

Univerzita Karlova
Právnická fakulta
nám. Curieových 901/7
116 40 Praha 1

Oponentský posudek disertační práce Mgr. Kláry Přenosilové „Občanskoprávní aspekty samořiditelných vozidel“

Na základě rozhodnutí děkana Právnické fakulty University Karlovy jsem byl ustanoven oponentem disertační práce disertanta Mgr. Kláry Přenosilové na téma „Občanskoprávní aspekty samořiditelných vozidel“. K oponentuře mi byla předložena jmenovaná disertační práce, kterou disertant zpracoval pod vedením školitele prof. JUDr. PhDr. Davida Elischera, Ph.D., o celkovém rozsahu 157 stran.

Aktuálnost tématu

Téma je mimořádně aktuální, neboť se dá důvodně očekávat, že v průběhu několika málo let se stanou autonomní dopravní prostředky běžnou součástí přepravních systémů, na což současná legislativa není připravena, a úvahy o právní úpravě tohoto fenoménu nepřekročily banální rozvíjení tématu odpovědnosti za škodu způsobenou věcí, byť věcí, která je vybavena umělou inteligencí.

Náročnost tématu

Jedná se o náročné téma, které v sobě spojuje nutnost znalosti teoretických základů soukromého, ale i veřejného práva. Je třeba navíc konstatovat, že kvalitní odborná literatura a rozsáhlejší judikatura týkající se tématu absentují. Vědeckými metodami, které se nabízejí při zpracování tématu, jsou analýza, komparace a nejnáročnější metodou při zpracování tohoto tématu je syntéza.

V důsledku nebyvalého rozvoje možností užití autonomních dopravních prostředků se mezinárodní společenství, ale i jednotlivé státy snaží přijmout právní úpravu těchto prostředků do svého regulačního rámce. Oblast právní úpravy autonomních dopravních prostředků zahrnuje regulaci „řidičských“ oprávnění, regulaci registrace autonomních dopravních prostředků, pojištění, ochrany soukromí a odpovědnosti za škodu způsobenou autonomními dopravními prostředky.

Hodnocení práce

Hlavním problémem práce je to, že se na velkém prostoru věnuje tématům, které s tématem práce nesouvisejí, resp. souvisejí jen velmi okrajově. Těmito tématy jsou například definice věci, definice počítačového programu, úprava kupní a licenční smlouvy či popis úpravy odpovědnosti, často bez ohledu na specifika odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s provozem autonomních dopravních prostředků.

Některá témata, jako je např. provozování dopravy v případě moderní taxislužby, pak z větší části s tématem nesouvisí téměř vůbec.

Na straně 21 práce autorka uvádí, že „*zužující pojetí umělé inteligence výlučně jako softwaru využívajícího techniku strojového učení (anglicky machine learning), se v českém právním prostoru zásadně neuplatňuje, pouze výjimečně někteří autoři pojmají umělou inteligenci jako takový počítačový program, který je schopen napodobit lidské myšlení a sám se učit a zdokonalovat.*“ Autorka k této tezi nic neuvádí, i když ji na straně 37 práce správně popírá, když odmítá poněkud bizarní úvahy o přiznání právní osobnosti umělé inteligenci.

Toto pojetí je totiž zásadním nepochopením, co umělá inteligence vlastně je. Za aplikace využívající umělou inteligenci jsou často vydávány např. nástroje na generování textu nebo vytváření uměleckých děl jako je ChatGPT nebo AI Art, popř. nástroje rozumějící lidské řeči jako je Siri nebo Alexa.

Část odborné literatury popisuje tyto systémy jako nějaké myslící bytosti, které jsou schopny rozhodovat a řešit složité problémy. Na těchto systémech však není nic umělého ani inteligentního. Aby se jednalo o inteligenci umělou, musela by být vytvořena, popř. se zdokonalovat samotným systémem. Výše uvedené systémy jsou však pouze souborem algoritmů, který je vytvořen lidmi rozhodujícími o tom, jaké vstupy a výstupy bude systém mít, jak bude zpracovávat data a jaká rozhodnutí bude z těchto dat činit. K tomuto závěru nakonec dospívá i autorka práce.

Jedná se tedy o nástroj, který byl naprogramován lidmi, a nemůže fungovat mimo parametry, které mu byly nastaveny. Jejich data byla totiž vytvořena skutečně existujícími lidmi na základě jejich inteligence a schopností.

Tyto systémy nejsou schopny samostatného myšlení ani uvažování. Jsou omezeny daty, kterými disponují. Je pravdou, že množství dat, které umí zpracovat, je obrovské. Nicméně záleží na kvalitě těchto dat, jaká bude kvalita výstupů.

