

17. 7. 2018

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Autonomní vozidla a odpovědnost za škodu

Autonomní vozidla jsou v současné době tématem nejen zpravodajských článků referujících o pokrocích v této oblasti nebo i dílčích neúspěších, ale i předmětem seriózních analýz z hlediska své technologické, byznysové či právní stránky[1]. Zároveň jsou úvahy na téma autonomních vozidel zařazovány do širšího kontextu transformace individuální mobility, zjednodušeně řečeno, posunu od vlastnictví klasických automobilů k sdílení automobilů s prvky umělé inteligence včetně otázek konektivity, platby dle užívání, na míru šitého pojištění placeného taktéž dle spotřeby a telematiky[2].



Z právního pohledu je dominantní otázkou odpovědnost za újmu, která bude autonomním vozidlem způsobena. Zde se nabízí hypotéza, nakolik nový občanský zákoník, který do úpravy odpovědnosti zasáhl, bude i pro autonomní vozidla dostatečným právním podkladem, nebo zda bude nutné na měnící se realitu reagovat přijetím úpravy nové.

Pro určení správného právního základu odpovědnosti bude klíčové vyjasnění pojmu „autonomní vozidlo“, resp. správné zařazení míry autonomie dle dostupné škály[3], aby bylo možné autonomní vozidlo podřadit některé z charakteristik používaných občanským zákoníkem v oblasti závazků z deliktů.

Při podřazení některé ze skutkových podstat náhrady škody přichází v případě autonomních vozidel do úvahy hned několik z nich - především škoda z provozu dopravních prostředků jako dosud používaný právní základ odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. S ohledem na autonomní povahu vozidla není ale vyloučena ani úprava škody způsobené vadou výrobku či škody způsobené věcí (tedy v obou případech autonomního vozidla, resp. jeho softwaru), nebo naopak úprava škody z provozní činnosti či dokonce škody způsobené provozem zvláště nebezpečným (kdy takovým provozem by opět bylo autonomní vozidlo).

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku podle § 2927 o. z. svým přísným charakterem (je-li škoda způsobena provozem, není zproštění odpovědnosti vůbec možné) odpovídá požadavku, aby odpovědnost nesl ten, kdo má z provozu takto komplexních zařízení prospěch. Reguluje se zde i odpovědnost za tzv. vnitřní náhodu[4], tedy technickou či jinou závadu na vozidle samotném, kterou by nebylo možné odhalit ani při vynaložení veškeré péče. V tuto chvíli lze předpokládat, že takovou technickou závadou by byla i závada například na softwaru ovládajícím řízení. Odpovědnou osobou je zde provozovatel, což nemusí být vždy řidič vozidla, a v kontextu nástupu platform pro sdílení vozidel bude určení provozovatele pro tyto případy (v různých možných variantách) ještě dalším úkolem pro aplikační praxi.

Z hlediska charakteru autonomního vozidla pak bude zřejmě častěji než dosud přicházet v úvahu odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku podle § 2939 o. z., a to jak kupujícímu (zpravidla provozovateli vozidla), tak i třetím osobám. Zejména třetí osoby zde mají na výběr, zda se obrátí na provozovatele, nebo na výrobce, přičemž zvolí zpravidla toho z nich, kde budou mít vyšší šanci na vymožení svých práv – ať už z důvodu solventnosti nebo z důvodu, že odpovědnost už bude prokázána v rámci předchozího trestního či přestupkového řízení.

Jakkoli ostatní uvedené skutkové podstaty také v určitých konstelacích naplňují potřebu stanovit odpovědnost ve vztahu k autonomním strojům a zařízením, v případě autonomního vozidla jakožto dopravního prostředku pokryje přísná a široce koncipovaná odpovědnost dle § 2927 o. z. zřejmě veškerý potřebný okruh otázek. Tyto skutkové podstaty budou dopadat spíše na případy jiných prvků umělé inteligence mimo rámec provozu dopravy. Pro autonomní vozidla však mohou být relevantní tam, kde tato vozidla způsobí škodu jinak než svým provozem jakožto dopravního prostředku, například v rámci již zmíněné konektivity (propojení s jinými vozidly, infrastrukturou či internetovou sítí).

Shora uvedené představuje pouze základní přehled možných otázek, které v souvislosti s odpovědností za škodu autonomní vozidla přinesou. Na první pohled poskytuje nový občanský zákoník právní základ pro řešení těchto otázek, byť zcela přesné podřazení konkrétním skutkovým podstatám bude ještě úkolem pro další výklad. Zároveň je zřejmé, že v kontextu dynamických změn v odvětví mobility zahrnujících nejen autonomní vozidla, ale i jejich různé modely jejich sdílení, bude provozní praxe předkládat praxi právní celou řadu otázek, které dosud nebyly nastoleny.



Jan Procházka,
advokát a partner

[Ambruz & Dark Deloitte Legal s.r.o., advokátní kancelář](#)

Karolinská 654/2
186 00 Praha 8

Tel.: +420 246 042 100

Fax: +420 246 042 030

e-mail: legalcz@deloittece.com

[1] Analýza České asociace pojišťoven – tisková zpráva dostupná >>> [zde](#), cit. 27. 6. 2018;
Kolaříková, L.: Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence. Bulletin advokacie (online) Dostupné >>> [zde](#), cit. 27. 6. 2018.

[2] Corwin, S., Vitale, J., Kelly, E., Cathles, E.: The future of mobility (online) Dostupné >>> [zde](#), cit. 27. 6. 2018.

[3] Zde odkazují na škálu vypracovanou Society of Automotive Engineers (SAE) dostupné >>> [zde](#), cit. 27. 6. 2018.

[4] Srov. Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014), 1. vydání, C. H. Beck, 2014, § 2927, marg. 28.

© EPRAVO.CZ – Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Posouzení shody dle AI Act - zkušenosti z praxe](#)
- [Začínají soudy zohledňovat náklady podnikatelů při plnění právních povinností v oblasti e-commerce?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 35: Ručení za dluhy z podnikání u OSVČ a s.r.o.](#)
- [Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty](#)
- [Nefungující rozsah péče o dítě. Cesta přes využití terapie a dalších opatření podle ustanovení § 503 zákona o zvláštních řízeních soudních](#)
- [De iure traktor, de facto nákladní vozidlo, už ne tolik výhodná dualita](#)
- [Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?](#)
- [Pokuta 32 mil. EUR pro Dacia/Renault - evropské soutěžní úřady tvrdě došlapují na no-poaching. Měla by Vaše společnost být na pozoru?](#)
- [Rozdělení společného jmění manželů v případech výdělečné činnosti pouze jednoho z manželů](#)
- [Oběť znásilnění má nárok na peněžitou satisfakci](#)
- [Digitalizace AML povinností: jak technologie mění plnění povinností pro tisíce povinných osob](#)