

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Mgr. Klára Přenosilová

**Občanskoprávní aspekty
samořiditelných vozidel**

Disertační práce

Školitel: Prof. JUDr. PhDr. David Elischer, Ph.D.

Studijní program: Teoretické právní vědy – Občanské právo

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 1. 10. 2023

Prohlašuji, že jsem předkládanou disertační práci vypracovala samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 416.287 znaků včetně mezer.

Mgr. Klára Přenosilová

V Praze dne 1. 10. 2023

Poděkování

Děkuji Prof. JUDr. PhDr. Davidu Elischerovi, Ph.D. za podnětné připomínky, komentáře a odborné rady, jakož i za jeho trpělivost, vstřícnost a důvěru, kterou mi při vedení této práce věnoval.

Obsah

| | |
|---|-----------|
| Úvod..... | 7 |
| 1. Klasifikace automobilů..... | 12 |
| 1.1. SAE klasifikace..... | 12 |
| 2. Povaha autonomních vozidel a autopilota z pohledu občanského práva..... | 15 |
| 2.1. Povaha autonomního automobilu z pohledu občanského práva | 15 |
| 2.2. Povaha autopilota z pohledu občanského práva | 15 |
| 2.2.1. Pojem software, počítačový program, programové vybavení | 17 |
| 2.2.1.1. Vymezení pojmu software | 17 |
| 2.2.1.2. Vymezení pojmu počítačový program | 18 |
| 2.2.1.3. Vymezení pojmu programové vybavení | 19 |
| 2.2.1.4. Výchozí stanovisko k pojmům pro účely dizertační práce..... | 20 |
| 2.2.2. Pojem umělá inteligence..... | 20 |
| 2.2.2.1. Pojem umělá inteligence v českém právním prostředí | 21 |
| 2.2.2.2. Pojem umělá inteligence v dokumentech EU | 21 |
| 2.2.3. Ochrana počítačového programu autorským právem | 23 |
| 2.2.3.1. Počítačový program jako předmět autorského práva v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko) | 25 |
| 2.2.4. Počítačový program jako věc v právním smyslu | 25 |
| 2.2.4.1. Počítačový program jako věc v právním smyslu v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko) | 29 |
| 2.2.5. Autorská subjektivní práva jako věc v právním smyslu..... | 30 |
| 2.3. Autonomní automobil jako osoba | 31 |
| 2.3.1. Elektronická osoba | 32 |
| 2.3.2. Důvody pro zavedení elektronické osoby | 33 |
| 2.3.3. Odpovědnost za újmu způsobenou umělou inteligencí | 34 |
| 2.3.4. Právní osobnost a svéprávnost elektronické osoby | 35 |
| 2.4. Autonomní automobil jako výrobek..... | 38 |
| 2.4.1. Výrobek ve smyslu Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky | 39 |
| 2.4.1.1. Nehmotná věc movitá jako výrobek | 40 |
| 2.4.1.2. Software autopilota poskytovaný jako služba | 43 |
| 2.4.1.3. Software jako výrobek v komparativním srovnání (Německo, Rakousko)..... | 46 |
| 2.4.2. Výrobek ve smyslu návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky | 50 |
| 3. Autonomní automobil ve smluvních vztazích..... | 54 |
| 3.1. Smlouvy uzavírané v souvislosti s autonomními automobily | 54 |

| | |
|--|-----|
| 3.2. Koupě | 55 |
| 3.2.1. Zákonná ustanovení o koupi | 55 |
| 3.2.2. Charakteristika koupě, forma a její účinky | 55 |
| 3.2.3. Nabytí vlastnického práva na základě koupě | 57 |
| 3.2.3.1. Nabytí vlastnického práva na základě koupě k věci budoucí | 58 |
| 3.2.4. Spotřebitelská kupní smlouva | 62 |
| 3.2.4.1. Odpovědnost za vady softwaru poskytovaného podle kupní smlouvy | 63 |
| 3.2.4.2. Povinnost prodávajícího poskytovat aktualizace softwaru | 66 |
| 3.2.4.2.1. Souhlas s neposkytováním aktualizací | 67 |
| 3.2.4.2.2. Doba poskytování aktualizací softwaru | 69 |
| 3.3. Licence | 71 |
| 3.3.1. Zákonná ustanovení o licenční smlouvě | 72 |
| 3.3.2. Charakteristika licence a forma licenční smlouvy | 73 |
| 3.3.3. Podlicence, její charakteristika a vztah k licenci | 75 |
| 3.3.4. Způsob uzavření licenční smlouvy | 76 |
| 3.3.4.1.1. Uzavření autorské licenční smlouvy způsobem podle § 2373 ObčZ | 77 |
| 3.3.5. Vztah jednotlivých ustanovení Občanského zákoníku | 79 |
| 3.3.5.1. Ustanovení Občanského zákoníku na ochranu slabší strany | 80 |
| 3.3.5.2. Ustanovení Občanského zákoníku na ochranu spotřebitele | 81 |
| 3.4. Smlouva o poskytování softwaru jako služby | 86 |
| 3.4.1. Smlouva o úplatném poskytování softwaru jako služby z pohledu Občanského zákoníku | 87 |
| 3.4.2. Smlouva o bezúplatném poskytování softwaru jako služby z pohledu Občanského zákoníku | 89 |
| 3.4.3. Smlouva o poskytování digitální služby v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko) | 90 |
| 3.4.4. Poskytování digitální služby z pohledu autorského práva | 91 |
| 3.4.4.1. Poskytování digitální služby z pohledu české doktríny | 95 |
| 4. Etický přístup k distribuci újmy při kolizi autonomního automobilu | 99 |
| 4.1. Zavedení autonomních vozidel do silničního provozu z pohledu etiky | 99 |
| 4.2. Tramvajové dilema jako standardní východisko pro řešení etických dilemat | 101 |
| 4.2.1. Tramvajové dilema | 102 |
| 4.3. Reakce na tramvajové dilema | 104 |
| 4.3.1. Empirická data | 104 |
| 4.3.2. Posttramvajová literatura | 106 |
| 4.3.3. Normativní pluralismus a situace s rukojmími | 106 |
| 4.3.4. Osobní charakteristiky jako faktor při rozhodování | 109 |
| 4.4. Softlaw a morálka | 111 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 4.4.1. | Etické komise | 111 |
| 4.4.2. | Česká doporučení | 111 |
| 4.4.3. | Unijní doporučení | 112 |
| 4.4.4. | Německá doporučení | 113 |
| 4.5. | Dílčí závěr | 115 |
| 5. | Autonomní automobily v deliktních právních vztazích | 116 |
| 5.1. | Základní předpoklady náhrady újmy v Občanském zákoníku | 117 |
| 5.1.1. | Porušení právní povinnosti | 118 |
| 5.1.2. | Vznik újmy | 118 |
| 5.1.3. | Zavinění | 120 |
| 5.1.4. | Příčinná souvislost | 122 |
| 5.2. | Skutkové podstaty náhrady újmy v Občanském zákoníku | 125 |
| 5.2.1. | Vztah mezi skutkovými podstatami | 125 |
| 5.3. | Náhrada újmy podle vybraných skutkových podstat | 128 |
| 5.3.1. | Náhrada újmy způsobené porušením zákonné povinnosti (§ 2910 ObčZ) | 128 |
| 5.3.1.1. | Osoba škůdce a její právní povinnosti | 129 |
| 5.3.1.2. | Nájemce autonomního vozidla jako poškozený | 131 |
| 5.3.1.3. | Vyvinění škůdce | 134 |
| 5.3.2. | Náhrada újmy z provozu dopravních prostředků (§ 2927 ObčZ) | 134 |
| 5.3.2.1. | Osoba škůdce – provozovatel dopravy | 136 |
| 5.3.2.1.1. | Provozovatel dopravy v případě moderní taxislužby | 137 |
| 5.3.2.2. | Osoba škůdce – provozovatel dopravního prostředku | 140 |
| 5.3.2.3. | Zvláštní povaha provozu dopravního prostředku | 144 |
| 5.3.2.4. | Zproštění odpovědnosti | 146 |
| 5.3.3. | Náhrada újmy způsobené vadou výrobku (§ 2939 ObčZ) | 147 |
| 5.3.3.1. | Osoba škůdce | 148 |
| 5.3.3.2. | Vadnost výrobku | 151 |
| 5.3.3.3. | Zproštění odpovědnosti a omezení odpovědnosti | 152 |
| 5.4. | Dílčí závěry | 154 |
| 5.4.1. | Hodnocení odpovědnosti provozovatele | 154 |
| 5.4.2. | Hodnocení odpovědnosti škůdce za zaviněné porušení povinnosti | 156 |
| 5.4.3. | Hodnocení odpovědnosti výrobce | 156 |
| | Závěr | 158 |
| | Seznam zkratk | 161 |
| | Seznam použitých zdrojů | 167 |
| | Abstrakt | 181 |
| | Abstract | 182 |

Úvod

Autonomní automobily jsou fenoménem dnešní doby. Jedná se o automobily využívající speciální software autopilota, který umožňuje jízdu automobilu v autonomním modu. V závislosti na míře autonomie jízdy se rozlišují poloautonomní a plně autonomní (samořiditelná) vozidla. Poloautonomní automobil vyžaduje přítomnost řidiče, který je připraven v případě potřeby zasáhnout a převzít od autopilota řízení automobilu. Naproti tomu samořiditelný automobil má pouze pasažéry a po celou dobu jízdy je řízen autopilotem bez jakékoliv intervence člověka.

Díličí aspekty autonomie jsou již zahrnuty v dnes vyráběných a na český trh dodávaných automobilech. Z hlediska veřejnoprávní regulace nicméně Zákon o silničním provozu požaduje, aby v každém automobilu byl přítomen řidič (fyzická osoba s řidičským oprávněním), který neustále sleduje okolní provoz a plně se věnuje řízení automobilu. Z tohoto důvodu podle veřejnoprávní legislativy není možné, aby řidič přenechal řízení výlučně softwaru autopilota, a to ani na část jízdy. Provoz autonomních automobilů není na českých silnicích zásadně možný.

Naproti tomu na mezinárodní úrovni již byly podniknuty kroky k tomu, aby řidič mohl být nahrazen počítačovým programem autopilota. Jedná se o dodatek k Vídeňské úmluvě o silničním provozu, jejímž smluvním státem je i Česká republika. S ohledem na to, a rovněž na vývoj regulace na úrovni EU, nic nebrání tomu, aby také v České republice byla přijata odpovídající legislativní změna, která by autonomní jízdu na českých silnicích umožnila.

Z pohledu českého občanského práva autonomní automobil představuje novou právní problematiku, která dosud nebyla komplexně právně analyzována. Ucelená monografie k tomuto tématu v českém právním prostředí dosud nevyšla. Existuje sice část doktríny, která se autonomním vozidlům z perspektivy občanského práva věnuje, jedná se však o publikace (zpravidla časopisecké, výjimečně monografické) analyzující pouze díličí občanskoprávní aspekty, především otázky spojené s právem na náhradu újmy a některé otázky statusové (problematika elektronických osob a věci v právním smyslu). Jmenovat lze například publikaci kolektivu Evy Fialové, Jána Matejky, Veroniky Příbaň Žolnerčíkové a Alžběty Solarczyk Krausové z roku 2022 s názvem *Odpovědnost za škodu z provozu autonomních vozidel*, která se zaměřuje na celistvé uchopení autonomních automobilů v poměrech deliktního práva. Dále lze uvést monografii Vojtěcha Lovětinského s názvem *Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu* z roku 2021, v níž autor věnuje jednu kapitolu autonomním systémům a související analýze skutkových podstat náhrady újmy. Z odborných článků lze zmínit příspěvek *Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence* Lindy Kolaříkové, příspěvek *Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva* Alžběty Krausové, *Právo ve věku inteligentních strojů* Stanislava Mikeše,

Akceptace právní osobnosti v případě umělé inteligence Jana Zibnera nebo *Umělá inteligence – výzva autorství* spoluautorů Jana Zibnera a Jana Myšky. Specifické problematice se věnuje článek *Prokazování příčinné souvislosti u škod způsobených propojenými autonomními vozidly* Veroniky Žolnerčíkové.

Oproti tomu tato dizertační práce přináší komplexní uchopení autonomních vozidel jako občanskoprávní problematiky. Neomezuje se pouze na oblíbenou tematiku odpovědnosti za újmu způsobenou autonomními automobily, nýbrž nabízí celistvý pohled na autonomní vozidla z pohledu občanského práva (s limitací danou rozsahem dizertační práce). S ohledem na to, že autonomní automobil od konvenčního automobilu odlišuje především software autopilota, který umožňuje jeho autonomní jízdu bez zásahu řidiče, je právní analýze autopilota věnována zvláštní pozornost.

Výzkumným cílem dizertační práce je analýza občanskoprávní povahy autonomních vozidel a softwaru autopilota a analýza občanskoprávních vztahů, které v souvislosti s nimi vznikají, a dále též prozkoumání vybraných etických hledisek s autonomními vozidly souvisejícími. Hlavní analýzu lze rozdělit do tří částí: na analýzu občanskoprávní povahy autonomního automobilu a jeho softwaru (první část), analýzu autonomního automobilu a softwaru ve smluvních závazkových vztazích (druhá část) a analýzu autonomního automobilu v deliktních závazkových vztazích (třetí část).

Zkoumanou hypotézou v rámci první části je, že autonomní automobil i software naplňují definici věci v právním smyslu a nejsou subjektem práva (hypotéza č. 1), že se na software autopilota vztahuje ochrana autorského práva (hypotéza č. 2), a že se v obou případech jedná o výrobek ve smyslu Občanského zákoníku a evropské legislativy (hypotéza č. 3). V rámci druhé a třetí části je podrobena ověření hypotéza, že lze na nový fenomén aplikovat stávající právní úpravu vybraných smluvních a deliktních závazkových vztahů Občanského zákoníku (tj. že existují smluvní typy, které jsou použitelné na smluvní vztahy týkající se autonomních vozidel a softwaru autopilota, a že nebude zapotřebí přijmout novou právní úpravu ani v oblasti náhrady újmy, neboť jsou použitelné stávající skutkové podstaty náhrady újmy). Konkrétně se jedná o hypotézu, že lze na autonomní automobil aplikovat stávající právní úpravu koupě (hypotéza č. 4) a s ohledem na softwarové vybavení autopilota také právní úpravu licence (hypotéza č. 5), a dále o hypotézu, že dosavadní skutkové podstaty odpovědnosti za zaviněné porušení právní povinnosti, odpovědnosti provozovatele a odpovědnosti výrobce jsou použitelné i na újmu způsobenou autonomním automobilem a poskytují poškozenému prostředek pro efektivní uplatnění jeho práva na náhradu újmy (hypotéza č. 6).

Vedle toho je dílčím výzkumným cílem analýza stávajícího etického přístupu k autonomním automobilům a jejich zavedení do provozu. V rámci toho jsou zkoumány etické a eticko-právní přístupy k distribuci újmy způsobené autonomním automobilem, a to z důvodu, že právo je normativní systém založený na určitých (hierarchicky uspořádaných) hodnotách a tyto hodnoty se nejvýrazněji promítají do náhrady újmy. Jedná se současně o oblast, která je předmětem nejčilejšího zájmu ze strany morální etiky, a právo by tento aspekt nemělo opomíjet. Výsledná právní úprava musí být v souladu s hodnotami vyznávanými ve společnosti. Stanovenou hypotézou v rámci zvláštní části zaměřené na analýzu vybraných etických otázek je, že morální etika nabízí vhodný návod pro nastavení autopilota autonomního automobilu (hypotéza č. 7).

Co se týče hlediska metodologického přístupu k předmětu dizertační práce, byly uplatněny následující metody práce. Především se jednalo o analýzu české právní úpravy v kontextu právní analýzy soudní rozhodovací praxe a právní doktríny. Jelikož je významná část analyzované úpravy Občanského zákoníku implementací práva Evropské unie, jsou pro její výklad rozhodující interpretační pravidla judikovaná Soudním dvorem EU (především pravidlo eurokonformního výkladu a autonomního výkladu pojmů práva EU). S ohledem na to, nestačil výklad české právní úpravy, který zohledňuje pouze gramatický, systematický, právně historický nebo teleologický výklad, nýbrž bylo nezbytné vždy analyzovat, jak je evropská úprava interpretována Soudním dvorem EU a samotným evropským zákonodárcem (zejména v rámci odůvodnění směrnic). Tento přístup lze charakterizovat jako analýza evropské judikatury a historická analýza. Vzhledem k tomu, že evropské právo má být interpretováno v rámci EU v každém členském státě jednotně, bylo by možné vycházet rovněž z analýzy zahraniční doktríny a zahraniční soudní praxe těch občanskoprávních pravidel, které mají svůj původ v evropské legislativě (evropských směrnicích). Taková analýza je možná, ale v případě rozdílných výsledků zahraniční a české doktríny a judikatury, je žádoucí kritické posouzení, proč by měly být upřednostněny zahraniční závěry před tuzemskými, neboť cizí výklad neznamená automaticky euro-konformnější.

V rámci analýzy judikatury Soudního dvora EU byly vybírány vždy rozsudky, které buď přináší definici určitého autonomního pojmu evropského práva nebo přináší jistá vodítka pro interpretaci evropského práva a skutkovými okolnostmi jsou řešené problematice nejbližší (závěry jsou tedy přenositelné na právní poměry autonomních automobilů).

Při analýze právních a etických aspektů byly použity analyticko-syntetické poznávací postupy, indukce, dedukce, analogie a komparace. Indukce byla použita zejména ve filosofické části práce věnující se etickým aspektům, kdy na základě prezentovaných empirických dat byla dovozena všeobecná tvrzení o tom, jaká nastavení autopilota by byla morálně přijatelná. Deduktivní metoda a analogie byly jako výzkumné metody použity především při analýze určitého

všeobecného právního pravidla (tvrzení) vztaženého na poměry autonomního automobilu a softwaru autopilota. Analogická metoda se opírala o argument *per analogiam*, kdy z důvodu podobnosti lze určité pravidlo a závěry aplikovat také na problematiku, na kterou se toto pravidlo přímo nevztahuje.

Významnou metodou práce byla rovněž komparace (mezinárodní nebo v rámci národního právního řádu). Z důvodu tradičního působení germánského práva na české právo, byly k použití srovnávací metody zvoleny právní řády Německa a Rakouska (ev. také Francie a Slovenska, jestliže německé ani rakouské právo nebylo možné srovnat). Některá ustanovení Občanského zákoníku jsou silně inspirována Rakouským nebo Německým občanským zákoníkem, proto je vhodné využít dlouhodobou aplikační praxi a z komparativního hlediska analyzovat tamější doktrínu a rozhodovací praxi tamějších soudů. Komparační analýza v rámci českého právního řádu byla použita při hodnocení jednotlivých skutkových podstat odpovědnosti za újmu.

Ze systematického hlediska je tato dizertační práce rozdělena do celkem pěti kapitol. V první úvodní kapitole je obsažena krátká technická klasifikace automobilů z hlediska míry jejich autonomie. V druhé kapitole následuje vymezení hlavních pojmů (jako je software, počítačový program, počítačové vybavení a umělá inteligence) a posouzení automobilu a jeho autopilota coby věci v právním smyslu, autorského díla, osoby nebo výrobku ve smyslu Občanského zákoníku.

Třetí kapitola práce se věnuje autonomnímu automobilu v závazkových smluvních vztazích. S ohledem na limitovaný rozsah této práce byly zvoleny tři druhy smluv, u nichž lze předpokládat, že budou v souvislosti s používáním autonomního automobilu typicky uzavírány. Jedná se o koupi, na jejímž základě nabyvatel získá vlastnické právo k automobilu a jako vlastník je oprávněn s věcí nakládat podle své vůle. S ohledem na to, že imanentní součástí používání autonomního automobilu je využívání softwaru autopilota, věnuje se práce dále dvěma smlouvám, jejichž uplatnění ve vztahu k softwaru autopilota přichází k úvahu. První je smlouva o licenci, která činí užití softwaru autopilota zabudovaného do hardwaru autonomního automobilu z autorskoprávního hlediska oprávněným. Druhým je smlouva o poskytování softwaru jako služby, která je využitelná tam, kde je software uložen na cloudovém serveru mimo autonomní automobil a uživatel má k němu přístup pouze prostřednictvím internetového připojení. Smlouva o poskytování softwaru jako služby není samostatným občanskoprávním smluvním typem, ale v případě její úplatnosti ji lze podřadit pod smluvní typ smlouvy o poskytování digitálních služeb.

Čtvrtá kapitola je vyhrazena etickým otázkám, které jsou spojené s autonomními automobily a distribucí újmy, kterou mohou v případě nehody způsobit. Morálním aspektům je věnována celá kapitola ze dvou důvodů. Zaprvé, v právní úpravě náhrady újmy se nejzřetelněji zrcadlí etické principy, na nichž je založen právní řád. Zadruhé, distribuce újmy a náhrada újmy jsou

nejdiskutovanějšími právními i filosofickými tématy vyplývajícími z ev. používání autonomních automobilů v běžném provozu.

Poslední pátá kapitola se zaměřuje na vybrané skutkové podstaty náhrady újmy podle Občanského zákoníku a analyzuje jejich aplikovatelnost v poměrech autonomních automobilů. Závěrečnou částí páté kapitoly je srovnání analyzovaných skutkových podstat z pohledu poškozeného, tj. jaká skutková podstata náhrady újmy, pokud byla újma způsobena autonomním automobilem, je pro ochranu práv poškozeného nejvýhodnější.

1. Klasifikace automobilů

Podle stupně automatizace lze rozlišovat automobily bez automatizovaného systému řízení, automobily s automatizovaným systémem řízení a plně automatizované (autonomní) automobily. V rámci této klasifikace lze automobily detailněji diferencovat podle toho, jakými automatizovanými systémy řízení disponují a co jim toto vybavení umožňuje.

1.1. SAE klasifikace

Zřejmě nejvíce rozšířenou klasifikací je klasifikace SAE vyvinutá korporací SAE International¹ a dále rozvíjena ve spolupráci s Mezinárodní organizací pro normalizaci.² Klasifikace SAE³ má celkem 6 úrovní a řadí automobily od vozidel bez jakéhokoliv systému automatického řízení (úroveň 0) až po zcela autonomní vozidla, která ke své jízdě nevyžadují asistenci řidiče (úroveň 5).

Úroveň 0 zahrnuje automobily bez jakékoliv technologie automatizace řízení.⁴ Řidič je po celou dobu jízdy zapojen do řízení vozidla a určuje směr i rychlost jízdy. Řízení řidičem zahrnuje zrychlování, brzdění, parkování a veškeré další nezbytné manévry nebo úkony potřebné k řízení nebo zastavení vozidla.

Automobil na úrovni 1 je vybaven některým z asistentů řízení, který řidiči poskytuje nepřetržitou asistenci při zrychlování, brzdění, nebo určování směru jízdy. Může se jednat buď o adaptivní tempomat (anglicky *Adaptive Cruise Control – ACC*), nebo o asistenta pro udržování v jízdním pruhu. I když je některý z těchto asistenčních systémů řízení zapojen, řidič se musí plně

¹ SEA International je Pensylvánská nezisková korporace, která celosvětově sdružuje inženýry a příbuzné technické odborníky z leteckého a automobilového průmyslu a zaměřuje se na celoživotní vzdělávání a vypracování nových standardů a norem. Více informací je dostupných na jejich webových stránkách <https://www.sae.org/>.

² Mezinárodní organizace pro normalizaci (anglicky *International Organization for Standardisation – ISO*) je korporací založenou podle švýcarského práva sdružující národní standardizační orgány. Předmětem její činnosti je podpora rozvoje standardizace a souvisejících činností ve světě s cílem usnadnit mezinárodní výměnu zboží a služeb. Za tímto účelem vydává mezinárodní standardy (anglicky *international standards*). Sídlem organizace je Ženeva a podle jejího statutu se jedná o nevládní neziskovou korporaci. Další podrobnosti jsou uvedeny v jejím statutu zveřejněném na jejich webových stránkách <https://www.iso.org/home.html>.

³ SEA International. *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*. J3016, version 4/2021, from 30 April 2021. Dostupné: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104 [cit. 2023-03-29].

⁴ Některá vozidla na úrovni 0 mohou nabízet omezené asistenční funkce pro řidiče sloužící k varování a upozornění řidiče, ev. k pomoci v nouzové situaci. Příkladem může být varování před opuštěním jízdního pruhu nebo automatické nouzové brzdění.

věnovat dopravnímu provozu a řízení vozidla. Pokud jsou adaptivní tempomat a asistent udržování v jízdním pruhu zapojeny a fungují současně, klasifikuje se automobil na úroveň 2 (viz dále).

Úroveň 2 je označována jako částečná automatizace řízení. Technologie systému řízení pomáhá řidiči se zrychlováním, brzděním a určováním směru jízdy. Automobily jsou vybaveny pokročilými asistenčními systémy řidiče (anglicky *Advanced Driver Assistance Systems – ADAS*), které mohou v určitých situacích převzít kontrolu nad zrychlováním, brzděním a určováním směru jízdy, včetně parkování. Tato úroveň dokáže za řidiče dočasně převzít řízení automobilu a určovat jeho směr i rychlost. Po řidiči je však požadováno, aby měl po celou dobu jízdy ruce na volantu a monitoroval dopravní situaci.

Úroveň 3 představuje podmíněnou automatizaci řízení. Vozidla na této úrovni jsou vybavena autopilotem, který dokáže vozidlo samostatně řídit a zvládne všechny úkony řízení. Přesto je vyžadováno, aby byl řidič k dispozici a převzal řízení vozidla, pokud k tomu bude systémem vyzván nebo v případě, kdy automatizovaný systém řízení selže a přestane fungovat. Do této kategorie se řadí automobil výrobce Mercedes-Benz se zabudovaným autopilotem (jedná se o automatizovaný systém udržování v jízdním pruhu, anglicky *Automated lane keeping systems – ALKS*), který byl schválen příslušným německým úřadem⁵ dne 2. 12. 2021 pro použití na některých úsecích německých dálnicích. Automobil s aktivovaným autopilotem může jet rychlostí až 60 km/h. Po dobu, kdy je automobil řízen autopilotem, může dát řidič ruce z volantu a věnovat se jiným aktivitám. Řidič není povinen sledovat nepřetržitě okolní provoz, musí být nicméně schopen v případě potřeby nebo na výzvu autopilota zasáhnout a převzít řízení.

Úroveň 4 znamená vysokou míru automatizace řízení. Na úrovni 4 přebírá autopilot veškeré funkce řízení a navigace. Automobil lze označit za autonomní, neboť nevyžaduje řidiče, resp. nevyžaduje, aby přepravovaná osoba byla připravena zasáhnout a převzít od autopilota řízení automobilu. Provoz automobilu v samořiditelném modu je dovolen pouze ve vymezených oblastech (na určitém typu cesty) a za určitých vnějších podmínek (povětrnostních apod.). Automobily na úrovni 4 lze využít jako taxíky nebo autobusy bez řidiče na předem určených trasách (kyvadlová doprava na letiště, v rámci výrobního areálu apod.) nebo pro nákladní dopravu uskutečňovanou na vymezených částech dálniční sítě.

⁵ KRAFTFAHRT-BUNDESAMT. *KBA erteilt erste Genehmigung zum automatisierten Fahren*. Pressemitteilung Nr. 49/2021, vom 9. 12. 2021. Dostupné: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Allgemein/2021/pm49_2021_erste_Genehmigung_automatisierte_s_Fahren.html [cit. 2023-03-29].

Automobil vybavený autopilotem na úrovni 5 je srovnatelný s automobilem na úrovni 4 s tím rozdílem, že se může pohybovat kdekoliv (na všech silnicích a cestách) a za jakýchkoliv vnějších podmínek bez omezení.

Pro účely této práce jsou relevantní vozidla úrovně 3, 4 a 5. Vozidla klasifikována na úrovni 3 jsou dále označována jako automatizovaná, vysoce automatizovaná, případně jako poloautonomní. Vozidla dosahující automatizovaného řízení úrovně 4 a 5 jsou dále charakterizována jako plně automatizovaná, (plně)autonomní, nebo jako samořiditelná. V případě, že rozlišování mezi poloautonomními a autonomními vozidly není účelné, je pro zjednodušení v této práci užíván pojem autonomní nebo samořiditelné vozidlo k označení všech vozidel, která dosahují úrovně 3, 4 nebo 5, a to bez rozdílu.

2. Povaha autonomních vozidel a autopilota z pohledu občanského práva

S vysoce automatizovanými a autonomními vozidly je spojen především pojem autopilot, který činí automobil autonomním (zcela nebo alespoň částečně), ale také další pojmy jako software, hardware, počítačový program autopilota a umělá inteligence. Tato kapitola je zaměřena na uchopení těchto pojmů spojených s (polo)autonomními vozidly z pohledu občanského práva.

Zkoumána je občansko-právní povaha (polo)autonomních vozidel a autopilota (a jeho částí). To znamená, zdali se jedná o věc v právním smyslu (§ 489 ObčZ), předmět autorského práva (§ 2 AutZ) nebo zdali splňují definici výrobku ve smyslu deliktního občanského práva (§ 2939 ObčZ). Ve vztahu k (polo)autonomním vozidlům jsou rovněž analyzovány návrhy na zavedení elektronické osoby nebo na vytvoření speciální kategorie právnické osoby, což by vedlo k tomu, že by autonomní automobil přestal být předmětem právních vztahů a stal se jejich subjektem.

2.1. Povaha autonomního automobilu z pohledu občanského práva

Autonomní automobil (osobní nebo nákladní) je stejně jako konvenční automobil samostatnou věcí v právním smyslu (§ 489 ObčZ) a jako věc je předmětem vlastnického práva (§ 1011 ObčZ). Jedná se o věc hmotnou, movitou, nezužitelnou, která může být zastupitelná nebo nezastupitelná v závislosti na individuálních okolnostech.⁶ Ve smyslu občanského deliktního práva je výrobkem (§ 2939 ObčZ). Pojem automobil Občanský zákoník nepoužívá, nicméně lze autonomní automobil podřadit pod pojem vozidlo (§ 2927 ObčZ), motorové vozidlo (§ 1275 ObčZ) nebo dopravní prostředek (§ 2321, § 2582, § 2928 ObčZ a další).

2.2. Povaha autopilota z pohledu občanského práva

Co se týče autopilota, Občanský zákoník ani jiný občanskoprávní předpis pojem autopilot nevymezuje a ani jej nelze jednoduše subsumovat pod jiné pojmy Občanského zákoníku nebo ostatních předpisů občanského práva. Pro posouzení jeho občanskoprávní povahy je nezbytné nejprve autopilot vymezit z jeho funkční stránky a z technického hlediska, určit z jakých komponent se skládá, aby bylo následně možné tyto komponenty a autopilot jako celek z občanskoprávního hlediska analyzovat.

Funkčně lze autopilot vymezit jako systém automatického řízení automobilu, který získává data o okolním prostoru a automobil ovládá a řídí jeho jízdu (směr, zpomalování, zrychlování,

⁶ Například unikátní veterán je nezastupitelnou věcí, protože jeho jedinečnost znamená, že jej není možné nahradit jiným veteránem. Naopak automobil ve firemní flotile je věcí zastupitelnou.

parkování atd.). Autopilot je schopen navigovat automobil po celou dobu jízdy bez nutnosti zásahu řidiče-člověka (u autonomních automobilů) nebo s výjimkou určitých situací, kdy řidič řízení automobilu převezme (u poloautonomních automobilů). V této souvislosti se hovoří o chytrém (anglicky *smart*) nebo inteligentním automobilu a automobilu s umělou inteligencí.

Z technického hlediska je autopilot počítač sestávající z hmotného nosiče (hardwaru) a programového vybavení (softwaru). V širším smyslu lze autopilot vymezit jako technické zařízení, které kromě softwaru a hardwaru zahrnuje taktéž kamery, radary, lidary, GPS a další součástky automobilu, kterými získává data a informace o dopravním provozu a okolí, aby je mohl vyhodnotit a na základě toho navigovat a řídit automobil. Softwarové vybavení autopilota může být uloženo přímo na hmotném nosiči v automobilu nebo mimo automobil na cloudovém serveru, kdy k němu automobil přistupuje prostřednictvím internetového připojení (ev. se může jednat o kombinaci).

Z výše uvedeného vyplývá, že základními kameny autopilota je software a hardware, na němž software funguje. Dále proto bude analyzována právní povaha hardwaru a softwaru.

Hardware je věcí v právním smyslu a lze ho charakterizovat jako hmotnou, movitou, nezužitelnou a zastupitelnou věc s různými součástmi a příslušenstvím.⁷ Zabudováním hardwaru autopilota do hlavní hmotné movité věci (do autonomního automobilu) dojde ke spojení s hlavní věcí „funkčně“⁸ i „fyzicky“⁹. V okamžiku, kdy je hardware autopilota jakožto samostatná věc namontován do automobilu jako celku, ztrácí svou právní samostatnost a stává se součástí věci hlavní ve smyslu § 505 ObčZ.¹⁰

Součástí věci je Občanským zákoníkem definována jako vše, co k věci podle její povahy náleží a co nemůže být od ní odděleno, aniž se tím věc znehodnotí (§ 505 ObčZ). Hardware autopilota svou povahou k věci hlavní náleží, neboť autonomní vozidlo je určeno k tomu, aby řídilo zcela nebo částečně samostatně, k čemuž slouží autopilot. Rovněž je splněn předpoklad, že hardware nemůže být od věci hlavní oddělen, aniž by se tím věc znehodnotila v porovnání se stavem před oddělením její součásti. Znehodnocení by v tomto případě spočívalo ve snížení peněžní hodnoty autonomního vozidla, ztrátě schopnosti sloužit jeho původnímu účelu (jždě, resp. přepravě věcí a lidí) a ve ztrátě jeho funkčnosti (přestalo by být samořiditelné). V závislosti na

⁷ TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 40, marg. č. 29.

⁸ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 20 Cdo 2369/99.

⁹ Ibid.

¹⁰ HUBKOVÁ, Pavlína. § 505 [Definice součásti věci]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 560, marg. č. 10.

umístění hardwaru by mohlo být za znehodnocení považována také situace, kdyby bylo k oddělení hardwaru od automobilu zapotřebí vynaložit značné náklady.¹¹ To, že autonomní automobil spolu s hardwarovou částí autopilota tvoří věc jedinou, má za následek, že je jako věc jediná „*podrobena jednotnému právnímu režimu; platí, že práva a povinnosti, jejichž předmětem je konkrétní věc, se vztahují i na všechny její součásti.*“¹²

Vedle výše popsaneho a analyzovaného hardwaru tvoří druhou komponentu autopilota speciální software. Jelikož vymezení a posouzení občanskoprávní povahy softwaru vyžaduje podrobnější zkoumání, je mu věnován prostor v dalších samostatných podkapitolách.

2.2.1. Pojem software, počítačový program, programové vybavení

Předtím, než budou učiněny závěry stran občanskoprávní povahy softwaru autopilota, je zapotřebí terminologicky vymezit, co je software, stejně tak jako další pojmy počítačový program, počítačové vybavení a umělá inteligence, které se v souvislosti s autonomními vozidly používají.

2.2.1.1. Vymezení pojmu software

Pojem software není v českém právním řádu definován a ani neexistuje jeho jednotná definice v právní nauce. Negativně lze software vymezit jako opak hardwaru, který tvoří hmatatelnou (fyzickou) výbavu počítače. Pozitivně je možné software definovat jako nehmotnou složku výbavy počítače, veškeré počítačové programy a data. Někteří autoři vymezují software jako veškeré počítačové programy, data, databáze, multimediální obsah (text, zvukové nahrávky, obrázky, fotografie, videa) a grafické rozhraní počítače,¹³ jiní pod pojem software zahrnují i související uživatelskou dokumentaci a případně i služby jako je uživatelská podpora, helpdesk, poskytování aktualizací apod.¹⁴ Podle Smejkal je takové vymezení příliš extenzivní a spíše již v dnešní době překonané. Navíc je zapotřebí si uvědomit, že definice některých autorů slouží primárně pro účely vypracování smluvní dokumentace, nikoliv pro doktrinní vymezení pojmu. Z tohoto důvodu může být definice úmyslně širší, aby smlouva zajistila co nejkomplexnější

¹¹ Ibid., str. 560, marg. č. 5.

¹² Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 20 Cdo 2369/99.

¹³ SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. 6. Software. In: SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. *Softwarové smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, str. 3, marg. č. 12.

¹⁴ Např. KARÁSKOVÁ, Ivana, KARÁSEK, Petr. *Paragrafy a počítače – právní aspekty užití počítačů*. Brno: UNIS, 1994, str. 16, nebo GREGUŠOVÁ, Daniela. *Vybrané kapitoly z počítačového práva*. Bratislava: Vydavateľské oddelenie Právnickej fakulty Univerzity Komenského, 1994, str. 10.

ochranu smluvních stran a jejich práva a povinnosti mohly být upraveny ve všech souvisejících aspektech.

