

<https://doi.org/10.5817/RPT2020-1-6>

PROKAZOVÁNÍ PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI U ŠKOD ZPŮSOBENÝCH PROPOJENÝMI AUTONOMNÍMI VOZIDLY

VERONIKA ŽOLNERČÍKOVÁ¹

ABSTRAKT

Dnešní silniční doprava funguje díky komplexní sadě pravidel. Klíčovým prvkem je fyzická osoba za volantem, která ovládá vozidlo. Pokud místo fyzické osoby vozidlo kontroluje autonomní systém, může se rozhodovat podobně jako člověk. Zároveň ale komunikuje s dalšími vozidly a okolní infrastrukturou. Představený technologický posun je natolik zásadní, že je potřeba revidovat některé základní právní principy a ujistit se, že budou použitelné i pro autonomní technologie.

Takovou revizi vyžaduje například princip prokazování příčinné souvislosti. Stanovení civilněprávní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku předpokládá prokázání příčinné souvislosti mezi jednáním určité osoby (řidiče) a škodným následkem. U autonomních vozidel by logicky neměla být příčinná souvislosti prokazována ve vztahu k řidiči, ale k jiné osobě (výrobci, provozovateli, programátorovi). Nicméně i tak přetrvává obtíž, že škoda nikdy nebude způsobena jedním jediným vozidlem. Podíl budou do určité míry nést i další vozidla či infrastruktura v kooperativním systému.

Článek se zabývá právě touto málo prozkoumanou oblastí a klade si za otázku jakým způsobem prokazovat příčinnou souvislost u multikauzálních škod v kooperativním silničním systému. Článek analyzuje s přihlédnutím k relevantní judikatuře dosavadní přístup k prokazování příčinné souvislosti v českém právu.

¹ Mgr. Veronika Žolnerčíková, prezenční doktorská studentka na Ústavu práva a technologií Masarykovy univerzity, e-mail: veronika.zolnercikova@law.muni.cz.

Následně se zabývá otázkou, zdali by vůbec bylo možné za stávající právní úpravy dosáhnout prokázání příčinné souvislosti v kooperativním systému.

KLÍČOVÁ SLOVA

AI, příčinná souvislost, multikauzální újma, autonomní vozidlo, kooperativní inteligentní silniční systém

ABSTRACT

Today's road traffic system functions because of a complex set of rules. The key factor is a physical person sitting in the driver's seat and controlling the vehicle. If instead of a physical person there is an autonomous system in charge of the vehicle, it is capable of a human-like decision making. Furthermore, it is communicating with other vehicles and with the surrounding infrastructure. This technological shift is so significant that it is necessary to revise fundamental legal principles and make sure that they will be applicable for autonomous technologies as well.

One of the principles requiring revision is the proof of causal nexus. For establishing legal liability for damage caused in a road traffic accident, it is first needed to prove the causal nexus between the conduct of a specific person (the driver) and the damage caused. When talking about autonomous vehicles, causality should not be proven between the conduct of the driver and the damage, but between conduct of another person (manufacturer, operator, programmer) and the damage. Nevertheless, there is still the problem that the damage will never be caused by one single vehicle. Other vehicles and infrastructure connected in the cooperative system will all held their part of responsibility.

This article focuses precisely on this road less travelled in AI legal research. The question is how to prove causality for multicausal damage in cooperative road-traffic systems. The article contains an analysis of current approach towards proving causal nexus in Czech law within relevant case law. Furthermore, it answers the question, whether it would be possible to prove causal nexus in cooperative systems while using the current legislation.

KEYWORDS

AI, causal nexus, multicausal damage, autonomous vehicle, cooperative intelligent transportation system

1. ÚVOD

Článek se zabývá specifickým problémem, který představuje prokazování příčinné souvislosti mezi jednáním a škodným následkem v kooperativním silničním systému s autonomními vozidly. Příčinná souvislost je jednou z podmínek, která musí být naplněna, aby mohlo dojít k přičitatelnosti odpovědnosti určité osobě (škůdci) a vyvození sekundární právní povinnosti, která vzniká porušením právem chráněného zájmu. Princip prokazování příčinné souvislosti neboli také kauzality nalezneme jak v civilním, tak i správním a trestním právu. Jedná se o nezbytnou podmínku přičitatelnosti odpovědnosti vedle existence právně relevantního jednání a následku určité kvality. Čtvrtá podmínka, zavinění, pak není vyžadována vždy. Výjimkou je tzv. objektivní neboli striktní odpovědnost, která nevyžaduje nedbalostní zavinění ani úmysl na straně škůdce.

Ačkoliv se jedná o obecnou podmínku pro aplikaci odpovědnostních institutů, předmět zkoumání je v tomto textu zúžen na civilněprávní odpovědnost podle občanského zákoníku, konkrétně na skutkové podstaty civilní deliktní odpovědnosti za porušení zákona. V případě těchto druhů deliktů se pro vznik povinnosti nahradit škodu vyžaduje, aby byla jednáním škůdce porušena jeho povinnost a zároveň aby došlo k porušení práv poškozeného.²

Současný diskurs v České republice nedošel k jednoznačnému názoru, jaké skutkové podstaty jsou aplikovatelné i na autonomní systémy, jako jsou autonomní vozidla, která se dokáží rozhodovat a jednat bez lidského zásahu. Jsou diskutovány možnosti úpravy odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku podle § 2939 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“ či „ObčZ“) a § 2927 a násl. ObčZ o odpovědnosti za škodu

² MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin advokacie*, 2011. 3/2011. 24-27.

způsobenou z provozu dopravního prostředku, či použití § 2924 o škodě způsobené provozní činností.³ Debata je intenzivně vedena i na celounijní úrovni.⁴

Předmětem debaty pak je zejména jak určit osobu odpovědnou za jednání, ze kterého právo vyvozuje povinnost k náhradě škody. Důvodem je omezená možnost ovládat autonomní systém, jakmile je uveden do provozu. Pokud je systém schopný strojového učení, mění se jeho chování v čase a je do určité míry nepředvídatelné po jeho uvedení na trh.⁵ Proto je otázkou, která osoba má odpovědnost za jeho chování nést, zdali výrobce, provozovatel, vlastník či uživatel. Podstata zodpovězení této otázky tkví v nutnosti určit, který z těchto subjektů má největší možnost riziko omezit a chování systému během jeho životního cyklu ovlivnit. Zatímco výrobce má největší kontrolu nad systémem v době jeho uvedení na trh, provozovatel či vlastník mohou jeho chování ovlivnit v době jeho užívání.

