. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0275\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0275_CS.html) [cit. 20. 3. 2021].

<sup>40</sup> Bílá kniha o umělé inteligenci. *Evropská komise* [online]. S. 18 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/files/white-paper-artificial-intelligence-european-approach-excellence-and-trust\\_en](https://ec.europa.eu/info/files/white-paper-artificial-intelligence-european-approach-excellence-and-trust_en)

S autonomními vozidly již počítá nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu. Podle čl. 11 musí být automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech. Technické specifikace se týkají 1) systémů, které nahrazují řidiče při ovládání vozidla, signalizace, řízení, zrychlování a brzdění, 2) systémů, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí, 3) systémů monitorování dostupnosti řidiče, zapisovačů údajů o události pro automatizovaná vozidla, harmonizovaného formátu pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji, a 4) systémů, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.

Povinnosti, jež mají za cíl předcházet škodám při provozu vozidel, mají nejen výrobci vozidel, ale i vlastníci komunikací. Podle § 9 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je vlastník dálnice, silnice nebo místní komunikace povinen vykonávat její správu zahrnující zejména pravidelné a mimořádné prohlídky, údržbu a opravy. Podrobnosti jsou stanoveny ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. Tato vyhláška upravuje mimo jiné prohlídky komunikací, bezpečnostní inspekce nebo podrobnosti údržby a oprav. Vyhláška dále obsahuje seznam závazných a doporučených českých technických norem, které se na výše uvedené činnosti vztahují. Povinnost prohlídek, oprav a údržby se vztahuje i na součásti a příslušenství pozemní komunikace.<sup>41</sup> Vetešník a kol. uvádí, že se vyhláška č. 104/1997 Sb. nevztahuje na účelové komunikace podle § 7 zákona č. 13/1997 Sb. Vlastník účelové komunikace má podle Vetešníka prevenční povinnost podle § 2900 OZ spočívající v nezbytné údržbě komunikace.<sup>42</sup>

Autonomní vozidla mohou být schválena pro zkušební provoz. Přestože české právo testování autonomních vozidel specificky neupravuje, zákon č. 56/2001 Sb. na zkušební provoz pamatuje v § 38a. Silniční vozidlo, jehož technická způsobilost nebyla schválena, lze na pozemních komunikacích provozovat pouze na základě povolení Ministerstva dopravy za účelem zkušebních jízd při vývoji, výrobě nebo schvalování silničního vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků. Žadatel o zkušební provoz musí doložit, že zajistí, aby při zkušebním provozu nedošlo k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, životního prostředí nebo života nebo zdraví člověka. Pokud by neexistovala zvláštní právní úprava zkušebního provozu autonomních vozidel, byl by žadatel o zkušební provoz, který by naplnil podmínky § 2900 OZ, odpovědný za škodu podle tohoto ustanovení ve spojení s § 2910 OZ.

<sup>41</sup> VETEŠNÍK, Pavel a kol. *Dopravní právo*. Praha: C. H. Beck, 2016, s. 53.

<sup>42</sup> *Ibid.*, s. 54.

Pokud by výrobce autonomního vozidla, který má kontrolu nad aktualizací softwaru, zjistil, že porušil svou právní povinnost zajistit bezpečnost výrobku, např. algoritmy s funkcí strojového učení by začaly dopravní situaci vyhodnocovat způsobem, který by mohl mít za následek ohrožení bezpečnosti silničního provozu, musel by výrobce podle § 2901 OZ zakročit na ochranu uživatelů autonomních vozidel. Zakročení by v takovém případě mělo podobu bezodkladné aktualizace softwaru, který by chybu odstranil. Výrobce by v tomto případě nebezpečnou situaci sám nevytvořil, nicméně měl by nad ní kontrolu prostřednictvím aktualizací. Jestliže by chybu softwaru nebylo možné ihned odstranit, musel by tuto skutečnost výrobce bezodkladně oznámit uživatelům autonomních vozidel. Oznámení podle § 2902 OZ nezbavuje výrobce autonomního vozidla případné odpovědnosti za škodu vůči uživatelům, nicméně pokud by tento výrobce poskytl návod uživatelům, jak lze škodě (částečně) zabránit do doby, než dojde k opravě algoritmu, snížila by se povinnost výrobce k náhradě škody v rozsahu, v jakém mohl poškozený újmě zabránit.