Část těchto systémů spočívá v porovnávání vzorů, a to velkou rychlostí. V tom ale skutečná inteligence nespočívá. Neméně důležitá je schopnost zobecňovat, kterou tyto systémy nemají.

Systémy, které označujeme jako umělou inteligenci, nikdy skutečně inteligentní nebudou, protože programy mohou disponovat úctyhodným množstvím dat, ale nemohou přesáhnout stín formální logiky.

Ačkoli se přístupy k regulaci autonomních dopravních prostředků v jednotlivých zemích dramaticky liší, spojuje je to, že je zřetelný rozdíl v akcentech regulace. Některé státy svojí právní úpravou dronů spíše podporují nové technologie, některé jsou spíše zaměřeny na bezpečnost osob a majetku. I když se jedná o regulaci veřejnoprávní, má tato regulace vliv i na soukromoprávní aspekty autonomních dopravních prostředků.

Autorka sice v úvodu konstatuje, že existují práce na téma škody způsobené v souvislosti s provozem autonomních dopravních prostředků, nicméně toto téma nikam dále neposouvá.

Je zřejmé, že pokud poloautonomní nebo autonomní vozidlo způsobí škodu, může poškozený požadovat náhradu škody. V případě nehod s účastí běžných vozidel se škoda nebo újma obvykle posuzuje z hlediska odpovědnosti zúčastněných účastníků silničního provozu.

System odpovědnosti účastníků silničního provozu je založen na principu zavinění, podle kterého je strana, která z nedbalosti nebo úmyslně porušila pravidla silničního provozu, povinna nahradit škodu straně, která ji utrpěla. V souvislosti s poloautonomními nebo autonomními vozidly však vzniká problém, že za škodu může být „odpovědný“ automatický systém, resp. software. Řešením problému by bylo zavedení systému objektivní odpovědnosti. V rámci takového systému by výrobce například mohl být povinen přispívat na část pojištění každého vozidla a zároveň omezit svou odpovědnost za výrobek.

Vzhledem k tomu, že řidič má nad chováním poloautonomního vozidla menší kontrolu než nad běžným vozidlem, nabízí se v případě škodných událostí použití ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku. Problém je však v tom, že škoda může vzniknout i tehdy, pokud vozidlo, resp. software žádnou vadu nemá, neboť vznikla v důsledku výstupu software, který nemůže být považován za vadný, a to i když způsobil škodu.

Výrobci odpovídají pouze za škodu způsobnou výrobky, které jsou považovány za vadné v rámci jejich rozumně očekávaného použití. Zároveň platí, že výrobce nemůže odpovídat za škodu, pokud vada výrobku nemohla být v době uvedení výrobku do oběhu známa vzhledem k tehdejšímu stavu technických znalostí. To vše vyvolává v případě škod způsobných autonomními dopravními prostředky problémy, které právo zatím neřeší, ale bohužel se je nepokusila řešit ani autorka práce.

Dalším problémem odpovědnosti za škody způsobné autonomními dopravními prostředky je to, že důkazní břemeno v případech odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku spočívá na poškozené straně. Vzhledem ke složitosti technologie asistovaného řízení bude však obtížné prokázat, co bylo příčinou nehody.

Pojišťovny jsou klíčovými aktéry vývoje technologií asistované jízdy, neboť pojištění vozidel je povinné. Tento aspekt je v práci zcela opomenut.

Poloautonomní a autonomní vozidla fungují pomocí komunikace mezi vozidly a mezi vozidly a infrastrukturou, senzorů a map s vysokým rozlišením. Všechny tyto informace však také znamenají významné shromažďování osobních údajů. Je tedy potřeba vyřešit jaký typ informací je shromažďován, nebo to, kdo těmito informacemi disponuje. Tomuto tématu se práce rovněž vyhýbá.

Práce má jasnou koncepci, ale v mnoha částech je příliš obecná a některá témata zcela absentují.

Autorkou použitá literatura je dostatečná. Disertantka prokázala, že literaturu umí správně používat a citovat z ní. Jazykové a stylistické zpracování práce je na slušné úrovni.

V rámci celkového hodnocení disertační práce lze uvést, že se jedná o práci koncepční, byť v některých částech poněkud povrchní.

Připomínky a otázky k zodpovězení při obhajobě:

Dá se očekávat, že rozvoj autonomních vozidel přinese změnu ve vlastnické struktuře těchto vozidel?

Doporučení práce k obhajobě:

Práci doporučuji k obhajobě.

V Praze, dne 30. 10. 2023

doc. JUDr. Aleš Rozehnal, Ph.D.