Zmíněné problémy však nejsou nepřekonatelné. Autonomní vozidlo bývá z důvodu omezené možnosti ovládat jeho provoz přirovnáváno ke zvířeti, které se rovněž rozhoduje samostatně nehledě na vůli jeho majitele, který je však za jeho chování odpovědný podle § 2933 a násl. ObčZ.⁶ Současné civilní právo zná rovněž odpověď na situaci, ve které je za škodu odpovědno více škůdců najednou, přičemž zakládá jejich společnou a nerozdílnou odpovědnost s možností modifikace podle míry zavinění toho kterého škůdce (§§ 2915–2919 ObčZ).⁷

³ KRAUSOVÁ, Alžběta et al. *Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice, Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR*. Praha: Vláda ČR, 2018. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf.

⁴ Evropská komise. *Pracovní dokument Odpovědnost za vznikající digitální technologie, doprovázející dokument Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů ze dne 25.4.2018 Umělá inteligence pro Evropu*. Brusel, 2018. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A52018SC0137>.

⁵ LIM, Hannah YeeFen. *Autonomous Vehicles and the Law: Technology, Algorithms and Ethics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018. S. 88.

⁶ POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. *Bulletin advokacie*, 2018. No. 11. 23 -26. S. 25.

⁷ Tamtéž.

Méně je již řešeno, že ať už dojde ke změně ustanovení o odpovědnosti za škodu v občanském zákoníku či ne⁸, překážkou pro odškodnění poškozených bude nutnost prokazování příčinné souvislosti. Jak již bylo řečeno, jedná o nezbytnou podmínku pro uplatnění kterékoliv ze skutkových podstat. To představuje komplikaci ze dvou důvodů.

První je, že jednání autonomního vozidla bude zcela řízeno počítačovým programem, a pokud nebude kauzalita mezi jednáním vozidla a škodným následkem zjevná (srovnejme případ kdy autonomní vozidlo poškodí jiné vozidlo zaparkované u cesty a případ, kdy narazí dvě autonomní vozidla do sebe), prokazování bude vyžadovat zpětné rozklíčování chování autonomního systému. Je však těžké (až nemožné) zjistit, jaké faktory mají na svědomí, že se systém choval daným způsobem, vyjma očividné programátorské chyby. Defaultně je potřeba počítat s určitou nevyhnutelnou chybovostí autonomního vozidla způsobenou propojením softwaru a hardwaru, kdy chyba softwaru může zapříčinit i chybu mechanickou.⁹

Druhou komplikací je zapojení autonomních vozidel do tzv. kooperativních inteligentních silničních systémů (dále jen „C-ITS“ z anglického *cooperative – intelligent transportation system*), ve kterém budou vozidla mezi sebou sdílet data a podílet se na výpočtu společné trajektorie.¹⁰ Pro fungování takového systému je klíčové, aby si všechna vozidla „rozuměla“, byla kompatibilní a pracovala správně, protože chyba

⁸ Stejný problém pak nastává i ve správním právu v případě přestupků spáchaných autonomním systémem, které představují porušení úpravy zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, který ve své současné úpravě příkazuje řidiči provádět všechny kritické funkce řízení vozidla (§ 5 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu) a vylučuje tak autonomní řízení.

⁹ NOVOTNÁ, Marianna; ADAMOVIČ, Zuzana. Delikttná zodpovednosť za ujmu, ktorá vznikla při využívání systémov umelej inteligencie. In: *Právo, obchod, ekonomika IX*. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2019. 445 – 455. S. 447.

¹⁰ Ministerstvo dopravy. *Základní informace o C-ITS*. Praha, 2018. Dostupné z: https://c-road-s.cz/?page_id=275 [cit. 1. 4. 2019], Ministerstvo dopravy. *Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)*. Praha, 2016. Dostupné z: <https://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---inteligentni-dopravni-systemy/strategie-dokumenty-a-legislativni-akty/akcni-plan-rozvoje-its/> S. 83.

jednoho může negativně ovlivnit chování všech vozidel zapojených v systému.¹¹

Jelikož výpočetní řešení nachází vozidla společně, identifikovat původce selhání může být problematické. Schopnost určit odpovědnou jednotku v systému je však hlavním předpokladem pro alokaci právní odpovědnosti v rámci kooperativního systému a uplatnění odpovědnosti podle §§ 2915–2919 ObčZ. Kvůli neustálým datovým přenosům uvnitř systému může dojít k situaci, kdy havarující vozidlo nenese stoprocentní podíl na následku. Jeho chybný manévr mohl být způsobem špatnou informací poskytnutou jiným vozidlem či inteligentní infrastrukturou (např. varováním před překážkou na cestě), chybou geolokačních služeb či výpadkem internetového připojení.¹²

Zákon v takovém případě vyžaduje, aby došlo k určení míry podílu jednotlivých pachatelů na škodném následku s určitou mírou pravděpodobnosti – podle toho bude případně modifikována jejich povinnost k náhradě škody stejným dílem společně a nerozdílně s dalšími škůdci. V důsledku je potřeba prokázat příčinnou souvislost mezi škodným následkem a jednáním jednotlivých subjektů. Takové prokazování bude spočívat v určení, zdali příčinná souvislost mezi jednáním a následkem vůbec existuje, a pokud ano, jaký podíl má konkrétní jednání na způsobeném následku.

Popisovaná situace je v právní teorii označována jako tzv. *multikauzální újma*, a jedná se o komplexní problém, který není, stejně jako příčinná souvislost jako taková, adresován v rámci legislativy. Otázka, co chápeme pod pojmem multikauzální újma, a jak přistupovat k jejímu prokazování, je tak ponechána k zodpovězení soudní praxi.¹³ Je to právě soud, který při posuzování otázky odpovědnosti zjišťuje, zdali byla naplněna podmínka příčinné souvislosti.¹⁴

¹¹ ŽOLNERČÍKOVÁ, Veronika. Homologation of Autonomous Machines from a Legal Perspective. In: *Proceedings of the EXplainable AI in Law Workshop co-located with the 31st International Conference on Legal Knowledge and Information Systems (JURIX 2018)*. CEUR Workshop Proceedings, 2019. S. 51-52.

¹² Více viz LIM, Hannah YeeFen. *Autonomous Vehicles and the Law: Technology, Algorithms and Ethics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018. S. 31.

Jak je představeno v úvodu, článek se zabývá touto málo prozkoumanou oblastí dokazování příčinné souvislosti u multikauzální újmy v kooperativním silničním systému. V druhé kapitole poskytuje úvod kooperativních inteligentních silničních systémů, na které budou následně aplikovány poznatky z dalších kapitol. Ve třetí kapitole článek shrnuje s přihlédnutím k relevantní judikatuře dosavadní přístup k prokazování příčinné souvislosti v českém právu. Reflexe výsledků zkoumání je součástí třetí kapitoly. V závěru odpovídá článek na otázku, zda by za stávající právní úpravy šlo dosáhnout prokázání příčinné souvislosti v kooperativním systému, a jaká alternativní řešení jsou k dispozici.