Výrobci autonomních vozidel by zakročovací povinnost v případě detekování chyby splnili pomocí systému. Systém, který by detekoval chybu, by měl učinit takový manévr, aby předešel nebo alespoň minimalizoval škodu. Systém by vozidlo za současného upozornění ostatních vozidel zpomalil a nasměroval by ho na místo, kde by mohlo zastavit. U částečně autonomních vozidel by systém upozornil řidiče a vyzval ho k převzetí řízení, i v situaci, kdy by jinak částečně autonomní vozidlo kontrolovaly systémy autonomního řízení. Toto chování a upozornění systému by mělo být standardizováno, aby ostatní autonomní vozidla takové upozornění dokázala vyhodnotit a přizpůsobit chování vozidlo jehož systémy chybu detekovaly. Standardizované by mělo být i upozornění pro řidiče částečně autonomního vozidla.

Lze předpokládat, že v případě vzniku škody by soud zjišťoval, zda existují právní předpisy, kterými se měl škůdce při provozu nebo ovládání autonomního vozidla řídit. Pokud by již byly přijaty bezpečnostní technické normy, bude soud zkoumat, zda byly tyto normy dodrženy, zejména ve sporu mezi pojišťovnou, která vyplatila poškozenému plnění z titulu pojištění za škodu o regresní nárok pojišťovny a subjektem, který za škodu odpovídá. Lze předpokládat, že za škodu bude v případě plně i částečně autonomního vozidla odpovědný provozovatel vozidla, který poté uplatní regresní nárok vůči výrobcovi vozidla, nebo vůči řidiči částečně autonomního vozidla, který v době vzniku škody vozidlo kontroloval, nebo ho kontrolovat měl.<sup>43</sup> Pokud by obecně závazné předpisy neexistovaly, aplikoval by soud § 2900 OZ. I v tomto případě by však soud zjišťoval, zda neexistují právně nezávazné technické normy, podle kterých škůdce mohl při

---

<sup>43</sup> Objektivní odpovědnost provozovatele za škodu je v občanském zákoníku upravena § 2927 a násl. OZ. S objektivní odpovědností provozovatele vysoce rizikových systémů umělé inteligence počítá i návrh nařízení o odpovědnosti za provoz systémů umělé inteligence. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_CS.html)



předcházení škodám postupovat,<sup>44</sup> nebo zda škůdce v rámci prevence učinil opatření k předcházení škodám, jež by mohly z jeho činnosti vzniknout.<sup>45</sup>

Prevenční povinnost je kromě zvláštních předpisů v oblasti dopravy upravena i právními předpisy majícími za cíl zajistit bezpečnost výrobků. Takovým předpisem je zákon č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků. Zákon o obecné bezpečnosti výrobků se použije pro posouzení bezpečnosti výrobku nebo pro omezení rizik, která jsou s užíváním výrobku spojená, jestliže požadavky na bezpečnost nebo omezení rizik nestanoví zvláštní právní předpis. Právní předpis, který dopadá na bezpečnost výrobků, je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi. Toto nařízení je novelizováno již zmíněným nařízením 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019.