2.2.1.2. Vymezení pojmu počítačový program

Pojem počítačový program není v českém právním řádu vymezen. Podle počítačové vědy se jedná o ucelený soubor instrukcí, pomocí nichž počítač provádí konkrétní činnost a funguje.¹⁵ Tyto instrukce jsou zapsány ve zdrojovém či strojovém kódu. Zdrojový kód je samotný text programu (soubor posloupných instrukcí) vytvořený programátorem za použití specifického programovacího jazyka. Strojový kód je zápis programu (ve zdrojovém kódu) převedený do binární formy tak, aby jej počítač mohl přečíst a provést.¹⁶ Právní nauka definuje počítačový program jako „*séri[i] instrukcí, které řídí nebo podmiňují operace počítače.*“¹⁷

V občanském právu s tímto pojmem pracuje především Autorský zákon, který ho sice nedefinuje, ale předepisuje jeho ochranu autorským právem a stanoví práva a povinnosti s ním související. Občanský zákoník pojem počítačový program používá pouze velice okrajově v souvislosti se spotřebitelskými smlouvami, aniž by jej jakkoliv vymezoval.¹⁸

Právní úprava počítačového programu v Autorském zákoně¹⁹ vychází z transpozice Směrnice o právní ochraně počítačových programů, která je stěžejním harmonizačním

¹⁵ HLAVENKA, Jiří. *Výkladový slovník výpočetní techniky a komunikací*. 3. vydání. Praha: Computer press, 1997, str. 328.

¹⁶ DONÁT, Josef. 1.1. Vymezení základní terminologie. In: MAISNER, Martin. *Základy softwarového práva*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2011, str. 3.

¹⁷ BOHÁČEK, Martin. Počítačový program. In: HENDRYCH, Dušan a kol. *Právní slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 703-704.

¹⁸ Pojem počítačový program se vyskytuje v ust. § 1837 písm. h) ObčZ a v ust. § 2389u odst. 1, písm. e) ObčZ. Ust. § 1837, písm. h) je transpozicí článku 16 písm. i) Směrnice o právech spotřebitelů, přičemž v tomto článku se v anglické verzi hovoří o „computer software“ a v české verzi směrnice o „počítačovém programu“. Ust. § 2389u odst. 1, písm. e) ObčZ je transpozicí článku 5 odst. 1, písm. h) téže Směrnice o právech spotřebitelů, který v anglické verzi uvádí pojem „software“ a v české verzi směrnice pojem „software“. V obou případech je nicméně v Občanském zákoníku uveden pojem počítačový program, což jen dokazuje zaměnitelnost obou pojmů (počítačový program a software) z pohledu českého zákonodárce.

¹⁹ Počítačový program upravoval již Autorský zákon 1965 – viz § 2 odst. 1 AutZ 1965 ve znění od účinnosti zákona č. 89/1990, kterým se mění a doplňuje zákon č. 35/1965 Sb., o dílech literárních, vědeckých a uměleckých (autorský zákon). Autorský zákon 1965 stanovil, že počítačový program mohl být autorským dílem, pokud byly splněny všechny zákonné požadavky na autorské dílo, což u počítačového programu je zpravidla velice obtížné a tedy vzácné. Naopak současný Autorský zákon zavádí pro počítačové programy zvláštní kategorii fiktivních autorských děl, čímž autorskou ochranu a svou aplikovatelnost na počítačové programy značným způsobem rozšiřuje.

instrumentem v této oblasti. S ohledem na to je nezbytné při výkladu vyjít ze znění a účelu evropské normy a provést výklad euro-konformním způsobem.²⁰

Počítačovým programem se podle Směrnice o právní ochraně počítačových programů rozumí „program v jakékoliv formě, včetně těch, které jsou součástí technického vybavení (hardwaru),“²¹ přičemž platí, že „předmětem ochrany je pouze vyjádření počítačového programu“.²² Vyjádřením počítačového programu je strojový a zdrojový kód, počítačovým programem naopak není grafické uživatelské rozhraní (tj. interakční rozhraní určené ke komunikaci mezi počítačovým programem a jeho uživatelem),²³ myšlenky a principy, na nichž je založen jakýkoli prvek počítačového programu,²⁴ ani myšlenky a zásady, na kterých je založena logika, algoritmy a programovací jazyky (chráněno je až konkrétní vyjádření těchto myšlenek a zásad).²⁵

Pro srovnání lze uvést zákonnou definici počítačového programu, kterou přijal slovenský zákonodárce k provedení Směrnice o právní ochraně počítačových programů ve slovenském právním řádu. Ust. § 87 odst. 1 Slovenského autorského zákona stanoví, že počítačovým programem „je súbtor príkazov a inštrukcií vyjadrených v akejkoľvek forme použitých priamo alebo nepriamo v počítači alebo v podobnom technickom zariadení.“

2.2.1.3. Vymezení pojmu programové vybavení

Vedle pojmu software a počítačový program se v právní doktríně vyskytuje také pojem programové vybavení, který někteří autoři používají s pojmem software *promiscue*.²⁶

Pojem není v rámci soukromého práva definován, oproti tomu však je ustáleným pojmem trestního práva.²⁷ Podle trestní doktríny zahrnuje jeden nebo více jednotlivých počítačových programů nainstalovaných na jednom počítači.²⁸

²⁰ SEHNÁLEK, David. 3.2.4. Nepřímý účinek. In: TOMÁŠEK, Michal, TÝČ, Vladimír, PETRLÍK, David a kol. *Právo Evropské Unie*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2021, str. 77.

²¹ Směrnice o právní ochraně počítačových programů, odůvodnění bod 7.

²² Směrnice o právní ochraně počítačových programů, odůvodnění bod 11.

²³ Viz rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. 12. 2010, ve věci Bezpečnostní softwarová asociace – Svaz softwarové ochrany v. Ministerstvo kultury, sp. zn. C-393/09.

²⁴ Viz § 65 odst. 2 AutZ a článek 1 odst. 2 Směrnice o právní ochraně počítačových programů.

²⁵ Směrnice o právní ochraně počítačových programů, odůvodnění bod 11.

²⁶ Viz např. TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 39–40, marg. č. 29.

²⁷ Srov. například § 120, § 230 a další ustanovení Trestního zákoníku.

²⁸ DONÁT, Josef. 1.1. Vymezení základní terminologie. In: MAISNER, Martin. Op. cit., str. 4.

V Občanském zákoníku se pojem počítačové vybavení vyskytuje v souvislosti s právní úpravou spotřebitelské smlouvy a smlouvy o poskytování digitálního obsahu.²⁹ Tato právní úprava je výsledkem implementace evropské legislativy.³⁰ Anglická i česká verze evropské předlohy používá pojem software a hardware, při jejím provedení do Občanského zákoníku však byly tyto pojmy přeloženy jako technické a programové vybavení.³¹

2.2.1.4. Výchozí stanovisko k pojmům pro účely dizertační práce

Nejen český zákonodárce zaměňuje pojmy software, počítačový program a počítačové vybavení. Rovněž v právní doktríně jsou tyto pojmy používány nezhřídkavě *promiscue*³² a jsou považovány za obsahově rovnocenné.³³ S ohledem na obecnou rozšířenost pojmu software, počítačový program a počítačové vybavení, jejich zaměnitelné používání v právní doktríně a při legislativních pracích, a rovněž s ohledem na to, že základním stavebním kamenem všech těchto pojmů je počítačový program, jsou všechny tyto tři pojmy dále v této práci užívány *promiscue*, a to ve smyslu počítačového programu dle AutZ.

2.2.2. Pojem umělá inteligence

V souvislosti s autonomními automobily se hovoří o využití umělé inteligence, která umožní jejich fungování v provozu. Evropská komise ve svém Sdělení o umělé inteligenci z roku 2018 a rovněž v Bílé knize o umělé inteligenci z roku 2020 uvádí autonomní vozidla jako příklad technologie využívající umělou inteligenci.

Samotný pojem umělá inteligence je však mnohem starší a datuje se až do roku 1956, kdy profesor matematiky John McCarthy zorganizoval na půdě Dartmouthské univerzity symposium, jehož ústředním tématem byla teze, že učení nebo jakoukoli jinou vlastnost inteligence člověka

²⁹ Jedná se o ust. § 1811 odst. 2, písm. i) ObčZ a ust. § 2389e odst. 2 ObčZ.

³⁰ Jedná se o Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2161 ze dne 27. listopadu 2019, Směrnici o digitálních obsazích a Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží. Podrobnosti viz Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb.

³¹ Viz k tomu také Důvodovou zprávu k zákonu č. 374/2022 Sb.

³² Srov. například MYSLIVEC, David. Právní aspekty interoperability software. *Revue pro právo a technologie*. 2022, roč. 13, č. 26, str. 277-338, JANSÁ, Lukáš, OTEVŘEL, Petr. Právní aspekty tvorby software. *Právní rozhledy*. 2006, č. 13, str. 465-470, nebo TOMÍŠEK, Jan. Software jako věc v režimu nového občanského zákoníku. *Revue pro právo a technologie*. 2014, roč. 5, č. 9, str. 199-214.

³³ DONÁT, Josef. 1.1. [Vymezení základní terminologie.] In: MAISNER, Martin. Op. cit., str. 4.

Ize popsat natolik přesně, aby bylo možné vytvořit stroj (počítač) simulující lidskou inteligenci.³⁴ Vzhledem k tomu označil McCarthy symposium jako konferenci o umělé inteligenci.³⁵

Ve smyslu, jakým byla umělá inteligence chápána na Dartmouthské konferenci, by bylo možné umělou inteligenci vymezit jako chytrý počítač, jehož schopnosti dosahují kvalit inteligence člověka. Definice umělé inteligence, která by byla všeobecně a napříč obory akceptována, nicméně dosud neexistuje.

2.2.2.1. Pojem umělá inteligence v českém právním prostředí

V českém právním prostoru se pojem umělá inteligence užívá ve smyslu softwaru, počítačového programu či systému, případně počítačových algoritmů.³⁶ Zuzující 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.³⁷

2.2.2.2. Pojem umělá inteligence v dokumentech EU

Na úrovni Evropské Unie se iniciativy chopila Evropská komise a představila návrh definice ve svém Sdělení o umělé inteligenci. Evropská komise vymezuje umělou inteligenci jako: „[s]ystémy vykazující inteligentní chování v podobě vyhodnocování svého okolí a následného rozhodování či vykonávání kroků – s určitou mírou autonomie – k dosažení konkrétních cílů.“³⁸ Tyto „[s]ystémy využívající technologii umělé inteligence mohou být čistě softwarové, které působí jen ve virtuálním světě (např. hlasoví asistenti, program na analýzu snímků, vyhledávače, systémy rozpoznávání hlasu a obličeje), nebo mohou být zabudovány do technického vybavení (např. pokročilé roboty, autonomní vozidla, drony a různé formy využití internetu věci).“ Z uvedené

³⁴ MOOR, James. The Dartmouth College Artificial Intelligence Conference: The Next Fifty Years. *AI Magazine*, 2006, Vol. 27, Issue 4, pp. 87-91.

³⁵ Překlad autorky, srov. název konference v původním znění: „*The Dartmouth College Artificial Intelligence Conference*“.

³⁶ ZIBNER, Jan. Akceptace právní osobnosti v případě umělé inteligence. *Revue pro právo a technologie*. 2018, roč. 9, č.17, str. 19-49, ZIBNER, Jan, MYŠKA, Matěj. Umělá inteligence – výzva autorství. *Iurium Scriptum*. 2019, č. 1, str. 49-60, a MIKEŠ, Stanislav. Právo ve věku inteligentních strojů. *Bulletin Advokacie*. 2018, č. 4, str. 17-22.

³⁷ Ibid., naopak KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 65 [Počítačové programy, Obecná ustanovení]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. *Autorský zákon: Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019, str. 518.

³⁸ Sdělení o umělé inteligenci, str. 1.

definice vyplývá, že umělá inteligence je druh softwaru, který sbírá data ze svého okolí, vyhodnocuje je a na základě toho volí způsob svého chování (svůj výstup) k dosažení stanoveného cíle. Je přitom nerozhodné, zdali je software spojen s hmotným substrátem či nikoliv. Z toho lze dovodit, že ne každý software bude dosahovat kvality umělé inteligence, nicméně každá umělá inteligence bude softwarem.

Na Sdělení o umělé inteligenci a definici předestřenou Evropskou komisí reagovala Odborná skupina na vysoké úrovni, která definici umělé inteligence doplnila tak, že: „[s]ystémy umělé inteligence jsou softwarové (a případně také hardwarové) systémy navržené lidmi, které mají zadán složitý cíl a jednají ve fyzické nebo digitální dimenzi, přičemž vnímají své prostředí tím, že získávají data, interpretují shromážděná strukturovaná nebo nestrukturovaná data, usuzují ze znalostí nebo zpracovávají informace odvozené z těchto dat a rozhodují o nejlepší akci či akcích k dosažení daného cíle. Systémy umělé inteligence mohou používat symbolická pravidla nebo si vytvořit numerický model; mohou rovněž přizpůsobovat své chování na základě analýzy toho, jak je prostředí ovlivněno jejich předchozími akcemi.“³⁹ Oproti Evropské komisi vyzdvihuje Odborná skupina na vysoké úrovni dílčí charakteristiku umělé inteligence, která spočívá ve schopnosti přizpůsobit své chování v průběhu času tak, aby výstupy byly zdokonalovány a dosahování cíle bylo ještě úspěšnější. Software označovaný za umělou inteligenci je v tomto pojetí naprogramován tak, aby po provedení akce vyhodnotil nový stav prostředí (prostřednictvím senzorů apod.) a upravil svá pravidla rozhodování podle toho, jak byla uplynulá akce úspěšná. K tomu umělá inteligence využívá techniky učení jako například strojové učení (anglicky *machine learning*), neuronová síť, hluboké učení, rozhodovací strom a jiné.⁴⁰

Na úrovni Evropské unie vyústily snahy o definici umělé inteligence v Návrh aktu o umělé inteligenci předložený Evropskou komisí. Návrh se aktuálně nachází v řádném evropském legislativním procesu a čeká na schválení Evropským parlamentem. Návrh definuje systémy umělé inteligence jako „software, který je vyvinut pomocí jedné nebo více technik a přístupů uvedených v příloze I, a který může pro danou sadu cílů definovaných člověkem generovat výstupy, jako je například obsah, predikce, doporučení nebo rozhodnutí ovlivňující prostředí, s nimiž komunikují.“⁴¹ Technikou nebo přístupem podle přílohy I se rozumí strojové učení, hluboké učení,

³⁹ INDEPENDENT HIGH-LEVEL EXPERT GROUP ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE, set up by the European Commission. *A definition of AI: main capabilities and scientific disciplines*. Made public 8 April 2019. Dostupné: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/ai_hleg_definition_of_ai_18_december_1.pdf [cit. 2023-09-19], p. 7.

⁴⁰ Ibid., pp. 1-7.

⁴¹ Návrh aktu o umělé inteligenci, článek 3 odst. 1.

přístupy založené na logice a znalostech, statistické přístupy a další tam uvedené přístupy a techniky.⁴²

S ohledem na výše uvedené lze shrnout, že umělá inteligence je na evropské úrovni vymezována vždy jako software s určitými charakteristikami, které se dokument od dokumentu liší. Všechny definice jsou však za jedno v tom, že se jedná o druh softwaru.

2.2.3. Ochrana počítačového programu autorským právem

Počítačový program je z hlediska autorského práva autorským dílem, a to na základě právní fikce ve smyslu § 2 odst. 1 a 2 AutZ. Proto není v případě autopilota zapotřebí zkoumat, zdali jeho počítačový program splňuje požadavek jedinečnosti ve smyslu jedinečného výsledku tvůrčí činnosti autora, aby byl chráněn autorským právem.⁴³ Na základě právní fikce je počítačový program vždy autorským dílem, stačí, je-li splněna jediná podmínka původnosti.

Počítačový program musí být původní v tom, že je autorovým vlastním duševním výtvorem (§ 2 odst. 2 AutZ), tedy originální ve smyslu vazby na osobu autora a jeho tvůrčí činnost.⁴⁴ Při posuzování původnosti počítačového programu je rozhodující (i) povaha činnosti, která k vytvoření vedla (tzn. zda se jednalo o činnost duševní, tvůrčí či jinou činnost), a (ii) zdali je tato činnost původní, tedy autorova vlastní. O nepůvodní program se jedná v případě, kdy je jeho zdrojový kód zkopírován.⁴⁵ Požadavek původnosti nesplní rutinní programy jako jsou programy na výpočet jednoduchého fyzikálního jevu, k jehož vytvoření stačí pouze určitý rutinní programovací postup. Ostatní počítačové programy jsou vždy autorským dílem.⁴⁶

V případě počítačového programu autopilota lze odhadovat, že na jeho naprogramování a vývoji pracují specializované týmy vývojářů a programátorů, nejedná se tedy o žádný rutinní program. S ohledem na to lze uzavřít, že software autopilota je fiktivním autorským dílem ve smyslu Autorského zákona (§ 2 odst. 2 AutZ). V závislosti na okolnostech může být také spoluautorským dílem (§ 27 AutZ), zaměstnaneckým dílem (§ 58 AutZ), dílem vytvořeným na zakázku (§ 61 AutZ) nebo dílem kolektivním (§ 59 AutZ).

⁴² Návrh aktu o umělé inteligenci, příloha I.

⁴³ BOHÁČEK, Martin. Počítačový program. In: HENDRYCH, Dušan. a kol. Op. cit., str. 703-704.

⁴⁴ CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. § 2 [Autorské dílo]. In: CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. *Autorský zákon*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017, str. 9, marg. č. 11 a 13.

⁴⁵ TELEČ, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEČ, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 35 a 38, marg. č. 20 a 26.

⁴⁶ CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. § 2 [Autorské dílo]. In: CHALOUPKOVÁ, Helena., HOLÝ, Petr. Op. cit., str. 10, marg. č. 13.

Co se týče rozsahu ochrany autorského práva, není podle Autorského zákona žádný rozdíl mezi ochranou jedinečných autorských děl a děl fiktivních.⁴⁷ Autorovi náleží výlučná práva autorská osobnostní a výlučná práva autorská majetková. Osobnostní i majetková práva jsou nepřevoditelná (§ 11 odst. 4 AutZ a § 26 AutZ). Osobnostní práva trvají do autorovy smrti (autorem může být vždy pouze fyzická osoba), majetková práva trvají po dobu stanovenou zákonem a přecházejí na dědice. Do kategorie osobnostních práv náleží zejména právo autora na zveřejnění díla (§ 11 odst. 1 AutZ), právo osobovat si autorství (§ 11 odst. 2 AutZ) a právo na nedotknutelnost autorského díla (§ 11 odst. 3 AutZ). Do kategorie majetkových práv náleží především právo dílo užít a udělit jiné osobě smlouvou oprávnění k výkonu tohoto práva (§12 odst. 1 AutZ). Majetková práva trvají po dobu autorova života a 70 let po jeho smrti. V případě kolektivního díla, u něhož nebo na němž při jeho zpřístupnění veřejnosti autoři nebyli označeni jako jeho autoři (např. pokud byl software při uvedení na trh prezentován pod jménem právnické osoby nebo od autora odlišné fyzické osoby), trvají majetková práva 70 let od oprávněného zveřejnění díla (§ 27, odst. 1 a 3 AutZ).

Při nakládání s autonomním automobilem (například při jeho prodeji nebo pronájmu) je z pohledu autorského práva zásadní vždy určit, kdo disponuje právem software autopilota užít a udělit jinému oprávnění k výkonu tohoto práva (tj. licenci). S touto osobou musí kupující nebo nájemce uzavřít odpovídající smlouvu, na jejímž základě získá oprávnění software autopilota užít. Jinak by používáním automobilu docházelo k porušování autorských majetkových práv.

Počítačový program vytvořený vývojáři a programátory v rámci plnění pracovněprávních povinností je zaměstnaneckým dílem (§ 58 odst. 1 AutZ). Výkon veškerých majetkových autorských práv přísluší ze zákona zaměstnavateli a zaměstnanci zůstává pouze holé autorství. Zaměstnavatel může výkon majetkových práv se souhlasem zaměstnance převést na třetí osobu nebo poskytnout třetí osobě licenci k užití počítačového programu.⁴⁸ Vedle toho rozšiřuje Autorský zákon režim zaměstnaneckého díla i na díla vytvořená na objednávku (§ 58 odst. 7 AutZ).⁴⁹ To znamená, že v případě, kdy byl počítačový program autopilota vyvíjen vývojářem

⁴⁷ Viz také usnesení Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 7. 3. 2013, ve věci *Eva-Maria Painer v. Standard VerlagsGmbH a další, sp. zn. C-145/10 REC*, v němž soud rozhodl, že jsou-li splněny požadavky na fiktivní dílo, není takové fiktivní dílo chráněno v menším rozsahu, než jsou chráněna ostatní (nefiktivní) autorská díla.

⁴⁸ TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 58 [Zaměstnanecké dílo]. In: TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 649-652, marg. č. 2-5.

⁴⁹ Režim zaměstnaneckého díla se uplatní na počítačový program coby dílo vytvořené na objednávku bez ohledu na to, zdali je počítačový program kolektivním dílem nebo nikoliv. Viz ust. § 58 odst. 7 AutZ, který vztahuje režim

nebo programátorem na základě smlouvy o dílo (nebo jiné obdobné smlouvy či inominátu), objednatel má k dílu vytvořenému na objednávku stejná práva jako zaměstnavatel ve vztahu k zaměstnaneckému dílu.⁵⁰

Zaměstnavatelem nebo objednatelem, který disponuje právem výkonu autorských majetkových práv může být sám výrobce autonomních automobilů, jeho dceřiná nebo sesterská společnost, která se v rámci holdingu na vývoj softwaru specializuje, nebo jiný subdodavatel výrobce autonomních automobilů.

2.2.3.1. Počítačový program jako předmět autorského práva v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko)

V německém právním řádu je ochrana počítačového programu jako autorského díla zajištěna prostřednictvím Německého autorského zákona. V rakouském právním řádu je počítačový program jako autorské dílo chráněn na základě Rakouského autorského zákona. V obou případech se jedná o transpozici Směrnice o právní ochraně počítačových programů, která v roce 2009 nahradila Původní směrnici o právní ochraně počítačových programů z roku 1991. Směrnice ukládá všem členským státům povinnost chránit počítačové programy stejně jako literární díla.⁵¹ S ohledem na to požívá počítačový program stejnou ochranu autorského práva v České republice, v Německu a Rakousku jakožto i v dalších členských státech EU.

2.2.4. Počítačový program jako věc v právním smyslu

Počítačový program autopilota je autorským dílem ve smyslu Autorského zákona a je mu poskytována autorskoprávní ochrana (viz kapitola 2.2.3). Nabízí se nicméně úvaha, zdali by počítačový program mohl být současně také samostatnou věcí v právním smyslu stejně jako autonomní automobil.

Věc v právním smyslu definuje Občanský zákoník v ust. § 489. Je-li předmětem analýzy, zdali počítačový program je věcí, dochází k aplikaci Občanského zákoníku na autorské dílo. Je proto zapotřebí předně vyjasnit, jaký je vzájemný vztah Občanského zákoníku a Autorského

zaměstnaneckého díla na díla na objednávku, která nejsou kolektivním dílem, a ust. § 59 odst. 2 AutZ, jenž zpětným odkazem na zaměstnanecké dílo rozšiřuje jeho režim na kolektivní díla vytvořená na objednávku.

⁵⁰ TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 58 [Zaměstnanecké dílo]. In: TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 658, marg. č. 24.

⁵¹ Směrnice o právní ochraně počítačových programů, článek 1.

zákona, a lze-li oba předpisy aplikovat současně, vedle sebe, nebo použití Autorského zákona aplikaci Občanského zákoníku vylučuje.

Na základě ust. § 9 odst. 2 ObčZ se soukromá práva a povinnosti osobní a majetkové povahy řídí Občanským zákoníkem v tom rozsahu, v jakém je neupravují jiné právní předpisy. Podle § 3029 odst. 2 ObčZ platí, že nestanoví-li Občanský zákoník něco jiného, nejsou dotčena ustanovení jiných právních předpisů upravujících zvláštní soukromá práva. Z toho vyplývá, že ustanovení Autorského zákona jakožto *lex specialis* mají přednost před ustanoveními Občanského zákoníku jakožto *lex generalis* a současně se ustanovení Občanského zákoníku subsidiárně aplikují k právní úpravě zvláštních soukromých práv, kterými je rovněž autorské právo a jeho právní úprava provedená Autorským zákonem.⁵²

Podle § 489 ObčZ je věcí v právním smyslu vše, co je rozdílné od osoby a slouží potřebě lidí. Na základě § 496 ObčZ se věci dělí na hmotné a nehmotné, kdy hmotnou věcí je ovladatelná část vnějšího světa, která má povahu samostatného předmětu, a nehmotné věci jsou práva, jejichž povaha to připouští, a jiné věci bez hmotné podstaty. Občanský zákoník tedy uplatňuje širokou definici věci v právním smyslu⁵³ a nevyžaduje, aby věc měla hmotnou podstatu. Podle systematiky Občanského zákoníku a Důvodové zprávy k Občanskému zákoníku pojmá zákonodárce věc jako předmět, ke kterému se vztahují majetková práva, tj. předmět subjektivních majetkových práv.⁵⁴

Podle zákonné definice věci je prvním kritériem její odlišnost od osoby a druhým kritériem je objektivní způsobilost uspokojovat lidské potřeby (§ 489 ObčZ). Způsobilost být předmětem majetkového práva je vlastností věci. Pokud statek nemůže být předmětem majetkových práv, nemůže být věcí v právním smyslu. Pro účely definování věci v právním smyslu lze proto způsobilost být předmětem majetkových práv považovat za třetí kritérium definice.⁵⁵

Počítačový program splňuje první kritérium, neboť není člověkem ani právnickou osobou, je výplodem tvůrčí činnosti člověka (nikoliv činností člověka jako takové), a coby produkt člověka se od něj samotného odlišuje. Člověk je autorem počítačového programu a jako takový je člověk subjektem práva, na rozdíl od počítačového programu, který je objektem práva. Rozdílnost je

⁵² KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 1 [Předmět úpravy]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 21.

⁵³ Občanský zákoník definuje věc v právním smyslu široce na příklad oproti úzkému pojetí věci v právním smyslu podle Občanského zákoníku 1964 nebo podle Německého občanského zákoníku (srov. KOUKAL, Pavel. § 489 [Pojem věci v právním smyslu]. In: LAVICKÝ, Petr. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, str. 1493, marg. č. 7.)

⁵⁴ KOUKAL, Pavel. § 489 [Pojem věci v právním smyslu]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. Op. cit., str. 1492, marg. č. 1, a Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, str. 118.

⁵⁵ Ibid.

zjevná v okamžiku smrti autora, po které počítačový program přetrvává, byť se rozsah autorských práv vztahujících se k danému počítačovému programu zužuje. Smrtí autora zanikají jeho osobnostní práva a zůstává zachována pouze tzv. postmortální ochrana (srov. § 11 odst. 5 AutZ), majetková práva přetrvávají i po jeho úmrtí (srov. § 27 AutZ).⁵⁶

Počítačový program splňuje i druhé kritérium, protože slouží lidem tím, že je jím řízen automobil. Autopilot zakomponovaný v autonomním automobilu může člověku sloužit k přepravě (k přesunu lidí nebo věcí z místa A do místa B, aniž by člověk musel řídit), k výkonu výdělečné činnosti (při pronájmu samořiditelného automobilu) nebo k odpočinku ve volném čase (při projížděce automobilem s autopilotem po krajině). Není rozhodné, že počítačový program autopilota slouží člověku prostřednictvím hmotné složky (automobilu). Za uspokojování potřeb člověka lze považovat i samotnou skutečnost, že autopilot eliminuje lidské pochybení, čímž zvyšuje bezpečnost jízdy, jako tomu je obdobně u bezpečnostních alarmů, které zvyšují bezpečnost prostor, v nichž jsou nainstalovány.

Co se týče třetího kritéria, k jeho splnění je zapotřebí, aby byl počítačový program autopilota předmětem subjektivních majetkových práv. Počítačový program je jako autorské dílo předmětem autorských majetkových práv podle § 12 a násl. AutZ. Z toho vyplývá, že počítačový program je předmětem subjektivních majetkových práv, a třetí kritérium je splněno. Je tedy možné uzavřít, že počítačový program autopilota splňuje definici věci v právním smyslu a je věcí podle § 489 Občanského zákoníku.

Výše uvedený závěr odpovídá progresivním tendencím převažující části právní doktríny, podle níž je autorské dílo nehmotnou věcí v právním smyslu.⁵⁷ Shodný závěr naznačuje i Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, která k § 489 ObčZ uvádí, že široké vymezení věci v právním smyslu zahrnuje pojmově věci hmotné i nehmotné jako například předměty spadající

⁵⁶ KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 1 [Předmět úpravy]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 33-35.

⁵⁷ Srov. HAJNÁ-STEINEROVÁ, Karin. Ochranná známka jako předmět vlastnictví ve světle nového občanského zákoníku. *Právní rozhledy*. 2013, č. 23-24, str. 839-844, TOMÍŠEK, Jan. Software jako věc v režimu nového občanského zákoníku. Op. cit., nebo KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence. *Bulletin advokacie*. 2018, č. 3, str. 11-19, KOUKAL, Pavel. § 489 [Pojem věci v právním smyslu]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník Obecná část (§ 303-§ 654)*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2020, str. 1494, marg. č. 17, nebo SVOBODA, Karel. § 489 [Definice věci]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2020, str. 1081.

do kategorie průmyslového a jiného duševního vlastnictví.⁵⁸ Přičemž předmětem duševního vlastnictví je také autorské dílo ve smyslu Autorského zákona.

Naproti tomu někteří autoři⁵⁹ komentářové literatury autorské dílo za věc v právním smyslu nepovažují. Jejich hlavní důvod spočívá v tezi, že to vylučuje osobnostní povaha autorského díla. Podle tohoto právního názoru autorské dílo představuje formu projevu lidské osobnosti, lidský výtvar, a osobnostní (tj. nemajetková) povaha díla vylučuje, aby se jednalo o věc v právním smyslu.⁶⁰ Část autorů sice připouští, že by bylo možné autorské dílo považovat za věc v právním smyslu s ohledem na ust. § 496 odst. 2 ObčZ, podle kterého jsou nehmotnou věcí také jiné věci bez hmotné podstaty. Nicméně podle tohoto názorového proudu lze za věc považovat výlučně jiné věci bez hmotné podstaty, u nichž tak výslovně stanoví zákon (například jako tomu je u ochranné známky) nebo to ze zákona minimálně nepřímo vyplývá (jako tomu je u patentu). K tomu odkazují na Důvodovou zprávu k Občanskému zákoníku, podle níž je možné považovat za nehmotnou věc pouze to, co je předmětem subjektivních majetkových práv. Tito autoři namítají, že k autorskému dílu se však (kromě majetkových práv) váží též práva osobnostní a z tohoto důvodu je vyloučeno, aby autorské dílo spadalo pod definici věci v právním smyslu.⁶¹

Je ovšem nezbytné upozornit na to, že tento právní závěr některých autorů se formoval ještě za účinnosti Občanského zákoníku 1964,⁶² který definoval věc v právním smyslu úžeji, než činí Občanský zákoník. S ohledem na to, že Občanský zákoník přinesl významný posun v definici věci v právním smyslu, nelze právní názory utvářené za účinnosti Občanského zákoníku 1964 přejímat bez dalšího a vycházet z nich pro účely této práce.

Navíc, jak bylo výše uvedeno, věc v právním smyslu podle Občanského zákoníku musí splnit kritérium rozdílnosti od osoby, užitečnosti a případně taktéž způsobilosti být předmětem majetkových práv. Žádná další kritéria (pozitivní ani negativní) Občanský zákoník nestanoví.

⁵⁸ Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, str. 117.

⁵⁹ Srov. TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 38, marg. č. 25, a LEŠKA, Rudolf. § 26 [Společná ustanovení pro majetková práva]. In: POLČÁK, Radim a kol. *Autorský zákon. Praktický komentář s judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2020, str. 246.

⁶⁰ TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 38, marg. č. 25.

⁶¹ LEŠKA, Rudolf. § 26 [Společná ustanovení pro majetková práva]. In: POLČÁK, Radim a kol. Op. cit., str. 246.

⁶² Srov. text prvního a druhého vydání komentáře, kdy autor nepovažoval autorské dílo za věc v právním smyslu podle Občanského zákoníku 1964 a své stanovisko se stejnou argumentací zachoval i poté, co Občanský zákoník vstoupil v účinnost – viz TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon (EVK)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007, str. 38, marg. č. 25, a TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 2 [Autorské dílo]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 38, marg. č. 25.

Jelikož Občanský zákoník nestanoví, že z věcí v právním smyslu jsou vyloučeny předměty, k nimž se vztahují osobnostní práva, a ani nelze dovodit, že by byl takový záměr zákonodárce,⁶³ nelze toto kritérium brát v potaz.

Kromě toho je počítačový program dobře odlišitelný od svého autora, tím spíše, že se jedná o fiktivní autorské dílo. Ačkoliv osobnostní autorská práva mají podobný základ jako všeobecná osobnostní práva, nelze všeobecné osobnostní statky jako je jméno nebo čest⁶⁴ srovnávat s autorským dílem jako je např. počítačový program, protože autorské dílo je zřetelně odlišné od člověka (autora). Počítačový program může využívat v zásadě neomezený počet lidí a funguje i bez autora. Z tohoto důvodu autorské dílo může být nehmotnou věcí v právním smyslu, na rozdíl od osobnostních statků jako je čest nebo podobizna.⁶⁵

S ohledem na výše uvedené nelze právní názor, podle něhož autorské dílo není věcí v právním smyslu z důvodu, že se k němu vztahují osobnostní práva (ačkoliv jinak jsou všechna kritéria definice věci splněna), považovat za přesvědčivý.

2.2.4.1. Počítačový program jako věc v právním smyslu v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko)

Německý občanský zákoník obsahuje úzkou definici věci v právním smyslu, když na základě § 90 Německého občanského zákoníku jsou věci ve smyslu zákona pouze hmotné předměty.⁶⁶ Přesto judikatura německých soudů dospívá k závěru, že počítačový program vykazuje vlastnosti věci, má s ním být nakládáno jako s věcí v právním smyslu a aplikují se na něj ustanovení o koupi věci.⁶⁷ Takový závěr má rozsáhlý dopad. V případě koupi počítačového programu je prodávající odpovědný za jeho vady a kupujícímu přísluší dispoziční práva vlastníka. Sporné v německé právní doktríně zůstává, zdali se má na počítačový program nahlížet jako na

⁶³ Úmysl zákonodárce by bylo možné dovozovat například z Důvodové zprávy k Občanskému zákoníku. Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku však žádné negativní kritérium definice věci v právním smyslu spočívající v tom, že k předmětu se nevztahují osobnostní práva, neuvádí.

⁶⁴ Statky výlučně osobní a osobnostní povahy, jako je právo člověka na jméno (§ 77 ObčZ), na život, důstojnost, zdraví, čest, soukromí a projevy osobní povahy (§ 81 a násl. ObčZ), nikdy nejsou věcí v právním smyslu. Srov. SVOBODA, Karel. § 489 [Definice věci]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654)*. Op. cit., str. 1079.

⁶⁵ KOUKAL, Pavel. § 489 [Pojem věci v právním smyslu]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. Op. cit., str. 1494, marg. č. 17.

⁶⁶ Ibid., str. 1493, marg. č. 7.

⁶⁷ Rozsudek Spolkového soudního dvora (*Bundesgerichtshof*) ze dne 15. 11. 2006, sp. zn. XII ZR 120/04.

věc v právním smyslu a příslušná ustanovení Německého občanského zákoníku na počítačový program aplikovat přímo nebo pouze na základě analogie.⁶⁸

Rakouský všeobecný občanský zákoník v § 285 obsahuje širokou definici věci v právním smyslu a zahrnuje věci hmotné i nehmotné.⁶⁹ Ust. § 285 Rakouského všeobecného občanského zákoníku stanoví: „*Vsachno, co je rozdílné od osoby a slouží k potřebě lidí, se nazývá věc v právním smyslu.*“⁷⁰ S ohledem na téměř identické znění definice věci v rakouském a českém občanském právu, je zřejmé, kde autoři Občanského zákoníku čerpali inspiraci. Rakouská právní věda na základě této definice věci dospěla k závěru, že počítačový program je nejen dílem ve smyslu autorského práva, ale že software je rovněž věcí v právním smyslu.⁷¹ Jestliže rakouské právo považuje počítačový program za věc v právním smyslu, je z komparativního hlediska souladné s tímto závěrem, aby počítačový program byl věcí v právním smyslu také z pohledu českého práva.

2.2.5. Autorská subjektivní práva jako věc v právním smyslu

Právní doktrína se zabývá věcně-právní povahou nejen autorského díla, ale i samotných majetkových a osobnostních subjektivních práv autora díla.

Podle Koukala mohou být autorská majetková práva věci v právním smyslu (§ 489 ObčZ), a to nehmotnou věcí jako „*práva, jejichž povaha to připouští*“ (§ 496 odst. 2 ObčZ).⁷²

Lze přisvědčit, že autorská majetková práva jsou odlišná od člověka (první definiční kritérium věci), což se manifestuje kupříkladu tím, že právo jejich výkonu lze smluvní licencí převést na jinou osobu. Rovněž lze uznat, že autorská majetková práva přinášejí užitek například v podobě autorské odměny (druhé definiční kritérium věci). Sporné může být, zdali mohou být předmětem subjektivních majetkových práv, protože jsou samy o sobě majetkovými právy, a to

⁶⁸ TAEGGER, Jürgen. Recht der digitalen Welt – Rechtsentwicklungen im EDV- und Internetrecht. *Kritische Justiz*. 2020, Jahrgang 33, Heft Nr. 4, S. 506-530.

⁶⁹ HELMICH, Elisabeth. § 285. In: KLETEČKA, Andreas, SCHAUER, Martin (Hrsg.). *ABGB-ON Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch*. Wien: MANZ Verlag, 2010, S. 519, Rn. 1.