2. CHARAKTERISTIKA KOOPERATIVNÍCH INTELIGENTNÍCH SILNIČNÍCH SYSTÉMŮ

C-ITS dále rozšiřují v současnosti užívané inteligentní dopravní systémy (ITS). Aby se jednalo o kooperativní (C-ITS) systém, musí se jednat o komunikaci oboustrannou, tzn. každé zařízení či vozidlo musí být schopno jak příjmu, tak vysílání informací.¹⁵

Základem kooperativního inteligentního dopravního systému jsou vozidla schopná vzájemné komunikace. V současnosti nejsou běžně manuálně řízené automobily vybaveny zařízeními umožňujícími komunikovat spolu s ostatními účastníky provozu. Jsou nicméně povinně vybavena jinými prostředky komunikace, a to výstražnými světelnými

¹³ Viz NOVÁK, David. Odras příčinné souvislosti dle Principů evropského deliktního práva v české právní úpravě. *Bulletin advokacie*, 2019. 10/2019. S. 41, HAMANOVÁ, Lucie. Prokazování příčinné souvislosti ve sporech o náhradu škody na zdraví způsobenou postupem lékaře non lege artis. *Časopis zdravotnického práva a bioetiky*, 2011. 1/2011. S. 61, DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Uplatnění PETL při řešení složitých kauz v oblasti příčinné souvislosti v medicínskopravních sporech. *Soudní rozhledy*, 2013. 7-8/2013. S. 242.

¹⁴ HAMANOVÁ, Lucie. Prokazování příčinné souvislosti ve sporech o náhradu škody na zdraví způsobenou postupem lékaře non lege artis. *Časopis zdravotnického práva a bioetiky*, 2011. 1/2011. S. 61.

¹⁵ Evropská komise. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracujícím, propojené a automatizované mobilitě*. Brusel, 2016. S. 3 Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>.

a zvukovými zařízeními.¹⁶ Tyto prostředky sice umožňují vzájemnou interakci, ne však kooperaci.

Předpokládá se, že autonomní vozidla budou vybavena různými senzory¹⁷ o mnohem větší citlivosti, než jaké jsou vlastní lidským smyslům člověka, který řídí automobil bez inteligentních systémů. Stejně tak se dá předpokládat, že se autonomní automobil pomocí sensorů dokáže v neočekávané situaci zorientovat a pomocí dat, kterými disponuje z testování a provozu, patřičně zareagovat i bez nutnosti datové komunikace se svým okolím.¹⁸ Propojení jednotlivých agentů je tak volitelnou možností. Nicméně, kvůli výhodám, které přináší, bavíme-li se o autonomní mobilitě, má se za to, že budou součástí systémů propojených,¹⁹ kde jsou vozidla propojena pomocí datových přenosů a společně vypočítávají nejvhodnější řešení dané dopravní situace, a to v reálném čase.

Do svého výpočtu zároveň zahrnují i vstupy pocházející z vnější, jako jsou pokyny uživatele (destinace) nebo okolní podmínky (terén, počasí). Ostatní účastníci provozu, tedy chodci, řidiči, cyklisté, stejně jako jiné prvky ve vozovce, např. zvěř, se tak z pohledu autonomních automobilů, které společně komunikují, stávají jednou z okolních podmínek, na kterou musí reagovat.

Vozidlo, které je v reálném čase datově propojené s okolními vozidly nebo okolní infrastrukturou označujeme jako *datově propojené* (angl.

¹⁶ Viz Příloha č. 2 k Vyhlášce č. 341/2014, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

¹⁷ MAURER, Markus, et al. *Autonomous driving*. Springer Berlin Heidelberg, Berlin, Germany, 2016. S. 355.

¹⁸ LIM, Hannah YeeFen. *Autonomous Vehicles and the Law: Technology, Algorithms and Ethics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018. S. 23 – 25.

¹⁹ Expertní skupina Gear 2030. *Roadmap – discussion*. Brusel, 2016. Dostupné z: <https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddb0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%C2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf>.

connected).²⁰ V závislosti na druhu propojení rozlišujeme mezi *Vehicle-to-Infrastructure* (zkráceně V2I) a tzv. *Vehicle-to-Vehicle* (V2V) propojením.

V rámci C-ITS je možné identifikovat vícero subjektů, kteří mohou ovlivnit fungování systému. Kromě provozovatelů a výrobců autonomních vozidel se jedná provozovatele elektronických komunikací, co se týče rádiového spojení a internetového připojení, poskytovatele služeb informační společnosti, co se týče aplikací používaných vozidly a infrastrukturou, a pochopitelně i všechny, kdo mají na starost správu pozemních komunikací a přilehlé infrastruktury. Obrovský vliv bude mít též zmiňovaná kompatibilita jednotlivých komponentů. I bezvadný výrobek může chybovat, když je propojen s výrobkem jiným – takovému problému však nelze předcházet jinak než nastavením testovacích a certifikačních mechanismů.

Nežádoucím výsledkem plurality subjektů poskytujících data, technologie a služby je, že v případě škodného následku si nebude muset právo poradit s prokázáním příčinné souvislosti. Výsledek potenciálního soudního řízení, kde by se vyžadovala aplikace objektivní škody podle § 2924 ObčZ o škodě způsobené provozní činností či § 2937 ObčZ o škodě způsobené vadou výrobku apod. na autonomní vozidla v rámci C-ITS, je tak nepředvídatelný.²¹ Následující kapitola se situaci pokusí trochu osvětlit analýzou dosavadního přístupu soudů k prokazování příčinné souvislosti u odpovědnosti za škodu v několika vybraných komplexních případech.

3. KONCEPT MULTIKAUZÁLNÍ ÚJMY V ČESKÉM PRÁVU

Prokazování příčinné souvislosti se v komplexních případech odpovědnosti za škodu jeví jako problematické i nyní.²² Stejně jako to činí zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, občanský zákoník nevymezuje příčinnou souvislost a ponechává to právní vědě a praxi²³, ačkoliv byla taková úprava původně součástí novely občanského zákoníku. Podoba navrhovaného

²⁰ Ministerstvo dopravy. *Vize autonomní mobility*. Praha, 2017. Str. 4 Dostupné z: <https://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---inteligentni-dopravni-systemy/strategicke-dokumenty/vize-rozvoje-autonomni-mobility/>.

²¹ POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. *Bulletin advokacie*, 2018. No. 11. 23 -26, S. 25.

ustanovení měla následující textaci: „Konání, opomenutí nebo jiná událost je příčinnou škody, jestliže by ke škodě jinak nedošlo.“ Navazující ustanovení pak zahrnovala i alternativní pravidla příčinné souvislosti.²⁴

Podobně předchůdce občanského zákoníku, zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník (dále jen „OZ64“) a jeho úprava v § 420 a § 420a pojem příčinná souvislost nepoužíval. Místo toho předmětná ustanovení pojednávala o „způsobení škody porušením právní povinnosti“ a „o škodě způsobené jinému provozní činností“.²⁵

Důsledkem je rozmanitá judikatura na téma příčinné souvislosti, která slouží vedle teoretických právních textů jako hlavní zdroj informací o tom, jak je v praxi prokazována příčinná souvislost.