Dozorový orgán může kromě uložení pokuty za přestupek mimo jiné stáhnout výrobek z trhu (tzv. *recall*) nebo zakázat uvádění na trh. Jen v roce 2020 byla z evropského trhu stažena osobní vozidla v 291 případech, přičemž ve 13 případech se jednalo o chybu softwaru.<sup>46</sup> Např. kvůli chybě v aktualizaci servisního softwaru přístrojový panel při jízdě náhodně střídavě zobrazoval jednotky rychloměru a počítadla ujetých kilometrů, aniž by řidič provedl výběr, nebo software Active Safety Domain Master (ASDM) mohl být neúplný, v důsledku čehož by nemusela být zjištěna blížící se překážka a nemuselo by dojít ke spuštění systému automatického nouzového brždění (AEB).

Kromě povinností výše uvedených subjektů, jež je nutné zarámovat do kontextu norem veřejného práva, aby bylo zřejmé, kde teprve začíná prevenční povinnost jednotlivých subjektů, je nutné zmínit rovněž prevenční povinnost samotného uživatele autonomního či částečně autonomního vozidla. Může jím být buď řidič, nebo uživatel, tj. pasażér vozidla. I tyto osoby samozřejmě mají povinnost předcházet škodám, přičemž při interpretaci pojmů „zvyklosti soukromého života“ a „okolnosti případu“ v kontextu autonomní mobility je možné přihlídnout zejména k tomu, že by si takový řidič či uživatel měl být vědom toho, že autonomní systém „může mít omezené vnímání, chápání a reakce“ a že nesmí systém využívat „jakýmkoliv způsobem, který by byl v rozporu s etickými nebo právními zásadami a standardy“ či jej pozměnit „tak, aby mohl fungovat jako zbraň“.<sup>47</sup>

<sup>44</sup> Srov. Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 29. 7. 2004, sp. zn. 25 Cdo 1106/2003.

<sup>45</sup> Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 3. 2015, sp. zn. 25 Cdo 140/2014.

<sup>46</sup> Safety Gate: Rapid Alert System for dangerous non-food products. *Evropa.eu* [online]. [cit. 20. 12. 2020]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/consumers/consumers\\_safety/safety\\_products/rapex/alerts/?event=main.search&lng=en#searchResults](https://ec.europa.eu/consumers/consumers_safety/safety_products/rapex/alerts/?event=main.search&lng=en#searchResults)

<sup>47</sup> Viz Licence uživatelů zakotvená v Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(II)). *Evropský parlament* [online]. [cit. 7. 10. 2021]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0051\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0051_CS.html)

## 5 Vybraná judikatura a případy související s provozem autonomních a částečně autonomních vozidel

V souvislosti s prevenční povinností ve vztahu k autonomním vozidlům není bohužel s ohledem na jejich uvádění na trh teprve v posledních letech dostupná specifická judikatura. Proto v této kapitole uvádíme na prvním místě dostupnou judikaturu, která obecně souvisí s výrobou a provozem motorových vozidel a prevenční povinností, a dále uvádíme případy, ke kterým došlo v posledních letech v USA, z nichž lze do budoucna dovozovat případné standardy pro posuzování prevenční povinnosti, tj. při interpretování pojmů „zvyklosti soukromého života“ a „okolnosti případu“. Ty totiž bude soud posuzovat vždy individuálně a v situaci absence standardů v českém či evropském právním kontextu, se bude pravděpodobně inspirovat i mimo tento právně kulturní rámec.

V současné době se můžeme v právní literatuře setkat s případy, v nichž se řešila technická stránka vozidla. Judikatura týkající se konstrukce vozidel a předcházení škodám můžeme nalézt zejména v americkém právu. Již v 60. letech 20. století se zde soudy musely zabývat například otázkou konstrukce rámu vozidla (*Evans proti General Motors Corp.*), umístěním řadič páky (*Larsen proti General Motors Corp.*), konstrukcí střechy vozidla (*Dyson proti General Motors Corp.*) nebo bezpečnostními prvky vozidla (*Mickle proti Blackmon*).<sup>48</sup> Co se týče evropského práva, podobnou judikaturu lze jen stěží dohledat. Důvodem je patrně poměrně detailní regulace automobilového průmyslu včetně technických standardů. Co se týče judikatury na úrovni Evropské unie, pak lze v souvislosti s občansko-právní odpovědností ve vztahu k motorovým vozidlům nalézt především judikaturu týkající se povinného pojištění,<sup>49</sup> krytí určitých škodních událostí – například požáru v garáži způsobeném elektrickým systémem vozidla,<sup>50</sup> krytí různých druhů újmy,<sup>51</sup> definici pojmů,<sup>52</sup>