⁷⁰ Překlad autorky, srov. ust. § 285 RakVšeObčZ, které v původním znění stanoví: „*Alles, was von der Person unterschieden ist, und zum Gebrauche der Menschen dient, wird im rechtlichen Sinne eine Sache genannt.*“

⁷¹ HELMICH, Elisabeth. § 292. In: KLETEČKA, Andreas, SCHAUER, Martin (Hrsg.). *Op. cit.*, S. 536, Rn. 7. Sporné v rakouské právní vědě zůstává, zdali se jedná o věc hmotnou nebo nehmotnou, tamtéž.

⁷² KOUKAL, Pavel. § 496 [Věci hmotné a nehmotné]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022, s. 1530, marg. č. 15, a Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, str. 118.

navíc nepřevoditelnými a nepostižitelnými podle § 26 odst. 1 AutZ. Nicméně na základě ust. § 26 odst. 2 AutZ mohou být autorská majetková práva předmětem dědictví, a tedy i předmětem subjektivních majetkových práv dědiců, čímž je splněno i třetí kritérium definice věci v právním smyslu.

Vůči tomu zaznívají názory, které poukazují na to, že majetková subjektivní autorská práva sice naplňují definiční znaky věci v právním smyslu, avšak nejsou věcí z důvodu jejich nepřevoditelnosti.⁷³ K tomu lze namítnout, že majetková autorská práva sice nejsou převoditelná, ale právo výkonu majetkového práva dílo užít lze převést licenci (§ 12 odst. 1 AutZ) a lze udělit souhlas s poskytováním podlicence (§ 2363 ObčZ), takže se tato práva chovají jako by byla převoditelná. Navíc lze majetková autorská práva dědit (§ 26 odst. 2 ObčZ).

Co se týče autorských osobnostních práv, právní doktrína se shoduje na tom, že tato práva věcí v právním smyslu nejsou z důvodu své osobnostní povahy nerozlučně spjaté s autorem.⁷⁴

2.3. Autonomní automobil jako osoba

V právní doktríně zaznívají návrhy, aby umělé inteligenci byla přiznána právní osobnost a byl vytvořen nový koncept tzv. elektronických osob.⁷⁵ Vedle člověka a právnické osoby by elektronické osoby představovaly třetí subjekt práva. Alternativní návrhy vybízejí k vytvoření zvláštní kategorie právnické osoby s omezenou právní způsobilostí nebo zvláštní kategorie statků, kvazivěcí, na která se ustanovení o věci použijí nepřímou, jako tomu je například u zvířat (§ 494 ObčZ).⁷⁶

Tyto tendence se ozývají rovněž z Evropské Unie. Usnesení Evropského parlamentu týkající se občanskoprávních pravidel pro robotiku navrhuje, aby v dlouhodobějším časovém horizontu byl zaveden specifický právní status elektronické osoby pro nejsofistikovanější autonomní roboty a vytvořily se rejstříky, do nichž se budou elektronické osoby zapisovat.⁷⁷

⁷³ KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 1 [Předmět úpravy]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 32. a LEŠKA, Rudolf. § 26 [Společná ustanovení pro majetková práva]. In: POLČÁK, Radim a kol. *Autorský zákon. Praktický komentář s judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges, 2020, str. 246.

⁷⁴ KOUKAL, P. § 489 [Pojem věci v právním smyslu]. In: LAVICKÝ, Petr a kol. Op. cit., str. 1494, marg. č. 18, shodně KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 1 [Předmět úpravy]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 31.

⁷⁵ Srov. MIKEŠ, Stanislav. Op. cit.

⁷⁶ Srov. ZIBNER, Jan. Op. cit.

⁷⁷ Usnesení Evropského parlamentu týkající se občanskoprávních pravidel pro robotiku, str. 243 a 250, bod 2 a bod 59, písm. f).

2.3.1. Elektronická osoba

Ve světle těchto návrhů by mohla být v budoucnu přiznána právní osobnost plně autonomním automobilům, jejichž autopilot se umělou inteligencí vyznačuje.

Zásadní otázka zní, proč je dobré uvažovat o vytvoření elektronických osob? Člověk je přirozenou osobou a právo jeho právní osobnost pouze uznává. Právní osoba je umělý právní konstrukt, jehož podoba byla vytvářena po staletí. Důvodem jejího vzniku byla především potřeba eliminovat rizika spojená s obchodem. Vytvoření právní entity se samostatným majetkem a odpovědností umožnilo získat potřebný kapitál od investorů, aniž by však došlo k ohrožení celého majetku investorů v případě neúspěchu (princip oddělení majetku investorů a majetku právní osoby).⁷⁸ Jaké palčivé důvody však přináší umělá inteligence, že je nutné je řešit vznikem nové elektronické osoby?

Pokud důvody pro zavedení elektronické osoby nejsou dostatečně pádné, elektronická osoba by měla zůstat v pouhé podobě návrhu jako doposud. Uzpůsobení právního řádu pro umělou inteligenci lze vyřešit i méně razantními způsoby jako je například revize stávajících právních institutů namísto zavádění zcela nových a právnímu řádu dosud neznámých elektronických osob.

Navíc, pokud občanské právo umožní vznik elektronické osoby, bude mít takový krok dopad též do ostatních právních odvětví a vyvstanou nové další otázky. Všechny entity odlišné od člověka (zvíře, svěřenský fond, právní osoba) jsou před soudem vždy zastoupeny člověkem. Kdo bude zastupovat elektronickou osobu? Nebo se bude zastupovat sama? Kdo bude udílet pokyny advokátovi? Pokud elektronická osoba bude civilně-právně odpovědná, bude odpovědná rovněž trestně, jestliže její chování naplní znaky trestného činu? Bude se elektronická osoba moci v rámci obhajoby nebo v civilních a jiných sporech odvolat na základní lidská práva a svobody obdobně jako právní osoby?⁷⁹ Dokud nebudou všechny tyto a mnohé další otázky zodpovězeny, není možné zavedení elektronické osoby realizovat.

K tomu nelze opomenout etické hledisko a konsekvence, které by právní uznání elektronických osob mohlo mít pro člověka a jeho postavení. Z tohoto důvodu se proti vzniku nové kategorie elektronických osob vyjádřil například Evropský hospodářský a sociální výbor, který svůj postoj odůvodnil tím, že přiznání právní osobnosti umělé inteligenci by představovalo

⁷⁸ ELIÁŠ, Karel a kol. *Občanské právo pro každého: Pohledem (nejen) tvůrců nového občanského zákoníku*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013, str. 113.

⁷⁹ GORDON, John-Stewart. Artificial moral and legal personhood. *AI & SOCIETY*. 2021, Vol. 36, Issue 2, pp. 457-471.

nepříjemný morální hazard pro člověka.⁸⁰ Hluboké znepokojení nad přiznáním právní subjektivity umělé inteligenci vyjádřila také skupina představitelů z průmyslu a různých vědních oborů v otevřeném dopise adresovaném Evropské komisi.⁸¹

2.3.2. Důvody pro zavedení elektronické osoby

Diskuze⁸² na téma zavedení elektronické osoby do právního řádu vycházejí z předpokladu, že právní řád není na umělou inteligenci údajně připraven. Zejména se v této souvislosti poukazuje na náhradu újmy způsobené umělou inteligencí a nevhodnost užití stávajícího institutu odpovědnosti založené na zavinění a přičitatelnosti.

Pro zavedení elektronické osoby jsou vyzdvihovány především dva vzájemně související důvody. Prvním důvodem je, že pro odpovědnost za způsobenou újmu umělou inteligencí není možné použít dosavadní koncepty odpovědnosti založené na zavinění nebo přičitatelnosti újmy způsobené věcí či zvířetem v tom smyslu, že povinná osoba má věc či zvíře u sebe a může ovlivnit její chování.⁸³ Tvůrce umělé inteligence ani její uživatel nemá nad umělou inteligencí dostatečnou kontrolu srovnatelnou s tím, jakou kontrolu má člověk nad svým psem nebo konvenčním automobilem.⁸⁴ Umělá inteligence se navíc může na základě vlastního učení začít chovat způsobem, který je pro jejího uživatele i tvůrce zcela nepředvídatelný. Za takové situace se nejeví jako spravedlivé, aby její tvůrce nebo uživatel byl odpovědný za újmu způsobenou například tím, že umělá inteligence se stane rasistickou a způsobí třetí osobě újmu na osobnostních právech apod.

S tímto souvisí druhý důvod vyzdvihující skutečnost, že umělá inteligence je schopna vytvářet texty, skladby, řídit vozidla a dělat další věci, které umí člověk, a to zcela autonomně bez

⁸⁰ Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Umělá inteligence – dopady umělé inteligence na jednotný trh (digitální), výrobu, spotřebu, zaměstnanost a společnost (Úřední věstník Evropské unie, 2017, C 288/01, 31.8.2017), bod 3.33.

⁸¹ GORDON, John-Stewart. Op. cit.

⁸² Srov. MIKEŠ, Stanislav. Op. cit., VON WESTPHALEN, Friedrich Graf. Náhrada škody ve virtuálním světě s důrazem na umělou inteligenci. *Bulletin advokacie*. 2021, č. 6, str. 25-31, KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy*. 2017, roč. 20, str. 700-704, nebo BECK, Susanne. Robotics and Criminal Law. Negligence, Diffusion of Liability and Electronic Personhood. In: HILGENDORF, Eric, FELDLE, Jochen (eds.). *Digitization and the Law*. 1. edition. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2018, str. 45-46.

⁸³ Chování psa lze například ovlivnit výcvikem, poskytováním stravy. Chování automobilu lze ovlivnit péčí o jeho technický stav.

⁸⁴ MIKEŠ, Stanislav. Op. cit.

jeho pomoci nebo dohledu. Umělá inteligence je tedy schopná vlastního nezávislého „chování“, které není založené na vůli člověka. Tato okolnost však dosud není nikterak reflektována v právu. Např. autorem autorského díla může být pouze fyzická osoba, ačkoliv umělá inteligence umí vytvořit srovnatelná umělecká hudební, literární, výtvarná nebo fotografická díla. V těchto případech je složité určit, kdo je autorem takového díla, a zdá se legitimní uvažovat nad tím, že by právní úprava autorského práva mohla *pro futuro* rozšířit autorství i na jiné než fyzické osoby (např. elektronické osoby).⁸⁵

2.3.3. Odpovědnost za újmu způsobenou umělou inteligencí

Jestliže se koncepty odpovědnosti založené na vůli, zavinění nebo přičitatelnosti zdají nevhodné pro újmu způsobenou umělou inteligencí, je třeba upozornit na koncept objektivní odpovědnosti. Tento druh odpovědnosti je založen na riziku namísto na vůli a zavinění a stal se již tradiční součástí českého práva. Jmenovat lze odpovědnost za újmu způsobenou dopravním prostředkem, odpovědnost za újmu způsobenou vadným výrobkem nebo odpovědnost za škodu způsobenou zvířetem. Ve všech těchto případech nehraje zavinění žádnou roli a zákon ani nevyžaduje porušení právní povinnosti. Rovněž zde schází prvek přičitatelnosti ve smyslu, že provozovatel dopravního prostředku odpovídá i za újmu, která vznikla bez jeho přičinění nebo v době, kdy neměl automobil u sebe (řídila jiná osoba, např. leasingový nájemce). Výrobce odpovídá za škodu způsobenou vadou výrobku, i když vadná byla součást výrobku, kterou sám nevyrobil. Vlastník odpovídá i za újmu způsobenou zatoulaným nebo uprchlým zvířetem. Odpovědnost za riziko je založena na principu, že za újmu odpovídá osoba, která provozuje rizikovou činnost, ze které má užitek. Je proto spravedlivé, aby pokud vznikne újma, tato osoba nesla za způsobenou újmu odpovědnost.

Vzhledem k výše uvedenému se argument nepoužitelnosti dosavadních konceptů odpovědnosti jeví jako nepřesvědčivý. Český právní řád zná vedle konceptu subjektivní odpovědnosti také objektivní odpovědnost, která nevyžaduje přítomnost vůle, zavinění ani přičitatelnosti a nic nebrání jejímu využití u umělé inteligence, které tyto atributy schází.

Namísto zavedení nové elektronické osoby postačí analýza současné právní úpravy a případně její úprava, doplnění a odstranění nejasností za účelem posílení právní jistoty. V procesu revize se už například nachází Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky provedená v českém právním řádu v podobě právní úpravy odpovědnosti za vadné výrobky v § 2939 a násl. ObčZ. Směrnice byla přijata v roce 1985 a od té doby se vyráběné výrobky značně vyvinuly a jejich obsah

⁸⁵ ZIBNER, Jan, MYŠKA, Matěj. Op. cit.

se zdigitalizoval. Z tohoto důvodu Evropská komise předložila návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, která by měla stávající Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky nahradit a postavit najisto, zdali je umělá inteligence (software) výrobkem. Dále by měla být podrobena analýze právní úprava odpovědnosti za újmu způsobenou věcí (§ 2936 a násl. ObčZ). Na základě § 2937 odst. 1 ObčZ nese odpovědnost v případě, kdy věc způsobí újmu sama od sebe, ten, kdo zanedbal dohled nad věcí nebo její vlastník. Aplikace tohoto ustanovení na umělou inteligenci může být v některých případech komplikovaná. Zejména vezme-li se v potaz, že počítačový program je předmětem autorských majetkových práv, nikoliv věcných majetkových práv, pročez není jasné, kdo má být považován za vlastníka a nést odpovědnost za způsobenou újmu. Doplnění právní úpravy by situaci mohlo vyřešit bez nutnosti zavádění nové elektronické osoby.

2.3.4. Právní osobnost a svéprávnost elektronické osoby

Druhým zásadním argumentem pro zavedení elektronické osoby je schopnost umělé inteligence chovat se autonomně.⁸⁶ Na základě této charakteristiky se umělá inteligence připodobňuje člověku a odlišuje se od věci, což hovoří ve prospěch toho, aby se stala třetí osobou občanského práva vedle člověka a právnické osoby.

Koncept osoby podle občanského práva je založen na dvou základních vlastnostech, kterými se každá osoba vyznačuje. Jedná se o právní subjektivitu (způsobilost mít v rámci právního řádu práva a povinnosti, slovy Občanského zákoníku právní osobnost) a svéprávnost (způsobilost nabývat práva a povinnosti vlastním právním jednáním). Občanský zákoník právní osobnost člověka uznává a právní osobnost právnické osobě, coby fiktivnímu konstrukt, přiznává. Co se týče svéprávnosti, osoba je způsobilá nabývat práva a povinnosti buď sama o sobě (pouze v případě člověka) nebo prostřednictvím zástupce (vždy v případě právnické osoby, v případě člověka, je-li zastoupen).⁸⁷ Z hlediska právní teorie je adresátem právních norem člověk a právnická osoba. Ve výsledku však výkon norem dopadá pouze na fyzické osoby, které právnickou osobu zastupují a prostřednictvím nichž právnická osoba fakticky i právně jedná.⁸⁸

⁸⁶ ZIBNER, Jan. Op. cit.

⁸⁷ FRINTA, Ondřej, FRINTOVÁ, Dita. § 1 Obecně o subjektech občanského práva. In: DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří a ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. *Občanské právo hmotné. První díl: obecná část*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, str. 215-216.

⁸⁸ KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 1995, str. 70-71.

Pokud zákon přiznává právní osobnost elektronické osobě, bylo by nutné současně s tím stanovit, kdo bude za ni právně jednat nebo zdali elektronická osoba bude plně svéprávná. Kdyby elektronická osoba byla považována za svéprávnou, měla by osobní status srovnatelný s člověkem a vyšší osobní status než právnická osoba, která je podle Občanského zákoníku nesvéprávná. Naopak, pokud by elektronická osoba byla nesvéprávná, musel by za ni vždy jednat nějaký zástupce (v konečném důsledku člověk) a její osobní status by byl srovnatelný se statusem právnické osoby.

V případě vytvoření nesvéprávné elektronické osoby by však nedávalo smysl, aby byl zaváděn zcela nový institut elektronické osoby, protože by stačilo vyjít z konceptu právnických osob a pouze vytvořit jejich zvláštní podkategorii. K již existujícím podkategoriím jako jsou fundace nebo korporace by přibyla nově vytvořená podkategorie elektronických osob. Ustanovení Občanského zákoníku týkající se právnických osob by se na elektronické osoby použila v takovém rozsahu, který by jejich povaha připouštěla.

V opačném případě by byla vytvořena svéprávná elektronická osoba, která by mohla sama za sebe právně jednat na základě svého algoritmu a nepotřebovala by k tomu žádného zástupce. Takový právní status elektronické osoby by nicméně kladl velmi vysoké nároky na její algoritmus. Přestože technologický vývoj směřuje ke stále dokonalejším formám umělé inteligence, zřejmě si nelze představit, že by v současné době bylo možné algoritmus umělé inteligence naprogramovat tak, aby elektronická osoba uměla reagovat na jakoukoliv životní situaci, ve které se ocitne, a byla s to učinit právní jednání odpovídající takové situaci. Z tohoto důvodu by musel zákon její svéprávnost podstatným způsobem omezit.

Kromě technologické výzvy představuje přiznání svéprávnosti umělé inteligenci také výzvu pro občanskoprávní nauku a její přístup k institutu svéprávnosti. V občanskoprávním pojetí svéprávnost předpokládá psychickou vyspělost a vůli člověka. Psychická vyspělost zahrnuje dvě složky: rozumovou a volní. Rozumovou vyspělostí se rozumí psychická způsobilost rozpoznávací, kdy je člověk schopen rozpoznat a posoudit situaci a povahu vlastního jednání včetně jeho následků. Volní vyspělost znamená schopnost člověka svou vůlí ovládnout a podle své vůle se určitým způsobem zachovat. S rozvojem psychické vyspělosti člověka se rozšiřuje i rozsah jeho svéprávnosti.⁸⁹ Pokud některá složka psychické vyspělosti schází, je to důvod pro omezení svéprávnosti člověka.

⁸⁹ MUZIKÁŘ, Martin. § 15 [Právní osobnost a svéprávnost]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 61, marg. č. 11.

Naproti tomu právnická osoba není svéprávná, jelikož nemá vlastní vůli, kterou disponuje pouze člověk jakožto přirozený subjekt práva. Právnické osobě se proto přičítá vůle jejích zástupců, jimiž právně jedná.⁹⁰ Pokud je právnická osoba zastoupena jinou právnickou osobou, přičítá se jí vůle fyzické osoby, která za zástupce jedná.⁹¹ Na stávající teorii svéprávnosti založené na vůli fyzické osoby a jejímu přičítání právnické osobě by se v zásadě nic nezměnilo ani v případě, kdyby právnické osobě byla přiznána svéprávnost (jako tomu bylo za účinnosti Občanského zákoníku 1964) v případech, kdy jedná svým statutárním orgánem. Taková právní úprava by pouze znamenala, že se finguje, že vůle určitých zástupců (statutárního orgánu) je vlastní vůle právnické osoby. V konečném důsledku však zůstává východisko, že pouze člověk je nadán rozumem a vůlí, zachováno. Vůli má pouze fyzická osoba a právnická osoba může právně jednat výlučně na základě toho, že se jí vůle určité fyzické osoby přičte.⁹²

Přiznání svéprávnosti umělé inteligenci (elektronické osobě) a odvozování jednání od jejího algoritmu by znamenalo zásadní narušení dosavadního doktrinárního přístupu, jak byl uveden výše. Chyběl by totiž základní a pro právní jednání zcela zásadní prvek vůle. Je-li umělá inteligence personifikována tím, že je o ní uváděno, že „cítí“, „myslí“, „rozhoduje“, „jedná“, „komunikuje“ apod., jedná se výhradně o popis projevů algoritmů ve vnějším světě pomocí všeobecně srozumitelných slovních obrátů. Tato slova však nesvědčí nic o tom a nelze z nich vyvozovat, že samotná umělá inteligence má vůli, kterou umí projevit navenek.

V jádru umělé inteligence není ukryto nic jiného než počítačový algoritmus, který nelze srovnávat se svobodnou vůlí, rozumem nebo psychickou vyspělostí člověka. Vlastní vůle umělé inteligence nemůže být zaměňována ani s tím, že chování umělé inteligence je autonomní a mohlo by být dokonce nepředvídatelné s ohledem na proces učení. Skutečnost, že „chování“ umělé inteligence je ovlivněno tím, co se sama naučí, a může být pro jejího „tvůrce“ nepředvídatelné, nelze kvalitativně srovnávat s vůlí člověka.

⁹⁰ Ibid., str. 61, marg. č. 12.

⁹¹ Srov. § 154 a § 443 ObčZ. Je možné řetězení zastoupení ve smyslu, že zástupce je zastoupen právnickou osobou a tato právnická osoba je zastoupena další právnickou osobou. V důsledku nicméně právní jednání za zastoupeného vykoná fyzická osoba, která je zástupcem poslední právnické osoby v řetězci zastoupení.

⁹² BERAN, Karel. Chapter three: Can a juristic person really enjoy legal capacity? In: BERAN, Karel, ČECH, Petr, DVOŘÁK, Bohumil, ELISCHER, David, HRÁDEK, Jiří, JANEČEK, Václav, KÜHN, Zdeněk, ONDŘEJEK, Pavel. *Artificial Legal Entities: Essays on Legal Agency and Liability*. Praha, Warsaw, Bratislava, Budapešť: Wolters Kluwer, 2019, pp. 35-36.

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že zavedení umělé inteligence jako třetí svéprávné elektronické osoby (jednající bez jakéhokoli zástupce) by bylo v rozporu s občanskoprávní teorií osob a vyžadovalo by vypracování zcela nové koncepce osob a opuštění současného institutu svéprávnosti založené na vůli člověka. V případě vytvoření nesvéprávné elektronické osoby by stačilo pouze založit zvláštní podkategorii právnických osob bez nutnosti zavádění třetí osoby občanského práva.

2.4. Autonomní automobil jako výrobek

V rámci občanského práva deliktního pracuje Občanský zákoník s pojmem výrobek. Občanský zákoník používá tento pojem v rámci právní úpravy odpovědnosti za újmu způsobenou vadou výrobku v ust. § 2939 a násl. ObčZ. V souvislosti s autonomními vozidly vyvstává otázka, zdali samotný automobil a jeho autopilot spadají do definice výrobku, a zdali je možné na ně příslušná ustanovení Občanského zákoníku aplikovat.

Pramenem právní úpravy odpovědnosti za újmu způsobenou vadným výrobkem jakožto i samotného pojmu výrobek je evropské právo. Ustanovení § 2939 a násl. ObčZ je transpozicí evropské Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky z roku 1985.

Jak bude dále analyzováno, pojetí výrobku ve smyslu Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky se podstatným způsobem odlišuje od pojetí věci v právním smyslu, jejího příslušenství a součásti věci podle Občanského zákoníku. Jedná se o prvek českému právnímu řádu cizorodý a jako takovému je třeba k němu přistupovat.⁹³ Interpretace pojmu výrobek musí být založena na východiscích příslušné evropské právní úpravy a pojem výrobek musí být interpretován autonomně (tj. nezávisle na národním právu) a euro-konformním způsobem tak, aby byl jeho výklad jednotný napříč státy Evropské unie.⁹⁴

Do budoucna je zapotřebí počítat s tím, že Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky aktuálně podléhá revizi. Evropská komise předložila Evropskému parlamentu návrh Revidované směrnice odpovědnosti za vadné výrobky a bude-li návrh schválen, původní Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky bude zrušena a nahrazena Revidovanou směrnicí o odpovědnosti za vadné výrobky. Na základě přechodných ustanovení návrhu Revidované směrnice za vadné

⁹³ MOCEK, Ondřej. 2.1.3 Vymezení pojmu „výrobek“ a odpovědnost za škodu způsobenou vadným výrobkem jako cizorodý prvek v českém právním řádu. In: MOCEK, Ondřej. *Újma způsobená vadou výrobku a její unijní úprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, str. 42-43.

⁹⁴ Ibid., str. 46.

výrobky se nová směrnice užije od data své účinnosti, pro výrobky uvedené na trh nebo do provozu před tímto datem se však nadále uplatní Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky.⁹⁵

Jelikož návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky přináší novou definici výrobku, mělo by jeho přijetí vliv na interpretaci tohoto pojmu i v rámci českého právního řádu. Vzhledem k tomu bude níže analyzován výklad pojmu výrobek též ve smyslu návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky.

2.4.1. Výrobek ve smyslu Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky

Občanský zákoník na rozdíl od Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky výslovnou definicí pojmu výrobek neobsahuje. Na základě § 2939 odst. 1 ObčZ ve spojení s § 2942 odst. 3 ObčZ lze dovodit, že výrobkem je movitá věc určená k uvedení na trh za účelem prodeje, nájmu nebo jiného použití, a kromě toho také součást výrobku, která do něj byla zapracována. Takové vymezení pojmu výrobek je ovšem zcela nedostatečné a navíc, jak česká doktrína upozorňuje, je oproti definici uvedené ve Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky z roku 1985, restriktivní.⁹⁶ Pro euro-konformní vymezení pojmu výrobek je proto zapotřebí vycházet z definice obsažené v evropské směrnici a neomezovat se pouze na ustanovení Občanského zákoníku.

Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky z roku 1985 stanoví, že: „[p]ro účely této směrnice se „výrobkem“ rozumějí všechny movité věci, také tehdy, jsou-li zabudovány do jiné movité věci nebo do nemovitosti. „Výrobek“ zahrnuje i elektřinu.“⁹⁷ Výrobek podle této definice zahrnuje všechny movité věci, a to i v případě, že jsou zabudovány do jiné movité nebo nemovité věci. Vymezení výrobku se tímto rozchází s vymezením věci v právním smyslu, neboť charakter výrobku si zachovává i předmět, který přestal být věcí v právním smyslu v důsledku toho, že se stal součástí jiné věci a ztratil tím svou právní samostatnost. Může se například jednat o cihly a okna nebo klimatizační jednotky, které jsou zabudovány do nemovité věci. Cihly, okna nebo klimatizace zůstávají výrobkem ve smyslu § 2939 ObčZ, i když přestaly okamžikem zabudování či instalace do stavby být věcí v právním smyslu podle § 489 ObčZ.⁹⁸

Co se týče autonomního automobilu, jelikož je hmotnou movitou věcí, spadá pod pojem výrobku podle Občanského zákoníku a Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky. V případě

⁹⁵ Viz návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 17 odst. 1.

⁹⁶ MOCEK, Ondřej. 2.1.1 Nesprávná transpozice čl. 2 směrnice č. 85/374/EHS do českého práva. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 39-40.

⁹⁷ Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 2.

⁹⁸ BEZOUŠKA, Petr. § 2939 [Výrobek, výrobce, kvazivýrobce, dovozce]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, str. 1650, marg. č. 17.

autopilota autonomního automobilu je situace složitější, neboť autopilot zahrnuje jak hardwarovou složku, tak i programovou část. V první řadě lze uzavřít, že hardware autopilota lze podřadit pod hmotnou movitou věc zabudovanou do jiné movité věci, a tudíž je výrobkem ve smyslu směrnice stejně jako samotný automobil. O tom, že se Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky vztahuje na hmotné movité věci v právním smyslu, žádné pochyby napanují.

Naproti tomu software autopilota je jakožto počítačový program nehmotnou movitou věcí. Pokud je zabudován do hardwaru autopilota nebo cloudového serveru, jedná se o nehmotnou movitou věc na hmotném nosiči, který je výrobkem ve smyslu směrnice. Zdáli lze software podřadit pod pojem výrobek je nejednoznačné, neboť směrnice ve vztahu k nehmotným věcem výslovně stanoví pouze to, že za výrobek se považuje také elektřina, což ovšem ponechává možnost různé interpretace (podrobněji viz podkapitulu 2.4.1.1).

2.4.1.1. Nehmotná věc movitá jako výrobek

Ustanovení Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, které stanoví, že „[v]ýrobek“ zahrnuje i elektřinu“;⁹⁹ lze vyložit dvojím způsobem. Buď lze výkladem dospět k závěru, že elektřina je jedinou nehmotnou movitou věcí, která je výrobkem ve smyslu směrnice, nebo je možné ustanovení naopak interpretovat tak, že se směrnice vztahuje na všechny nehmotné movité věci, včetně elektřiny. Jaký výklad převáží, záleží na zvolené argumentaci.

Při použití logického argumentu *a contrario* lze dovodit, že všechny ostatní nehmotné movité věci (kromě elektřiny) výrobkem ve smyslu směrnice nejsou. Naopak argumentem *a minori ad maius* je možné vyvozovat, že výslovné jmenování elektřiny hovoří ve prospěch širší definice výrobku. Je-li výrobkem elektřina coby nehmotná věc movitá, jsou výrobkem také všechny ostatní nehmotné movité věci včetně softwaru autopilota. Elektřina je výslovně uvedena pouze za účelem, aby nevznikaly napříč členskými státy pochybnosti o tom, že je výrobkem stejně jako ostatní nehmotné movité věci (bez ohledu na její povahu podle národních řádů členských států). Další způsoby argumentace lze nalézt v právní doktríně a dalších neformálních pramenech práva.

Podle Bezoušky ze smyslu Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky vyplývá, že výrobkem se má rozumět výlučně movitá věc hmotná, a argumentuje poukazem na rakouskou a německou právní úpravu, z níž toto omezení jednoznačně vyplývá.¹⁰⁰ Na základě tohoto výkladu

⁹⁹ Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 2.

¹⁰⁰ BEZOUŠKA, Petr. § 2939 [Výrobek, výrobce, kvazivýrobce, dovozce]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1650, marg. č. 12.

by software autopilota nebyl výrobkem ve smyslu směrnice, protože není věcí hmotnou. Bezouškova argumentace však není příliš přesvědčivá, neboť Bezouška nikterak nezdůvodňuje, na podkladě čeho dovozuje, že zahraniční právní úprava je konformní s evropskou směrnicí, a tedy směrodatná pro interpretaci pojmu výrobek. Navíc s ním nelze ani souhlasit, že takový výklad vyplývá ze smyslu směrnice. Odůvodnění směrnice o hmotných výrobcích nehovoří. Naopak smyslem směrnice je ochrana spotřebitele před nebezpečnými výrobky.¹⁰¹ Není proto zřejmé, z jakého účelu směrnice podle něj vyplývá, že spotřebitelé nehmotných statků si zaslouží menší ochranu než spotřebitelé hmotných statků. Proto jeho teleologický výklad může obstát jen stěží.

Obdobný právní názor zastává i Hrádek, podle něhož nehmotné věci, jako jsou autorská díla a jiné výsledky duševní činnosti, nemají povahu výrobku ve smyslu směrnice, a vede rozlišovací hranici mezi výsledky duševní činnosti a nosiči těchto výsledků (děl). Zatímco nosiče děl a jiných výsledků duševní činnosti (harddisky aj.) pokládá za výrobek ve smyslu směrnice, samotné výsledky duševní činnosti naopak z definice výrobku bez jakékoliv argumentace vylučuje. Podle této interpretace by byl hardware autopilota výrobkem ve smyslu směrnice, software autopilota však nikoliv.¹⁰²

Opačný názor lze najít u Paška, podle nějž má povahu výrobku i věc nehmotná jako je software. Jeho stanovisko nicméně nelze bez dalšího akceptovat a převzít, neboť k němu nepředkládá žádný argument a ani blíže nespecifikuje, jak ke svému stanovisku dospěl nebo z jakého zdroje vycházel.¹⁰³

Naproti tomu Lovětinský přejímá názor části německé právní doktríny a za rozumný považuje výklad, podle něhož je software výrobkem na základě analogie. Jestliže se výrobkem podle směrnice rozumí elektřina coby nehmotná movitá věc, lze za výrobek podle Lovětinského označit *per analogiam* také software. Kromě toho vyzdvihuje skutečnost, že text směrnice je poplatný době, kdy byl předpis přijímán, a považuje vyloučení odpovědnosti za vadný software v dnešním digitálním světě za neobhajitelné. Kdyby směrnice byla předkládána a schvalována v dnešní době, spekuluje, že by byl software uveden v ustanovení směrnice vedle elektřiny.¹⁰⁴

¹⁰¹ K účelu a smyslu směrnice viz odůvodnění Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky.

¹⁰² HRÁDEK, Jiří. § 2939 [Relevantní škoda způsobená výrobkem]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2021, str. 1019.

¹⁰³ PAŠEK, Martin. § 2939 [Výrobek, povinné osoby, spoluúčast poškozeného]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Op. cit.*, str. 3079, marg. č. 3.

¹⁰⁴ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 2.3.2 Výrobek. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, str. 81.

Svůj výklad Lovětinský obhájí rovněž s poukazem na to, že takový závěr je rozumný i „s ohledem na budoucí vývoj v oblasti autonomních systémů v rámci kterého lze očekávat, že odpovědnost za výrobek bude hrát významnější roli než doposud.“¹⁰⁵ Tuto argumentační linii by bylo možné považovat za teleologický výklad pojmu výrobek. Účelem a smyslem směrnice je především zajištění bezpečnosti výrobků, ochrany spotřebitele a zlepšení jeho postavení ve vztahu k výrobcí, a to vše bez ohledu na samotnou povahu výrobku.¹⁰⁶ Přestože se povaha průmyslově vyráběných výrobků v průběhu let změnila (spotřební výrobky jako hodinky, automobily a další se digitalizovaly a vznikly i nové výrobky jako chytré mobily, tablety aj.), účel a cíl směrnice zůstaly beze změny. S ohledem na to je přípustný pouze takový výklad pojmu výrobek, který je aplikovatelný na výrobky dnešní doby a zajistí, aby ochrana spotřebitele nebyla z důvodu vývoje nových výrobků a technologií snižována.

K povaze softwaru jako výrobku se vyjádřila mimo jiné i Komise Evropských společenství, (předchůdkyně Evropské komise). Na dotaz poslance Evropského parlamentu Evropských společenství (předchůdce Evropského parlamentu Evropské unie), zdali se Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky použije i na počítačový software, komise odpověděla kladně.¹⁰⁷ Vzhledem k tomu, že se vyjádření komise datuje do roku 1988, mohlo se vztahovat pravděpodobně pouze k vestavnému softwaru (případ softwaru instalovaného v autonomním automobilu), neboť používání softwaru uloženého na cloudovém serveru nebylo v té době běžné. To by však nemělo mít vliv na povahu softwaru jako výrobku, protože se jedná pořád o stejný software, ať už je uložen kdekoli.

Stanovisko komise je významné, i když postrádá jakékoliv zdůvodnění. Je tomu z důvodu, že se komise významnou měrou podílela na vypracování a přijetí směrnice. Její výklad lze považovat za autentický a historický. Navíc působí silou autority komise. Na druhou stranu platí, že právní výklad zastávaný komisí nemá povahu formálního pramene práva a nelze předjímat, jak by se případně k této otázce postavil Soudní dvůr Evropské unie, který jediný je v rámci Evropské unie oprávněn vyložit právní pojmy a rozhodnout právně závazným způsobem.

¹⁰⁵ Ibid., str. 81-82.

¹⁰⁶ K účelu Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky srov. MOCEK, Ondřej. 2.1.1 Kontext přijetí a povaha směrnice č. 85/374/EHS. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 6-10, a MOCEK, Ondřej. 2.1.3 Cíle a principy úpravy odpovědnosti za vadné výrobky dle směrnice č. 85/374/EHS. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 12-14.

¹⁰⁷ Written Question No. 706/88 by Mr Gijs de Vries (LDR-NL) to the Commission: Product liability for computer programs from 5 July 1988, 89/C 114/76 and Answer given by Lord Cockfield on behalf of the Commission from 15 November 1988 (Official Journal of the European Communities, No. C114, Vol. 32, 8 May 1989, p. 42).

Do doby, než Soudní dvůr definitivně rozhodne, k jakému právnímu výkladu se přikloní, lze uzavřít, že výše uvedená argumentace *per analogiam*, *a minori ad maius* a teleogický, historický a autentický výklad ve prospěch interpretace softwaru jako výrobku se jeví jako rozumná a přesvědčivá. S ohledem na to tato práce dále vychází z toho, že software je možné podřadit pod pojem výrobek, a to minimálně v těch případech, kdy je software vestavený do autopilota autonomního automobilu. Zdali by se ke stejnému výkladu přiklonil i Soudní dvůr, nicméně predikovat nelze.

2.4.1.2. Software autopilota poskytovaný jako služba

Software autopilota může být nainstalovaný na hardwaru autopilota nebo může být uložený na cloudovém serveru a uživateli autonomního vozidla poskytován jako služba (anglicky *Software as a Service – SaaS*) přes internetové připojení. Případně se může jednat o kombinaci vestavného softwaru a softwaru poskytovaného jako služba. V případě, že je software poskytován jako služba, je tato služba vyloučena z působnosti Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, neboť se směrnice použije výlučně na výrobky, a nikoliv na poskytování služeb.¹⁰⁸

Striktní rozlišování mezi výrobky a poskytováním služeb kontinuálně potvrzuje Soudní dvůr Evropské unie ve své judikatuře. Například v roce 2011 soud rozhodoval o tom, zdali se směrnice vztahuje na poskytovatele zdravotních služeb, který způsobil újmu pacientovi při zdravotním výkonu. Samotná újma v podobě popálenin byla způsobena vadou ohřevné podložky, která byla použita při výkonu chirurgického zákroku. Ohřevná podložka sama o sobě sice byla výrobkem, ale nemocnice, v níž byl zákrok proveden, nebyla jejím výrobcem a pouze ji použila při poskytování zdravotnických služeb. Ve vztahu k popálenému pacientovi byla nemocnice pouze poskytovatelem služeb, nikoliv výrobcem vadné podložky ve smyslu směrnice. Soud proto rozhodl, že odpovědnost poskytovatele služeb, který v rámci poskytování služeb použije vadný výrobek, jehož není výrobcem, a způsobí tím újmu příjemci služby, nespadá do působnosti této směrnice.¹⁰⁹ Obdobně se Soudní dvůr vyjádřil v novějším rozhodnutí z roku 2021. Soud posuzoval, zdali směrnice dopadá na vydavatele novin, jestliže újma byla způsobena chybnou radou zveřejněnou v jeho novinách, které jsou samy o sobě výrobkem, a vydavatel ve vztahu k nim je výrobcem. Rada byla v novinách zveřejněna jménem člena náboženského řádu a týkala se

¹⁰⁸ HRÁDEK, Jiří. § 2939 [Relevantní škoda způsobená výrobkem]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 1019.