3.1 JUDIKATURA TÝKAJÍCÍ SE PROKAZOVÁNÍ MULTIKAUZÁLNÍ ÚJMY

Hlavní otázkou při tvorbě tohoto textu bylo, jak vyfiltrovat judikaturu, která bude relevantní pro dokazování příčinné souvislosti v kooperativních systémech v civilněprávních sporech. Prvním kritériem bylo, že se musí jednat o prokazování příčinné souvislosti u škody, kterou zapříčinilo vícero faktorů vedoucích v důsledku ke škodnému následku (respektive soud musel zkoumat, zdali tomu tak bylo). Jako druhé kritérium bylo stanoveno, že z takové judikatury musí vyplývat obecné závěry, které lze dále analyzovat. Třetím kritériem pak bylo, aby se jednalo o judikaturu dostupnou. Toto kritérium předmět zkoumání zúžilo na judikaturu

²² Viz TICHÝ, Luboš; HRÁDEK, Jiří. Deliktní právo v návrhu občanského zákoníku. *Právní fórum*, 2012, 1, 6-21 a MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin advokacie*, 2011, 24-27. a DOLEŽAL, Tomáš; DOLEŽAL, Adam. Proof of causation in medical malpractice cases in the Czech republic. *The Lawyer quarterly*, 2015, 5.3.

²³ MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin advokacie*, 2011, 24-27.

²⁴ TICHÝ Luboš; HRÁDEK, Jiří. Deliktní právo v návrhu občanského zákoníku. *Právní fórum*, 2012, 1, 6-21.

²⁵ DOLEŽAL, Tomáš; DOLEŽAL, Adam. Proof of causation in medical malpractice cases in the Czech republic. *The Lawyer quarterly*, 2015, 5.3.

Nejvyššího a Ústavního soudu s přihlédnutím k předchozím rozhodnutím nižších soudů ve věci, byla-li dostupná.

Komplexní problematiku podle prvního kritéria představují zejména zdravotnické spory, kde je v případě neúspěchu zdravotnického postupu a způsobení újmy na životě či zdraví potřeba zvážit mnoho možných příčin nežádoucího následku.²⁶ Za příčinu problému s prokazováním profesního pochybení ve zdravotnictví (v angličtině úderněji *medical malpractice*) je dokonce označována existence tzv. černé schránky (anglicky *black box*), shodně jako u autonomních systémů. Zatímco u autonomního systému je černou schránkou kód řídicího softwaru, jeho „umělá inteligence“, u zdravotnického pochybení je jím lidské tělo. U umělé inteligence je nám znám výchozí stav a konečný stav, ale nejsme schopni s jistotou rozklíčovat, co se děje uvnitř.²⁷ To u zdravotnických sporů úplně neplatí – máme prostředky pro určení, zda se podílelo na následku pochybení zdravotníka, nepředvídatelná komplikace (např. alergie na medikament) či diagnóza pacienta. Co však neumíme, je vyčíslit, v jaké míře se ta která příčina podílela na škodném následku. V tomto směru je lidské tělo skutečně do určité míry záhadou a potřeba práva mít jistotu v příčinné souvislosti mezi jednáním a škodným následkem nám uplatnění odpovědnosti a odškodnění poškozených komplikuje.

Z důvodu podobné míry složitosti prokazování kauzality u těchto dvou skutkově zcela odlišných situací – újmy na zdraví v důsledku lékařského zákroku a havárii autonomního vozidla C-ITS – je možné v otázce prokazování kauzality přihlížet k judikatuře vztahující se ke způsobení újmy na zdraví důsledkem profesního pochybení lékaře. Nicméně se jedná o analogii fungující jenom na základě komplikovanosti uplatnění odpovědnosti za škodu. Ostatní aspekty případů, včetně aplikace konkrétních skutkových podstat deliktů odpovědnosti, jsou odlišné.

Další oblastí, kde dochází k multikauzálním újmám, jsou silniční havárie. Zde se analogie nabízí více, protože dochází k posuzování odpovědnosti za škodu podle ustanovení § 2927 a násl. ObčZ o škodě

²⁶ Tamtéž.

²⁷ Tamtéž.

z provozu dopravního prostředku, které je potenciálně uplatnitelné i na autonomní vozidla. Problémem v tomto případě je, že vyhodnocování, zdali je dána příčinná souvislost, je prováděno jinak, než tomu bude v případě autonomních vozidel. Nyní jde o zkoumání vnějšího fyzického chování stroje, u autonomní mobility bude potřeba rozklíčovat, co se událo uvnitř systému vozidla. Zda, v případě nežádoucí události, došlo pochybení uvnitř výše zmíněné černé schránky, kdo měl kontrolu nad vozidlem, zda systém upozorňoval řidiče (uživatele) na závadu.²⁸

3.2 PŘEHLED DOSTUPNÉ JUDIKATURY

Podmínka prokázání příčinné souvislosti („*conditio sine qua non*“) je naplněna v případě, že je zřejmé, že nebylo-li by v řetězci určité události, škoda by nevznikla.²⁹ Je to právě požadavek zřejmosti provázanosti jednání se škodným následkem, který v soudní praxi činí potíže.

Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008 sp. zn. I. ÚS 1919/08 potvrzuje všechny přednesené problémy u prokazování kauzality v nejednoduchých případech, kdy potenciální škůdce vstupuje do celého řetězce příčin a následků a dalších procesů. Toto usnesení se týká lékařského zásahu. Ústavní soud shrnuje, že náhled dosavadní judikatury na nutnost 100% prokázání příčinné souvislosti je problematický, obzvláště v případech, kdy je obtížné posoudit, zda mohly ke konečnému následku přispět další příčiny.³⁰

Následující tři soudní případy byly vybrány tak, aby co nejlépe prezentovaly základní problémy s prokazováním příčinné souvislosti. Cílem je tyto, řekněme, nedostatky podrobně popsat a v následující kapitole navrhnout řešení situace tak, aby v případě zapojení autonomních vozidel

²⁸ LIM, Hannah YeeFen. *Autonomous Vehicles and the Law: Technology, Algorithms and Ethics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018. S. 110.

²⁹ NOVÁK, David. Odráz příčinné souvislosti dle Principů evropského deliktivního práva v české právní úpravě. *Bulletin advokacie*, 2019. 10/2019. S. 41.

³⁰ DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Uplatnění PETL při řešení některých složitých kauz prokazování příčinné souvislosti v medicínskoprávních sporech. *Soudní rozhledy*, 2013. 7-8/2013. S. 242.

a implementace C-ITS nedošlo k nemožnosti uplatňování odpovědnosti za škodu.