<sup>48</sup> Podrobně viz Automobile Design Liability: Larsen v. General Motors and Its Aftermath. *University of Pennsylvania Law Review*, 1969, roč. 118, s. 299–312 [cit. 20. 12. 2020]. Dostupné z: [https://scholarship.law.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5859&context=penn\\_law\\_review](https://scholarship.law.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5859&context=penn_law_review)

<sup>49</sup> Viz např. Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 24. 10. 2013 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Krajským soudem v Prešove, Slovensko), *Katarína Haasová proti Rastislavu Petrikovi, Blance Holingové*, věc C-22/12. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>50</sup> Viz Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 20. 6. 2019 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Tribunal Supremo, Španělsko), *Línea Directa Aseguradora SA proti Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, věc C-100/18. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>51</sup> Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 7. 9. 2017 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Tribunal da Relação do Porto, Portugalsko), *José Joaquim Neto de Sousa proti Estado português*, věc C-506/16. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>52</sup> Například pojem „provoz vozidel“ se vztahuje i na „situaci, v níž cestující ve vozidle stojícím na parkovišti při otevírání dveří tohoto vozidla narazil do vozidla stojícího vedle něj a poškodil ho.“ Viz Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 15. 11. 2018 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Augstākā tiesa, Lotyšsko), „*BTA Baltic Insurance Company AS, dříve „Balcia Insurance“ SE proti „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ AS*“, věc C-648/17. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

domáhání se náhrady na vlastníkovi nepojištěného vozidla,<sup>53</sup> škody způsobené chodci, který je zároveň vlastníkem vozidla,<sup>54</sup> uvádění nepravdivých tvrzení ohledně totožnosti majitele a obvyklého řidiče vozu<sup>55</sup> či například nesení důkazního břemene v případě regresního nároku.<sup>56</sup>

Zajímavým případem se zabýval Zemský soud v německém Coburgu, který řešil spor mezi vlastníkem vozidla a jeho prodejcem. Věc se týkala elektronicky nastavitelného sedadla řidiče, u kterého bylo možné přednastavit více poloh podle výšky řidiče. Sedadlo během jízdy měnilo nastavení, aniž by tuto změnu řidič inicioval. Soud uznal toto samovolné přenastavování jako vadu, při které měl vlastník vozidla právo na odstoupení od kupní smlouvy.<sup>57</sup> Pokud by došlo při samovolném přenastavení sedadla k nehodě (vlastník vozidla měl ve výše uvedeném případě 1,80 m, zatímco jeho žena 1,60 m) a byla by způsobena škoda na životě, zdraví nebo majetku, mohl by být výrobce vozidla odpovědný za porušení prevenční povinnosti tím, že nezajistil, aby k samovolnému přenastavování sedadla řidiče nedocházelo.

Tato judikatura se však nevěnuje specifickým problémům souvisejícím s autonomními a částečně autonomními vozidly. Byla by analogicky aplikovatelná pouze v obdobných specifických případech, kdy by bylo předmětem sporu právě autonomní vozidlo. Proto budou v následujícím textu zmíněny případy, ke kterým došlo v posledních letech v USA, v nichž došlo ke škodě v souvislosti s provozem autonomního vozidla.