¹⁰⁹ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 21. 12. 2011, ve věci *Centre hospitalier universitaire de Besancon v. Thomasovi Duttrueuxovi a Caisse primaire d'assurance maladie du Jura*, sp. zn. C-495/10.

použití křenu při léčbě revmatu. Soud posoudil otištěnou radu jako službu v podobě zdravotního doporučení a opětovně potvrdil, že směrnice na služby nedopadá. Vydavatel novin ani autor článku odpovědnost výrobce ve smyslu směrnice podle soudu nenesou.¹¹⁰

Z kontextu výše uvedené judikatury vyplývá, že se Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky na software autopilota, který je uživateli autonomního vozidla poskytován jako služba, nevztahuje. Poškozený uživatel služby, kterému byla újma způsobena vadnou softwaru, se v důsledku toho bude nacházet v horší pozici než poškozený, jemuž vznikla újma vadou vestaveného softwaru (u nějž existují dobré důvody pro jeho podřazení pod pojem výrobek viz argumentace a závěr výše v kapitole 2.4.1.1). Vůči poškozenému se může taková situace jevit jako nespravedlivá, neboť totožný software v jednom případě je výrobkem ve smyslu směrnice a ve druhém nikoliv (resp. se na něj směrnice nevztahuje). Záleží výlučně na tom, jakým způsobem se výrobce autonomního vozidla rozhodne software poskytovat – zdali jako vestavený software nebo jako službu.

Vůči tomu lze namítnout, že vyloučení softwaru poskytovaného jako služba z působnosti směrnice, nemusí být tak jednoznačné, jak se na první pohled zdá. Záleží na tom, jak je definován pojem služba v evropském právu. Relevantním pramenem je zde Návrh směrnice o odpovědnosti poskytovatelů služeb z roku 1990, který měl upravit odpovědnost poskytovatelů služeb, kteří jsou z působnosti Směrnice za odpovědnost za vadné výrobky vyloučení. Návrh směrnice sice nakonec přijat nebyl, nicméně může sloužit coby vodítko k tomu, jak evropský zákonodárce vnímá službu představující určitý protipól k pojmu výrobek.

Návrh směrnice definuje službu jako transakci, jejímž přímým a výlučným předmětem není výroba movitých statků nebo převod věcných práv nebo práv duševního vlastnictví.¹¹¹ Z odůvodnění návrhu dále vyplývá, že služba je jednorázové povahy (poskytnutím se služba „konzumuje“) a v okamžiku, kdy vznikne uživateli služby újma, „zmizí“. Argumentovat by bylo možné tak, že poskytování softwaru autopilota je transakcí, jejímž předmětem je převod práv duševního vlastnictví (tj. převod práva k výkonu práva užít software autopilota), a proto není službou. Za silný tento argument nicméně označit nelze (k autorským právům při poskytování softwaru jako služby srov. podkapitolu 3.4). Každopádně lze namítnout, že poskytování softwaru nemá jednorázovou povahu, jak návrh směrnice službu charakterizuje. Stejný software může být poskytován jako služba neomezenému počtu uživatelů autonomních automobilů, dlouhodobě a

¹¹⁰ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 6. 2021, ve věci Krone v. Verlag Gesellschaft mbH & Co KG, sp. zn. C-65/20.

¹¹¹ Návrh směrnice o odpovědnosti poskytovatelů služeb, článek 2.

„nezmizí“ ani v případě, kdy dojde k nehodě automobilu, počítačový program bude stále k dispozici. Po znovuzprovoznění automobilu může být nadále využíván. I kdyby bylo možné eventuálně dojít k závěru, že software poskytovaný jako služba není službou ve smyslu evropského práva, neznamenalo by to však, že se software jako služba automaticky kvalifikuje jako výrobek.

Východisko se nicméně nabízí i v případě, kdy software poskytovaný jako služba sám o sobě definici výrobku nesplní. To za předpokladu, pokud by bylo možné dovodit, že vada autonomního automobilu coby výrobku byla dána vadou softwaru autopilota. V tomto směru je zajímavé již výše jednou uvedené rozhodnutí Soudního dvora z roku 2021, v němž se soud vyjádřil též k podmínkám, za nichž lze výrobek označit za vadný ve smyslu směrnice. Soud uvedl, že výrobek je vadný „*neposkytuje-li bezpečnost, kterou lze oprávněně očekávat, s přihlédnutím ke všem okolnostem, včetně prezentace daného výrobku, použití, které lze u výrobku důvodně očekávat a doby uvedení výrobku do oběhu.*“¹¹² Na základě těchto kritérií soud zkoumal otázku, zda nesprávné doporučení týkající se zdraví, které je povahou služba, může v případě, že je začleněno do movité hmotné věci (tištěných novin), vést k vadnosti samotné věci. Soud zhodnotil, že nesprávné doporučení se netýkalo použití novin, ani jejich prezentace, a ani jinak se na noviny nevztahovalo. A s ohledem na to dospěl k závěru, že doporučení netvořilo prvek vlastní tištěným novinám a nemohlo způsobit vadnost samotných novin.¹¹³

V případě autonomního automobilu je však situace odlišná. Software autopilota je základním prvkem autonomního automobilu. Automobil je prezentován jako zcela nebo alespoň částečně autonomní díky speciálnímu softwaru, který je schopen za něj převzít řízení. Software autopilota je určující nejen při prezentaci ale i používání automobilu, plně autonomní automobil je na něm dokonce zcela závislý a není schopen bez něj fungovat. Chyba softwaru může ovlivnit bezpečnost jízdy automobilu zásadním způsobem, jestliže se vozidlo pohybuje v autonomním

¹¹² Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 6. 2021, ve věci Krone v. Verlag Gesellschaft mbH & Co KG, sp. zn. C-65/20, odůvodnění bod 33. Shodně viz také Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 3. 2015, ve spojené věci Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt a Betriebskrankenkasse RWE, sp.zn. C-503/13 a sp. zn. C-504/13, odůvodnění bod 37.

¹¹³ Soudní dvůr doslova uvedl: „*V projednávané věci je třeba uvést, že se dotčená služba, tedy nesprávné doporučení, nevztahuje na tištěné noviny, které tvoří jeho nosič. Konkrétně se tato služba netýká ani jejich prezentace ani použití. Uvedená služba tudíž nepatří mezi prvky, jež jsou vlastní tištěným novinám, které jako jediné umožňují posoudit, zda je tento výrobek vadný.*“ – viz rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 6. 2021, ve věci Krone v. Verlag Gesellschaft mbH & Co KG, sp. zn. C-65/20, odůvodnění bod 36.

modu. Pokud by se automobil stal kvůli chybě softwaru méně bezpečným, než jak lze od něj oprávněně očekávat, znamenalo by to, že je sám vadný ve smyslu směrnice.

Výhoda takového posouzení vadnosti automobilu spočívá v tom, že by nezáleželo na způsobu, jakým je software při užívání automobilu k dispozici (zdali je instalovaný v automobilu nebo je poskytovaný jako služba z externího serveru). Poškozenému, jemuž byla způsobena újma autonomním automobilem v důsledku chyby softwaru, by náležela stejná ochrana a práva vyplývající ze směrnice ve všech případech.

2.4.1.3. Software jako výrobek v komparativním srovnání (Německo, Rakousko)

V německém právu je Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky provedena Německým zákonem o odpovědnosti za vadné výrobky. Podle ust. § 2 německého zákona se výrobkem rozumí jakákoli movitá věc, i když je součástí jiné movité nebo nemovité věci, a elektřina.¹¹⁴ Německá definice výrobku tedy věrně odpovídá znění směrnice.¹¹⁵

Závěr, zdali má statek povahu výrobku, německá právní věda odvozuje od jeho věcně-právní povahy. Na rozdíl od českého práva jsou věci v právním smyslu podle německého práva pouze věci hmotné (srov. § 90 Německého občanského zákoníku).¹¹⁶ Statek bez hmotné podstaty věci v právním smyslu podle německého práva není, a proto nemůže být ani výrobkem ve smyslu směrnice. Statek, který kombinuje fyzický nosič a vestavný software, považuje německá doktrína za věc v právním smyslu a v důsledku toho též za výrobek ve smyslu směrnice. Jeho věcně-právní povahu dovozuje od věcné povahy fyzického nosiče, na němž je nehmotný statek zhmotněn. U softwaru dochází k jeho zhmotnění nahráním na CD, DVD nebo jeho uložením na pevný disk počítače. Vestavný software autopilota zhmotněný na hardwaru automobilu se proto kvalifikuje jako výrobek ve smyslu směrnice. Výrobkem naopak není software autopilota, který byl stažen do automobilu až následně po jeho koupi prostřednictvím internetu nebo je uložen na cloudovém

¹¹⁴ Překlad autorky, srov. ust. § 2 Německého zákona o odpovědnosti za vadné výrobky, které v původním znění stanoví: „*Produkt im Sinne dieses Gesetzes ist jede bewegliche Sache, auch wenn sie einen Teil einer anderen beweglichen Sache oder einer unbeweglichen Sache bildet, sowie Elektrizität.*“

¹¹⁵ Srov. Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 2.

¹¹⁶ Ust. § 90 NěmObčZ v původním znění stanoví: „*Sachen im Sinne des Gesetzes sind nur körperliche Gegenstände*“, česky lze přeložit jako „*Věci ve smyslu zákona jsou pouze hmotné předměty*“, překlad autorky.

serveru mimo automobil (tj. mimo hmotný předmět) a je poskytován přes internetové připojení jako služba.¹¹⁷

Wagner ovšem takové rozlišování odmítá jako svévolné. Zhmotnění softwaru podle něj bylo od začátku pouhou berličkou, jak dosáhnout založení odpovědnosti za vadné počítačové programy. S technologickým pokrokem a novými způsoby šíření softwaru se však prokázal tento pohled jako neudržitelný. Prosazuje teleologický výklad práva a na příkladu Nařízení o zdravotnických prostředcích ukazuje, že software musí být považován za výrobek, jinak by některá jeho ustanovení postrádala smysl a uplatnění.¹¹⁸

Nařízení mezi zdravotnické prostředky¹¹⁹ řadí mimo jiné specializovaný zdravotnický software¹²⁰ a výslovně připouští, aby poškození požadovali náhradu újmy způsobené vadnými zdravotnickými prostředky v souladu s příslušnými ustanoveními evropského práva, přičemž nařízení odkazuje na Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky.¹²¹ Pokud by však zdravotnický software nebyl výrobkem, odkaz na směrnici by byl obsoletní. Jediný možný výklad proto je, že zdravotnický software je nejen zdravotním prostředkem ve smyslu nařízení ale i výrobkem ve smyslu směrnice. Pokud je specializovaný zdravotnický software výrobkem, není žádný rozumný důvod, aby výrobkem nebyl také jakýkoliv jiný software (včetně softwaru autopilota).

Z teleologického hlediska Wagner argumentuje, že účelem odpovědnosti za vadné výrobky je chránit spotřebitele před újmou způsobenou vadnými výrobky a s ohledem na to motivovat výrobce průmyslově vyráběného zboží, aby se při výrobním procesu chovali obezřetně. Jelikož je software průmyslově vyráběn a distribuován spotřebitelům stejně jako běžné mechanické výrobky, není podle něj důvod, aby se na jeho uživatele nevztahovala stejná ochrana jako na uživatel běžných mechanických výrobků.¹²²

¹¹⁷ WAGNER, Gerhard. Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte (Produkthaftungsgesetz – ProdHaftG). In: SÄCKER, Franz Jürgen, RIXECKER, Roland, OETKER, Hartmut, LIMPERG, Bettina. *Münchener Kommentar zum BGB, Band 7*. 8. Auflage. München: Beck, 2020, S. 2738-2739, Rn. 21 a 22.

¹¹⁸ Ibid., S. 2739, Rn. 23 a 24.

¹¹⁹ Uvedené evropské předpis (Nařízení o zdravotnických prostředcích z roku 2017 a Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky) jsou si v německém překladu podobné i jazykově, neboť zdravotnické prostředky jsou v německé verzi přeloženy jako zdravotnické výrobky (nikoliv jako prostředky). Gramatická metoda výkladu práva je sice základní metodou, ale pro výklad nemusí být směrodatná, neboť je zapotřebí nahlédnout i do dalších jazykových verzí předpisů a vzít je při výkladu v potaz.

¹²⁰ Nařízení o zdravotnických prostředcích, článek 2 odst. 1.

¹²¹ Nařízení o zdravotnických prostředcích, článek 10 odst. 16.

¹²² WAGNER, Gerhard. Produkthaftung für autonome Systeme. *Archiv für die civilistische Praxis*. 2017 (Dezember), Jahrgang (Bd.) 217, Heft Nr. 6, S. 707-765.

Navíc, pokud software zabudovaný například do ledničky selže a spotřebič v důsledku toho začne hořet, nevzbuzuje uplatnění odpovědnosti výrobce žádné pochyby. Wagner si klade otázku, proč by se situace měla změnit v případě, kdy je software stažen z internetu a instalován do chladničky až po jejím zakoupením. To vše vede Wagnera k závěru, že software, který je používán k ovládání zařízení, je zapotřebí považovat za výrobek ve smyslu směrnice bez ohledu na to, jak je poskytován, tedy i v případě, kdy je do výrobku instalován až následně nebo je poskytován jako služba.¹²³

Na překážku tomu podle Wagnera není ani to, že směrnice v definici výrobku uvádí elektřinu jako jediný nehmotný statek. Na začátku 80. let, kdy byla směrnice přijímána, byla elektřina relevantní z důvodu, že byla průmyslově vyráběná a masově distribuovaná spotřebitelům. Situace se v průběhu času změnila a dnes je to software, který je průmyslově vyráběn a na spotřebitele masově distribuován. S ohledem na to nepovažuje Wagner výklad argumentem *a contrario* za přesvědčivý, a naopak uplatňuje argumentaci analogií, na jejímž základě se počítačový program považuje za výrobek vedle elektřiny.¹²⁴

Z výše uvedeného vyplývá, že výklad pojmu výrobek doznal v německém právním prostoru proměn až do stádia, kdy je za výrobek ve smyslu směrnice považován jakýkoliv druh počítačového programu bez ohledu na to, jakým způsobem je distribuován.¹²⁵

V Rakousku je směrnice provedena Rakouským zákonem o odpovědnosti za vadný výrobek. V ust. § 4 rakouského zákona je výrobek definován jako každá movitá hmotná věc, i když je součástí jiné movité věci nebo byla spojena s věcí nemovitou, včetně energie.¹²⁶ Ačkoliv jsou v rakouském právu věci v právním smyslu předměty hmotné i předměty bez nehmotné podstaty (srov. § 285 Rakouského občanského zákoníku),¹²⁷ rakouský zákonodárce se rozhodl

¹²³ WAGNER, Gerhard. Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte (Produkthaftungsgesetz – ProdHaftG). In: SÄCKER, Franz Jürgen, RIXECKER, Roland, OETKER, Hartmut, LIMPERG, Bettina. Op. cit., S. 2740, Rn. 25 a 26.

¹²⁴ Ibid., S. 2740-2741, Rn. 27.

¹²⁵ Shodně rovněž TAEGER, Jürgen. Recht der digitalen Welt – Rechtsentwicklungen im EDV- und Internetrecht. *Kritische Justiz*. 2020, Jahrgang 33, Heft Nr. 4, S. 506-530.

¹²⁶ Překlad autorky, srov. ust. § 4 Rakouského zákona o odpovědnosti za vadný výrobek, které v původním znění stanoví: „*Produkt ist jede bewegliche körperliche Sache, auch wenn sie ein Teil einer anderen beweglichen Sache oder mit einer unbeweglichen Sache verbunden worden ist, einschließlich Energie.*“

¹²⁷ Ust. § 292 RakVšeObčZ v původním znění stanoví: „*Körperliche Sachen sind diejenigen, welche in die Sinne fallen; sonst heißen sie unkörperliche; z. B. das Recht zu jagen, zu fischen und alle andere Rechte.*“, což lze přeložit jako „*Hmotnými věcmi jsou ty, které lze vnímat smysly; jinak se nazývají nehmotnými; např. právo lovit, rybařit a všechna ostatní práva.*“, překlad autorky.

pojem výrobek omezit pouze na hmotné movité věci. Za hmotné věci se na základě § 292 Rakouského občanského zákoníku rozumí takové věci, které jsou vnímatelné smysly, ostatní věci jsou nehmotné, jako například některá práva. Rakouské právo se tím odchyluje od doslovného znění směrnice.

Co se týče softwaru, v rakouské doktríně zůstává sporné, zdali je věcí hmotnou nebo nehmotnou, příp. má-li být kvalifikován jako služba. Někteří autoři považují software za věc hmotnou, je-li spojen s hmotným nosičem, který mu tím propůjčuje hmotnou podstatu. Část autorů považuje software za hmotnou věc ze stejného důvodu, na jehož základě Bydlinski pojímá elektřinu jako věc hmotnou. Elektřinu považuje Bydlinski za věc hmotnou, protože může být vnímána lidskými smysly (srov. § 292 Rakouského občanského zákoníku).¹²⁸ Naproti tomu zaznívají názory, že u softwaru jde především o určitý duševní obsah, který hovoří ve prospěch kvalifikace softwaru jakožto věci nehmotné.¹²⁹

Do popředí se poslední dobou v rakouské doktríně dostává také rozlišení mezi hmotným výrobkem jako je datový nosič a informacemi na něm obsaženými (software). V takovém pojetí software nespadá na rozdíl od samotného datového nosiče do působnosti směrnice.¹³⁰

Proti výše uvedeným proudům rakouské doktríny se staví Koch, který pléduje pro širší výklad pojmu výrobek, a navrhuje, aby byl zákonný požadavek na „hmotnost“ výrobku vědomě výkladem překlenut.¹³¹ V důsledku toho by se otevřela možnost zahrnout pod pojem výrobek nehmotné věci, včetně počítačového programu autopilota.

Jak se z výše uvedeného podává, v rakouské ani v německé právní doktríně zásadně není problematické pod pojem výrobek podřadit software, který je zachycen na hmotném nosiči. Názory se naopak tříští v případě, kdy se jedná o software bez hmotného nosiče nebo software poskytovaný jako služba. Německá právní věda v tomto ohledu vychází jako progresivnější.

¹²⁸ Ust. § 292 RakVšeObčZ v původním znění stanoví: „*Körperliche Sachen sind diejenigen, welche in die Sinne fallen; (...)*“, což lze přeložit jako „*Hmotnými věcmi jsou ty, které lze vnímat smysly; (...)*“, překlad autorky.

¹²⁹ HELMICH, Elisabeth. § 285. In: KLETEČKA Andreas., SCHAUER Martin (Hrsg.). Op. cit., S. 535-536, Rn. 3, 7.

¹³⁰ PORSCH, Willibald, TERLITZA, Ulfried. § 4 [PHG]. In: SCHWIMANN, Michael, KODEK, Georg (Hrsg.). *ABGB Praxiskommentar AHG, ASVG, DHG, EKHG, OrgHG, PHG, Haftpflichtgesetze, Band 11*. 5. Auflage. Wien: LexisNexis Verlag, 2022, S. 818, Rn. 17.

¹³¹ KOCH, Bernhard A. Produkthaftung für Daten. In: SCHURR, Francesco A., UMLAUFT, Manfred (Hrsg.). *Festschrift für Bernhard Eccher*. Wien: Verlag Österreich, 2017, S. 551-570.

2.4.2. Výrobek ve smyslu návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky

Jak vyplývá z důvodové zprávy obsažené v návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, k předložení návrhu nové směrnice se přistoupilo mimo jiné z důvodu, že není jasné, jak vyložit desítky let staré definice a pojmy uvedené ve stávající Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky ve vztahu k moderním digitálním výrobkům. Jako příklad důvodová zpráva uvádí software a výrobky, které ke svému fungování potřebují software nebo digitální služby, výslovně jsou mezi nimi uvedena autonomní vozidla. Proto z jedním z hlavních cílů Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky je úprava pravidel tak, „aby zohledňovala moderní druhy výrobků a reagovala na specifickou jejich vlastnost, danou zejména využíváním softwaru nebo digitálních služeb“.¹³² V případě Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky se jedná o úplnou harmonizaci, členské státy proto budou muset přizpůsobit své právní řády, aniž by však spotřebitelům poskytli vyšší nebo nižší úroveň ochrany, než jim přiznává navrhovaná směrnice.¹³³

Revidovaná směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky vymezuje výrobek ve srovnání se stávající Směrnicí o odpovědnosti za vadné výrobky širěji. Na základě článku 4, odst. 1 navrhované směrnice je výrobek definován jako „všechny movité věci, i když jsou začleněny do jiné movité nebo nemovité věci. „Výrobek“ zahrnuje elektřinu, digitální výrobní soubory a software“.¹³⁴ Směrnice jmenovitě uvádí software jako výrobek, čímž (oproti stávající právní úpravě) staví na jisto, že software se řadí mezi výrobky.

V dalších ustanovení směrnice definuje, co je součástí výrobku. Podle článku 4 odst. 3 směrnice je součástí výrobku nejen jakýkoliv hmotný, ale i nehmotný předmět, a dokonce i jakákoli související digitální služba, která je začleněna do výrobku nebo je s ním propojena výrobcem tohoto výrobku nebo která je pod kontrolou tohoto výrobce. Související digitální službou se na základě článku 4 odst. 4 směrnice rozumí digitální služba, která je začleněna do výrobku nebo je s ním propojena takovým způsobem, že v případě neexistence této služby by výrobek nemohl plnit jednu či více svých funkcí. Kontrolou výrobce se na základě článku 4 odst. 5 směrnice rozumí, že výrobce výrobku povoluje a) začlenění, propojení nebo dodání součásti třetí stranou, včetně aktualizací nebo vylepšení softwaru, nebo b) změnu výrobku. Z uvedeného

¹³² ZÁLESKÁ, Barbora. Návrh nové směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky. *Jurisprudence*. 2023, číslo 1, str. 3-10.

¹³³ Návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 3.

¹³⁴ Návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 4, odst. 1.

vyplývá, že součástí výrobku může být jak software předem nainstalovaný nebo dodatečně stažený do hmotného výrobku (datového nosiče, hardwaru), tak i související digitální služba. Zahrnutí digitálních služeb pod pojem součást věci je nejvýraznější změna oproti stávající Směrnici o odpovědnosti za vadné výrobky, protože aktuálně platná směrnice se vztahuje výlučně na výrobky a jakékoliv služby jsou z její působnosti vyjmuty, jak opakovaně potvrzuje Soudní dvůr Evropské Unie.

Pro výklad pojmu výrobek a součást výrobku je zcela zásadní bod 12 odůvodnění navrhované směrnice, který výslovně stanoví, že výrobkem jsou jak věci hmotné, tak i věci nehmotné, včetně softwaru. Softwarem se rozumí například operační systémy, firmwary, počítačové programy, aplikace nebo systémy umělé inteligence (ve smyslu Návrhu aktu o umělé inteligenci). Samotný zdrojový kód softwaru se oproti tomu za výrobek nepovažuje, protože se jedná o pouhou informaci. Software se řadí pod pojem výrobek bez ohledu na způsob jeho distribuce, může se tedy jednat jak o software instalovaný do zařízení (vestavný software nebo software, který si spotřebitel do zařízení sám stáhne) nebo k němuž uživatel přistupuje prostřednictvím cloudové technologie. S ohledem na to jsou vývojáři softwaru výrobcem výrobku ve smyslu směrnice.¹³⁵

K výkladu pojmu digitální služby, které se za určitých podmínek považují za součást výrobku a v důsledku toho spadají do působnosti směrnice, se blíže vyjadřuje bod 15 odůvodnění navrhované směrnice. Podle odůvodnění musí být digitální služby do výrobků začleněny nebo s nimi spojeny takovým způsobem, že jejich absence by znemožnila, aby výrobek plnil některou ze svých funkcí. Zda se jedná o hlavní nebo vedlejší funkci výrobku není rozhodné. Jako příklad digitální služby je uvedeno průběžné poskytování dat o dopravě v navigačním systému. I když se směrnice na služby jako takové zásadně nevztahuje (stejně jako stávající Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky), tyto digitální služby tvoří výjimku a jsou považovány za součást výrobku s odůvodněním, že mají stejný vliv na bezpečnost výrobku jako jeho fyzické nebo digitální součásti. Digitální služby musí být dodávány samotným výrobcem, nebo musí platit, že si výrobce nad jejich poskytováním ze strany třetího subjektu zachová kontrolu. Dle znění článku 4 odst. 5 směrnice se zachováním kontroly rozumí, že výrobce poskytování takových služeb povolí. Jak vyplývá z bodu 15 odůvodnění navrhované směrnice, způsob, jakým může být povolení vyjádřeno, se vyloží velice široce. Povolení výrobce může spočívat nejen v jeho výslovném souhlasu, ale může se jednat i o jeho pouhé doporučení nebo o jiné ovlivnění ze strany výrobce

¹³⁵ Návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, odůvodnění bod 12.

vedoucí k tomu, že služba bude poskytována.¹³⁶ Na základě výše uvedeného lze učinit závěr, že součástí výrobku je (pouze) taková digitální služba, která je důležitá pro výrobek z hlediska jeho funkčnosti, a to z vůle výrobce, přičemž nezáleží na tom, zdali jde o hlavní nebo vedlejší funkci výrobku.¹³⁷

Při posuzování, zdali je digitální služba součástí výrobku a bude se na ní vztahovat směrnice, je tedy zapotřebí nejprve určit, zdali by výrobek bez služby nemohl fungovat (částečně nebo zcela). Pokud je závěr, že výrobek by bez služby nemohl fungovat, přistoupí se ke zkoumání otázky, kdo začlenil nebo propojil službu s výrobkem. Pokud to byl výrobce výrobku, jedná se o digitální službu a součást výrobku ve smyslu směrnice. V případě, že službu poskytuje třetí subjekt, bude se přesto jednat o digitální službu ve smyslu součásti výrobku, pokud má službu výrobce pod kontrolou, tj. dal souhlas k tomu, že je služba používána spolu s jeho výrobkem.

Co se týče posouzení povahy softwaru autopilota jako výrobku ve smyslu návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadný výrobek, je nezbytné při tom vyjít ze způsobu, jak je software distribuován. V případě vestavného softwaru autopilota lze dospět ke dvěma závěrům. Jednal by mohl být software posouzen jako výrobek dle článku 4 odst. 1 směrnice, tj. jako movitá věc nehmotná, která je výrobcem začleněná do jiné movité věci (autonomního automobilu). Současně by však vestavný software autopilota mohl být vymezen také jako součást výrobku podle článku 4 odst. 3 a 5 směrnice, neboť by se jednalo o nehmotný předmět začleněný do výrobku (autonomního automobilu) výrobcem tohoto výrobku nebo jiným subjektem, jestliže výrobce autonomního automobilu s instalací projevil souhlas (například pokud by výrobce automobilu svěřil tuto úlohu jinému subjektu z důvodu jeho specializace).

Software autopilota bude splňovat definici součásti výrobku podle článku 4 odst. 3 a 5 směrnice také v případě, kdy si software autopilota do automobilu stáhne sám spotřebitel. Rovněž v této situaci se může jednat jak o software poskytnutý přímo výrobcem (tj. výrobce software určil například ve smlouvě se spotřebitelem a umožnil mu jeho instalaci) nebo může být software poskytnut třetím subjektem – to však pouze za předpokladu, že s tím výrobce automobilu souhlasil (viz článek 4 odst. 5 směrnice). Jestliže software autopilotu nebude instalován na hardware autopilota, ale bude poskytován jako služba on-line, jedná se taktéž o součást výrobku, a to ve smyslu digitální služby podle článku 4 odst. 3 až 5 směrnice. První podmínkou toho je, že automobil bez tohoto softwaru není schopen své funkce, tj. autonomní jízdy. Druhou podmínkou je, že službu může poskytovat přímo výrobce nebo ji bude poskytovat třetí subjekt s povolením

¹³⁶ Návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, odůvodnění bod 15.

¹³⁷ ZÁLESKÁ, Barbora. Op. cit.

výrobce automobilu. Povolení si lze představit jako výslovný souhlas výrobce ve smlouvě uzavírané se spotřebitelem nebo i jen jako pouhé doporučení výrobce (viz odůvodnění bod 15 směrnice). Lze si ovšem představit také situaci, kdy je software autopilotu součástí autonomního automobilu částečně na základě toho, že je jako počítačový program stažen do automobilu, a částečně jako digitální služba vzhledem k tomu, že dílčí informace k jeho fungování jsou poskytovány nepřetržitě on-line (například mapy pro navigaci autonomního automobilu autopilotem). Ve všech výše uvedených případech se tedy software autopilota kvalifikuje jako výrobek (či jeho součást) ve smyslu Revidované směrnice o odpovědnosti za vady výrobku.

Co se týče jiných druhů softwaru, které mohou být do autonomního automobilu instalovány (například zábavní software), bude se vždy jednat o výrobek na základě článku 4 odst. 1 směrnice (každý software je výrobkem). Nebude se však vždy nutně jednat také o součást výrobku (bude záležet na tom, zdali software byl instalován výrobcem autonomního automobilu nebo jeho instalaci alespoň povolil), což by mělo dopad na to, kdo všechno za případnou škodu způsobenou vadou takového softwaru podle směrnice bude odpovídat. Naopak, pokud další druhy softwarů třetích stran budou poskytovány jako služba, a to bez povolení výrobce autonomního automobilu, nebude se jednat o výrobek ani jeho součást ve smyslu návrhu Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, protože nebude naplněna definice digitální služby podle článku 4 odst. 4 ve spojení s článkem 4 odst. 3 a 5 směrnice pro nesplnění podmínky, že výrobce autonomního vozidla poskytování povolil.

3. Autonomní automobil ve smluvních vztazích

3.1. Smlouvy uzavírané v souvislosti s autonomními automobily

V souvislosti s nakládáním s autonomními automobily a jejich užíváním mohou být uzavírány různé typy občanskoprávních smluv nebo smlouvy atypické. Za účelem převodu vlastnictví k autonomnímu automobilu lze uzavřít smlouvu kupní, směnnou nebo darovací. Vlastnické právo může být převedeno i v rámci převodu obchodního závodu, přeměny nebo vkladem do základního kapitálu. Uživací právo k autonomnímu automobilu lze získat na základě nájemní a podnájemní smlouvy, leasingové smlouvy nebo výpůjčky či výprosy. K užití samořiditelného automobilu může docházet rovněž na základě přepravní smlouvy, pokud je automobil využíván jako taxi bez řidiče nebo pro distribuci zásilek. Inominátní smlouvy mohou být využívány při sjednávání smluv pro sdílení automobilů nebo při poskytování samořiditelných automobilů jako služby. Limitem smluvní svobody stran při koncipování inominátů je § 1 odst. 2 ObčZ. Vzájemná práva a povinnosti smluvních stran se v případě nepojmenované smlouvy řídí obsahem smlouvy, pouze není-li mezi stranami v určité otázce smluveno ničeho, použijí se na jejich závazkový právní vztah vzniklý z nepojmenované smlouvy analogicky ustanovení Občanského zákoníku, která upravují závazkový právní vztah obsahem a účelem mu nejbližší.¹³⁸

S ohledem na softwarovou složku automobilu je současně spolu s výše uvedenými smlouvami zapotřebí vždy ještě uzavřít smlouvu, kterou uživatel získá oprávnění užít počítačový program autopilota (ale i ostatní softwarové vybavení automobilu jako například software infotainmentu poskytující navigační systém, přehrávání videa nebo hudby z různých platforem, karaoke a další druhy zábavy). Oprávnění lze zřídit na základě licenční nebo podlicenční smlouvy, příp. smlouvou o poskytování softwaru jako služby – záleží na způsobu, kterým je software distribuován.

Tato kapitola je věnována vybraným smlouvám, které lze považovat za základní právní jednání použitelná při nakládání s autonomním automobilem. Jedná se o pojmenovanou smlouvu kupní, smlouvu licenční (podlicenční) a nepojmenovanou smlouvu o poskytování softwaru jako služby, která se může překrývat s pojmenovanou smlouvou o poskytování digitální služby. Cílem je analyzovat použití těchto smluv ve vztahu k autonomním automobilům. Pozornost bude zaměřena na to, jaká zákonná ustanovení upravující výše uvedené smluvní typy jsou na poměry samořiditelných automobilů aplikovatelná, a to včetně ustanovení na ochranu spotřebitele a slabší smluvní strany.

¹³⁸ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 4. 2008, sp. zn. 33 Odo 848/2006.

3.2. Koupě

3.2.1. Zákonná ustanovení o koupi

V případě kupní smlouvy, jejímž předmětem je autonomní automobil se uplatní obecná ustanovení o koupi (§ 2079 a násl. ObčZ), jakožto i ustanovení o koupi movité věci (§ 2085 a násl. ObčZ) a případně také ustanovení o závazcích ze spotřebitelských smluv (§ 1810 an. ObčZ)¹³⁹ a zvláštní ustanovení o prodeji zboží spotřebiteli (§ 2158 ObčZ a násl. ObčZ), je-li kupní smlouva uzavírána s kupujícím v právním postavení spotřebitele ve smyslu § 419 ObčZ. Před uzavřením samotné kupní smlouvy, mohou strany sjednat smlouvu o budoucí smlouvě kupní (§ 1785 a násl. ObčZ). Pokud se vlastnické právo k autonomnímu automobilu nabývá v rámci převodu obchodního závodu nebo jeho části, použijí se zvláštní ustanovení o koupi závodu (§ 2175 a násl. ObčZ), stejně tak se tato ustanovení použijí při jiných převodech vlastnického práva k obchodnímu závodu než prodejem (směna, vklad obchodního závodu do základního kapitálu, darování).¹⁴⁰

3.2.2. Charakteristika koupě, forma a její účinky

Základními ujednáními smlouvy o koupi autonomního automobilu je závazek prodávajícího předmět koupě jakožto i doklady, které se k němu vztahují, předat kupujícímu a umožnit mu nabýt vlastnické právo k automobilu, a dále závazek kupujícího převzít automobil, který je ve smlouvě specifikován, a uhradit kupní cenu (§ 2079 ve spojení s § 2087 ObčZ).

Koupě je konsenzuálním právním jednáním,¹⁴¹ které je svou povahou synallagmatické (srov. § 2079 odst. 2 ObčZ), nevyplývá-li ze smlouvy nebo zvyklostí něco jiného (strany si například sjednaly uhrazení části nebo celé kupní ceny před předáním automobilu, po předání automobilu nebo k určitému datu bez návaznosti na předání).¹⁴²

Občanský zákoník ani jiný právní předpis formu kupní smlouvy, jejímž předmětem je movitá věc jako automobil, nepředepisuje, koupě proto může být uzavřena i ústně nebo konkludentně. Jestliže si strany sjednaly písemnou formu kupní smlouvy a tato forma nebyla

¹³⁹ HUBKOVÁ, Pavlína. § 2158 [Spotřebitelská kupní smlouva]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2333, marg. č. 2.

¹⁴⁰ TICHÝ, Luboš, HORÁČEK, Tomáš. § 2183 [Koupě části závodu, jiné převody závodu]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek V, (§ 1721-2520)*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2014, str. 1030.

¹⁴¹ ZAPLETAL, Jiří. § 2079 [Základní ustanovení]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2256, marg. č. 1.

¹⁴² Ibid., str. 2256, marg. č. 3.

dodržena, stíhá koupi relativní neplatnost (*a contrario* § 588 ObčZ) podle ust. § 582 odst. 1 a 2 ObčZ, není-li tato vada dodatečně zhojena. Neplatnost lze namítnout pouze, nebylo-li již plněno.

Kromě obligačních účinků má koupě také věcně-právní účinky spočívající v převodu vlastnického práva k automobilu z prodávajícího na kupujícího. Okamžik, kdy věcně-právní účinky nastanou, závisí na tom, zdali je předmět koupě individuálně nebo druhově určen, a také na tom, zdali si strany tento okamžik zvlášť smluvně upraví (tj. odlišně od zákonného režimu). S věcně-právními účinky je navíc spojen přechod tzv. nebezpečí škody na věci na kupujícího podle § 2082 ObčZ. I z tohoto hlediska může být významné, k jakému okamžiku je vlastnické právo převedeno.¹⁴³

Zdali se jedná o věc individuálně či druhově určenou, závisí na vůli stran.¹⁴⁴ Například fyzická osoba může kupovat autonomní vozidlo v autosalonu, kde je vůz vystaven, nebo on-line přes portál, na němž jsou automobily vyobrazeny. Předmětem kupní smlouvy v takovém případě bude individuálně určená věc – autonomní vozidlo, které si kupující v autosalonu vyzkoušel, nebo které si prohlédl ve fotogalerii na webové stránce – a tomu bude odpovídat specifikace předmětu koupě ve smlouvě. Vůli stran určit předmět koupě individuálně lze dovozovat, pokud je ve smlouvě specifikován kromě modelu, typu, barvy také VIN a u ojetých vozidel počet najetých km a státní poznávací značka. Lze si představit také situaci, kdy právnická osoba kupuje autonomní vozidla do své firemní flotily a kupní smlouvu uzavírá na určitý počet automobilů, které má prodávající u sebe nebo u třetí osoby na skladě, nebo si osoba kupuje automobil, který má být teprve vyroben. V takových případech lze dovést vůli stran vymezit věc druhově.