3.3 K POJMU PŘÍČINNÉ SOUVISLOSTI A PRÁVNÍMU DOPADU MÍRY PODÍLU NA ÚJMĚ

Jedním z klíčových rozhodnutí pro pochopení konceptu příčinné souvislosti je nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 3067/13, který se zabývá otázkou, zdali určení míry podílu na vzniklé újmě, které je z hlediska právní odpovědnosti relevantní, je skutkovou či právní otázkou.³¹ Ústavní soud rozhodoval ve věci snížení šance na přežití pacientky v důsledku lékařského zásahu. Ústavní soud polemizoval ve svém nálezu s rozhodnutím Nejvyššího soudu ve věci. Nejvyšší soud v něm uváděl, že podstatou sporu je tzv. teorie ztráty šancí, kterou je potřeba posuzovat jako otázku příčinné souvislosti.³² Rozhodnutí Ústavního soudu má faktický dopad do roviny, s jakou pravděpodobností musí být prokázáno, že jednání konkrétní osoby přispělo ke škodlivému následku. Tedy zda musí být prokázáno na 100 % (s absolutní jistotou), že příčinná souvislost mezi jednáním a následkem existují, nebo zda postačuje míra pravděpodobnosti 51 %, která vychází z ustálené soudní praxe u medicínsko-právních sporů (tzv. „*but-for principle*“).

Stěžovatelé i krajský a vrchní soud se přikláněli k tomu, že se jedná o otázku právní, kdy příčinná souvislost a nutná míra jejího prokázání není definována v zákoně, a proto nic nebrání jejímu přehodnocení soudní judikaturou.³³ V rozhodnutí Ústavního soudu jsou vypořádávány i různé národní přístupy (např. německý, anglický) k této otázce. V závěru Ústavní soud dospívá k tomu, že otázka míry na vzniklé újmě je otázkou právní a nikoliv skutkovou³⁴, nicméně poznamenává, že tato otázka nemá

³¹ Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13.

³² Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13. Bod 40.

³³ Shodně viz Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008 sp. zn. I. ÚS 1919/08.

³⁴ Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13. Bod 37.

v obecné rovině význam, protože v praxi často příčinná souvislost, její faktické souvislosti a právní konsekvence splývají.³⁵

Rozhodnutí Ústavního soudu je (prozatím) posledním článkem dlouhodobé debaty na dané téma. Předchozí judikatura se přiklání k názoru, že se jedná o otázku skutkovou, viz usnesení Nejvyššího soudu sp.zn. 25 Cdo 2440/2005 či rozsudek Nejvyššího soudu sp.zn. 21 Cdo 300/2001, se kterými se nález Ústavního soudu vypořádává.³⁶ Nicméně v minulosti pro změnu převládal názor, že se jedná o otázku právní, viz rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR sp. zn. 7 Cz 111/68, [R 66/1969 civ.].³⁷

Vzhledem k tomu, jak dlouho převládala soudní praxe, že se jedná o skutkovou právní otázku, je tímto přístupem ovlivněna i většina teoretické literatury k otázkám příčinné souvislosti.

3.4 KE SPOLUZAVINĚNÍ ŠKODY POŠKOZENÝM

V rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 4199/2013, [NS 1747/2014] se jako dovolací soud zabýval otázkou, zdali spoluzavinění újmy na zdraví samotným poškozeným vylučuje aplikaci ustanovení o odpovědnosti za škodu zcela, popřípadě zda budou poškozený a žalovaný společně odpovědní za následek, a pokud ano, v jakém poměru. Rozsudek ve věci dopravní nehody je zajímavý v tom, že se pokouší překlenout legislativní vakuum a stanovit, zdali je příčinná souvislost mezi jednáním a následkem způsobila založit odpovědnost k náhradě škody, i když není 100 % a nelze s určitostí stanovit míru podílu jednotlivých subjektů. Skutkovou podstatou sporu poškozených s pojišťovnou je, že kromě zavinění intoxikovaného řidiče, který nehodu způsobil, lze určitou míru odpovědnosti spatřovat i na straně dalších poškozených, kteří, taktéž intoxikovaní, v autě jeli nepřipoutáni, převyšovali počtem kapacitu vozidla a v neposlední řadě řidiče neodradili od toho, aby sednul za volant.³⁸

³⁵ Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13. Bod 29.

³⁶ Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13. Bod 34.

³⁷ DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Problematika prokazování příčinné souvislosti v medicínsko-právních sporech. *Právník*, 2013. 6/2013. S. 577.

³⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne sp. zn. 25 Cdo 4199/2013, [NS 1747/2014].

Nejvyšší soud odkazuje na svou ustálenou rozhodovací praxi, podle které míra podílu na způsobené škodě spolujezdcem může dosáhnout až jedné poloviny, pokud ví o tom, že je řidič pod vlivem alkoholu (viz rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 5 Cdo 1054/2007). Ve věci prokazování příčinné souvislosti pak dále odkazuje na rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 657/2006 a usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. 7. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1500/2006.

Nejvyšší soud zrušil rozhodnutí odvolacího soudu, který stanovil, že si cestující způsobili škodu na 80 %, když vědomě absolvovali cestu s řidičem pod vlivem omamných látek a nebyli náležitě připoutáni. Své rozhodnutí odůvodnil tím, že byť se jedná o relevantní důvody, odvolací soud nedoložil, že právě nepřipoutání poškozených vedlo při havárii k úrazu jednotlivých poškozených, popřípadě že vedlo ke zhoršení důsledků a v jakém rozsahu.

Rozhodnutí bylo posuzováno podle úpravy OZ64 s přihlédnutím k jeho ustanovení § 441, nikoliv podle ustanovení §§ 2915–2919 ObčZ.

3.5 KE KUMULACI JEDNÁNÍ, JEJICHŽ VÝSLEDKEM JE VZNIK ŠKODY

Nejvyšší soud rozhodoval v kuriózním případě souběhu jednání jednotlivých subjektů, které až v konečném důsledku vedly ke způsobené škodě v rozhodnutí vedeném pod sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, [NS 1305/2015] ze dne 18. 3. 2015. Jeden ze žalovaných se pokusil o spáchání pojistného podvodu tím, že odstavil své vozidlo na vlakových kolejích. Žalovaný do kolejiště zabočil úmyslně se záměrem poškodit podvozek vozidla. Z kolejiště se mu však již nepodařilo vyjet. O této skutečnosti zpravil policii, která o situaci uvědomila České dráhy. V důsledku pochybení pracovníka Českých drah však bylo uzavření koleje provedeno na jiném úseku a v místě, kde byl odstaven automobil, došlo ke srážce s vlakovou soupravou. V důsledku vznikla škoda jak na automobilu, tak na vlakové soupravě. Civilněprávní řízení zahájené žalobcem, Českými drahami a.s., bylo vedeno proti 5 žalovaným zároveň. Rozhodnutí je kromě věcné zajímavosti významné z hlediska přístupu ke kumulativní kauzalitě.