Prvním případem, který stojí za zmínku, je případ nehody autonomně řízeného prototypu vozidla společnosti Uber, které způsobilo smrt paní Elaine Herzberg ve státě Arizona. Nehoda se stala při testování vozidla, které mělo v tu dobu zablokované nouzové brzdění a systém pro zabránění kolizí. V autě seděla na místě řidiče zaměstnankyně společnosti Uber, která měla dohlížet na bezpečnou jízdu, ale v rozporu s bezpečnostními protokoly

<sup>53</sup> Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 4. 9. 2018 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Supremo Tribunal de Justiça, Portugalsko), *Fundo de Garantia Automóvel proti Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana, Cristiana Micaela Caetano Juliana*, věc C-80/17. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>54</sup> Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 14. 9. 2017 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Tribunal da Relação de Évora, Portugalsko), *Luís Isidro Delgado Mendes proti Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais, S.A.*, věc C-503/16. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>55</sup> Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 20. 7. 2017 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Supremo Tribunal de Justiça, Portugalsko), *Fidelidade-Companhia de Seguros SA proti Caisse Suisse de Compensation, Fundo de Garantia Automóvel, Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, Catarina Ferreira Seemann, José Batista Pereira, Teresa Rosa Teixeira*, věc C-287/16. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>56</sup> Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 15. 6. 2017 (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, Litva), *Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras proti Gintaras Dockeyvičius, Jurgita Dockeyvičienė*, věc C-587/15. In: *Eurlex* [online]. [cit. 25. 12. 2020].

<sup>57</sup> Landgericht Coburg, Urteil vom 25. 08. 2010, 13 O 637/08. *Kostenlose Urteile* [online]. [cit. 26. 12. 2020]. Dostupné z: [https://www.kostenlose-urteile.de/LG-Coburg\\_13-O-63708\\_Kaeufer-cines-Neuwagenskann-bei-Fehlfunktion-der-elektronischen-Sitzverstellung-vom-Kaufvertrag-zuruecktreten.news11322.htm](https://www.kostenlose-urteile.de/LG-Coburg_13-O-63708_Kaeufer-cines-Neuwagenskann-bei-Fehlfunktion-der-elektronischen-Sitzverstellung-vom-Kaufvertrag-zuruecktreten.news11322.htm)

společnosti sledovala video a nesplnila tak svoji povinnost monitorovat provoz a převzít řízení.<sup>58</sup> Tato nehoda byla důsledně vyšetřována a veřejné orgány došly k názoru, že částečně selhal autonomní systém, který nebyl schopen včas správně klasifikovat osobu přecházející přes silnici. Co se týče soukromoprávní odpovědnosti, nebyla v této souvislosti nijak řešena. Logicky lze ale uvažovat nad tím, že zaměstnankyně Uberu nesplnila svou povinnost monitorovat provoz. V kontextu českého práva by však nešlo o nesplnění prevenční povinnosti, protože takovýto provoz autonomního vozidla není za podmínek českého právního řádu zatím možný. Šlo by tak o porušení veřejnoprávních norem.

Dalšími případy, kdy došlo k nehodám, jsou případy vozidel společnosti Tesla. V jednom z případů došlo ke kolizi automobilu Tesla s přívěsem k traktoru, kdy následné vyšetřování ukázalo, že uživatel vozidla, pan Jeremy Banner, přepnul vozidlo na autopilota těsně před srážkou a neměl ruce na volantu.<sup>59</sup> V dalším případě nasedl do otevřeného automobilu Tesla dvouletý chlapec v momentě, kdy jeho matka vykládala nákup z auta. Vozidlo se dalo do pohybu a ženu přimáčklo na garážová vrata. U tohoto případu došlo k tomu, že Tesla byla přepnuta do módu řízení a bylo odbržděno. Postižená žena žalovala Teslu, ovšem nevyhrála.<sup>60</sup> U obou případů je pravděpodobné, že k nehodě došlo následkem nesprávného používání vozidla uživateli.

Posledním případem, který stojí za zmínku, je nehoda autonomního vozidla s autonomním robotem, ke které došlo 6. ledna 2019 v Las Vegas. Autonomní robot sjel mimo svoji trasu a vjel na silnici, na které se pohybovalo vozidlo Tesla v autonomním režimu a do robota narazilo a zničilo jej.<sup>61</sup> U tohoto případu bohužel nejsou žádné další podrobnosti a ani to, zda následně vznikl soudní spor.