Co se týče kupní ceny, pro zachování určitosti smlouvy stačí, když je ujednána alespoň způsob jejího určení (§ 2080 ObčZ). Mají-li však strany vůli uzavřít kupní smlouvu bez určení kupní ceny, platí na základě nevyvratitelné právní domněnky, že byla sjednána cena ve výši ceny obvyklé (§ 2085 odst. 2 ObčZ). Pokud byla před uzavřením smlouvy (kupní nebo smlouvy o smlouvě budoucí) poskytnuta peněžitá částka, posoudí se na základě vyvratitelné právní domněnky jako záloha ve smyslu § 1807 ObčZ a při úhradě kupní ceny se na ni započte.¹⁴⁵ Smluvní strany mohou vlastním ujednáním režim zálohy modifikovat, nebo si sjednat poskytnutí

¹⁴³ OLIVA, Jakub. 2. Nabývání vlastnického práva. In: DOHNAL, Jakub, GALVAS, Miroslav, OLIVA, Jakub. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016, str. 91, marg. č. 60.

¹⁴⁴ PIPKOVÁ, Petra Joanna. § 1101 [Převod věci určené druhově]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Op. cit.*, str. 1171, marg. č. 1.

¹⁴⁵ JANOŮŠEK, Michal. § 1807 [Záloha]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Op. cit.*, str. 1897, marg. č. 11

zálohy, která bude mimo režim § 1807 Obč, především sjednají-li si poskytnutí peněžní částky ve smlouvě o budoucí smlouvě kupní.

Předmět smlouvy musí být dostatečně specifikován, jinak je kupní smlouva zdánlivá z důvodu neurčitosti, a to za předpokladu, že se nepodaří nesrovnalosti v identifikaci věci překlenout ani výkladem (§ 553 odst. 1 ObčZ), a tato vada není stranami zhojena ani dodatečným vyjasněním předmětu koupě (§ 553 odst. 2 ObčZ). Míra specifikace automobilu záleží na tom, zdali se jedná o věc individuálně nebo druhově určenou, příp. věc, jak stojí a leží.¹⁴⁶

3.2.3. Nabytí vlastnického práva na základě koupě

Na základě § 1099 ObčZ se vlastnické právo k autonomnímu automobilu jakožto k věci určené jednotlivě převádí již samotnou smlouvou k okamžiku její účinnosti – v tomto případě má smlouva translační účinek. Smluvní strany si mohou ujednat i jiný způsob a okamžik převodu vlastnického práva. Mohou například navázat převod na suspenzivní podmínku nebo na předání věci (tradici) tak, jak platilo dle § 133 odst. 1 Občanského zákoníku 1964 atd.

Pokud je autonomní automobil vymezen v kupní smlouvě druhově (podle počtu), vlastnické právo se převádí na základě § 1101 ObčZ až v okamžiku, kdy lze věc určit dostatečným odlišením od jiných věcí téhož druhu. Individualizací se automobil stane objektivně identifikovatelným a přiřaditelným k dané smlouvě, čímž se stane *de facto* věcí individuálně určenou. Individualizace předmětu koupě může proběhnout např. prostorovým oddělením vozidla od ostatních stejného druhu, jeho označením nebo dodáním. Individualizaci provádí zásadně prodávající, který je na základě právní domněnky dle § 1926 odst. 1 ObčZ oprávněn vybrat, jakým způsobem plnění poskytne.¹⁴⁷ Když dodavatel prodávajícího (výrobce vozidla nebo jiný subjekt) vyčlení pro něj objednaný automobil a naloží jej na nákladní vozidlo za účelem přepravy automobilu k prodávajícímu, bylo by možné uvažovat také nad tím, že k individualizaci došlo již samotným dodavatelem a časově dříve, než se automobil dostal do sféry prodávajícího. Takový výklad je však zapotřebí odmítnout, neboť třetí osoba nemůže zasahovat do smluvního vztahu, aniž by k tomu byla stranami nebo zákonem výslovně oprávněna.

¹⁴⁶ Koupě věcí, jak stojí a leží (úhrnkem), se rozumí způsob vymezení předmětu převodu ze použití jiných údajů než při určení předmětu jako věci individuálně nebo druhově určené nebo věci hromadné. Nejčastěji jsou věci specifikovány odkazem na místo, kde se nalézají (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2013, sp. zn. 33 Cdo 2884/2012). V případě vymezení předmětu koupě úhrnkem prodávající neodpovídá za jeho vady, ledaže věc nemá vlastnost, o níž prodávající prohlásil, že ji má, nebo již si nabyvatel vymínil (§ 1918 ObčZ).

¹⁴⁷ PIPKOVÁ, Petra Joanna. § 1101 [Převod věci určené druhově]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 1171, marg. č. 2.

Vzhledem k tomu, že vlastníci a provozovatelé konvenčních automobilů podléhají zápisu do registru silničních vozidel,¹⁴⁸ lze předpokládat, že i autonomní automobily budou podléhat této evidenci. S ohledem na to se nabízí otázka, zdali se uplatní § 1102 ObčZ, podle něhož se vlastnické právo k movité věci zapsané ve veřejném seznamu nabývá zápisem do takového seznamu. Podle Důvodové zprávy k Občanskému zákoníku se veřejným seznamem rozumí veřejnoprávní evidence věcí (bez ohledu na její označení), v níž jsou zapsány určité věci, absolutní práva, popřípadě i jiná práva k nim, a která je veřejně přístupná (tzn. lze do ní nahlížet, aniž je třeba překonávat formální překážky jako je osvědčení právního zájmu na nahlédnutí apod.).¹⁴⁹

Registr silničních vozidel je sice veřejnoprávní evidencí, jejímž správcem je Ministerstvo dopravy¹⁵⁰ a zapisují se do něj věci (automobily), přístup do registru však není veřejný,¹⁵¹ a proto není veřejným seznamem ve smyslu Občanského zákoníku. Ust. § 1102 ObčZ by se na nabytí vlastnického práva k autonomnímu vozidlu tedy z dnešního pohledu nepoužilo. Pokud by autonomním automobilům byl přiznán status elektronické osoby, aplikace § 1102 ObčZ by vůbec nepřipadala v úvahu, neboť by automobil ztratil svou věcnou povahu, a seznam podle § 1102 je seznamem věcí a nikoliv osob.

Jestliže se jedná o spotřebitelskou koupi, tj. na straně kupujícího je spotřebitel a na straně prodávajícího vystupuje podnikatel v rámci své podnikatelské činnosti, uplatní se zvláštní režim podle ust. § 2160 odst. 1 ObčZ a kupující nabyde vlastnické právo k automobilu jeho převzetím. Ustanovení představuje speciální úpravu, kdy se zachovala dvoufázovost převodu a rozlišování mezi titulem (koupí) a modelem (převzetím věci, tradicí). Jedná se nicméně o dispozitivní úpravu, od níž se strany mohou smlouvou odchýlit.¹⁵²

3.2.3.1. Nabytí vlastnického práva na základě koupě k věci budoucí

Koupi není na překážku, jestliže předmět koupě v okamžiku uzavření smlouvy ještě neexistuje. Tomu odpovídá § 2086 odst. 1 ObčZ, podle kterého se za kupní smlouvu považuje také

¹⁴⁸ Viz Zákon o silničním provozu, § 4 odst. 1 písm. a).

¹⁴⁹ Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, str. 253.

¹⁵⁰ Viz Zákon o silničním provozu, § 4 odst. 1.

¹⁵¹ Na základě ust. §5 odst. 7, písm. a) Zákona o silničním provozu se údaje z registru silničních vozidel poskytují výlučně fyzickým nebo právnickým osobám, které jsou jejich vlastníkem, provozovatelem nebo prokáží právní zájem na poskytnutí údajů.

¹⁵² VÍTOVÁ, Blanka. § 2160 [Nabytí vlastnického práva kupujícím při prodeji zboží v obchodě]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 148, marg. č. 1.

smlouva o dodání věci, která má být teprve vyrobena.¹⁵³ Má-li věc v budoucnosti teprve vzniknout, její vznik je podmínkou řádného splnění kupní smlouvy, nikoliv podmínkou její platnosti.¹⁵⁴

Konkrétní okamžik nabytí vlastnického práva k automobilu, který v době uzavření koupě ještě neexistuje, záleží na vymezení předmětu koupě a ujednání stran. Pokud sériově vyráběný autonomní automobil nebyl dosud vyroben, bude možné z kupní smlouvy zpravidla dovodit vůli stran, že se jedná o druhově určený předmět koupě. Vlastnické právo je v takovém případě převedeno na základě § 1101 ObčZ až v okamžik jeho individualizace. V případě věci budoucí může k individualizaci dojít až poté, co budoucí věc vznikne, tj. autonomní automobil bude vyroben a následně individualizován. Aplikace § 1101 ObčZ u koupě věci budoucí by tudíž neměla činit žádné obtíže a je srovnatelná jako u koupě věci existující v okamžiku uzavření kupní smlouvy.

Oproti tomu k převodu vlastnického práva k autonomnímu automobilu, který je v kupní smlouvě specifikován jako věc individuálně určená, dochází k okamžiku účinnosti kupní smlouvy (§ 1099 ObčZ). V případě, že automobil v okamžiku uzavření smlouvy neexistuje, nemůže být vlastnické právo s účinností smlouvy převedeno na kupujícího. Právní doktrína s ohledem na to dovozuje, že smlouva musí obsahovat ujednání tuto okolnost zohledňující (zřejmě ve smyslu odkládací podmínky apod.), jinak bude pro nemožnost plnění od začátku neplatná podle § 580 odst. 2 ObčZ. Ačkoliv je neplatnost koupě založena na § 580 odst. 2 ObčZ, je doktrínou považována za relativní s tím, že námitka neplatnosti je v dispozici kupujícího, ustanovení § 588 věta druhá ObčZ je přitom ignorováno.¹⁵⁵ V praxi se takový případ vyskytne zřejmě pouze sporadicky, bude-li smlouva uzavřena na automobil, který bude vyroben na zakázku konkrétního kupujícího podle jeho specifických požadavků a kupující současně nebude spotřebitelem.

Vůči výše uvedeným doktrinárním názorům lze namítnout, že ust. § 2086 odst. 1 ObčZ počítá s tím, že předmětem smlouvy kupní mohou být i věci budoucí, aniž by se omezoval výlučně na koupi věcí druhově určených. Navíc Zapletal poukazuje na to, že vznik předmětu koupě má vliv na splnění smlouvy, nikoliv na její platnost (srov. výše).

¹⁵³ Pro spotřebitelské smlouvy srov. též § 2158 odst. 1 věta druhá ObčZ.

¹⁵⁴ ZAPLETAL, Jiří. § 2079 [Základní ustanovení]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2257, marg. č. 8.

¹⁵⁵ TICHÝ, Luboš, PIPKOVÁ, Petra Joanna, BALARIN, Jan. §2079 [Základní ustanovení]. In: TICHÝ, Luboš, PIPKOVÁ, Petra Joanna, BALARIN, Jan. *Kupní smlouva v novém občanském zákoníku. Komentář, § 2079-2183*. Praha: C. H. Beck, 2014, str. 27, marg. č. 16, a TICHÝ, Luboš. § 2079 [Základní ustanovení]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek V, (§ 1721-2520)*. Op. cit., str. 729.

Nadto by v případě neplatnosti vznikl hodnotový konflikt. V ust. § 574 ObčZ je jasně vyjádřena hodnotová preference výkladu právního jednání, který umožní podržení platnosti právního jednání před výkladem s opačným výsledkem. Ve stejném duchu Občanský zákoník umožňuje, aby nabyvatel získal vlastnické právo k věci, i když se na straně převodce vyskytly určité nesrovnalosti (§ 1040 odst. 2 ObčZ, § 1109 ObčZ), čímž se jasně preferuje princip zachování právní jistoty v právním styku. Občanský zákoník v § 1040 odst. 2 ObčZ upravuje situaci, kdy osoba zcizila věc, aniž byla jejím vlastníkem, a teprve poté k ní nabyla vlastnické právo. Situace je řešena tak, že pozdějším nabytím vlastnického práva převodcem se nabyvatel věci stává jejím vlastníkem. Občanský zákoník tedy nestíhá neplatností (natož absolutní) situaci, kdy převodce uzavřel smlouvu (kupní či jinou), aniž byl vlastníkem předmětu převodu. I když ustanovení zřejmě míří především na situace, kdy věc v době převodu existovala, ale převodce k ní neměl vlastnické právo, není vyloučena interpretace ani ve smyslu, že převodce nebyl vlastníkem dané věci z důvodu, že věc ještě nebyla způsobilým předmětem převodu vlastnického práva, protože neexistovala nebo se neoddělila od ostatních věcí téhož druhu. Ust. § 1109 a násl. ObčZ zase umožňuje nabytí vlastnického práva od neoprávněného.

S ohledem na výše uvedenou argumentaci by proto bylo vhodnější interpretovat § 1099 ObčZ v tom smyslu, že k převodu vlastnictví na kupujícího dojde nabytím vlastnického práva prodávajícím (§ 1040 odst. 2 věta druhá ObčZ *per analogiam*), což může být v okamžiku vzniku (vyrobení) automobilu, jeho individualizací dodavatelem prodávajícího nebo i později v důsledku sjednání výhrady vlastnictví mezi výrobcem a prodávajícím apod. Translační účinek kupní smlouvy je v takovém případě omezen, aniž by byl zcela negován, dojde jenom k jeho posunutí v čase.

V rakouském a německém právním řádu není kupní smlouva konsenzuálním kontraktem, kterým se převádí vlastnické právo pouhým uzavřením smlouvy (*solo consensu, solo contractu*).¹⁵⁶ Proto nelze v rámci mezinárodní komparace k rakouskému ani německému právu přihlížet. Konsenzuálním kontraktem je však kupní smlouva podle Francouzského občanského zákoníku. Ve francouzském pojetí znamená souhlas stran s uzavřením smlouvy také souhlas

¹⁵⁶ Ust. § 929 NěmObčZ stanoví, že převod vlastnického práva vyžaduje předání movité věci nabyvateli a dohodu stran o tom, že má vlastnické právo přejít, překlad autorky (srov. ust. § 929 NěmObčZ, které v původním znění stanoví: „Zur Übertragung des Eigentums an einer beweglichen Sache ist erforderlich, dass der Eigentümer die Sache dem Erwerber übergibt und beide darüber einig sind, dass das Eigentum übergehen soll.“). Rakouský občanský zákoník vyžaduje předání věci nabyvateli, překlad autorky (srov. ust. § 426 RakVšeObčZ, které v původním znění stanoví: „Bewegliche Sachen können in der Regel nur durch körperliche Uebergabe von Hand zu Hand an einen Andern übertragen werden.“).

s převodem vlastnického práva. Uzavření zvláštní věcně-právní smlouvy ohledně převodu vlastnického práva ani tradice se nevyžaduje. Článek 1583 Francouzského občanského zákoníku stanoví, že koupě je mezi stranami perfektní a kupující nabyde od prodávajícího vlastnictví, jakmile se strany dohodly na věci a ceně, i když věc ještě nebyla dodána nebo cena zaplacená.¹⁵⁷ Obdobně článek 1196 Francouzského občanského zákoníku¹⁵⁸ stanoví, že u smluv, jejichž předmětem je zcizení vlastnictví nebo postoupení jiného práva, dochází k převodu uzavřením samotné smlouvy, ledaže je převod odložen vůlí stran, povahou věci nebo zákonem.¹⁵⁹ Francouzská judikatura vyšla z principu translačního účinku kupní smlouvy a dovodila, že odložení okamžiku převodu vlastnictví vyplývající z „povahy věci“ je případ koupě věci budoucí. V tomto případě dochází k časovému posunu translačního účinku koupě až ke dni, kdy věc vznikne. Dle okolností se může jednat o den dokončení výroby věci nebo okamžik, kdy věc získá základní vlastnosti podle smlouvy.¹⁶⁰

Oproti tomu Občanský zákoník výslovně nestanoví, že translační účinek smlouvy může být posunut v čase v důsledku povahy věci, to však neznamená, že by české soudy nemohly takový výklad dovodit a upřednostnit jej před výkladem některých autorů, podle nichž je kupní smlouva z tohoto důvodu neplatná.

V případě spotřebitelské kupní smlouvy nevzbuzuje převod vlastnického práva k budoucí věci žádné výkladové potíže. Kupující nabývá vlastnické právo k automobilu až jeho převzetím (§ 2160 odst. 2 ObčZ) – tedy poté, co budoucí věc je vyrobena a vznikne.

¹⁵⁷ Překlad autorky, srov. článek 1583 Francouzského občanského zákoníku, který v původním znění stanoví: „*Elle est parfaite entre les parties, et la propriété est acquise de droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès qu'on est convenu de la chose et du prix, quoique la chose n'ait pas encore été livrée ni le prix payé.*“

¹⁵⁸ Translační účinek smlouvy je v současné době upraven v článku 1196 Francouzského občanského zákoníku, dle dřívější právní úpravy byl translační účinek smlouvy upraven článkem 1138 Francouzského občanského zákoníku, ve znění od 17. února 1804 do 1. října 2016, který obdobně stanovil, že povinnost dodat věc je perfektní pouhým souhlasem smluvních stran (překlad autorky, srov. původní znění článku 1138: „*L'obligation de livrer la chose est parfaite par le seul consentement des parties contractantes.*“).

¹⁵⁹ Překlad autorky, srov. článek 1196 Francouzského občanského zákoníku, který v původním znění stanoví: „*Dans les contrats ayant pour objet l'aliénation de la propriété ou la cession d'un autre droit, le transfert s'opère lors de la conclusion du contrat. Ce transfert peut être différé par la volonté des parties, la nature des choses ou par l'effet de la loi.*“

¹⁶⁰ Rozhodnutí Kasačního soudu, civilní (*Cour de Cassation, civ.*), ze dne 29. března 1886, uveřejněno v *Dalloz Périodique* 1886, č. 1, str. 329, a Rozhodnutí Odvolacího soudu v Rennes (*Cour d'appel de Rennes*) rozhodnutí ze dne 25. června 1969.

3.2.4. Spotřebitelská kupní smlouva

Je-li koupě movité hmotné věci realizována mezi podnikatelem coby prodávajícím a spotřebitelem coby kupujícím, uplatí se na smluvní vztah kupujícího a prodávajícího rovněž zvláštní ustanovení Občanského zákoníku o prodeji zboží (§ 2158 až § 2174b ObčZ). Uvedená ustanovení stanovují specifické požadavky na jakost předmětu koupě (zboží) a pravidla odpovědnosti prodávajícího za vady zboží. Předmětná oblast občanského práva podléhá harmonizačnímu úsilí Evropské unie a je výsledkem transpozice Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží plně sjednocující tuto oblast práva ve všech členských státech EU.¹⁶¹ S ohledem na to je nezbytné při výkladu české právní úpravy týkající se spotřebitelské kupní smlouvy vyjít z evropské úpravy a provést výklad euro-konformním způsobem.¹⁶²

Na základě ust. § 2158 odst. 2 ObčZ se ustanovení Občanského zákoníku o prodeji zboží vztahují i na spotřebitelské kupní smlouvy, jejichž předmětem je věc s digitálními vlastnostmi, tj. hmotná věc movitá propojená s digitálním obsahem nebo službou digitálního obsahu¹⁶³ takovým způsobem, že by bez nich nemohla plnit své funkce. Pro posouzení, zdali se jedná o věc s digitálními vlastnostmi, není rozhodné, zda digitální obsah nebo služba podporuje hlavní nebo vedlejší funkci zboží. Digitálním obsahem může být například software nainstalovaný v prodávaném zboží. Digitální služba může spočívat v poskytování softwaru jako služby, kdy software je uložen na externím cloudovém serveru a uživatel koupené věci k němu přistupuje přes internetové připojení.¹⁶⁴ V případě autonomního automobilu jsou představitelné obě možnosti, software autopilota může být instalován v automobilu, nebo poskytován jako služba. Může se jednat i o kombinaci, kdy v automobilu instalovaný software autopilota je doplněn softwarem (například navigace pracující s aktuálními mapami), který je poskytován on-line z cloudového úložiště. Funkce, kterou by autonomní automobil nemohl bez softwaru autopilota plnit, spočívá v autonomní jízdě. S ohledem na to lze autonomní automobil kvalifikovat jako věc s digitálními vlastnostmi, a to vždy za předpokladu, že poskytování digitálního obsahu či digitální služby je zajištěno na základě kupní smlouvy, kterou spotřebitel s prodávajícím uzavírá.¹⁶⁵

¹⁶¹ Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží, článek 4.

¹⁶² SEHNÁLEK, David. 3.2.4. Nepřímý účinek. In: TOMÁŠEK, Michal, TÝČ, Vladimír, PETRLÍK, David a kol. Op. cit., str. 77.

¹⁶³ Služba digitálního obsahu dále také zkráceně uváděna jen jako digitální služba.

¹⁶⁴ K pojmu digitální obsah a služba srov. Důvodovou zprávu k zákonu č. 374/2022 Sb., kterým se novelizuje Občanský zákoník, str. 76, shodně Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 14.

¹⁶⁵ Srov. Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 15, který hovoří o tom, že digitální obsah nebo služba jsou poskytovány se zbožím podle smlouvy o prodeji tohoto zboží.

Pro prodávajícího autonomních vozidel z výše uvedeného posouzení vyplývají dvě zásadní skutečnosti. Zaprvé, režim kupní smlouvy se vztahuje nejen na samotný autonomní automobil, nýbrž i na software autopilota poskytnutý podle kupní smlouvy, takže je prodávající odpovědný za vady jak samotného autonomního automobilu, tak i za vady souvisejícího softwaru autopilota (§ 2158 odst. 2 ObčZ). Za druhé, prodávající v rámci odpovědnosti za vady může odpovídat také za zajištění aktualizací softwaru autopilota (§ 2161b ObčZ).

Ve vztahu k občanskoprávní teorii výše uvedené znamená, že režim kupní smlouvy je rozšířen i na takové koupě, které obsahují kromě úplatného nabytí vlastnického práva k věci také další plnění, čímž překračují základní schéma kupní smlouvy tak, jak ji vymezuje Občanský zákoník. To je umožněno díky tomu, že se jedná o transpozici evropské legislativy a spotřebitelská kupní smlouva tvoří autonomní pojem evropského práva. Celá smlouva se proto vyloží jednotně podle právní úpravy koupě.¹⁶⁶

3.2.4.1. Odpovědnost za vady softwaru poskytovaného podle kupní smlouvy

Občanský zákoník stanoví požadavky na jakost spotřebního zboží na vícero místech. Především ve zvláštních ustanoveních o prodeji zboží v obchodě (§ 2161 a násl. ObčZ). Pokud není v těchto ustanovení některá otázka přednostně upravena, aplikují se obecná ustanovení o koupi movité věci (§ 2099 a násl. ObčZ, viz např. požadavek na doklady nutné pro užívání věci v ust. § 2099 odst. 1 ObčZ) a všeobecná ustanovení o závazcích (viz např. požadavek na právní bezvadnost věci v ust. § 1920 ObčZ).

Jakostí se rozumí komplexní souhrn vlastností (tj. nejen požadavek na určitou kvalitu či standard), které musí věc splňovat, aby byla bezvadná.¹⁶⁷ V případě, kdy požadavky na jakost nejsou splněny, je předmět koupě považován za vadný (tzn. jde o vadné plnění), prodávající odpovídá za tyto vady a kupující vůči němu může uplatnit práva z vadného plnění (§ 2161 ObčZ).¹⁶⁸

Na základě ust. § 2158 odst. 2 ObčZ se práva spotřebitele z vadného plnění uplatní nejen ve vztahu k samotné věci, která je předmětem koupě, nýbrž v případě věci s digitálními vlastnostmi

¹⁶⁶ DEUTSCHMANN, Lennart. Der neue Sachmangelbegriff des § 434 BGB n.F. *Neue Justiz, Zeitschrift für Anwalts- und Gerichtspraxis*. 2022, Jahrgang 76, Heft Nr. 1, S. 14-19.

¹⁶⁷ Srov. TICHÝ, Luboš, PIPKOVÁ, Petra Joanna, BALARIN, Jan. § 2161 [Jakost při převzetí]. In: TICHÝ, Luboš, PIPKOVÁ, Petra Joanna, BALARIN, Jan. Op. cit. str. 399, marg. č. 4.

¹⁶⁸ VÍTOVÁ, Blanka. § 2160 [Nabytí vlastnického práva kupujícím při prodeji zboží v obchodě]. In: HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, str. 150, marg. č. 1.

rovněž ve vztahu k digitálnímu obsahu nebo digitální službě poskytovaných podle kupní smlouvy, a to i když je spotřebiteli poskytuje třetí subjekt odlišný od prodávajícího.

V poměrech autonomního automobilu to znamená, že prodávající může odpovídat i za vady softwaru, a to bez ohledu na to, (i) zdali je software poskytován jako digitální obsah nebo služba (nebo jejich kombinace), (ii) je-li software poskytován nebo zprostředkován přímo prodávajícím nebo třetí osobou, (iii) zda je software instalovaný v autonomním automobilu k okamžiku uzavření smlouvy nebo si jej kupující do automobilu stáhne posléze sám, (iii) nebo jestli kupující musí uzavřít vedle kupní smlouvy ještě licenční smlouvu nebo jiný typ smlouvy ve vztahu k zajištění softwaru.¹⁶⁹

Prodávající za vady softwaru autopilota neodpovídá výlučně v případě, kdy je z obsahu smlouvy i z povahy věci zjevné, že je digitální obsah nebo služba poskytována samostatně mimo koupi (§ 2158 odst. 2 věta druhá ObčZ). Zásadní pro posouzení, zdali je software poskytován podle smlouvy nebo mimo ni, je obsah kupní smlouvy. Předně může být v kupní smlouvě výslovně uvedeno, že software bude kupujícímu poskytnut. Rovněž postačí, pokud uzavřenou kupní smlouvu lze chápat tak, že implicitně zahrnuje poskytnutí konkrétního digitálního obsahu nebo konkrétní digitální služby. To platí především v případě, kdy je software běžnou součástí zboží stejného druhu a spotřebitel by je mohl rozumně očekávat vzhledem k povaze tohoto zboží a s ohledem na jakékoli veřejné prohlášení prodávajícího nebo výrobce (například v reklamě). Naopak, pokud je mezi kupujícím a prodávajícím výslovně dohodnuto, že digitální obsah nebo digitální služba se spolu se zbožím neposkytuje, uplatní se výjimka z odpovědnosti prodávajícího za vady tohoto obsahu či této služby.

Pro případ vzniku pochybností o tom, zda je digitální obsah nebo služba součástí kupní smlouvy, stanoví směrnice speciální výkladové pravidlo. Podle směrnice se má za to, že se kupní smlouva na digitální obsah nebo službu vztahuje.¹⁷⁰ Nejedná se ovšem o stanovení vyvratitelné právní domněnky s důsledky s ní spojenými, nýbrž pouze o pravidlo výkladu smlouvy, podle kterého se primárně vychází z toho, že se kupní smlouva na digitální obsah či služby vztahuje.¹⁷¹ Pokud by evropský zákonodárce chtěl stanovit vyvratitelnou domněnku, učinil by tak výslovně a současně by stanovil důsledky jejího uplatnění (převrácení důkazního břemene, umožnění důkazu opaku), aby tím zajistil, že bude úprava aplikována napříč členskými státy jednotně i v procesní

¹⁶⁹ Ve vztahu k okamžiku instalace softwaru srov. Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 14, ve vztahu k udělení licence srov. Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 15.

¹⁷⁰ Srov. Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží, článek 3 odst. 3 poslední věta.

¹⁷¹ DEUTSCHMANN, Lennart. Op. cit.

rovině (srov. domněnku stanovenou v článku 11 směrnice). Tomu odpovídá ust. § 2158 odst. 2 věta druhá ObčZ, které stanoví, že musí být z obsahu smlouvy i z povahy věci zjevné, že digitální obsah nebo služby jsou poskytovány mimo koupi. Dle Důvodové zprávy spočívá „zjevnost“ v tom, že o tom nepanují pochybnosti. V případě pochybností se proto odpovědnost prodávajícího vztáhne i na digitální obsah nebo služby spojené s předmětem koupě.

V poměrech autonomního automobilu je uplatnění výjimky z odpovědnosti prodávajícího za vady softwaru autopilota zásadě vyloučeno. Software autopilota je nejen běžnou, ale dokonce nezbytnou součástí zboží stejného druhu, a spotřebitel může rozumně očekávat vzhledem k samořiditelné povaze tohoto zboží a veřejné propagaci vozidla jako autonomního, že kupní smlouva zahrnuje i software autopilota. Výjimka by přicházela v úvahu, pouze pokud by se na tom strany v kupní smlouvě výslovně dohodly, že spotřebitel kupuje autonomní automobil bez softwaru autopilota a následně uzavře smlouvu o poskytnutí softwaru se třetí stranou.¹⁷² Nesmělo by se však ze strany prodávajícího jednat o zneužití práva, jehož jediným účelem by bylo vyhnout se odpovědnosti za vady softwaru, který by byl ve skutečnosti dodán prodávajícím spolu s autonomním automobilem.

Naopak, pokud se situace do budoucna vyvine tak, že software autopilota bude kompatibilní s automobily různých značek, lze si dobře představit, že prodávající dodá autonomní vozidlo kupujícímu na přepravníku, a spotřebitel si až následně zvolí software autopilota třetí strany, který preferuje, instaluje jej a uvede tím autonomní automobil do provozu. Poskytnutí softwaru by v takovém případě nebylo považováno za součást kupní smlouvy.

Stejně se posoudí poskytování doplňkových digitálních obsahů a služeb jako jsou zábavné služby a softwary (karaoke, on-line přehrávání hudby a videí, dodatečně stažené počítačové hry apod.). Pokud nebudou výslovně uvedeny v kupní smlouvě, a i z okolností bude zjevné, že jsou poskytovány samostatně třetími subjekty nezávisle od kupní smlouvy, prodávající autonomního automobilu za vady těchto digitálních obsahů a služeb odpovídat nebude. Práva a povinnosti vyplývající z poskytování takovýchto obsahů nebo služeb se posoudí samostatně a odpovědnost za jejich vady se bude řídit ustanoveními o poskytování digitálních obsahů a služeb upravenými v § 2389a a násl. ObčZ (srov. *a contrario* § 2389g odst. 4 ObčZ).¹⁷³

¹⁷² Srov. Směrnici o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 16.

¹⁷³ Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb., kterým se novelizuje Občanský zákoník, str. 136.

3.2.4.2. Povinnost prodávajícího poskytovat aktualizace softwaru

Občanský zákoník jako dílčí požadavek na jakost věcí s digitálními vlastnostmi stanoví, že ze strany prodávajícího jsou zajišťovány aktualizace digitálních obsahů a služeb (§ 2161b ObčZ). Jestliže předmět koupě není po zákonem stanovenou dobu podporován aktualizacemi, je považován za vadný a prodávající nese odpovědnost za tuto vadu.

Proávající je povinen jednak zajistit aktualizace, které si s kupujícím dobrovolně sjedná (§ 2161b odst. 1 ObčZ), a dále aktualizace nezbytné k tomu, aby věc nepřestala splňovat požadavky na jakost podle § 2161 ObčZ. Těmito nesjednanými (zákonnými) aktualizacemi jsou především aktualizace, které zachovávají funkčnost, bezpečnost a životnost věci (viz § 2161 odst. 2, písm. b ObčZ). Životností se ve smyslu směrnice rozumí trvanlivost spočívající ve schopnosti zboží zachovat si požadované funkce a výkonnost při obvyklém používání.¹⁷⁴

Dosud¹⁷⁵ byl prodávající odpovědný za to, že věc je při převzetí bezvadná, což bylo zabezpečováno kontrolou kvality při výrobním procesu a následně vhodným uložením při transportu a skladování tak, aby se fyzické zboží nepoškodilo (nevznikly na něm vady) od okamžiku jeho výroby až do okamžiku, kdy bylo převzato kupujícím. Naproti tomu podle současné právní úpravy musí prodávající věci s digitálními vlastnostmi aktivně konat (nebo zajistit, aby tak konal dodavatel digitálních obsahů a služeb) i poté, co zboží bylo ze strany spotřebitele převzato a prodávající nad ním ztratil faktickou kontrolu. Ze spotřebitelské kupní smlouvy se tím stává dlouhotrvající závazek.

V případě autonomního vozidla lze vycházet z toho, že software autopilota bude poskytován zásadně podle kupní smlouvy. Proávající bude muset zajistit, že (i) kupujícímu budou poskytovány aktualizace, které si strany ve smlouvě dohodnou, (ii) nabyvatel bude upozorňován na nesjednané aktualizace softwaru autopilota a (iii) tyto zákonné aktualizace mu budou po stanovenou dobu poskytovány.

Zákonné aktualizace se mohou týkat záplat softwaru, jestliže se zjistí jeho zranitelnost při eventuálním hackerském útoku, úniky dat nebo chybně nastavený algoritmus, který může způsobit nebezpečné chování automobilu za jízdy apod. (tj. bezpečnostní aktualizace), a dále může jít o aktualizace potřebné pro řádné fungování samořiditelné funkce automobilu (navigační systém apod.). Vždy se však bude jednat pouze o aktualizace nezbytné pro zachování souladu zboží s

¹⁷⁴ Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží, odůvodnění bod 32.

¹⁷⁵ Ustanovení ohledně požadavků na jakost digitálních obsahů a služeb věcí s digitálními vlastnostmi byla do Občanského zákoníku vložena Zákonem č. 374/2022 Sb. s účinností k 6. 1. 2023.

požadavky na jakost dle § 2161 odst. 1 a odst. 2 ObčZ, nikoliv takové, které by vlastnosti (ve smyslu jakosti) automobilu zlepšily v porovnání se stavem při převzetí.¹⁷⁶

Nesjednané aktualizace musí být poskytovány bezúplatně, jelikož se jedná o zákonnou povinnost prodávajícího zajistit bezvadnost zboží. Ve prospěch bezplatnosti hovoří také skutečnost, že případné výjimky či zmírnění požadavků na jakost jsou stanoveny výslovně zákonem (např. § 2161 odst. 4 ObčZ¹⁷⁷ nebo § 2161b odst. 3 ObčZ¹⁷⁸). Rovněž lze poukázat na článek 21 odst. 2 směrnice, podle kterého mohou smluvní podmínky prodávajícího pouze přesahovat rámec ochrany poskytované touto směrnicí – *a contrario* dohodou nelze ochranu spotřebitele snižovat, k čemuž by při požadování úplaty došlo. Opačný výklad ve smyslu, že nezbytné aktualizace jsou poskytovány za úplatu, by znamenal, že spotřebitel bude platit prodávajícímu za splnění jeho zákonné povinnosti spočívající v plnění bezvadného předmětu koupě.

Úplatu pro prodávajícího je přípustné sjednat výlučně v případě, kdy strany celkově vyloučí povinnost prodávajícího zajistit poskytování zákonných aktualizací (což ust. § 2161b odst. 3 ObčZ umožňuje) a současně sjednají novou smluvní povinnost prodávajícího zajistit aktualizace a tomu odpovídající povinnost kupujícího za to zaplatit úplatu. Smluvně dohodnutá povinnost zajistit poskytování aktualizací může být sjednána i úžeji, aby se vztahovala například pouze na bezpečnostní aktualizace, a nikoliv na veškeré aktualizace ve smyslu § 2621b odst. 2 ObčZ. Pokud aktualizace poskytuje třetí subjekt, lze úplatu kupujícího kvalifikovat jako odměnu pro prodávajícího za zprostředkování poskytování aktualizací, nebo jako licenční poplatek za podlicenci k aktualizacímu softwaru.

3.2.4.2.1. Souhlas s neposkytováním aktualizací

Ust. § 2161b odst. 3 ObčZ prodávajícímu umožňuje, aby se své povinnosti zajistit poskytování zákonných aktualizací vyhnul. Podmínkou je, že prodávající kupujícího před uzavřením smlouvy zvlášť upozornil, že aktualizace poskytovány nebudou, a kupující s tím při uzavírání smlouvy výslovně souhlasil. Upozornění ze strany prodávajícího je ve směrnici

¹⁷⁶ Srov. Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, odůvodnění bod 30.

¹⁷⁷ Ust. § 2161 odst. 4 ObčZ, které umožňuje výjimku z odpovědnosti prodávajícího za jakost věci, stanoví: „*Odstavec 2 se nepoužije v případě, že prodávající kupujícího před uzavřením smlouvy zvlášť upozornil, že se některá vlastnost věci liší a kupující s tím při uzavírání smlouvy výslovně souhlasil.*“

¹⁷⁸ Ust. § 2161b odst. 3 ObčZ, který umožňuje výjimku z povinnosti prodávajícího zajišťovat ujednané a zákonné aktualizace, stanoví: „*Odstavec 2 se nepoužije v případě, že prodávající kupujícího před uzavřením smlouvy zvlášť upozornil, že aktualizace poskytovány nebudou a kupující s tím při uzavírání smlouvy výslovně souhlasil.*“

formulováno jako výslovné (a nikoliv zvláštní, jak jej charakterizuje Občanský zákoník), a souhlas kupujícího je ve směrnici označován jako výslovný a zvláštní (a nikoliv pouze jako výslovný, jak uvádí Občanský zákoník).¹⁷⁹ Pro euro-konformní interpretaci ust. § 2161b odst. 3 ObčZ je znění směrnice zapotřebí důsledně zohlednit.