Rozhodnutí cituje rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 19. 12. 2012, sp. zn. 25 Cdo 1474/2011, kde soud judikoval, že „...i kdyby nějaká další skutečnost (...) mohla přispět ke vzniku škody, příčinná souvislost mezi škodnou událostí a způsobenou škodou se nepřerušuje, pokud původní škodná událost zůstává tou základní skutečností, bez níž by k následku nedošlo. K přerušení příčinné souvislosti dochází jen za situace, kdy nová okolnost působila jako rozhodující příčina, která způsobila vznik škody bez ohledu na původní škodnou událost.“

Kvůli zajímavosti rozhodnutí cituji i větší úsek konečného rozhodnutí ve věci sp. zn. 25 Cdo 3925/2013: „Názor žalovaného 1) [pojišťovna], že škoda byla způsobena protiprávním jednáním (trestným činem) žalovaných 2), 3) a 4) [provozovatel vozidla a spolupachatelé pojistného podvodu], a nešlo tak o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu, nelze přijmout. Selhání nebo nedostatek činnosti osob použitých v provozu (v daném případě řidiče vozidla – žalovaného 2) představuje okolnost mající původ v provozu ... Selháním řidiče je pak nutno rozumět jakékoli volní i mimovolní chování, jež je v příčinné souvislosti se vznikem škody, od úmyslného jednání (sebevražedný pokus, útok vozidlem, záměrné poškození vozidla), přes nedbalostní jednání (běžné nehody způsobené porušením pravidel silničního provozu), až po nezaviněná jednání (nezvládnutí složité dopravní situace, zdravotní indispozice). Okolnost, že osoba použitá v provozu spáchala v souvislosti s provozem vozidla *trestný čin*, tedy nemá za následek vyloučení odpovědnosti provozovatele či vyloučení závěru, že šlo o škodu způsobenou zvláštní povahou provozu. Provoz vozidla je objektivní skutečností. Případný úmysl řidiče konkrétního vozidla jej provozovat či neprovozovat je irelevantní za stavu, kdy se z objektivních okolností podává, že vozidlo je v okamžiku nehody v provozu. V tomto směru jsou tudíž nadbytečné úvahy obou soudů a také argumentace účastníků, zda bylo úmyslem žalovaného 2) vozidlo dále (ne)provozovat.“

4. APLIKACE SOUČASNÉHO PŘÍSTUPU K PROKAZOVÁNÍ KAUZALITY NA C-ITS

Judikatura, která by se zabývala multikauzálními škodami a prokazováním příčinné souvislosti v takových případech není bohatá. Co se týče

medicínsko-právních sporů, existuje řada rozhodnutí, které jsou relevantní z hlediska komplexního posuzování složitých případů, nicméně ne všechna mohou posloužit pro vytvoření obecných úvah o příčinné souvislosti, které by byly aplikovatelné pro případ autonomní mobility.³⁹

Tři rozhodnutí, která byla vybrána výše, včetně rozhodnutí, na která je v nich odkazováno, však představují základní pilíře problematiky. První rozhodnutí a vývoj judikatury ve věci pravidel prokazování příčinné souvislosti hovoří jasně. Příčinná souvislost, jakožto právní pojem používaný doktrínou a judikaturou, nikoliv však zákonem, není jasně definována co do všech svých aspektů. Ačkoliv se může zdát, že se jedná o čistě teoretický problém, dovolím si nesouhlasit.

Nález Ústavního soudu sp. zn. III. ÚS 3067/13 má dalekosáhlé důsledky do práv a povinností osob, když říká, že je prokazování příčinné souvislosti právní otázkou a nikoliv skutkovou. Tímto rozhodnutím totiž otevírá nové možnosti opravných prostředků ve sporech, jejichž součástí je složitá otázka prokazování příčinné souvislosti. Dokud byla příčinná souvislost považována za skutkovou otázku, vztahovala se na ní koncentrace řízení a nebylo možné v dalších instancích soudního řízení doplňovat důkazy. Možnosti účastníků řízení před a po rozhodnutí Ústavního soudu jsou tak diametrálně odlišné.

Druhé rozhodnutí, rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 4199/2013, zase poukazuje na to, že příčinná souvislost mezi právně relevantní skutečností a následkem je obtížně prokazatelná a sama o sobě může být příčinou vleklých sporů. Zároveň je díky absenci přesně stanovených pravidel posouzení odvislé od právního uvážení jednotlivých soudů a není harmonizováno. Současná judikатурní praxe vyžadující 100% prokázání příčinné souvislosti i v případech, které nejsou až tak komplikované, zabraňuje v některých případech uplatnění odpovědnosti za škodu. Jak však zmiňuje usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008 sp. zn. I. ÚS 1919/08, díky tomu, že není příčinná souvislost legislativně

³⁹ Více k prokazování příčinné souvislosti v medicínském právu viz TICHÝ, Luboš; HRÁDEK, Jiří. *Prokazování příčinné souvislosti multikauzálních škod*. Praha: Centrum právní komparatistiky, Právnická fakulta UK, 2010.

zakotvena, je tuto praxi možno změnit. Touto cestou se ostatně některé státy již vydaly.⁴⁰

Třetí rozhodnutí Nejvyššího soudu, rozsudek sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, stanovuje s odkazem na předchozí judikaturu pravidla pro to, jaký vliv má, respektive nemá, na posouzení příčinné souvislosti to, že byl v jejím průběhu spáchán trestný čin, či že ke konečnému výsledku přispěla další osoba. Analýzou tohoto rozhodnutí bohužel opět dospíváme k závěru, že s některými druhy kauzality se stávající právo obtížně vypořádává. Jednu z příčin je možné vidět v tom, že české civilní právo nerozlišuje mezi druhy příčin vedoucích ke škodnému následku (druhy kauzality) a pohybuje se pouze v omezených možnostech modifikace společné a nerozdílné odpovědnosti (v současném právu podle § 2915 ObčZ).

Nelze než usoudit, že současný právní stav není pro provoz kooperativních systémů vhodný. Lze předpokládat, že kumulativní kauzalita, která je popsána v třetím rozhodnutí, bude mnohem častějším jevem, než je dnes. Je též nutné připomenout, že autonomní technologie se vyvíjí s předpokladem, že je bude možné používat i za hranicemi státu (stejně jako současná vozidla), proto není ideální, že je v každém jednotlivém státě příčinná souvislost upravena odlišně a podléhá jiné rozhodovací soudní praxi.

Lze namítnout, že již v současnosti nejsme schopni předvídat všechny okolnosti na straně řidiče, a v případě havárie vozidla není vždy jasné, z jakého důvodu vozidlo následovalo trajektorii, která zapříčinila nehodu. Nevíme, zda řidič zachoval patřičnou opatrnost nebo pochybil, popřípadě zda nedošlo k neočekávané zdravotní komplikaci na straně řidiče nebo zda neselhala dopravní infrastruktura, například semafor. Přesto jsme většinou schopni aplikovat odpovědnost za škodu způsobenou silniční havárií.