## Závěr

Automobilová výroba je zejména v Evropě rozsáhle regulována. Na výrobu vozidel dopadá mnoho právně závazných technických norem, kterým se výrobci musí podřídit. Přesto se najdou v automobilech některé prvky, na které technické normy nepamatují. Neznamená to však, že by výrobci automobilů byli prosti jakékoliv povinnosti při jejich používání ve vozidlech. I v případě, že na komponentu nedopadá žádná norma, mají výrobci povinnost předcházet škodám, tedy povinnost prevenční. Jelikož technický

---

<sup>58</sup> ARMAN, Alexandra de. The Wild, Wild West: A Case Study of Self-Driving Vehicle Testing in Arizona. *Arizona Law Review*, 2019, roč. 61, s. 983–1012, s. 996.

<sup>59</sup> GILL, Jim. How 3 Cases Involving Self-Driving Cars Highlight eDiscovery and the IoT. *JDSPURA* [online]. [cit. 7. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.jdsupra.com/legalnews/how-3-cases-involving-self-driving-cars-76886/>

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> COZZENS, Tracy. Autonomous car hits autonomous robot in bizarre collision. *GPS World* [online]. [cit. 7. 10. 2021]. Dostupné z: <https://www.gpsworld.com/autonomous-car-hits-autonomous-robot-in-bizarre-collision/>

vývoj většinou předchází vývoji regulatornímu, existuje řada prvků, které nejsou normami standardizovány. Již nyní je do vozidel montováno mnoho pokročilých asistenčních systémů, které mohou být i příčinou nehody. Při nasazování asistenčních systémů musí výrobci dbát na to, aby systémy svým nastavením nebo fungováním nezpůsobily nehodu, nebo se na jejím způsobení nepodílely.

Prevenční povinnost bude muset být dodržována i při navrhování a výrobě autonomních vozidel, neboť se lze domnívat, že technický vývoj bude i zde předcházet vývoj právní. U autonomních vozidel bude na rozdíl od vozidel dnešních nutno zohlednit kromě samotného výrobce vozidla ještě další subjekty, jejichž přičiněním mohla škoda vzniknout. Bude se jednat mimo jiné o poskytovatele inteligentní infrastruktury, poskytovatele datových souborů nebo poskytovatele softwaru. Konečný uživatel se pravděpodobně bude moci domáhat náhrady škody po provozovateli nebo výrobcí autonomního vozidla. Zároveň i on sám se ale musí chovat tak, aby předcházel škodám.

Zjistit, kdo prevenční povinnost porušil, bude důležité pro uplatnění regresního nároku výše uvedených subjektů. Judikatura týkající se porušení prevenční povinnosti není obsáhlá, neboť k vyslovení odpovědnosti za porušení prevenční povinnosti přistupují soudy teprve tehdy, pokud neexistuje norma (i právně závazná technická norma), kterou škůdce porušil. Soud pak zjišťuje, zda okolnosti případu dávaly možnost proti škodě zakročit, zmírnit ji, nebo jí předejít. Lze předpokládat, že s rozvojem asistenčních systémů a (částečně) autonomních vozidel bude význam prevenční povinnosti stoupat s tím, jak bude přibývat nových kompetent a funkcionalit. Tato prevenční povinnost by měla být v budoucnu ovšem promítnuta do závazných předpisů tak, aby se předešlo právní nejistotě. Ex post tak budou případy prevenční povinnosti sloužit jako podklad pro novou legislativu. V budoucnu by proto měla širě preventivní povinnosti klesat. V tomto duchu lze totiž předpokládat, že se zvyšující se mírou autonomie bude vznikat i větší množství předpisů zužující aplikovatelnost tohoto obecného ustanovení.