Směrnice charakterizuje výslovný a zvláštní souhlas tak, že kupující musí svůj souhlas vyjádřit odděleně od jiných prohlášení či dohod, a to aktivními a jednoznačnými kroky.¹⁸⁰ Z toho plyne, že udělení souhlasu podpisem kupní smlouvy je nedostatečné, protože by se nejednalo o zvláštní souhlas ve smyslu směrnice.

Pojem výslovný a zvláštní souhlas používá také Směrnice o digitálních obsazích. Jako příklad výslovného a zvláštního souhlasu uvádí situaci, když spotřebitel zaškrtně příslušné políčko, stiskne tlačítko nebo aktivuje podobné funkce.¹⁸¹

Pokud by ujednání stran (resp. souhlas kupujícího) neodpovídalo požadavkům směrnice, bylo by relativně neplatné pro kvalifikovaný rozpor se zákonem na základě § 580 odst. 1 ObčZ, neboť smyslem a účelem zákona (§ 2161b odst. 3 ObčZ) je, aby požadavek na výslovný a zvlášť udělený souhlas působil jako výstraha pro spotřebitele a vyjádření souhlasu ze strany spotřebitele bylo provedeno po zralé úvaze (tj. uvědoměle).

O absolutní neplatnost by se nejednalo z důvodu, že není naplněna intenzita dosahující zjevného porušení veřejného pořádku (§ 588 ObčZ). Výklad pojmu veřejného pořádku způsobem, že zahrnuje „*všechny normy, které zákonodárce vyhláší ve veřejném zájmu, včetně těch, kterými chrání soukromé osoby (například spotřebitelské právo)*“,¹⁸² takže pod něj spadá i soukromé spotřebitelské právo včetně § 2161b odst. 3 ObčZ bez ohledu na další okolnosti, nelze přijmout. Zákonodárce výslovně připouští, aby se strany od zákonné úpravy odchýlily a povinnost prodávajícího smluvně vyloučily. S ohledem na to není možné, aby udělení souhlasu, byť v rozporu s požadavky zákona, nabylo intenzity rozporu s veřejným pořádkem a způsobilo absolutní neplatnost souhlasu.

¹⁷⁹ Viz Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, článek 7 odst. 5 oproti § 2161b odst. 3 ObčZ.

¹⁸⁰ Srov. Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, odůvodnění bod 36 ve spojení se Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, článek 7 odst. 5.

¹⁸¹ Směrnice o digitálních obsazích, odůvodnění bod 49.

¹⁸² PELIKÁNOVÁ, Irena, PELIKÁN, Robert. § 1 [Předmět úpravy a její základní zásady]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2020, str. 12.

3.2.4.2.2. Doba poskytování aktualizací softwaru

Co se týče doby, po kterou je prodávající povinen software autopilota aktualizovat, stanoví Občanský zákoník různé její délky podle toho, zdali je poskytování softwaru sjednáno na dobu neurčitou, určitou, a případně, na jak dlouho, a jakým způsobem je software distribuován.

Prodávající je povinen upozornit a zajistit nezbytné aktualizace po dobu dvou let, má-li být software podle kupní smlouvy poskytován soustavně po určitou dobu (§ 2161b odst. 2, písm. a) ObčZ). Tomu odpovídá situace, kdy je software poskytován jako služba po sjednanou dobu. Pokud je sjednaná doba poskytování softwaru jako služby delší než dva roky, je prodávající povinen poskytovat aktualizace po celou tuto dobu. Vzhledem k tomu, že spotřebitel v takovém případě nemá software nainstalován v automobilu, nýbrž je software uložen na externím serveru, nemusí být v možnostech spotřebitele aktualizaci provést nebo ji naopak odmítnout. Naopak může spotřebitel očekávat, že používaný software je pravidelně aktualizován ze strany poskytovatele. V takovém případě prodávající splní svou povinnost, pokud zajistí, že kupujícímu bude zpřístupněna vždy aktualizovaná verze softwaru.

Naproti tomu, má-li být podle kupní smlouvy poskytnut software jednorázově tím, že software bude předinstalovaný v automobilu nebo si jej spotřebitel do automobilu sám nainstaluje, povinnost aktualizace trvá po dobu, po kterou to kupující může rozumně očekávat (§ 2161b odst. 2, písm. b) ObčZ). Konkrétní časový úsek stanoven není.

Při určování doby, po kterou má prodávající aktualizaci softwaru zajišťovat, se má vycházet z objektivně určeného standardu rozumného očekávání¹⁸³ a zohlednit přitom další aspekty. Těmito aspekty podle Občanského zákoníku jsou druh a účel věci, povaha digitálního obsahu nebo digitální služby, okolnosti při uzavření smlouvy a povaha závazku (§ 2161b odst. 2, písm. b) ObčZ věta za středníkem). Směrnice namísto povahy digitálního obsahu a digitální služby odkazuje na druh a účel těchto digitálních prvků.¹⁸⁴

Prvním kritériem je druh a účel samotné věci a jejich digitálních prvků.¹⁸⁵ Účel autonomního automobilu je stejný jako u konvenčního automobilu, tj. jízda (s tím rozdílem, že u autonomního automobilu je to jízda zcela nebo alespoň částečně autonomní). Přitom lze vyjít ze zkušeností s konvenčními automobily, které svému účelu slouží podle obecných zkušeností

¹⁸³ Srov. Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, odůvodnění bod 24.

¹⁸⁴ Srov. Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, článek 7 odst. 3, písm. a) v české a anglické verzi.

¹⁸⁵ Srov. Směrnici o některých aspektech o prodeji zboží, článek 7 odst. 3, písm. a), ve kterém se hovoří nejen o druhu a účelu zboží, ale i jeho digitálních prvků, což je zapotřebí při interpretaci § 2161b odst. 2, písm. b) ObčZ zohlednit.

obvykle po dobu 10-15 let.¹⁸⁶ Z toho je možné dovodit, že spotřebitel může rozumně očekávat, že po stejnou dobu mu budou poskytovány aktualizace softwaru autopilota, jinak by nemohl autonomní vozidlo po předpokládanou dobu 10-15 let k jeho účelu používat. Ohledně druhu a účelu digitálních prvků – viz níže.

Dalším kritériem jsou okolnosti při uzavření smlouvy. Spotřebitel může být při uzavírání smlouvy různými prohlášeními ujišťován, že je mu poskytována záruka na bezpečné fungování vozidla nebo asistence po určitou dobu nebo po celou dobu provozu automobilu, což může ovlivnit jeho očekávání stran doby poskytování aktualizace.

Dalším kritériem je povaha právního jednání, kterým je kupní smlouva, podle níž je software poskytnut. Zde není jasné, jak povaha závazku může ovlivnit očekávání spotřebitele, ledaže by snad v kupní smlouvě bylo vysloveně uvedeno vyjádření, které by navozovalo ve spotřebiteli dojem, že software autopilota bude aktualizován po určitou dobu nebo do nekonečna. To by však bylo možné podřadit i pod kritérium okolností při uzavření smlouvy.

Co se týče posledního kritéria – povahy softwaru, ve světle směrnice je nezbytné ho interpretovat jako druh a účel softwaru. Účelem softwaru je nejen umožnit jízdu automobilu, nýbrž také zajistit bezpečné autonomní fungování automobilu v silničním provozu bez zásahu člověka. Dokonce se předpokládá, že díky softwaru dojde ke snížení počtu nehod, protože lidská chyba bude eliminována. Na software musí být spolehnutí a musí vyvolávat v lidech důvěru. Bez bezpečného softwaru by nebyly autonomní automobily vpuštěny na silnice do provozu a ani by nikdo neměl zájem je kupovat, protože by se automobil mohl stát nebezpečnou zbraní namísto dopravního prostředku.

V takové situaci si lze jen stěží představit, že by bylo přípustné, aby chyba softwaru ohrozila účastníky provozu, ačkoliv se jí dalo vyvarovat aktualizací. S ohledem na to by bylo možné poskytování aktualizací po celou dobu provozu autonomního automobilu považovat za dobu odpovídající legitimnímu očekávání kupujícího (§ 2161b odst. 2, písm. b) ObčZ).

S ohledem na výše uvedené lze uzavřít, že spotřebitel může rozumně očekávat, že jednorázově poskytnutý software autopilota bude aktualizován po dobu mnoha let (10-15) nebo

¹⁸⁶ Rozmezí 10-15 let uvádí např. německý Spolek automobilového průmyslu ve svém stanovisku (str. 3-4) ke spolkovému zákonu, kterým se implementuje Směrnice o některých aspektech o prodeji zboží do německého právního řádu, viz VERBANDS DER AUTOMOBILINDUSTRIE. *Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Richtlinie über bestimmte vertragsrechtliche Aspekte der Bereitstellung digitaler Inhalte und Dienstleistungen*, vom 3. 11. 2020. Berlin, 2020. Dostupné: https://www.enorm.bund.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Stellungnahmen/2020/Downloads/120220_Stellungnahme_VDA_RefE_RLDI.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [cit. 2023-09-19], S. 3-4.

dokonce, že mu bude poskytnuta jeho doživotní aktualizace. Pro prodávající by takové vyústění bylo velice zatěžující. S tím souvisí i otázka reálného vymáhání práva spotřebitele, kdy uplatnění práv předpokládá, že prodávající bude existovat po celou dobu, kdy mají být aktualizace zajišťovány (tj. více jak deset let od koupi automobilu). Tato hlediska však směrnice ani Občanský zákoník nezohledňují.

Na druhou stranu existuje i případ, kdy se doba pro poskytování aktualizací zkrátí. Jelikož se odpovědnost z vadného plnění uplatní pouze mezi prodávajícím a kupujícím, nový nabyvatel automobilu, který si od spotřebitele automobil koupí, už nebude moci po prodávajícím své právo na zajištění aktualizací uplatnit (ledaže na něj byla práva z vadného plnění postoupena).¹⁸⁷

3.3. Licence

Předcházející podkapitola 3.2 byla věnována kupní smlouvě, na jejímž základě nabyvatel nabyde vlastnické právo k autonomnímu automobilu a z toho vyplývající oprávnění automobil sám užívat nebo ho poskytnout k užívání třetí osobě. Oprávnění vlastníka se nicméně vztahují výlučně k samotnému automobilu, jeho součástí a příslušenství, nikoli však k softwaru autopilota, který je nainstalovaný v autonomním automobilu, ale jako autorské dílo není předmětem vlastnického práva. K tomu, aby nabyvatel automobilu mohl software oprávněně používat, musí mu být uděleno oprávnění k výkonu práva autorské dílo užit ve smyslu Autorského zákona. V opačném případě by nabyvatel automobilu užíval softwarové vybavení autopilota neoprávněně.

Z pohledu občanského práva připadá v úvahu používání autorského díla na základě souhlasu autora s užitím, který nezakládá závazkový právní vztah a jehož účelem je pouze eliminovat nedovolenost zásahu do práva autora. Takový souhlas může být kdykoliv odvolán. Vyloučit nelze ani sjednání smlouvy nepojmenované mezi autorem nebo jinou oprávněnou osobou a nabyvatelem automobilu (§ 1746 odst. 2 ObčZ).¹⁸⁸ Pravděpodobně nejčastěji však bude docházet k uzavření autorské licenční smlouvy podle § 2358 odst. 1 ObčZ ve spojení s § 2371 ObčZ nebo

¹⁸⁷ Srov. k tomu např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 3. 4. 2012, sp. zn. 32 Cdo 4917/2010, z něhož vyplývá, že smlouvou o postoupení práv z odpovědnosti za vady prodané věci došlo k postoupení práv, které měl původní vlastník vůči žalované z titulu její odpovědnosti za vady předmětného motorového vozidla, na žalobce.

¹⁸⁸ MACEK, Jiří. § 2358 [Základní ustanovení]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 603, marg. č. 18. Srov. rovněž rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 11. 12. 2007, sp. zn. 19 Co 875/2006, kterým soud (za účinnosti Občanského zákoníku 1964) aproboval použití nepojmenované smlouvy pro užívání duševního vlastnictví (patentu).

sjednání podlicenční smlouvy podle § 2363 ObčZ, která mezi stranami založí závazkový smluvní vztah a umožní nabyvateli legální užívání instalovaného softwaru autopilota.

3.3.1. Zákonná ustanovení o licenční smlouvě

Na autorskou licenční smlouvu se použijí zvláštní ustanovení upravující licenci k předmětům chráněným autorským právem (§ 2371 až § 2383 ObčZ) a obecná právní úprava licence (§ 2358 až § 2370 ObčZ) tam, kde zvláštní právní úprava danou problematiku neupravuje, případně mohou být obě právní úpravy použity vedle sebe v tom rozsahu, ve kterém se nevyklučují. Stanoví-li však zvláštní právní úprava něco odlišně od obecné, použije se přednostně zvláštní namísto obecné.¹⁸⁹ Kromě toho se na licenční smluvní vztah aplikují všeobecná ustanovení o závazcích (§ 1721 a násl. ObčZ) a další ustanovení Občanského zákoníku upravující například obecné právní skutečnosti, právní jednání atd., a rovněž některá ustanovení Autorského zákona.¹⁹⁰ Je-li smlouva o licenci nebo podlicenci uzavírána se spotřebitelem nebo vystupuje-li jedna strana jako slabší, aplikují se rovněž odpovídající ustanovení Občanského zákoníku.

Na podlicenční smlouvu se aplikují přednostně ustanovení o podlicenci (§ 2363 až § 2365 ObčZ). Použitelnost ustanovení o licenční smlouvě a zvláštních ustanovení pro licenci k předmětům chráněným autorským právem je zapotřebí posoudit vždy jednotlivě, zdali se konkrétní ustanovení použije *per analogiam* nebo pro analogii není prostor.¹⁹¹

Licence nebo podlicence může být zahrnuta do komplexu smluv (do smlouvy o koupi autonomního automobilu, o jeho pronájmu či leasingu s následným odkupem apod.) nebo může být ujednána zvlášť v (pod)licenční smlouvě. Samostatná licenční nebo podlicenční smlouva je vhodná zejména v případě, kdy je (pod)licence poskytována subjektem odlišným od prodávajícího. S prodávajícím bude kupující uzavírat licenční smlouvu v případě, kdy prodávající je současně autorem softwaru nebo jiným poskytovatelem licence (například dědicem autora) nebo zastupuje-li autora nebo jiného poskytovatele licence na základě plné moci. Podlicenční smlouva

¹⁸⁹ ČERMÁK, Jiří. § 2371 [Základní ustanovení]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2546, marg. č. 1.

¹⁹⁰ MACEK, Jiří. § 2358 [Základní ustanovení]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 602, marg. č. 11.

¹⁹¹ Například co se týče stanovení formy právního jednání, část doktríny zastává názor, že požadavek písemné formy stanovené pro některé druhy licenční smlouvy se na podlicenční smlouvy na základě analogie neuplatní, protože pro analogii není v tomto případě prostor. Srov. VÝTISK, Michal. § 2363 [Podlicence]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2539, marg. č. 4.

mezi kupujícím a prodávajícím bude uzavírána, pokud bude prodávající zároveň nabyvatelem licence, nebo takového nabyvatele bude na základě zmocnění zastupovat.¹⁹²

3.3.2. Charakteristika licence a forma licenční smlouvy

Předmětem licenční smlouvy je ujednání stran, jímž poskytoval, kterému k předmětu autorského práva (softwaru autopilota) svědčí výlučné absolutní autorské majetkové právo, uděluje oprávnění k výkonu autorského práva (licenci) nabyvateli. Nabyvatel licence získává oprávnění předmět licence (software autopilota) užívat v autorskoprávním smyslu (srov. § 12 AutZ), povaha jeho práva k softwaru autopilota je s ohledem na jeho smluvní základ relativní.

Licenční smlouvou naopak nedochází k převedení práva k objektu (hmotnému nosiči – hardwaru autopilota), na němž je předmět duševního vlastnictví instalován, ten setrvává ve vlastnictví jeho vlastníka. Pokud by k převodu hardwaru (resp. automobilu, jehož je součástí) mělo smluvně dojít, pak nikoli licenčním typem smlouvy, nýbrž kupříkladu kupní smlouvou (k tomu viz podkapitolu 3.2 výše).

Předmět poskytované licence musí být v licenční smlouvě dostatečně určitým způsobem specifikován, jinak by se jednalo o zdánlivé právní jednání z důvodu neurčitosti (§ 553 odst. 1 ObčZ). Software autopilota lze specifikovat například názvem softwaru a jeho vývojovou verzí. Licenci lze udělit také k budoucímu softwaru, který bude teprve vyvinut a naprogramován.¹⁹³ Nedostatečně určité lze považovat především takové vymezení softwaru ve smlouvě, které umožňuje jeho záměnu s jiným dílem.¹⁹⁴

Licenční smlouva je zásadně právním jednáním onerózním, zákon ale výslovně připouští i sjednání smlouvy jako lukrativní (§ 2358 odst. 1 ObčZ). Strany ve smlouvě určí konkrétní výši odměny za poskytnutí licence, nebo alespoň způsob jejího výpočtu. Pokud takové ujednání absentuje, i když strany ve smlouvě projevily vůli sjednat licenci úplatně ale bez určení odměny, náleží poskytovateli odměna ve výši obvyklé (§ 2366 odst. 1, písm. a) ObčZ). Odměna může být sjednána například jako jednorázová platba nebo jako pravidelně se opakující platby v návaznosti na dobu trvání licenční smlouvy nebo upgrade softwaru. Sjednají-li stany bezúplatnou licenci,

¹⁹² MACEK, Jiří. § 2358 [Základní ustanovení]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 603, marg. č. 17.

¹⁹³ ČERMÁK, Jiří. § 2372 [Omezení licence a povinnost ji využít]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. str. 2548, marg. č. 3.

¹⁹⁴ ČERMÁK, Jiří. § 2371 [Základní ustanovení]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2546, marg. č. 11.

poskytovatel nebude odpovídat za vady softwaru, neboť odpovědnost za vady se uplatní pouze tam, kde je plněno za úplatu (§ 1914 ObčZ).

Dalšími pravidelnými obsahovými náležitostmi (*naturalia negotii*) licenční smlouvy je ujednání o (ne)výhradnosti licence, způsobu užití díla (ve smyslu § 12 AutZ) a rozsahu licence. V případě, že smlouva mlčí, nahrazuje zákon vůli stran prostřednictvím právních domněnek. Nesjednají-li si strany ve smlouvě výhradní licenci, platí, že jde o licenci nevýhradní (§ 2362 ObčZ).¹⁹⁵ Absentuje-li ve smlouvě konkrétní ujednání o způsobu a rozsahu užití díla, presumuje se, že licence byla poskytnuta k takovým způsobům užití a v takovém rozsahu, jaký je nutný k dosažení účelu smlouvy (§ 2376 odst. 2 ObčZ).¹⁹⁶

Co se týče softwaru autopilota, smlouva bude uzavírána zásadně jako nevýhradní, aby poskytovatel licence mohl legálně poskytnout stejnou licenci také ostatním uživatelům autonomních vozidel. Rozsah licence může být omezen prostorově (například pouze na území ČR, Evropy), časově (poskytnutím licence na dobu určitou) nebo množstevně (limitací počtu stažení podle počtu kupovaných autonomních vozidel do firemní flotily). Způsob užití je možné limitovat rovněž tím, že licence bude poskytnuta pouze za účelem používání na konkrétním autonomním automobilu v silničním provozu a vyloučeny budou způsoby užití jako rozmnožování zhotovováním trvalých rozmnoženin, rozšiřování rozmnoženin díla, jeho pronájem apod. Ze zákona je způsob užití softwaru omezen jen na způsoby, které jsou v době uzavření smlouvy známe (§ 2372 odst. 1 ObčZ).

Za účelem zajištění bezpečnosti softwaru a udržení kontroly poskytovatele nad jeho obsahem si strany mohou sjednat povinnost nabyvatele licence zdržet se všech zásahů do softwaru (zákaz editace počítačového programu) a na výzvu poskytovatele bez prodlení aktualizovat software anebo povinnost poskytovatele oznamovat nabyvateli dostupné aktualizace softwaru.¹⁹⁷ Dále lze licenční smlouvu doplnit o práva a povinnosti týkající se upgradu softwaru, podmínky aktivace softwaru, právo blokovat software při neplacení odměny za licenci, automatické prodlužování licence, povinnost mlčenlivosti, ujednání o rozhodném právu, omezení odpovědnosti za újmu a za vady softwaru (v rozsahu přípustném právními předpisy) a způsoby a podmínky

¹⁹⁵ Ibid., str. 2546, marg. č. 5.

¹⁹⁶ Ibid., str. 2547, marg. č. 16.

¹⁹⁷ Podmínky užívání softwaru mohou být typicky upraveny v tzv. licenční smlouvě s koncovým uživatelem (anglicky *End-User-License-Agreement - EULA*).

zániku licence.¹⁹⁸ Kromě smluvních ujednání jsou oprávnění nabyvatele licence omezena i ze zákona na základě § 66 AutZ.¹⁹⁹

Občanský zákoník ani Autorský zákon nestanoví formu licenční smlouvy, ledaže je licence sjednávána jako výhradní, nebo má být zapsána do veřejného seznamu, v těchto případech je vyžadována písemná forma (§ 2358 odst. 2 ObčZ). Vzhledem k tomu, že licence k softwaru bude sjednávána jako nevýhradní a autorské právo se do žádného veřejného seznamu nezapisuje, může být licenční smlouva k softwaru autopilota uzavřena i ústně nebo konkludentně.

3.3.3. Podlicence, její charakteristika a vztah k licenci

Poskytovatel licence může nabyvateli licence udělit souhlas s tím, aby oprávnění k výkonu autorského práva poskytl další osobě (podlicenci). Souhlas s poskytováním podlicence a vymezení rozsahu a způsobu užití podlicence se sjednává primárně v samotné licenční smlouvě. Není však vyloučeno, aby si strany toto sjednaly i později a změnily tím obsah licenční smlouvy (§ 2363 ObčZ).²⁰⁰ Bez ohledu na formu licenční smlouvy musí být souhlas s udělením podlicence vždy písemný (§ 2364 odst. 1 ObčZ).

Předmětem podlicenční smlouvy je poskytnutí oprávnění tvořícího součást licence třetí osobě (nabyvateli podlicence), a to zcela nebo zčásti. Z obsahu podlicenční smlouvy musí vyplývat, že jde o poskytnutí oprávnění k výkonu výlučných majetkových práv k autorskému dílu (softwaru) odvozených od konkrétní licence.²⁰¹

Jelikož poskytovatel podlicence sám své právo pouze odvozuje od práva jiného, je podlicence závislá na licenci, jejím obsahu a právním osudu. Mezi podlicencí a licencí tedy existuje akcesorický vztah obdobně jako v případě podnájmu a nájmu. Z toho plyne, že rozsah oprávnění k výkonu výlučného majetkového práva nabyvatele podlicence nemůže být širší než rozsah licence poskytovatele podlicence (projev zásady *nemo plus iuris ad alium transferre potest quam ipse habet*). Pokud by poskytovatel poskytl podlicenci, aniž by disponoval odpovídající

¹⁹⁸ JANSA, Lukáš, OTEVŘEL, Petr, ŠTEVKO Martin. *Softwarové právo*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Brno: Computer Press, 2018, str. 279-280.

¹⁹⁹ Ustanovení § 66 AutZ je kogentní, s výjimkou ust. § 66 odst. 1, písm. b) AutZ).

²⁰⁰ VÝTISK, Michal. § 2363 [Podlicence]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Op. cit.*, str. 2538, marg. č. 2.

²⁰¹ *Ibid.*, str. 2539, marg. č. 5.

licencí, třetí osobě (nabyvateli podlicence) by podlicence nevznikla, a jednalo by se o neoprávněné užití softwaru.²⁰²

Ze vztahu akcesority dále vyplývá, že zánikem licence zaniká i podlicence, resp. že podlicence skončí nejpozději společně s licencí.²⁰³ V případě, kdy poskytovatel podlicence ztratí oprávnění z licenční smlouvy, ze které své oprávnění odvozuje, způsobí to zánik podlicence pro následnou nemožnost plnění (§ 2006 odst. 1 ObčZ).²⁰⁴ Z opačného hlediska to znamená, že podlicenci nelze poskytnout k softwaru, který teprve vznikne, protože k němu ještě neexistuje licence. Udělení podlicence by v takovém případě bylo možné pouze pod odkládací podmínkou vzniku autorského díla (softwaru), čímž by bylo možné situaci dopředu smluvně ošetřit.

Přípustné je řetězení podlicencí, což je případ, kdy nabyvatel podlicence udělí uživateli právo k předmětu licence další osobě. Předpokladem toho nicméně je, aby s tím souhlasil ten, kdo nabyvateli podlicence oprávnění poskytl v podlicenční smlouvě.²⁰⁵ Například nabyvateli autonomního automobilu bude udělena ze strany prodávajícího podlicence, nabyvatel následně udělí další podlicenci leasingovému nájemci a tento dále poskytne podlicenci uživateli, kterému autonomní automobil krátkodobě pronajme.

3.3.4. Způsob uzavření licenční smlouvy

Uzavření licence k softwaru autopilota může probíhat různými způsoby. Lze si představit uzavření listinné písemné licenční smlouvy za přítomnosti obou smluvních stran u prodejce autonomního automobilu nebo naopak distančně přes internet např. prostřednictvím webových stránek poskytovatele licence nebo v online obchodě s počítačovými programy.

Licenční smlouva může být na dálku uzavřena především (i) akceptací nabídky, která je účinná v okamžiku, kdy dojde oferentovi (§ 1740 odst. 1 ObčZ), nebo (ii) reálnou akceptací, kdy účinnost přijetí nabídky je spojena již s projevem vůle obláta, který se podle ní zachová (poskytne nebo přijme plnění), aniž by bylo vyžadováno její dojití oferentovi (§ 1744 ObčZ),²⁰⁶ nebo (iii) způsobem podle ust. § 2373 ObčZ, které stanoví zvláštní pravidla pro vznik autorské licenční

²⁰² KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 45 [Autorskoprávní ochrana názvu a vnější úpravy díla]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 447-448.

²⁰³ VÝTISK, Michal. § 2363 [Podlicence]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2538 marg. č. 1.

²⁰⁴ MACEK, Jiří. § 2363 [Podlicence]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 610 marg. č. 2.

²⁰⁵ KŘEŠŤANOVÁ, Veronika, HOLCOVÁ, Irena. § 45 [Autorskoprávní ochrana názvu a vnější úpravy díla]. In: HOLCOVÁ, Irena a kol. Op. cit., str. 447-448.

²⁰⁶ Srov. závěry Nejvyššího soudu v rozsudku ze dne 20. 7. 2021, sp. zn. 33 Cdo 1584/2020.

smlouvy, či (iv) jiným modifikovaným způsobem, který si strany dohodnou v rámci své smluvní volnosti.

Na základě § 2373 ObčZ může nabídka oferenta směřovat i vůči neurčitému počtu osob a obsah smlouvy nebo jeho část lze určit odkazem na licenční podmínky, jež jsou stranám známé nebo veřejně dostupné. S přihlédnutím k obsahu návrhu nebo praxi, kterou strany mezi sebou zavedly, nebo zvyklostem, může osoba, která má v úmyslu návrh přijmout, vyjádřit souhlas s návrhem na uzavření smlouvy (nabídkou) provedením určitého úkonu bez vyrozumění navrhovatele, a to zejména poskytnutím nebo přijetím plnění. V takovém případě je přijetí nabídky účinné v okamžiku, kdy byl úkon učiněn.

Způsob uzavírání licenční smlouvy podle § 2373 ObčZ je obdobou uzavírání smlouvy reálnou akceptací podle § 1744 ObčZ. V obou případech se jedná o speciální úpravu přijetí nabídky k obecné úpravě založené na teorii přijetí zakotvené v § 570 odst. 1 ObčZ. Naopak rozdíl mezi nimi spočívá v tom, že nabídka podle § 2373 ObčZ nemusí být určena konkrétnímu oblátovi, nýbrž směřuje vůči předem nespécifikovaným osobám. Jedná se tedy o nabídku neadresnou.²⁰⁷

3.3.4.1.1. Uzavření autorské licenční smlouvy způsobem podle § 2373 ObčZ

V případě licenční smlouvy ohledně softwaru autopilota odpovídá postupu podle § 2373 ObčZ situace, kdy je smlouva uzavírána on-line mezi nepřítomnými osobami a nabídka není adresována konkrétní smluvní straně,²⁰⁸ nýbrž je vystavena na webové stránce nebo v aplikaci s programy ke stažení. Oblát v takovém případě může vyjádřit svůj souhlas s nabídkou výslovně nebo konkludentně například tím, že počítačový program autopilota stáhne do autonomního automobilu (§ 2373 odst. 2 ObčZ).²⁰⁹

²⁰⁷ Opačně ČERMÁK, Jiří. § 2373 [Zvláštní způsoby uzavření licenční smlouvy]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. Op. cit., str. 2549, marg. č. 2, podle kterého požadavek na adresnost nabídky byl Občanským zákoníkem zrušen.

²⁰⁸ Nabídka je adresovaná konkrétní smluvní straně (tj. jedná se o adresnou nabídku), pokud je nabídka například zaslána na e-mailovou adresu druhé smluvní strany.

²⁰⁹ Doktrína v souvislosti s uzavíráním licenčních smluv podle § 2373 ObčZ hovoří nejčastěji o veřejných licencích, které jsou udělovány jako bezúplatné a nevýhradní licence, a počítá mezi ně licence k open-source software (počítačový software s otevřeným zdrojovým kódem), Free Software nebo Creative Commons (srov. například CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. § 2373 [Podání návrhu na uzavření smlouvy]. In: CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. Op. cit., str. 317, marg. č. 3). Z toho však ještě neplyne, že aplikace ust. § 2373 ObčZ je omezená pouze na tento typ (veřejné) licence a nebylo by možné jej užit při uzavírání také jiných licenčních smluv s jinak formulovanými licenčními podmínkami.

Právní doktrína mezi smlouvy uzavírané způsobem podle § 2373 ObčZ řadí licenční smlouvy typu click-wrap, click-through, browse-wrap nebo shrink-wrap.²¹⁰ Na licenční smlouvu k softwaru autopilota je z výše uvedených použitelná především koncepce click-wrap smlouvy. Přijetí nabídky u tohoto typu smlouvy spočívá v tom, že nabídka je akceptována odkliknutím elektronické ikony označené například jako „souhlas“, „ano“, nebo „potvrzují“ apod. zobrazené na displeji.²¹¹

V poměrech autonomního automobilu může dojít k uzavření click-wrap licenční smlouvy tím, že oblát vybere na displeji přístrojové desky automobilu software k instalaci, odsouhlasí, že přečetl licenční podmínky, a odklikne virtuální tlačítko „souhlasím“, čímž dojde k uzavření licenční smlouvy. Oblát může úkon učinit buď fyzickým tlačítkem umístěným na palubní desce nebo na volantu automobilu, nebo joystickem pro manipulaci kurzoru na obrazovce, nebo dotykem u dotykové obrazovky přístrojové desky apod.

Vzhledem k široké definici podpisu v Nařízení eIDAS je způsob uzavření smlouvy typu click-wrap v občansko-právní teorii kvalifikován některými autory jako forma prostého elektronického podpisu.²¹² S ohledem na to by byla click-wrap licenční smlouva uzavřena výslovnou akceptací nabídky (a nikoliv konkludentně).²¹³

Co se týče licenčních podmínek, nemusí být obsah licenční smlouvy oblátovi vůbec znám, stačí, že je veřejně dostupný (§ 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ). Ve srovnání s tím je obecná právní úprava obchodních podmínek (§ 1751 odst. 1 ObčZ) vůči oferentovi přísnější. Ust. § 1751 odst. 1 ObčZ umožňuje část obsahu smlouvy uzavírané mezi podnikateli nebo se spotřebitelem určit odkazem na obchodní podmínky, které ovšem oferent musí připojit k nabídce nebo musí být stranám známy, a v případě pochybností bude typicky na oferentovi, aby prokázal, že podmínky byly ke smlouvě skutečně připojeny anebo že byly druhé straně známy.²¹⁴ Oproti tomu podle

²¹⁰ ČERMÁK, Jiří. § 2373 [Zvláštní způsoby uzavření licenční smlouvy]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 2550, marg. č. 5.

²¹¹ CHALOUPKOVÁ, Helena. § 2373 [Podání návrhu na uzavření smlouvy]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 632, marg. č. 6.

²¹² JAREŠ, Adam. Click-through smlouvy jako způsob vzniku závazku. *Soukromé právo*. 2020, č. 6. str. 23-27. Srov. též KORBEL, František a kol. Interpretace elektronického podpisu a související identifikace v soukromém právu [online]. *Právní prostor*. 24. 11. 2020. Dostupné: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/interpretace-elektronickeho-podpisu-souvisejici-identifikace-v-soukromem-pravu> [cit. 2023-09-16].

²¹³ Opačně srov. ČERMÁK, Jiří. § 2373 [Zvláštní způsoby uzavření licenční smlouvy]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 2550, marg. č. 5, podle kterého se jedná o případy konkludentního uzavření smlouvy.

²¹⁴ Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2013, sp. zn. 32 Cdo 3183/2012.

§ 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ není zapotřebí licenční podmínky k licenční smlouvě připojovat (fyzicky nebo při uzavírání smlouvy přes internet pomocí hypertextového odkazu, zasláním podmínek na e-mailovou adresu apod.) a ani z právní úpravy nevyplývá, že by prodávající musel v pochybnostech prokazovat, že kupujícímu byl obsah veřejně dostupných licenčních podmínek znám, stačí, že byly podmínky veřejně dostupné např. prostřednictvím internetu.²¹⁵

3.3.5. Vztah jednotlivých ustanovení Občanského zákoníku

Co se týče vztahu mezi jednotlivými ustanoveními upravujícími akceptaci nabídky (§ 1744 ObčZ a § 2373 odst. 2 věta první ObčZ), nejsou vůči sobě v poměru speciality a nestojí v konfliktu, neboť každé vychází z jiné hypotézy. Ust. § 2373 odst. 2 věta první ObčZ se použije v případě neadresné nabídky k uzavření autorské licenční smlouvy (§ 2373 odst. 1 ObčZ) a ust. § 1744 ObčZ se aplikuje, byla-li nabídka učiněna adresně (§ 1731 ObčZ).

Co se týče vztahu ustanovení upravujících určení podmínek smlouvy (§ 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ a § 1751 odst. 1 ObčZ), situace je složitější a v závislosti na posouzení může vést až k tomu, že by spotřebitel uzavírající licenční smlouvu byl zbaven své ochrany, která mu je jinak ve styku s podnikatelem poskytována.

Podle některých autorů se ustanovení použijí vedle sebe tak, že ust. § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ doplňuje obecné ustanovení § 1751 odst. 1 ObčZ.²¹⁶ Při takovém výkladu je však část ustanovení § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ redundantní, protože dubluje obecnou právní úpravu (v části, kdy připouští určení licenčních podmínek odkazem, jsou-li podmínky stranám známe). Z tohoto důvodu je vhodnější volit výklad, který umožňuje plné využití zákonných ustanovení. Tímto je výklad, podle něhož se § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ použije pouze v hypotéze, kdy autorská licenční smlouva je uzavírána na základě neadresné nabídky ve smyslu § 2373 odst. 1 věta první ObčZ. Přiložení obchodních podmínek je rovněž možné, ale bude sloužit pouze k prokázání toho, že podmínky byly stranám známy (pokud strana nebude odkazovat na veřejně známé licenční podmínky), nebo na základě aplikace ust. § 1751 odst. 1 ObčZ v části ohledně přiložení podmínek *per analogiam*.

V této souvislosti není problematický ani požadavek, podle něž musí mít spotřebitel možnost seznámit se s podmínkami smlouvy před uzavřením smlouvy, pokud se jí zavazuje

²¹⁵ ČERMÁK, Jiří. § 2373 [Zvláštní způsoby uzavření licenční smlouvy]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 2549-2550, marg. č. 1-7.

²¹⁶ ČERMÁK, Jiří. § 2373 [Zvláštní způsoby uzavření licenční smlouvy]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 2549, marg. č. 4.

neodvolatelně k plnění (§ 1814 odst. 1, písm. f) ObčZ). I když licenční podmínky nebudou ke smlouvě přiloženy, ale budou pouze veřejně dostupné, nevylučuje se tím možnost spotřebitele se s jejich obsahem před uzavřením smlouvy seznámit. Poměr speciality ust. § 1751 odst. 1 ObčZ vůči ust. § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ pro případ uzavírání smluv se spotřebiteli z právní úpravy neplyne. Naopak, umožňuje-li zákon učinit neadresnou nabídku k uzavření licenční smlouvy bez ohledu na to, kdo je oblatem, *a simili* je nezbytné připustit, aby stejná pravidla stanovená v § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ platila při vymezení obsahu licenční smlouvy bez ohledu na to, kdo je smluvní stranou.