V čem se liší predestřená situace od havárie v rámci C-ITS? Proč v budoucnu může přístup k prokazování příčinné souvislosti činit potíže, podobně jako nyní činí v medicínském právu, když v současných soudních

⁴⁰ DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Problematika prokazování příčinné souvislosti v medicínsko-právních sporech. *Právník*, 2013. 6/2013. S. 577.

sporech týkajících se silniční dopravy problém činí pouze v ojedinělých případech?

V dnešním silničním provozu určujeme zdravotní způsobilost řidiče a testujeme jeho schopnost zachovávat pravidla silničního provozu. Při soudním rozhodování se vychází z obecné dlouholeté zkušenosti, jak průměrný řidič reaguje v případě neočekávané situace na vozovce. Víme, jaký je průměrný reakční čas, jak daleko vidí zdravý člověk. U autonomního vozidla řidiče nahradí software, člověkem vytvořená věc. Zatímco průměrné vlastnosti a schopnosti řidiče jsou dané, vše, co se týká autonomního software, je věcí lidského rozhodnutí. Jakou může mít maximální míru chybovosti? Jak citlivé musí být jeho senzory? Jak jej naprogramovat pro případ havárie? Má vozidlo dát přednost informaci pocházející z jeho vlastních senzorů nebo z dopravní infrastruktury, která je součástí C-ITS? Na rozdíl od člověka, jehož chování je do značné míry instinktivní, software se stihne rozhodnout, jakou akci zvolí. Chyby, které mohou nastat při provozu autonomního programu, nejsou předmětem zkušenosti ani ustálené rozhodovací praxe soudů.

Rozdíly mezi současnými haváriemi a potenciálními haváriemi autonomních vozidel jsou tak značné. Je zjevné, že autonomní vozidla nemohou být vůbec uvedena do provozu, aniž by zmíněné aspekty jejich provozu nebyly předem ošetřeny po právní i technické stránce. Nicméně to neodstraní všechny problémy. Pokud už v současnosti víme, že nefunguje něco tak fundamentálního, jako je přičitatelnost odpovědnosti za škodu, má podle mého názoru smysl se takovým problémem zabývat. A to i z toho důvodu, že se nejedná o problém postihující pouze budoucí technologie, ale i současné soudní případy, například v oblasti zdravotnického práva.

Jedním z řešení navrhovaných v oblasti zdravotnického práva je, aby se české soudy při rozhodování řídily podle nezávazných *Principů evropského deliktního práva* („PETL“), souboru pokynů sestavených Evropskou skupinou pro deliktní právo jako prostředku pro harmonizaci evropského deliktního

práva.⁴¹ PETL se zabývá například obecnou přičitatelností škody, když stanoví, že je odpovědný ten, kdo a) ji způsobil svým zaviněným chováním, b) jehož abnormálně nebezpečná činnost způsobila škodu nebo c) jehož pomocník škodu způsobil v rozsahu svého úkolu.⁴²

Hlava III PETL je pak věnována právě jednotlivým druhům kauzality. Je stanovena obecná kauzalita, jako *condition sine qua non*, která je definována velmi podobně, jako byla v návrhu občanského zákoníku. Článek 3:101 zní: „*Jednání nebo opomenutí (dále jen jednání) je příčinnou škody poškozeného, jestliže by při neexistenci takového jednání škoda nevznikla.*” Další články jsou pak věnovány pravidlům pro stanovení podílů jednotlivých subjektů na odpovědnosti za škodu ve speciálních případech kauzality. Těmi jsou: konkurenční příčiny, alternativní příčiny, potenciální příčiny, neurčitá dílčí kauzalita a příčina ve sféře poškozeného (čl. 3:102–106 PETL).

Pravidla stanovená PETL by byla potenciálně použitelná i na kooperativní autonomní vozidla. Minimálně by jejich využití naplnilo požadavek právní jistoty pro strany soudních sporů. Je to ostatně právě transparentnost a předvídatelnost právní regulace, po čem volají investoři do autonomních technologií. Konkrétní podoba právní úpravy pro ně není až tak relevantní.⁴³

Dalším řešením by samozřejmě bylo rovněž výslovné zakotvení pravidel pro posuzování kauzality přímo do občanského zákoníku. Takové řešení by zabránilo nepředvídatelnosti ještě více. Jako negativní důsledek by se dalo očekávat zablokování flexibilního rozhodování soudů v případech, které by právem nebyly předvídané. Typickým následkem mohou být nespravedlivá soudní rozhodnutí.

Ještě lepším řešením se jeví přijít s konceptem delikttní odpovědnosti, který prokazování příčinné souvislosti nevyžaduje vůbec. Jednu z takových

⁴¹ DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Uplatnění PETL při řešení složitých kauz v oblasti příčinné souvislosti v medicínskoprávních sporech. *Soudní rozhledy*, 2013. 7-8/2013. S. 242.

⁴² Evropská skupina delikttního práva. *Principy evropského delikttního práva*. 2015. Dostupné z: <http://www.egtl.org/index.html> Čl. 1: 101.

⁴³ POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. *Bulletin advokacie*, 2018. No. 11. 23 -26. S. 25.

inovativních možností představuje tzv. *no-fault compensation scheme*, které funguje v kanadské provincii Quebec.⁴⁴ Takový koncept vyžaduje zavedení systému speciálního povinného pojištění nebo zřízení fondu financovaného například z daní z výdělků z provozu či prodeje autonomních vozidel. Získané peníze zajistí finanční kompenzaci pro poškozené. Princip takového systému je, že všechny subjekty zapojené do určité činnosti (v tomto případě do provozu C-ITS) přispívají na pojištění či do fondu, ze kterého je náhrada škody hrazena bez zkoumání, které subjekty se jakou mírou podílely na vzniku škody. Výhodou tohoto systému je rychlost odškodnění poškozených, nevýhodou určitá demotivace subjektů k minimalizaci rizika vzniku škod, pokud je systém nastaven chybně. Toto řešení považuji za nejlépe realizovatelné i vzhledem k tomu, že není až tak daleko od našeho současného systému pojištění odpovědnosti za provoz vozidla.

5. ZÁVĚR

Cílem tohoto článku bylo zjistit, zdali současný přístup k prokazování příčinné souvislosti v případech multikauzální újmy dokáže pojmut i nehody způsobené autonomními kooperativními systémy. Analýzou právních textů a judikatury dospívám k názoru, že C-ITS systémy, ve kterých figuruje mnoho subjektů a příčinná souvislost bude těžko prokazatelná, nemohou fungovat za stávajících pravidel. Důsledkem by bylo zamezení přístupu poškozených k odškodnění za způsobenou újmu, popřípadě průtahy při soudním řešení těchto sporů. Kromě právních překážek pak současné řešení naráží i na překážky technické.