3.3.5.1. Ustanovení Občanského zákoníku na ochranu slabší strany

Je-li licenční smlouva uzavírána adhezním způsobem, tj. její podmínky jsou určeny výlučně poskytovatelem licence (podnikatelem), zatímco nabyvatel při uzavírání smlouvy vystupuje mimo souvislost s vlastním podnikáním jako slabší strana (§ 433 odst. 2 ObčZ) a nemá reálnou možnost obsah smlouvy ovlivnit (§ 1798 odst. 1 ObčZ), uplatní se na ni ustanovení Občanského zákoníku na ochranu slabší strany (především § 1800 a 1799 ObčZ).²¹⁷

Ustanovení adhezní licenční smlouvy, které je pro slabší stranu nečitelné, nesrozumitelné (§ 1800 odst. 1 ObčZ) nebo v její neprospěch obsahuje zvláště nevýhodné doložky (§ 1800 odst. 2 ObčZ), je stíženo neplatností. Stejně tak je neplatná tzv. včleňovací doložka, jež odkazuje na text mimo smlouvu, jestliže slabší straně včleňovací doložka a její význam nemusel být znám nebo s ním nebyla seznámena (§ 1799 ObčZ). Tím je chráněna transparentnost informování slabší strany stran rozsahu smluvních ujednání (jejich případnou nevýhodnost řeší § 1800 odst. 2 ObčZ).²¹⁸

Co se týče aplikovatelnosti ustanovení na ochranu slabší strany při uzavření smlouvy způsobem podle § 2373 ObčZ, záleží na tom, jaký je vzájemný vztah jednotlivých ustanovení.

Zatímco § 2373 ObčZ upravuje způsob uzavření smlouvy (neadresnou nabídku a zvláštní způsob akceptace) a způsob, jakým lze určit obsah smlouvy (odkazem na licenční podmínky), § 1800 ObčZ míří na ochranu slabší strany proti obsahu smlouvy, který je v její neprospěch a způsobuje jí újmu. S ohledem na odlišný účel obou ustanovení lze proto uzavřít, že tyto právní normy nejsou v konkurenčním vztahu a mohou se použít vedle sebe.

²¹⁷ V případě uzavření licenční smlouvy mezi podnikateli se mohou smluvní strany v souladu s § 1801 ObčZ dohodnout na vyloučení ustanovení na ochranu slabší strany.

²¹⁸ JANOUŠEK, Michal. § 1799 [Zařazení vnějších podmínek]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 1883, marg. č. 4.

Oproti tomu účelem § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ stejně jako § 1799 ObčZ je vymezení rozsahu smluvních podmínek (tj. jaké podmínky se stanou součástí smlouvy). Nic by však nemělo bránit tomu, aby právní normy v nich obsažené byly použity vedle sebe, neboť každá z nich řeší problematiku z jiného úhlu. Ust. § 2373 odst. 1 věta druhá ObčZ se zaměřuje na transparentnost obsahu externích licenčních podmínek, zatímco ust. § 1799 ObčZ chrání transparentnost samotného včlenění podmínek do smlouvy.

3.3.5.2. Ustanovení Občanského zákoníku na ochranu spotřebitele

V případě, kdy je licenční smlouva sjednána mezi spotřebitelem coby nabyvatelem a podnikatelem coby poskytovatelem licence, přichází v úvahu použití ustanovení Občanského zákoníku na ochranu práv spotřebitele. Jedná se především o ustanovení chránící spotřebitele před zneužívajícími ujednáními (§ 1813, § 1814 a násl. ObčZ), a je-li licenční smlouva uzavírána on-line distančním způsobem, také informační povinnost podnikatele (§ 1820 a násl. ObčZ) a právo spotřebitele na odstoupení od smlouvy (§ 1829 ObčZ)

Předmětná ustanovení Občanského zákoníku na ochranu spotřebitele jsou výsledkem transpozice Směrnice o právech spotřebitelů²¹⁹ a Směrnice o zneužívajících ujednáních,²²⁰ proto je zapotřebí při jejich interpretaci vycházet ze evropské legislativy.²²¹ Z tohoto pohledu je zásadní nejprve posoudit, zdali licenční spotřebitelská smlouva spadá pod působnost směrnic, příp. zdali Občanský zákoník působnost směrnic rozšířil na licenční spotřebitelskou smlouvu v případě, kdy by se jinak na ni směrnice nevztahovaly.

Ze Směrnice o právech spotřebitelů vyplývá, že se vztahuje na úplatné²²² spotřebitelské smlouvy, kde na jedné straně je podnikatel jednající v rámci své podnikatelské činnosti a na druhé

²¹⁹ Jedná se o plnou harmonizaci právní úpravy, viz Směrnice o právech spotřebitelů, článek 4.

²²⁰ Jedná se o minimální harmonizaci právní úpravy, viz Směrnice o zneužívajících ujednáních, článek 8.

²²¹ SEHNÁLEK, David. 3.2.4. Nepřímý účinek. In: TOMÁŠEK, Michal, TÝČ, Vladimír, PETRLÍK, David a kol. Op. cit., str. 77.

²²² Na základě článku 3 odst. 1 věta první Směrnice o právech spotřebitelů se směrnice použije na smlouvy uzavírané mezi podnikatelem a spotřebitelem v případech, kdy spotřebitel platí nebo se zavazuje platit cenu, a na základě článku 3 odst. 1a Směrnice o právech spotřebitelů se směrnice použije také na smlouvy mezi podnikatelem a spotřebitelem, kterou podnikatel poskytuje nebo se zavazuje poskytovat digitální obsah či službu spotřebiteli a spotřebitel za to poskytne nebo se zavazuje poskytnout obchodníkovi své osobní údaje namísto ceny.

straně spotřebitel.²²³ Jako spotřebitelskou smlouvu ve smyslu směrnice lze kvalifikovat smlouvu kupní,²²⁴ smlouvu o poskytování služeb a tzv. smlouvu na dodávky veřejných služeb.²²⁵

Licenční smlouva zjevně není smlouvou na dodávky veřejných služeb, ani smlouvou kupní ve smyslu směrnice.²²⁶ Zbývá²²⁷ tedy posoudit, zdali ji lze podřadit pod smlouvu o poskytování služeb. Smlouvou o poskytování služeb se rozumí jakákoli jiná smlouva než smlouva kupní, na jejímž základě podnikatel poskytuje službu a spotřebitel hradí cenu této služby.²²⁸ Podle Soudního dvora EU se pojem smlouva o poskytování služeb interpretuje široce a zahrnuje veškeré smlouvy, na které se nevztahuje pojem kupní smlouva.²²⁹ Z judikatury dokonce vyplývá, že úplatná smlouva, kterou se nepřevádí vlastnické právo ke zboží a tudíž není smlouvou kupní, se automaticky považuje za smlouvu o poskytování služeb ve smyslu směrnice.²³⁰ Jako smlouvu o

²²³ Výklad pojmu podnikatel (obchodník) a spotřebitel ve smyslu Směrnice o právech spotřebitelů viz rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 4. 10. 2018, ve věci Komisija za zaščita na potrebitelite v. Evelina Kamenova, sp. zn. C-105/17, odůvodnění body 32 a 33, dále také Směrnici o právech spotřebitelů, článek 2 odst. 1 a 2.

²²⁴ Kupní smlouva je podle článku 2 bodu 5 Směrnice o právech spotřebitelů taková smlouva, na jejímž základě podnikatel se zavazuje převést (nebo převádí) vlastnické právo ke zboží na spotřebitele a spotřebitel se zavazuje mu uhradit (nebo hradí) kupní cenu zboží. Zbožím se s ohledem článek 2 bod 3 Směrnice o právech spotřebitelů odkazujícího na definici zboží uvedenou v článku 2 bodě 5 Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží rozumí hmotné movité předměty (vč. těch obsahujících digitální obsahy nebo služby nebo s digitálními obsahy a službami propojenými) a dále se za zboží považuje také voda, plyn a elektřina, které jsou prodávány v omezeném objemu nebo v určitém množství.

²²⁵ Smlouvou na dodávky veřejných služeb se rozumí smlouva týkající se dodávek vody, plynu nebo elektřiny, které nejsou prodávány v omezeném objemu nebo ve stanoveném množství, nebo tepla z dálkového vytápění (srov. Směrnici o právech spotřebitelů, článek 5 odst. 2 nebo článek 6 odst. 2).

²²⁶ K převodu vlastnického práva jako zásadního prvku kupní smlouvu viz např. rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 14. 5. 2020, ve věci NK v. MS a AS, sp. zn. C-208/19, odůvodnění bod 63.

²²⁷ Co se týče negativního vymezení působnosti Směrnice o právech spotřebitelů, licenční smlouva ve výčtu smluv, na něž se směrnice nevztahuje, uvedena není (srov. Směrnici o právech spotřebitelů, článek 3 odst. 3).

²²⁸ Smlouva o poskytování služby je vymezena v článku 2 bodě 6 Směrnice o právech spotřebitelů.

²²⁹ Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 14. 5. 2020, ve věci NK v. MS a AS, sp. zn. C-208/19, odůvodnění body 62 a 63.

²³⁰ Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 12. 3. 2020, ve věci Verbraucherzentrale Berlin eV v. DB Vertrieb GmbH, sp. zn. C-583/18, odůvodnění body 22 a 23.

poskytování služeb Soudní dvůr v minulosti posoudil např. smlouvu o architektonickém díle v podobně vypracování projektu individuálního domu²³¹ nebo nájemní smlouvu.²³²

Z výše uvedeného vyplývá, že úplatná licenční smlouva uzavřená mezi spotřebitelem a podnikatelem je smlouvou o poskytování služeb ve smyslu Směrnice o právech spotřebitelů a spotřebiteli budou prospívat práva vyplývající z této směrnice.

Zdali český zákonodárce využil možnost stejný režim ochrany spotřebitele rozšířit i na bezúplatné smlouvy,²³³ není jednoznačné, neboť Občanský zákoník k tomu mlčí (srov. § 1810 ObčZ). Nicméně s ohledem na to, že Občanský zákoník na některých místech stanoví pravidla výslovně pro úplatné spotřebitelské smlouvy,²³⁴ lze se přiklonit k závěru, že zákonodárce ochranu spotřebitele rozšířil mimo působnost směrnice i na neúplatné spotřebitelské smlouvy.

S ohledem na výše uvedené, je podnikatel při sjednávání licenční smlouvy distančně přes internet povinen spotřebiteli poskytnout kromě obecných předmluvních informací podle § 1811 odst. 2 ObčZ (předmluvní informace), také předmluvní informace podle § 1820 ObčZ (předmluvní informace u distančních smluv, vč. informování o právu odstoupit od smlouvy)²³⁵ a informace podle § 1826 ObčZ (sdělení dodatečných údajů při použití elektronických prostředků). Podnikatel je dále povinen vydat spotřebiteli potvrzení o uzavřené smlouvě v textové podobě (tj.

²³¹ Viz rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 14. 5. 2020, ve věci NK v. MS a AS, sp. zn. C-208/19, v němž soud uzavřel, že s ohledem na to, že podstatou závazku architekta (hlavním plněním), nebylo vyhotovení stavebních plánů, nýbrž poskytnutí duševního plnění spočívající ve vypracování projektu individuálního domu a dodání plánů jako zboží bylo pouze druhořadé, jedná se o smlouvu o poskytování služeb, a nikoliv smlouvu kupní.

²³² Viz rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 3. 2005, ve věci easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading, sp. zn. C-336/03, odůvodnění bod 18, v němž soud smlouvu o nájmu automobilu posoudil jako smlouvu o poskytování služeb, následně však aplikoval výjimku z působnosti směrnice podle článku 3 odst. 3, písm. k) Směrnice o právech spotřebitelů (viz odůvodnění bod 31 rozsudku). V této souvislosti je nicméně zapotřebí upozornit na to, že také smlouva o nájmu bytových prostor k obytnému účelu je na základě výjimky vyloučena z působnosti směrnice viz článek 3 odst. 3, písm. f) Směrnice o právech spotřebitelů.

²³³ Viz Směrnici o právech spotřebitelů, odůvodnění bod 13, podle kterého je členským státům ponechána pravomoc uplatňovat ustanovení této směrnice v oblastech, které do oblasti její působnosti nespádají.

²³⁴ Srov. § 1826a odst. 1 ObčZ upřesňující informační povinnost ve vztahu k úplatným smlouvám nebo § 1837 písm. a) ObčZ specifikuující podmínky pro odstoupení od úplatné smlouvy.

²³⁵ Ust. § 1820 ObčZ ohledně předmluvní informační povinnost v případě spotřebitelským smluv uzavíraných na dálku má širší dopad než tomu odpovídající ustanovení Směrnice o právech spotřebitelů. Na základě Občanského zákoníku se tato předmluvní povinnost uplatní u všech distančně uzavíraných spotřebitelských smluv nejen těch uzavíraných v rámci organizovaného systému prodeje či poskytování služeb na dálku – například u všech takových smluv uzavíraných přes internet. Viz k tomu náleží Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2019, sp. zn. II. ÚS 2778/19, odůvodnění bod 29.

na listině nebo na jiném trvalém nosiči dat)²³⁶ obsahující předmluvní informace, a to v přiměřené době po jejím uzavření, nejpozději však před tím, než začne poskytovat službu (§ 1824a odst. 1 ObčZ), a také poskytnout spotřebiteli znění smlouvy a obchodních podmínek v textové podobě podle (§ 1827 odst. 2 ObčZ).

Pro podnikatele, který se spotřebitelem uzavírá licenční smlouvu on-line (např. přes obchod s počítačovými programy) z toho plyne, že musí spotřebiteli na trvalém nosiči dat poskytnout předmluvní informace, samotnou licenční smlouvu a licenční podmínky (např. v podobě EULA).²³⁷ Svou povinnost splní tím, že všechny dokumenty například zašle na e-mailovou adresu spotřebitele. Naopak, jak upozorňuje Jareš, pokud jsou licenční podmínky poskytnuty pouze proklikem přes hypertextový odkaz, nejsou požadavky evropského práva na ochranu spotřebitele splněny, neboť hypertextový odkaz nelze považovat za trvalý nosič dat.²³⁸ To samé platí ve vztahu k licenční smlouvě a předmluvním informacím.

Pro spotřebitelskou licenční smlouvu k softwaru autopilota z toho vyplývá, že pokud je sjednávána výlučně způsobem click-wrap, nebudou požadavky na ochranu spotřebitele splněny a bude docházet k porušování Směrnice o právech spotřebitelů.

Dále, co se týče Směrnice o zneužívajících ujednáních, tato směrnice se vztahuje na spotřebitelské smlouvy uzavřené mezi poskytovatelem služeb nebo prodávajícím zboží a spotřebitelem.²³⁹ Co se rozumí prodejem zboží nebo poskytováním služeb, a zdali se musí jednat o úplatnou smlouvu, směrnice nestanoví.²⁴⁰ Z judikatury Soudního dvoru EU vyplývá, že působnost směrnice je velmi široká a dopadá např. na spotřebitelskou smlouvu o prodeji

²³⁶ Trvalý nosičem je jakýkoli nástroj, který umožňuje spotřebiteli nebo obchodníkovi ukládat informace určené jemu osobně, a to způsobem vhodným pro jejich budoucí použití, po dobu přiměřenou jejich účelu, a který umožňuje reprodukci uložených informací v nezměněném stavu.

²³⁷ EULA je zkratka pro licenční smlouvu s koncovým uživatelem upravující podmínky užívání softwaru, anglicky *End-User-License-Agreement – EULA*.

²³⁸ JAREŠ, Adam. Op. cit. Srov. také rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 5. 7. 2012, ve věci Content Services Ltd v. Bundesarbeitskammer, sp. zn. C-49/11.

²³⁹ Srov. Směrnici o zneužívajících ujednáních, článek 1 odst. 1.

²⁴⁰ Směrnice o zneužívajících ujednáních v článku 2 písm. c) pouze stanoví, že prodávajícím nebo poskytovatelem ve smyslu směrnice je fyzická nebo právnická osoba, veřejnoprávně nebo soukromoprávně vlastněná, která ve smlouvách, na které se vztahuje tato směrnice, jedná pro účely související s její obchodní nebo výrobní činností nebo povoláním.

nemovitosti,²⁴¹ nájemní smlouvu,²⁴² smlouvu o hypotečním úvěru,²⁴³ svěřenskou smlouvu o správě podílu na komanditní společnosti,²⁴⁴ nebo rezervaci letenek letecké společnosti.²⁴⁵

Soudní dvůr ve své judikatuře definuje smlouvy, na něž se směrnice vztahuje, vždy prostřednictvím odkazu na vlastnosti smluvních stran (podnikatel na straně jedné a spotřebitel na straně druhé).²⁴⁶ Podle soudu nebylo úmyslem zákonodárce omezit působnost směrnice pouze na kupní smlouvy, směrnice má širší dosah a vztahuje se na všechny smlouvy uzavírané mezi podnikatelem a spotřebitelem.²⁴⁷ S ohledem na to neexistuje důvod, aby práva a povinnosti vyplývající ze Směrnice o zneužívajících ujednání nedopadaly také na spotřebitelské licenční smlouvy, a to jak na smlouvy úplatné, tak bezúplatné, neboť i u nich platí, že jsou uzavírány mezi podnikatelem a spotřebitelem, což považuje Soudní dvůr za rozhodující kritérium.

Ve vztahu ke spotřebitelské licenční smlouvě k softwaru autopilota to znamená, že smlouva nesmí obsahovat např. zneužívající ujednání ve smyslu § 1813 odst. 1 ObčZ. Pokud by ve smlouvě byla ujednání kvalifikující se jako zneužívající, nepřihlíželo by se k nim (§ 1815 ObčZ).²⁴⁸

²⁴¹ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 16. 1. 2014, ve věci *Constructora Principado SA v. José Ignacio Menéndez Álvarez*, sp. zn. C-226/12.

²⁴² Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 30. 5. 2013, ve věci *Dirk Frederik Asbeek Brusse a Katarina de Man Garabito v. Jahani BV*, sp. zn. C 488/11.

²⁴³ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 14. 3. 2013, ve věci *Mohamed Aziz v. Caixa d'Estalvis de Catalunya, Tarragona i Manresa (Catalunyacaixa)*, sp. zn. C-415/11.

²⁴⁴ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 3. 10. 2019, ve věci *Verein für Konsumenteninformation v. TVP Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft für Publikumsfonds mbH & Co KG*, sp. zn. C-272/18.

²⁴⁵ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 6. 7. 2017, ve věci *Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG v. Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände - Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.*, sp. zn. C-290/16.

²⁴⁶ Srov. rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 30. 5. 2013, ve věci *Dirk Frederik Asbeek Brusse a Katarina de Man Garabito v. Jahani BV*, sp. zn. C 488/11, odůvodnění bod 30, a rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 17. 5. 2018, ve věci *Karel de Grote – Hogeschool Katholieke Hogeschool Antwerpen VZW v. Susan Romy Jozef Kuijpers*, sp. zn. C-147/16, odůvodnění bod 53.

²⁴⁷ Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 30. 5. 2013, ve věci *Dirk Frederik Asbeek Brusse a Katarina de Man Garabito v. Jahani BV*, sp. zn. C 488/11, odůvodnění body 28 a 29.

²⁴⁸ K závěru ohledně aplikovatelnosti ochrany před zneužívajícími ujednáními ve vztahu k licenční smlouvě dospěly také německé soudy, a to v rámci kontroly obsahu všeobecných obchodních podmínek podle § 307 NěmObčZ. Německé soudy uzavřely, že autorskoprávní ujednání o odměně za užití díla sjednané mezi stranami je zvláště nevýhodné a zneužívající, a proto je na základě § 307 NěmObčZ neúčinné. Viz rozsudek I. civilního senátu Spolkového soudního dvora (*Bundesgerichtshof*) ze dne 31. 5. 2012, sp. zn. I ZR 73/10.

3.4. Smlouva o poskytování softwaru jako služby

Kromě instalace do autonomního automobilu může být software autopilota distribuován způsobem, kdy zůstává uložen na externím cloudovém serveru a autonomní automobil ho využívá pouze prostřednictvím přístupu na předmětný server. Tento obchodní model a způsob distribuce se označuje jako poskytování softwaru jako služby (anglicky *Software as a Service – SaaS*). Software autopilota se do autonomního automobilu nestahuje, nýbrž je provozován na cloudové infrastruktuře poskytovatele přístupu, příp. na infrastruktuře ve vlastnictví třetí strany, kterou si od ní poskytovatel pronajímá. V autonomním automobilu je instalován pouze software pro řízení elektronických částí automobilu (pro ovládání brzdy, plynu, volantu atd.) a software pro zajištění komunikace mezi autonomním automobilem a externím serverem. Uživatel automobilu má přístup k softwaru jako k on-line aplikaci skrze internetové připojení, a to prakticky odkudkoli, kde je internetový signál.

Negativním aspektem poskytování softwaru autopilota jako služby je, že může být ohrožena bezpečnost autonomního automobilu, pokud by připojení k externímu serveru bylo nenadále přerušeno. Je to z důvodu, že automobil tím ztratí přístup k softwaru autopilota a je odkázán pouze na kódy, algoritmy, matematické vzorce a data uložená přímo v hardwaru automobilu. Z tohoto hlediska je výhodnější, když se obě formy distribuce softwaru kombinují tak, aby pro případ, že dojde k dočasnému přerušení spojení mezi autonomním automobilem a serverem, nebyla bezpečnost žádného z účastníků provozu kompromitována.

Zásadní aspekt tohoto způsobu distribuce spočívá v tom, že software a data zůstávají na cloudové infrastruktuře, která je sdílena mezi všemi uživateli softwaru. Uživatel na základě smlouvy o poskytování softwaru jako služby uzavřené s poskytovatelem softwaru získá přístup k datům a softwaru uloženým na cloudu. Samotný software (jeho rozmnoženinu) však poskytovatel softwaru uživateli v žádné formě nepředává.²⁴⁹ Uživateli není zpřístupněn zdrojový kód počítačového programu a veškeré změny (updaty nebo upgrady) softwaru provádí sám poskytovatel na cloudové infrastruktuře. Z hlediska smluvního vztahu je pro uživatele zásadní, aby byl poskytovatel zavázán, že (i) bude dlouhodobě zajišťovat provoz serverové infrastruktury

²⁴⁹ CHORVÁT, Oliver. Service level agreements v kontextu softwarových smluv. *Revue pro právo a technologie*. 2015, č. 12, str. 125-173.

a (ii) zachová její připojení k internetu, takže požadavky uživatele (resp. autonomního automobilu uživatele) budou moci být zodpovězeny a bude jim vyhověno bez časové prodlevy.²⁵⁰

3.4.1. Smlouva o úplatném poskytování softwaru jako služby z pohledu Občanského zákoníku

Z pohledu Občanského zákoníku lze poskytování softwaru jako služby kvalifikovat jako poskytování digitální služby ve smyslu § 2389t ObčZ, která spočívá v umožnění přístupu k datům v digitální podobě a interakci s nimi, daty se zde rozumí software.²⁵¹ V případě sjednání úplaty je možné smlouvu o poskytování softwaru jako služby podřadit pod pojmenovanou smlouvu o poskytování digitální služby, na kterou se na základě § 2389t ObčZ použijí ustanovení Občanského zákoníku o poskytování digitálního obsahu (§ 2389a a násl. ObčZ) obdobně.²⁵² Základními povinnostmi stran je povinnost poskytovatele zpřístupnit uživateli data v digitální podobě (software) k užívání pro vlastní potřebu a povinnost uživatele zaplatit za to odměnu (§ 2389t ObčZ ve spojení s § 2389a odst. 1 ObčZ).

Poskytovatel může svou povinnost splnit zpřístupněním softwaru prostřednictvím fyzického nebo virtuálního zařízení, které si k tomu uživatel zvolil (§ 2389b odst. 2 ObčZ). V praxi se může jednat o vytvoření účtu uživatele a zpřístupnění softwaru uživateli v rámci jeho přihlášení. Fyzickým zařízením, jehož prostřednictvím uživatel k softwaru přistupuje, tvoří hardware autonomního vozidla. Uživateli musí být software zpřístupněn v dojednaný čas, případně je poskytovatel povinen zjednat přístup bez zbytečného odkladu po uzavření smlouvy (§ 2389b odst. 1 ObčZ). Dalšími povinnostmi poskytovatele je plnit bez vad (§ 2389c odst. 1 ObčZ) a v rámci toho zajišťovat aktualizace softwaru (§ 2389d odst. 1 ObčZ).

Odměna, kterou je uživatel povinen poskytovateli platit, může být sjednána například formou předplatného s automatickým prodlužováním. Kromě státních peněz se za odměnu

²⁵⁰ RIEHM, Thomas. Verträge über digitale Dienstleistungen. In: SCHMIDT-KESSEL, Martin, MÖLLNITZ, Christina. *Grundfragen des Digitalvertragsrechts*. Tübingen: Mohr Siebeck, 2022, S. 1-16.

²⁵¹ Ohledně zahrnutí technologie softwaru jako služby pod pojem digitální služby srov. Směrnici o poskytování digitálních obsazích, odůvodnění bod 19. Ohledně rozlišovacího kritéria pro diferenciaci mezi poskytováním digitálního obsahu a digitální služby viz např. RIEHM, Thomas. Verträge über digitale Dienstleistungen. In: SCHMIDT-KESSEL, Martin, MÖLLNITZ, Christina. *Op. cit.*, S. 1-16.

²⁵² Obdobně znamená, že se ustanovení použijí zásadně v plném rozsahu – srov. KNĚŽÍNEK, Jan, MLSNA, Petr, VEDRAL, Josef: *Příprava návrhů právních předpisů – Praktická pomůcka pro legislativce*, Praha: Úřad vlády, 2010. Dostupné: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/lrv/dokumenty/Priprava-navrhu-pravnich-predpisu-prakticka-pomucka-pro-legislativce.pdf> [cit. 2023-09-19], str. 5.

považuje též ekvivalent peněz jako je token nebo kryptoměna a v případě spotřebitelských smluv dokonce i osobní údaje, které poskytovatel shromažďuje a zpracovává mimo účel plnění smlouvy nebo svých zákonných povinností (srov. § 2389g odst. 2 ObčZ). Odměna bude typicky zahrnovat nejen poskytování softwaru jako služby, ale také jeho aktualizace nad rámec zákonné povinnosti poskytovatele, upgrade softwaru, jeho údržbu a poskytování podpory uživateli s tím související. Kromě toho by si strany měly výslovně sjednat, že poskytovatel je povinen po dobu trvání smlouvy udržovat serverovou infrastrukturu, na níž je software uložen, v provozu, zajistit její neustálé připojení k internetu a zajistit zabezpečenou komunikaci mezi cloudem a autonomním automobilem.

Na tomto místě je nutné zmínit, že Občanský zákoník působnost právní úprava smlouvy o poskytování digitálních obsahů omezuje na digitální obsahy a služby určené výlučně k užívání pro vlastní potřebu (§ 2389a odst. 1 ObčZ). Jelikož je však předmětná právní úprava výsledkem transpozice Směrnice o digitálních obsazích,²⁵³ není s ohledem na povinnost eurokonformního²⁵⁴ výkladu takové omezení akceptovatelné.

Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb., kterým byla směrnice do Občanského zákoníku implementována, k důvodům pro omezení působnosti mlčí a ani nevysvětluje, co se pojmem pro vlastní potřebu rozumí.²⁵⁵ Limbergová prosazuje výklad, podle něhož se ustanovení Občanského zákoníku o poskytování digitálního obsahu použijí na smlouvy, jimiž se poskytují digitální obsahy nebo služby určené k užívání pro vlastní potřebu, přímo, a na smlouvy, jejichž předmětem je poskytnutí digitálního obsahu nebo digitální služby pro jinou než vlastní potřebu, na základě analogie (§ 10 odst. 1 ObčZ).²⁵⁶ S takovou interpretací nicméně nelze zcela souhlasit, poněvadž český zákonodárce nemůže svévolně a v rozporu se zněním směrnice oblast působnosti právní úpravy redukovat. Eurokonformní výklad vyžaduje, aby užití pro vlastní potřebu bylo vyloženo jako jakýkoliv účel užití bez omezení, analogické použití nestačí.

²⁵³ Jedná se o plnou harmonizaci, srov. Směrnici o poskytování digitálních obsazích, článek 4 a Směrnici o digitálních obsazích, odůvodnění bod 11.

²⁵⁴ SEHNÁLEK, David. 3.2.4. Nepřímý účinek. In: TOMÁŠEK, Michal, TÝČ, Vladimír, PETRLÍK, David a kol. Op. cit., str. 77.

²⁵⁵ Například, zdali se tím rozumí vnitřní potřeba právnických osob nebo fyzických osob podnikajících ve smyslu § 30a odst. 1, písm. b) AutZ nebo osobní potřeba podle § 30a odst. 1 písm. a) AutZ nebo má mít pojem pro vlastní potřebu odlišný význam.

²⁵⁶ LIMBERGOVÁ, Zuzana. Směrnice o digitálním obsahu a jejich implementace v právní řádu ČR. *Revue pro právo a technologie*. 2022, roč.13, č. 25, str. 227-305.

Celkově lze právní úpravu smlouvy o poskytování digitálního obsahu v Občanském zákoníku označit za velmi kusou. S ohledem na to bude pro obsah smluvního vztahu stran rozhodující vymezení jejich práv a povinností v samotné smlouvě a při absenci smluvního ujednání není vyloučena ani analogická aplikace některých ustanovení o nájmu (§ 2201 a násl. ObčZ), který je co do obsahu a účelu posuzovaného právního případu nejbližší (§ 10 odst. 1 ObčZ). Analogie zákona by neměla být vyloučena pouze z důvodu, že nájemní smlouva a smlouva o poskytování digitální služby jsou obě rovnocennými smluvními typy stejného druhu (tj. smlouvami o dočasném přenechání věci k užití jinému), pro opačný výklad opora v § 10 odst. 1 ObčZ není. Stejně tak by na překážku neměla být nehmotná povaha počítačového programu autopilota, neboť pronajmout lze jakoukoliv movitou nezužitelnou věc (§ 2202 odst. 1 ObčZ) bez rozlišení, zdali se jedná o věc hmotnou nebo nehmotnou. Použitelná mohou být například pravidla pro skončení nájmu (výpověď), ochrana při rušení v nájemním právu atd.

3.4.2. Smlouva o bezúplatném poskytování softwaru jako služby z pohledu Občanského zákoníku

Pokud si strany sjednají smlouvu o poskytování softwaru jako služby bezúplatně, bude se jednat o smlouvu nepojmenovanou (§ 1746 odst. 2 ObčZ), jejíž obsah určí dohoda stran. Vedle toho (neujednají-li si strany něco jiného), se na jejich smluvní vztah uplatní všeobecná ustanovení Občanského zákoníku o závazcích (§ 1721 a násl. ObčZ). Především bude pro ně platit pravidlo, že poskytovatel se chtěl bezúplatnou smlouvou zavázat spíše méně než více (§ 1747 ObčZ) a že práva z vadného plnění uživateli softwaru na základě bezúplatné smlouvy nevznikají (§ 1914 odst. 1 ObčZ *a contrario*). S ohledem na to se ustanovení Občanského zákoníku týkající se vadného plnění na smlouvu o bezúplatném poskytování softwaru jako služby nepoužijí ani *per analogiam*.

Naopak se na smlouvu mohou na základě analogie aplikovat ustanovení o právním jednání, které stanoví práva a povinnosti stran odpovídající ujednáním nepojmenované smlouvy. Především se může jednat o některá ustanovení o výprose (§ 2189 a násl. ObčZ) nebo výpůjčce (§ 2193 a násl. ObčZ), která však obsahují úpravu práv a povinností stran pouze velmi strohou. Oproti tomu je vyloučena analogická aplikace právní úpravy smlouvy o poskytování digitální služby a smlouvy o nájmu. Oba uvedené smluvní typy jsou právním jednáním onerózním a proto neodpovídají právům a povinnostem stran nepojmenované bezúplatné smlouvy, jak §10 odst. 1 ObčZ ve své hypotéze pro analogickou aplikaci vyžaduje.

3.4.3. Smlouva o poskytování digitální služby v mezinárodním srovnání (Německo, Rakousko)

Směrnice o digitálních obsazích právní povahu smluv, jejichž předmětem je poskytování digitálního obsahu nebo digitální služby nevymezuje. Naopak ponechává na národních právních rádech, aby stanovily, zda se jedná o smlouvu o prodeji, poskytování služby, pronájmu nebo o jiný typ smlouvy, případně o smlouvu *sui generis* nebo smlouvu nepojmenovanou.²⁵⁷

V Občanském zákoníku je smlouva o poskytování digitálního obsahu a digitální služby systematicky koncipována jako samostatný typ smlouvy v rámci smluv spočívajících v přenechání věci k užití jinému. Ve srovnání s tím, jak byla směrnice provedena v rakouském nebo německém právním řádu, zvolil český zákonodárce unikátní přístup, když rakouský ani německý zákonodárce zvláštní smluvní typ v rámci národního právního řádu nevytvořil.

V Německu byla k provedení směrnice upravena a doplněna ustanovení obecné části závazkového práva v Německém občanském zákoníku (§ 327-327u NěmObčZ), která se použijí na jakoukoliv spotřebitelskou smlouvu, jejímž předmětem je poskytování digitálního obsahu nebo digitální služby.²⁵⁸ Německý občanský zákoník zavedl vlastní legislativní zkratku a jako nadřazený pojem pro digitální obsah a digitální službu používá jednotný pojem digitální výrobky (německy *digitale Produkte*).²⁵⁹

Podle německé doktríny různorodost smluv o digitálních obsazích a službách znemožňuje klasifikaci smlouvy podle jednoho smluvního typu a panuje shoda, že zpravidla půjde o smíšené smlouvy, které budou obsahovat prvky různých smluvních typů.²⁶⁰ Význam zařazení smlouvy pod určitý smluvní typ klesá z důvodu, že zásadní otázky týkající se bezvadnosti a práv z vadného plnění jsou v německém právu pro spotřebitelské smlouvy upraveny jednotně bez ohledu na typ smlouvy, na jejímž základě je plnění poskytováno. Podřazení pod určitý smluvní typ nicméně nadále zůstává relevantní pro nespotebitelské smlouvy.

Ve vztahu ke smlouvě o poskytování softwaru jako služby se uplatní závěry německé judikatury, podle nichž se smlouva posoudí podle ustanovení Německého občanského zákoníku o

²⁵⁷ Srov. Směrnici o digitálních obsazích, odůvodnění bod 12.

²⁵⁸ NIERMEIER, Florian. EU-Regeln zu digitalen Inhalten und zum Verkauf von Waren (Gastkommentar). *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*. 2022, Jahrgang 33, Nr. 2, S. 49-50.

²⁵⁹ Viz ust. § 327 odst. 1 NěmObčZ.

²⁶⁰ RIEHM, Thomas. Verträge über digitale Dienstleistungen In: SCHMIDT-KESSEL, Martin, MÖLLNITZ, Christina. Op. cit., S. 5-6.

nájmu.²⁶¹ Podle nájmu se posoudí nejen samotné přenechání softwaru k užívání ale například také otázka, kdo ponese důkazní břemeno ohledně toho, že stav předmětu nájmu byl při předání v souladu se smlouvou a další aspekty smluvního vztahu.²⁶² Není-li tedy určitý aspekt smluvního vztahu upraven v rámci ustanovení Německého občanského zákoníku týkajících se poskytování digitálních výrobků, vyřeší se podle ustanovení Německého zákoníku o nájmu.

V Rakousku byla Směrnice o digitálních obsazích spolu se Směrnicí o některých aspektech smluv o prodeji zboží transponována do nového

Rakouského zákona o právech spotřebitele z vadného plnění.²⁶³ Rakouský zákon zavádí nadřazený pojem digitální plnění, které zastřešuje pojmy digitální obsah a digitální služby. Svou působnost vymezuje tak, že platí pro spotřebitelské smlouvy o koupi zboží nebo o poskytování digitálních plnění.²⁶⁴ S ohledem na takové vymezení působnosti rakouská právní nauka dospívá k závěru, že pro aplikaci zákona je rozhodný předmět plnění (poskytování digitálního plnění) a nikoliv smluvní typ, na jehož základě je plnění poskytováno.²⁶⁵ Ani rakouský zákonodárce tedy nevytváří nový smluvní typ, nýbrž pouze stanoví pravidla, která jsou aplikovatelná na jakoukoliv spotřebitelskou smlouvu (bez ohledu na její právní kvalifikaci), na jejímž základě je digitální plnění poskytováno.²⁶⁶

3.4.4. Poskytování digitální služby z pohledu autorského práva

Pro případ, kdy užívání digitální služby vyžaduje oprávnění k výkonu práva duševního vlastnictví, odkazuje Občanský zákoník na příslušná ustanovení o licenci (§ 2389a odst. 2 ObčZ

²⁶¹ Viz např. rozsudek Spolkového soudního dvora (*Bundesgerichtshof*) ze dne 15. 11. 2006, sp. zn. XII ZR 120/04, podle kterého se software uložený na serveru poskytovatele kvalifikuje jako hmotná věc v právním smyslu a smlouva, na jejímž základě se takový software dočasně poskytuje uživateli prostřednictvím internetu, se posoudí jako nájem. Podle soudu je předání předmětu nájmu uskutečněno tím, že je software dán zákazníkovi k dispozici pro užívání prostřednictvím internetu. Zajištění držby předmětu nájmu právní úprava nájmu nevyžaduje. V rozsudku je smlouva o poskytování softwaru jako služby označovaná dřívějším pojmem ASP smlouva (ASP je zkratka z anligckého *Application Service Provider*), po věcné stránce se však jedná o stejný druh smlouvy.

²⁶² Rozsudek Spolkového soudního dvora (*Bundesgerichtshof*) ze dne 15. 11. 2006, sp. zn. XII ZR 120/04.

²⁶³ V rámci transpozice byla upravena též některá obecná ustanovení o právech z vadného plnění v Rakouském občanském zákoníku a ustanovení Rakouského zákona o ochraně spotřebitele.