Nabízí se tři možnosti řešení. Prvním je iniciovat legislativní změnu a inkorporovat definici a pravidla pro složitější případy prokazování kauzality do občanského zákoníku. Druhou možností je tlačit na sjednocení rozhodovací praxe soudů, například za pomoci prosazování využívání Principů evropského deliktního práva. Třetí cestou pak je pro autonomní mobilitu, a potenciálně i pro jiná odvětví, kde je prokazování příčinné souvislosti složité, zavést alternativní pravidla deliktní odpovědnosti, která

⁴⁴ SCHELLEKENS, Maurice. No-fault compensation scheme for self-driving vehicles. *Law, Innovation and Technology*, 2018. 2/10. S. 314 -333.

nebudou vyžadovat prokazování příčinné souvislosti vůbec. Poslední řešení se zdá nejpragmatičtější. Praktickým příkladem takového řešení je zavedení speciálního povinného pojištění pro všechny provozovatele autonomních vozidel. Důraz je potřeba klást zejména na transparentnost a předvídatelnost způsobu, jakým bude odpovědnost za škodu způsobenou autonomním vozidlem uplatňována.

6. SEZNAM ZDROJŮ

6.1 LITERATURA

- [1] DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Problematika prokazování příčinné souvislosti v medicínsko-právních sporech. *Právník*, 2013. 6/2013.
- [2] DOLEŽAL, Adam; DOLEŽAL, Tomáš. Uplatnění PETL při řešení složitých kauz v oblasti příčinné souvislosti v medicínskoprávních sporech. *Soudní rozhledy*, 2013. 7-8/2013.
- [3] DOLEŽAL, Tomáš; DOLEŽAL, Adam. Proof of causation in medical malpractice cases in the Czech republic. *The Lawyer quarterly*, 2015, 5.3.
- [4] HAMANOVÁ, Lucie. Prokazování příčinné souvislosti ve sporech o náhradu škody na zdraví způsobenou postupem lékaře non lege artis. *Časopis zdravotnického práva a bioetiky*, 2011. 1/2011.
- [5] KRAUSOVÁ, Alžběta et al. *Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice, Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejich aplikací v ČR*. Praha: Vláda ČR, 2018. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/evropske-zalezitosti/aktualne/AI-pravne-eticka-zprava-2018_final.pdf.
- [6] LIM, Hannah YeeFen. *Autonomous Vehicles and the Law: Technology, Algorithms and Ethics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018.
- [7] MAURER, Markus, et al. *Autonomous driving*. Springer Berlin Heidelberg, Berlin, Germany, 2016.
- [8] MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin advokacie*, 2011. 3/2011. 24-27.
- [9] NOVÁK, David. Odraz příčinné souvislosti dle Principů evropského deliktního práva v české právní úpravě. *Bulletin advokacie*, 2019. 10/2019.
- [10] NOVOTNÁ, Marianna; ADAMOVÁ, Zuzana. Delikttná zodpovednosť za ujmu, ktorá vznikla při využívání systémov umelej inteligencie. In: *Právo, obchod, ekonomika IX*. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2019. 445 – 455.
- [11] POLČÁK, Radim. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti. *Bulletin advokacie*, 2018. No. 11. 23 -26.

- [12] SCHELLEKENS, Maurice. No-fault compensation scheme for self-driving vehicles. *Law, Innovation and Technology*, 2018. 2/10. 314 -333.
- [13] TICHÝ, Luboš; HRÁDEK, Jiří. Deliktní právo v návrhu občanského zákoníku. *Právní fórum*, 2012. 1, 6-21.
- [14] TICHÝ, Luboš; HRÁDEK, Jiří. *Prokazování příčinné souvislosti multikauzálních škod*. Praha: Centrum právní komparatistiky, Právnická fakulta UK, 2010.
- [15] ŽOLNERČIKOVÁ, Veronika. Homologation of Autonomous Machines from a Legal Perspective. In: *Proceedings of the EXplainable AI in Law Workshop co-located with the 31st International Conference on Legal Knowledge and Information Systems (JURIX 2018)*. CEUR Workshop Proceedings, 2019. 51-52.

6.2 PRÁVNÍ PŘEDPISY

- [16] Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.
- [17] Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník.
- [18] Příloha č. 2 k Vyhlášce č. 341/2014, o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

6.3 SOUDNÍ ROZHODNUTÍ

- [19] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 27. 9. 1968 sp. zn. 7 Cz 111/68, [R 66/1969 civ.].
- [20] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 21. 2. 2002 sp.zn. 21 Cdo 300/2001.
- [21] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 23. 2. 2006 sp. zn.25 Cdo 2440/2005.
- [22] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2008, sp. zn. 25 Cdo 657/2006.
- [23] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 15. 7. 2008, sp. zn. 25 Cdo 1500/2006.
- [24] Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008 sp. zn. I. ÚS 1919/08.
- [25] Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008 sp. zn. I. ÚS 1919/08.
- [26] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2009 sp. zn. 5 Cdo 1054/2007.
- [27] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19. 12. 2012 sp. zn. 25 Cdo 1474/2011.
- [28] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 27. 3. 2013 sp. zn. 25 Cdo 4199/2013, [NS 1747/2014].
- [29] Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 18. 3. 2015 sp. zn. 25 Cdo 3925/2013, [NS 1305/2015].
- [30] Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13.
- [31] Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13.
- [32] Rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 20. 12. 2016 sp. zn. III. ÚS 3067/13.

6.4 NELEGISLATIVNÍ DOKUMENTY

[33] Evropská komise. *Pracovní dokument Odpovědnost za vznikající digitální technologie, doprovázející dokument Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů ze dne 25.4.2018 Umělá inteligence pro Evropu*. Brusel, 2018. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A52018SC0137>.

[34] Evropská komise. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské Radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, mílník na cestě ke spolupracujícím, propojené a automatizované mobilitě*. Brusel, 2016. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>.

[35] Evropská skupina deliktního práva. *Principy evropského deliktního práva*. 2005. Dostupné z: <http://www.egtl.org/index.html>.

[36] Expertní skupina Gear 2030. *Roadmap – discussion*. Brusel, 2016. Dostupné z: <https://circabc.europa.eu/sd/a/a68ddba0-996e-4795-b207-8da58b4ca83e/Discussion%20Paper%C2%A0-%20Roadmap%20on%20Highly%20Automated%20Vehicles%2008-01-2016.pdf>.

[37] Ministerstvo dopravy. *Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (svýhledem do roku 2050)*. Praha, 2016. Dostupné z: <https://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---inteligentni-dopravni-systemy/strategicke-dokumenty-a-legislativni-akty/akcni-plan-rozvoje-its/>.

[38] Ministerstvo dopravy. *Vize autonomní mobility*. Praha, 2017. Str. 4 Dostupné z: <https://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---inteligentni-dopravni-systemy/strategicke-dokumenty/vize-rozvoje-autonomni-mobility/>.

[39] Ministerstvo dopravy. *Základní informace o C-ITS*. Praha, 2018. Dostupné z: https://c-roads.cz/?page_id=275 [cit. 1. 4. 2019].

Toto dílo lze užít v souladu s licenčními podmínkami Creative Commons BY-SA 4.0 International
(<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>).