²⁶⁴ Ust. § 1 Rakouského zákona o právech spotřebitele z vadného plnění.

²⁶⁵ STABENTHEINER, Johannes. Was ist neu am neuen Gewährleistungsrecht? *Österreichische Juristenzeitung*. 2021, Heft Nr. 21, S. 965-978.

²⁶⁶ ZÖCHLING-JUD, Brigitta. Digital Consumer Contract Law and New Technologies – Implementation of the Digital Content Directive in Austria, *JIPITEC*, 2021, Vol. 12, Issue 2, pp. 221-228.

ve spojení s § 2389t ObčZ). Jelikož software je autorským dílem, naskýtá se při poskytování softwaru jako služby prostor pro úvahu, zdali uživatel současně s užíváním sjednané služby užívá software jako autorské dílo v režimu Autorského zákona. Pokud by tomu tak bylo, bylo by nutné vedle smlouvy o poskytování softwaru jako služby (resp. smlouvy o poskytování digitální služby) sjednat ještě licenční smlouvu v odpovídajícím rozsahu.²⁶⁷

Zatímco smlouva o poskytování softwaru jako služby umožňuje uživateli získat přístup k softwaru a používat jej, licenční smlouva v případě, kdy je software užíván ve smyslu autorskoprávním, činí jeho užívání z hlediska autorského práva oprávněným (dovoleným).

V případě, kdy je software autopilota instalován do autonomního vozidla, není pochyb o tom, že uživatel software užívá ve smyslu autorskoprávním (§ 12 AutZ), neboť stažení softwaru představuje zhotovení rozmnoženiny autorského díla ve smyslu § 13 odst 1 AutZ na zařízení uživatele, a uživatel k tomu potřebuje odpovídající licenci.

Naproti tomu při užívání softwaru jako služby rozmnoženina softwaru autopilota zůstává na externím serveru. Není přitom vyloučeno, a zpravidla tomu i tak bude, že při jízdě autonomního automobilu průběžně dochází k tomu, že dílčí data, matematické vzorce, algoritmy a dokonce rozmnoženiny částí kódu počítačového programu autopilota se z cloudu stahují do mezipaměti (anglicky *cache*) hardwaru počítače automobilu. Mohou se stahovat buď do RAM paměti (tj. operační paměť), kde jsou údaje vzápětí mazány, nebo fyzicky na harddisk počítače, kde zůstávají uloženy. Účelem stahování těchto dat, vzorců, algoritmů a rozmnoženin částí softwaru (jeho kódu) je dosažení optimalizace komunikace autonomního automobilu s cloudem, optimalizace komprese dat, zátěže serveru atd. a dosažení efektivnějšího využívání autonomního automobilu (menší spotřeba dat apod.). Stažené rozmnoženiny lze s ohledem na to označit pouze jako technické, bez vlastního hospodářského využití. Podstatné je, že nedochází ke stahování rozmnoženiny softwaru

²⁶⁷ Pokud jsou v autonomním automobilu od začátku instalovány počítačové programy, které ovládají elektronické části automobilu, a počítačové programy, které zajišťují komunikaci se službou (odesílají požadavky na počítačový program uložený na externím cloudovém serveru a přijímají výstupy z něj – pokyny, jak se má automobil pohybovat), uživatel bude potřebovat k užívání těchto počítačovým programům odpovídající licenci bez ohledu na to, zdali bude uzavření licenční smlouvy vyžadováno i ve vztahu k používání softwaru autopilota, který je poskytován jako služba. Speciálním případem je grafické uživatelské rozhraní (anglicky *graphical user interface – GUI*), které je zobrazeno na obrazovce palubní desky nebo jinde v autonomního automobilu a umožňuje uživatelům ovládat počítač pomocí interaktivních grafických ovládacích prvků. Podle Soudního dvora EU sice grafické uživatelské rozhraní není chráněno jako počítačový program, protože není formou vyjádření počítačového programu, avšak není vyloučeno, aby splnilo obecné požadavky na autorské dílo (výtvarné) a bylo jako takové chráněno autorskoprávními předpisy (srov Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. 12. 2010, ve věci Bezpečnostní softwarová asociace – Svaz softwarové ochrany v. Ministerstvo kultury, sp. zn. C-393/09, odůvodnění body 28 až 51).

autopilota tak, aby autonomní automobil mohl být „odstřižen“ od cloudu a fungovat dál bez připojení na něj. Pokud autonomní automobil ztratí internetové připojení, bude se muset spoléhat pouze na uložená data a stažené části programů, jeho jízda se stane nepředvídatelnou a potenciálně nebezpečnou.

Výše uvedené nicméně neznamená, že technické rozmnoženiny stažené do mezipaměti hardwaru automobilu netvoří autorské dílo a nevyžadují licenci k jejich oprávněnému užití. Pokud by je však bylo možné kvalifikovat jako dočasné technické rozmnoženiny ve smyslu Autorského zákona, uživatel by k jejich užití v autorskoprávním smyslu licenci nepotřeboval, protože by se uplatnila výjimka (zákonná licence) ve smyslu § 38a AutZ, resp. článku 5 Směrnice o harmonizaci určitých aspektů autorského práva, o jehož transpozici se jedná.²⁶⁸

Při zvažování, zdali rozmnoženiny stahované do mezipaměti počítače autonomního automobilu splňují podmínky pro uplatnění výjimky z licence, lze vyjít z rozsudku Soudního dvora EU,²⁶⁹ který posuzoval obdobné rozmnoženiny autorského díla, které rovněž vznikají v mezipaměti (anglicky *cache*), a to na pevném disku počítače koncového uživatele při prohlížení internetové stránky. Soud dovodil, že tyto rozmnoženiny dostojí všech podmínek stanovených v článku 5 směrnice, podle nichž musí být tyto rozmnoženiny dočasné,²⁷⁰ krátkodobé²⁷¹ nebo

²⁶⁸ Podle bodu 33 odůvodnění Směrnice o harmonizaci určitých aspektů autorského práva se dočasnými rozmnoženinami ve smyslu směrnice rozumí například rozmnoženiny vznikající při prohlížení webových stránek (anglicky *browsing*), při ukládání informací do vyrovnávací paměti (anglicky *caching*)²⁶⁸ nebo umožňující účinné fungování přenosových systémů (anglicky *buffering*).

²⁶⁹ Jednalo se o případ skupiny Meltwater, která nabízela služby monitoringu médií. Klienti jí poskytli klíčová slova, skupina Meltwater na jejich základě vytvořila zprávy z monitoringu novinových článků zveřejněných na internetu a tyto zprávy svým zákazníkům následně online přes své webové stránky zpřístupnila. Skupina Meltwater souhlasila s nákupem licence k internetové databázi periodik. Spor však panoval o to, zdali licenci potřebují i její zákazníci k tomu, aby mohli přijímat službu monitoringu médií, jestliže si pouze prohlíží monitorovací zprávy na internetové stránce skupiny Meltwater, kdy při prohlížení internetové stránky byly ve vyrovnávací paměti (anglicky *cache*) pevného disku počítače uživatele vytvářeny rozmnoženiny autorského díla.

²⁷⁰ K podmínce dočasnosti srov. rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 6. 2014, ve věci *Public Relations Consultants Association Ltd v. Newspaper Licensing Agency Ltd a další*, sp. zn. C-360/13, odůvodnění bod 26.

²⁷¹ K podmínce krátkodobosti srov. rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 16. 7. 2009, ve věci *Infopaq International A/S v. Danske Dagblades Forening*, sp. zn. C-5/08, odůvodnění bod 64.

alternativně akcesorické,²⁷² musí tvořit nedílnou a podstatnou část technologického procesu,²⁷³ nesmí mít žádný samostatný hospodářský význam²⁷⁴ (nemohou mít potenciál generovat zisk pro uživatele),²⁷⁵ a splňují i podmínky stanovené v článku 5 odst. 5 této směrnice (tj. musí se jednat o zvláštní případ, který není v rozporu s běžným způsobem užití díla nebo jiného předmětu ochrany a nejsou jím nepřiměřeně dotčeny oprávněné zájmy nositele práv).²⁷⁶ Na podkladě toho soud uzavřel, že udělení licence se v tomto případě nevyžaduje.

Vzhledem k tomu, že rozmnoženiny vznikající v mezipaměti počítače uživatele při prohlížení webové stránky a rozmnoženiny vznikající při používání softwaru jako služby, jak byly popsány výše, jsou jak z technického hlediska (ukládají se do mezipaměti počítače) tak i z hlediska jejich účelu jejich využití (rozmnoženiny v mezipaměti nelze vytvářet mimo rámec tohoto technologického procesu a jsou bez vlastního hospodářského významu) prakticky stejné, mělo by být možné vztáhnout závěry soudu i na tyto technické rozmnoženiny vznikající při používání softwaru autopilota jako služby. Při aplikaci závěrů evropské soudní praxe je možné uzavřít, že ve vztahu k rozmnoženinám vznikajícím během používání softwaru jako služby se uplatní zákonná licence pro dočasné technické rozmnoženiny a udělení licence pro uživatele není zapotřebí.

V případě, kdy uživatel autonomního automobilu využívá další počítačové programy pro streaming hudby, videí, samostatný navigační program nebo jiné druhy softwaru, je nutné vždy zvlášť analyzovat technickou stránku věci a zkoumat přítomnost autorských děl, jejich rozmnoženin a způsoby jejich vzniku a užití při používání těchto softwarů. Na základě toho je následně možné posoudit, zdali se uplatní výjimka z ochrany autorského díla (stejně jako u technických rozmnoženin softwaru autopilota viz výše) nebo uživatel bude potřebovat získat smluvní licenci od oprávněné osoby.

²⁷² K podmínce akcesority srov. rozsudek *Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 6. 2014, ve věci Public Relations Consultants Association Ltd v. Newspaper Licensing Agency Ltd a další, sp. zn. C-360/13*, odůvodnění bod 43 a body 40-50.

²⁷³ K podmínce tvoří součást technologického procesu srov. rozsudek *Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 6. 2014, ve věci Public Relations Consultants Association Ltd v. Newspaper Licensing Agency Ltd a další, sp. zn. C-360/13*, odůvodnění bod 28.

²⁷⁴ Podmínka absence vlastního hospodářského využití (generování zisku) srov. usnesení *Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 1. 2012, ve věci Infopaq International A/S v. Danske Dagblades Forening, sp. zn. C-302/10*, odůvodnění bod 50.

²⁷⁵ MYŠKA, Matěj. § 30 [Volné užití]. In: POLČÁK, Radim a kol. Op. cit., str. 293.

²⁷⁶ Srov. k tomu rozsudek *Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 6. 2014, ve věci Public Relations Consultants Association Ltd v. Newspaper Licensing Agency Ltd a další, sp. zn. C-360/13*.

3.4.4.1. Poskytování digitální služby z pohledu české doktríny

V rámci české doktríny nepanuje jednotný názor na to, jak nahlížet na poskytování softwaru jako služby z autorskoprávní perspektivy. Jednotliví autoři se liší jak v tom, zdali se vyžaduje udělení licence či nikoliv, tak i v tom, o jaký případný způsob užití autorského díla se jedná.

Tomíšek jde tradiční cestou a zaměřuje se na to, zdali při používání softwaru prostřednictvím cloudu vznikají rozmnoženiny a kde. Podle něj spočívá klíčový aspekt poskytování softwaru v tom, že při něm nedochází k distribuci rozmnoženin softwaru směrem k uživateli, protože program je spouštěn a jeho rozmnoženiny vznikají na infrastruktuře poskytovatele mimo kontrolu uživatele. Uživateli jsou zpřístupněny pouze výstupy softwaru, nikoliv software jako takový (tj. jeho zdrojový či strojový kód). Uživatel sice zadává požadavky, ale o tom, kdy bude software spuštěn pro obsloužení požadavků uživatele a kdy bude program ukončen, rozhoduje poskytovatel. Jelikož podle Tomíška na straně uživatele ke vzniku rozmnoženin nedochází, autorskoprávní ochrana se neaktivuje a k užití softwaru jako služby se smluvní licence nevyžaduje. Vedle toho však Tomíšek uvádí výjimky, kdy uživatel licenci bude potřebovat. Mezi nimi jmenuje i případy, kdy je zdrojový kód přenášen na zařízení uživatele, pokud by ho bylo možné považovat za samostatné autorské dílo odvozené od programu spouštěného na cloudovém serveru.²⁷⁷ Problematický je jeho výklad z důvodu, že při užívání softwaru autopilota jako služby bude zásadně vždy docházet ke stahování různých částí kódů počítačového programu a dalších prvků do hardwaru autonomního automobilu proto, aby komunikace mezi zařízením uživatele a cloudem fungovala optimálně. Zdali se ve vztahu k těmto typům rozmnoženin může uplatnit zákonná licence, Tomíšek nezkoumá a jeho výklad je v tomto aspektu nekomplexní.

Zcela odlišný přístup zastává Jansa, který na poskytování softwaru jako služby nahlíží jako na sdělování autorského díla veřejnosti ve smyslu § 18 odst. 2 AutZ. Podle Jansy je software zpřístupňován veřejnosti způsobem, kdy kdokoliv může mít k němu přístup na místě a v čase podle své vlastní volby prostřednictvím počítačové sítě, a proto požívá autorskoprávní ochrany.

Pojem sdělování veřejnosti je Soudním dvorem shodně s českou doktrínou vymezován jako (současné nebo postupné) zpřístupnění díla blíže neurčenému počtu potenciálních uživatelů. O veřejnost se nejedná, pokud je dílo zpřístupněno pouze konkrétním jednotlivcům patřícím do soukromé skupiny osob. Počet osob musí být dosti vysoký, příliš malý nebo dokonce nevýznamný

²⁷⁷ TOMÍŠEK, Jan. Licence při poskytování software jako služby. *Revue pro právo a technologie*. 2014, roč. 5, č. 10, str. 47-67.

počet dotčených osob k naplnění pojmu veřejnost nestačí.²⁷⁸ Na překážku však není, pokud je sdělování podmíněno technickými prostředky jako je heslo nebo uživatelský účet.²⁷⁹

Ve vztahu k softwaru autopilota, lze dovodit, že přístup k němu může získat potenciálně velmi mnoho osob (každý uživatel autonomního automobilu, jehož hardware je se softwarem autopilota kompatibilní) a pojem veřejnost je tudíž naplněn. Problematickým aspektem této interpretace ovšem je, že uživatel nezískává přístup k samotnému počítačovému programu autopilota (k jeho zdrojovému nebo strojovému kódu), nýbrž pouze k jeho funkcím a výstupům, takže nemusí docházet k jeho sdělování, jelikož autorským právem je chráněno vyjádření softwaru v podobě zdrojových a strojových kódů, a nikoliv jakýkoliv aspekt počítačového programu. Podle Jansa přístup k funkcím programu k naplnění pojmu sdělování stačí.

Alternativně Jansa odkazuje na znění Autorského zákona a argumentuje, že výčet způsobů užití díla uvedený v Autorském zákoně není vyčerpávající a strany si mohou dohodnout i jiný než zákonem výslovně předvídaný způsob užití (srov. § 12 odst. 4 AutZ a použití slova „zejména“).²⁸⁰ Stejný výklad sdílí také Formanová, podle které může být používání softwaru jako služby jedním z nepojmenovaných způsobů užití autorského díla. V takovém případě pro uživatele platí, že musí získat odpovídající licenci stejně jako kdyby autorské dílo užíval jedním ze způsobů přímo vyjmenovaných v Autorském zákoně.²⁸¹

Tento přístup je originální v tom, že se odchyluje od tradičního vnímání autorskoprávní ochrany softwaru založené na vzniku rozmnoženiny počítačového programu. Jansa i Formanová shodně argumentují tím, že z pohledu uživatele je irelevantní, jestli mu je poskytována rozmnoženina softwaru nebo jen jeho výstupy, kdo disponuje rozmnoženinami a na čí infrastruktuře je software provozován. Výsledek je pro uživatele shodný, tj. má užitek z výsledku tvůrčí činnosti autora softwaru a software pro něj plní stejné funkce, jako kdyby běžel na jeho vlastním hardwaru. Navíc Formanová argumentuje tím, že majetkové právo užít autorské dílo v

²⁷⁸TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 18 [Obecná ustanovení]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 222, marg. č. 7, a také rozsudek Soudního dvora Evropské unie (třetího senátu) ze dne 15. 3. 2012, ve věci Società Consortile Fonografici v. Marcu Del Corsovi, sp. zn. C-135/10, odůvodnění bod 84 až 87.

²⁷⁹ TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 18 [Obecná ustanovení]. In: TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. Op. cit., str. 225, marg. č. 11.

²⁸⁰ JANSÁ, Lukáš, Petr OTEVŘEL, ŠTEVKO Martin. Op. cit., str. 337.

²⁸¹ FORMANOVÁ, Tereza. o) Software as a Service (SaaS). In: SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. Op. cit. str. 146, marg. č. 560-561.

autorskoprávním smyslu (§ 12 AutZ) není podmíněno nutností užívat rozmnoženinu autorského díla.²⁸²

Vzhledem k tomu, že právní úprava následuje technologický vývoj (a nikoliv naopak), vymezuje Autorský zákon takové způsoby užití, které se vyvinuly historicky s technologickým rozvojem.²⁸³ V poměrech softwaru se jedná především o užití vytvořením rozmnoženiny (srov. § 12 odst. 4, písm. a) AutZ), čemuž odpovídá původní krabicový software a později software ke stažení do zařízení z internetu.²⁸⁴ Je pochopitelné, že v zákoně vyjmenované způsoby užití neodpovídají poskytování softwaru jako služby, neboť se jedná o relativně nový fenomén. Do budoucna nicméně nelze vyloučit, že právní úprava zohlední tento nový způsob distribuce softwaru a právní výklad předestřený výše Jansou a Formanovou se stane převažující. Takový scénář se může začít naplňovat spolu s tím, jak bude poskytování softwaru jako služby při pokračování nastoleného trendu stále běžnější a vazba mezi užitkem z duševní tvůrčí činnosti autora a rozmnoženinou jeho díla bude v důsledku toho dál slábnout.

Na druhou stranu se nejedná o standardní právní interpretaci užití počítačového programu a její akceptace by vyžadovala změnu paradigmatu, kterým se dnes pohlíží na ochranu počítačových programů. Z právní úpravy²⁸⁵ i soudní judikatury jasně vyplývá, že autorskoprávní ochranu požívá pouze vyjádření počítačového programu jakožto výsledku tvůrčí činnosti, tj. jeho zdrojový či strojový kód. Naopak ochrana není přiznána jeho zobrazení, provozu ani přenosu v uživatelském prostředí.²⁸⁶ Tomu odpovídá, jak je koncipována ochrana proti neoprávněným zásahům do autorského práva.²⁸⁷ Zaprvé, při současné úpravě si lze jen stěží představit, že zásahy vyjmenované v Autorském zákoně by mohly být namítány vůči uživateli softwaru poskytovaného jako služba. Zadruhé, z toho vyplývá, že k relevantnímu zásahu nemůže dojít bez toho, aniž by

²⁸² FORMANOVÁ, Tereza. o) Software as a Service (SaaS). In: SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. Op. cit., str. 146, marg. č. 560-561

²⁸³ TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. § 12 [Právo dílo užit]. In: TELEEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon (EVK)*. Op. cit., str. 176, marg. č. 21.

²⁸⁴ POLČÁK, Radim. § 2 [Autorské dílo]. In: POLČÁK, Radim a kol. Op. cit., str. 59.

²⁸⁵ Směrnice o právní ochraně počítačových programů, odůvodnění bod 11.

²⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, sp. zn. 5 As 38/2008, odůvodnění bod 19.

²⁸⁷ Srov. vyjmenované zásahy do autorského práva jako je například neoprávněná výroba, neoprávněný obchodní odbyt, neoprávněný dovoz nebo vývoz originálu nebo rozmnoženiny či napodobeniny díla, neoprávněné sdělování díla veřejnosti (§ 40 odst. 1, písm. b) AutZ), nebo neoprávněné držení zhotovené rozmnoženiny či napodobeniny díla za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu nebo využívání za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu služby, která neoprávněně zasahuje do práva autora nebo je neoprávněně ohrožuje nebo ohrožovala (§ 40 odst. 1, písm. c) body 1 a 2 AutZ).

došlo k dispozici se zdrojovým či strojovým kódem či k zásahu do zdrojového či strojového kódu.²⁸⁸

Navíc, ochrana autora zůstává zachována tím, že poskytovatel softwaru jako služby musí disponovat licenci k softwaru, který poskytuje (nebo být jinak oprávněn k jeho autorskoprávnímu užití). Nelze tedy přisvědčit námitkám, že je právní úprava překonaná a neposkytuje vysokou úroveň ochrany autorovi počítačového programu, a proto je vhodná změna dosavadního paradigmatu. Kromě toho lze licenci poskytnout i bezúplatně, takže ani za současné právní úpravy autorskoprávní ochrana nevyžaduje, aby se uživatel (nabyvatel licence) vždy podílel na finančním plnění pro poskytovatele licence a za užitek z používání autorského díla platil autorskou odměnu.

²⁸⁸ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, sp. zn. 5 As 38/2008, odůvodnění bod 19.

4. Etický přístup k distribuci újmy při kolizi autonomního automobilu

4.1. Zavedení autonomních vozidel do silničního provozu z pohledu etiky

Podle statistik jsou nehody způsobené nejčastěji člověkem. Lidská chyba je příčinou dopravních nehod z důvodu dočasné nepozornosti, mikrosnánku, zkrácené reakční doby například v důsledku řízení pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky atd.²⁸⁹ Ze studií provedených v USA a ve Velké Británii vyplývá, že za vznikem nehody stojí řidič v 94 %, resp. v 95 %, všech dopravních nehod.²⁹⁰

Jelikož lidský faktor jako zdroj nebezpečí je u vysoce automatizovaných vozidel značně omezen, a v případě plně autonomních vozidel zcela eliminován, lze od zavedení vysoce automatizovaných a autonomních vozidel očekávat zvýšení bezpečnosti na silnicích.²⁹¹ Někteří odhadují, že autonomní automobily sníží počet dopravních nehod až o 90 %, ²⁹² čímž by došlo k velmi významnému snížení počtu úmrtí, zranění, i celkového rozsahu věcných škod způsobených dopravními nehodami.

Co se týče morálního²⁹³ zdůvodnění, zdali mají být autonomní vozidla zavedena do silniční dopravy nebo nikoliv, platí podle Černého, že pokud pozitivní faktory (důsledky) zavedení autonomních vozidel do silničního provozu převáží nad negativními, máme dobré a přesvědčivé důvody pro to, aby autonomní vozidla byla zavedena do provozu, a to dokonce co nejrychleji.²⁹⁴ Porovnání negativních a pozitivních faktorů se provede ve vztahu ke konvenčním automobilům.

²⁸⁹ PETRIDOU, Eleni, MOUSTAKI. Maria. Human factors in the causation of road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology*. 2000, Vol. 16, Issue 9, pp. 819-826.

²⁹⁰ EVANS Leonard. Comment: The Dominant Role of Driver Behavior in Traffic Safety. *American Journal of Public Health*. 1996 (June), Vol. 86, Issue 6, pp. 784-6.

²⁹¹ KAUFFMANN, Nina, FAHRENKROG, Felix, DREES, Ludwig, RAISCH, Florian. Positive risk balance: a comprehensive framework to ensure vehicle safety. *Ethics and Information Technology*. 2022, Vol. 24, Issue 1, pp. 1-16.

²⁹² GAO, Paul, HENSLEY, Russell, ZIELKE, Andreas. A road map to the future for the auto industry [on-line]. *McKinsey Quarterly*. 2014 (October). Dostupné: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-road-map-to-the-future-for-the-auto-industry#/> [cit. 2023-09-16].

²⁹³ Pojem morální a etický je v této práci používán *promiscue* coby disciplína filosofické nauky. Nevyplývá-li z textu něco jiného, je pojem etika používán ve smyslu normativní etiky, kdy se jedná o přístup zkoumající, jak se má agent chovat, aby bylo jeho chování morálně přijatelné.

²⁹⁴ ČERNÝ, David. Autonomous Vehicles, the Badness of Death, and Discrimination. In JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). *Autonomous Vehicle Ethics: The Trolley Problem and Beyond*. Oxford: Oxford University Press, 2022, pp. 20-40.

Zde lze vycházet z toho, že negativní aspekty autonomních automobilů jsou srovnatelné s negativními důsledky konvenčních automobilů (znečištění ovzduší automobily se spalovacími motory, hluk, zabírání plochy v neprospěch chodců, v případě střetu s člověkem riziko způsobení závažných následků s ohledem na rychlost a hmotnost automobilů atd.). Ve srovnání s konvenčními automobily by se však autonomní automobily měly vyznačovat zvýšenou bezpečností, kterou přinesou nejen pro osoby uvnitř automobilu, ale i pro další účastníky provozu a své okolí (včetně řidičů a spolujezdců v konvenčních automobilech).

Na zvýšení bezpečnosti v porovnání s konvenčními automobily se odvolává též německá Etická komise zřízená německou vládou v roce 2016, která se věnuje právním a etickým aspektům automatizovaného a autonomního řízení. V roce 2017 komise vydala zprávu, ve které požaduje, aby automatizovaná a autonomní vozidla způsobila méně nehod v porovnání s lidským řidičem.²⁹⁵ Obdobný požadavek zazněl v roce 2020 rovněž na úrovni Evropské unie ve zprávě vypracované Expertní skupinou²⁹⁶ a na úrovni OSN v předpisu Evropské hospodářské komise OSN. V něm komise trvá na tom, aby řidič ani další účastníci silničního provozu nebyli vystaveni vyššímu riziku v souvislosti se zavedením automatizovaných systémů řízení v porovnání s kompetentním a opatrným řidičem.²⁹⁷

Platí-li bez pochybností, že většinu nehod způsobí důvody na straně řidiče, je možné uzavřít (i bez empirického zkoumání), že autonomní vozidla díky snížení nehodovosti zvýší bezpečnost na silnicích. Při srovnatelných negativních faktorech autonomních a konvenčních vozidel z toho vyplývá, že vzhledem k očekávanému zvýšení bezpečnosti je z morálního hlediska zavedení autonomních vozidel do provozu mravně ospravedlnitelné.

V této souvislosti Černý poukazuje na to, že zavedení autonomních vozidel do silničního provozu vyžaduje kromě vyřešení technologických záležitostí také vyřešení nastavení principiálních etických pravidel pro algoritmy, kterými se vozidla budou řídit. Zásadní je především nastavení algoritmu autopilota pro situace hrozícího střetu s dalším účastníkem provozu, neboť to ovlivní výslednou distribuci újmy. Vybraným etickým aspektům autonomních vozidel jsou věnovány následující podkapitoly.

²⁹⁵ ETHIK-KOMMISSION, eingesetzt durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Automatisiertes und vernetztes Fahren Bericht*. Juni 2017. Dostupné: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile [cit. 2023-04-25].

²⁹⁶ Viz. Etiku propojených a automatizovaných vozidel.

²⁹⁷ Viz předpis OSN č. 157 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu (2021/389).

4.2. Tramvajové dilema jako standardní východisko pro řešení etických dilemat

Nauka věnující se etickým otázkám souvisejícím s umělou inteligencí a samořiditelnými vozidly se dominantně zaměřuje na situace, kdy autonomní vozidlo spěje nevyhnutelně k nehodě a „musí se“ rozhodnout mezi několika možnými scénáři, přičemž každý takový scénář znamená způsobení újmy určitým účastníkům provozu. Vznik újmy nelze odvrátit a na „rozhodnutí“ automobilu závisí, komu bude újma způsobena. Tyto teoretické experimenty se označují jako tramvajové nebo drezínové případy či dilemata (anglicky *trolley cases*), protože připomínají a navazují na původní myšlenkové experimenty Foot a Thomson, v nichž hlavní roli hraje tramvaj (drezína) jedoucí po koleji.²⁹⁸

Základní situace tramvajového dilematu spočívá v tom, že rozjetá tramvaj jede po kolejích, na nichž pracuje pět dělníků. Bude-li tramvaj po trati pokračovat, nevyhne se kolizi s těmito dělníky. Řidič tramvaje se však může rozhodnout, že přehodí výhybku a odbočí na druhou kolej, na které pracuje pouze jeden dělník. V obou alternativách tramvaj usmrtí dělníky, kteří pracují na trati. V prvním případě přijde o život pět lidí a v druhém případě pouze jeden. Vedle této základní situace existuje i řada dalších variant tramvajového dilematu s různými obměnami. Například agent, který rozhoduje o odklonění tramvaje na druhou kolej, není řidič tramvaje, ale náhodný kolemjdoucí. V další variaci stojí agent na mostě vedoucí přes trať a může shodit muže dolů z mostu tak, aby dopadl na trať před tramvaj, čímž by se podařilo tramvaj zastavit. Život pěti dělníků na trati by byl zachráněn, zemřel by pouze člověk shozený z mostu.

Všechny varianty mají společné, že představují extrémní situace, v nichž je rozhodováno o tom, komu bude způsobena újma (smrt), a slouží k testování morálních aspektů těchto rozhodnutí, tj. jaké chování a rozhodnutí se jeví jako morálně akceptovatelné a z jakých důvodů.

Důvody, proč se tramvajové případy používají pro účely úvah ohledně nastavení algoritmů autopilota, jsou zřejmé. Stejně jako řidič tramvaje se může v dilematické situaci, kdy nezbývá než volit mezi dvěma újmami, ocitnout i autonomní automobil. Jelikož však autonomní automobil postrádá řidiče, je zapotřebí se dopředu zamyslet nad tím, jak má být autopilot nastaven, jestliže by se automobil dostal do podobné situace. V případě autopilota se rozhodování přesouvá v čase dopředu a promítá se do nastavení autopilota (oproti tomu se řidič rozhoduje na místě a v době nehody a svým rozhodnutím okamžitě ovlivňuje jízdu automobilu). Další rozdíl spočívá v tom, že

²⁹⁸ INOUE, Akira, SHIMIZU, Kazumi, UDAGAWA, Daisuke, a WAKAMATSU, Yoshiaki. The Trolley Problem and the Ethics of Autonomous Vehicles in the Eyes of the Public Experimental Evidence. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit. str. 80-98.

autopilot (oproti řidiči) nezpanikaří a může proto ve „svém rozhodnutí“ zohlednit předem stanovené faktory.

Trolejové scénáře slouží k testování, jaké nastavení algoritmu je z etického hlediska přípustné. Například, jestli se autonomní vozidlo v dilematické situaci může rozhodnout změnit směr a způsobit v důsledku toho újmu menší skupině osob ve prospěch záchrany početně větší skupiny, nebo diskriminovat a upřednostnit záchranu jedné skupiny lidí s určitou charakteristikou před ostatními, apod.²⁹⁹

4.2.1. Tramvajové dilema

Jako první představila tramvajové dilema Foot³⁰⁰ a předešla otázku, co nás vede k intuitivnímu rozhodnutí, že řidič má odbočit s tramvají na méně obsazenou trať a jak je takové rozhodnutí morálně odůvodnitelné. Foot tvrdí, že existují pozitivní morální povinnosti (povinnost aktivně pomoci zachránit život) a negativní morální povinnosti (povinnost předejít újmě). Jestliže se tyto povinnosti střetnou, existují pravidla, jak konflikt mezi nimi vyřešit. Na tomto základě lze vysvětlit morální volbu v tramvajovém dilematu, ale i v dalších možných scénářích, v nichž morální dilema spočívá mezi záchranou lidského života a způsobením újmy člověku.

Tramvajový případ představuje podle Foot střet dvou negativních povinností, kdy není možné splnit obě negativní povinnosti zároveň (tj. nezpůsobit újmu pěti mužům a nezpůsobit újmu jednoho muže), ale lze splnit pouze jednu z nich. Podle Foot je intuitivní se rozhodnout pro přehození výhybky. Morální ospravedlnění rozhodnutí řidiče spočívá v tom, že se má rozhodnout tak, aby způsobil újmu co nejmenšímu počtu osob, což je zde splněno.

V případě střetu dvou pozitivních povinností má člověk morální povinnost zachránit co nejvíce osob a při konfliktu jedné pozitivní a jedné negativní povinnosti má podle Foot převážit negativní morální povinnost (nezpůsobit újmu) nad pozitivní morální povinností (pomoci přežít). Není totiž morálně ospravedlnitelné, aby byla aktivně způsobena újma jedné osobě kvůli tomu, aby ostatní přežili. Povinnost nezpůsobit újmu je silnější než povinnost pomoci přežít.

Z uvedeného vyplývá, že klíčem pro vyřešení dilematické situace je rozlišení povinností na negativní (povinnost vyhnout se způsobení újmy) a pozitivní (povinnost poskytnout pomoc) a aplikace výše uvedených pravidel pro posouzení střetu pozitivních a negativních povinností.

²⁹⁹ EVANS, Nicholas G. Ethics and Risk Distribution for Autonomous Vehicles. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 7-19.

³⁰⁰ FOOT, Philippa. The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect. *Oxford Review*. 1967, No. 5, pp. 5-15.

Řešení tramvajového dilematu navrhované Foot následně zpochybnila Thomson, která upozornila na jeho nedostatky a demonstrovala je na lehce upraveném případě tramvajového dilematu. V její variaci je agentem namísto řidiče náhodný kolemjdoucí, který může zasáhnout do děje tím, že přehodí výhybku nacházející se v jeho dosahu. Pokud kolemjdoucí zůstane pasivní, tramvaj usmrtí pět dělníků. Zakročí-li a vychýlí-li tramvaj na vedlejší kolej, tramvaj přejede jednoho dělníka pracujícího na vedlejší koleji a pět dělníků bude zachráněno.³⁰¹

Tento pozměněný scénář umožňuje srovnání s případem chirurga, který se může rozhodnout usmrtit jednoho pacienta a pomocí transplantace jeho orgánů zachránit ostatních pět pacientů, nebo může zůstat pasivní a nechat ostatních pět pacientů zemřít. V obou případech se agent rozhoduje o tom, zdali aktivně zasáhne a zachrání větší počet osob, přičemž jednoho člověka usmrtí, nebo zdali nebude konat a pět osob přijde o život. Thomson vychází z toho, že v transplantačním případě není morálně ospravedlnitelné, aby chirurg zasáhl, avšak zasáhne-li kolemjdoucí u trati, bude takové jednání pro většinu morálně přijatelné. Testováním různých hypotéz se Thomson snaží najít řešení, proč konání jednoho je morálně v pořádku a konání druhého není, i když výsledek je v obou případech stejný.

K tomu, aby jednání bylo morálně přijatelné, podle Thomson nestačí, aby byl při nehodě zachráněn co nejvyšší počet osob. Maximalizace užitku, což je základní měřítko utilitarismu, k ospravedlnění postupu sama o sobě nestačí. Kromě toho musí být naplněny další dva předpoklady, aby takové jednání agenta bylo z etického hlediska akceptovatelné. Zaprvé, agent svým jednáním způsobí, že se sníží dopad již existujícího rizika. V tramvajovém dilematu existuje riziko újmy pěti dělníků, v důsledku přehození výhybky se stejné riziko újmy omezí pouze na jednoho dělníka. Tento předpoklad je naplněn rovněž v případě, kdy agent shodí z mostu na trať člověka, aby zachránil pět dělníků na trati.³⁰² Zadruhé, agent nesmí při svém jednání použít prostředky, které samy o sobě představují porušení práva. Samotné shovení člověka z mostu je protiprávní, i kdyby se mu nic nestalo. Naproti tomu přehození výhybky (prostředek, který způsobí následek) samo o sobě protiprávní není.³⁰³ Thomson uzavírá, že je sice přípustné, aby kolemjdoucí přehodil

³⁰¹ THOMSON, Judith Jarvis. The Trolley Problem. *The Yale Law Journal*. 1985 (May), Vol. 94, Issue 6, pp. 1395-1415.

³⁰² Thomson toto označuje za distributivní výjimku (*distributive exemption*), která umožňuje zařídít, aby nebezpečí, které tak jako tak způsobí újmu, bylo lépe rozděleno, než by tomu jinak bylo a tím vznikla újma méně subjektům.

³⁰³ Thomson nicméně připouští, že záleží na relativní důležitosti práva a intenzitě zásahu do jen. Agent by mohl například překročit soukromý pozemek nebo použít náradí třetí osoby (a to vždy bez souhlasu těchto osob) k tomu, aby se dostal k výhybce a přehodil ji, protože v porovnání se záchranou pěti životů je takové porušení relativně méně důležitého práva (vlastnictví) morálně v pořádku.

výhybku, ovšem není již přípustné, aby život pěti dělníků byl zachráněn tím, že kolemjdoucí shodí člověka z mostu na trať, protože by takový prostředek jednání představoval sám o sobě porušení jeho práva na život. Zásah do rozdělení rizika, a tedy i výsledné újmy, je podle ní v některých případech morálně přípustný, neboť nemůže být od nikoho z morálního hlediska požadováno, aby připustil, že se riziko materializuje a postihne pět lidí namísto jednoho člověka, pokud mohl situaci vlastním zásahem ovlivnit. Podmínkou je, že svým zásahem současně neporušuje práva třetí osoby.³⁰⁴

V poměrech autonomního vozidla se může aplikace výše nastíněných závěrů prokázat jako komplikovaná, protože může být nesnadné rozlišit, co je prostředkem (samotným jednáním), jehož protiprávnost se hodnotí, a co je jeho následkem. Pokud automobil ohrožuje smrtí pět chodců na přechodě a může je zachránit tím, že stejným rizikem ohrozí jednoho chodce při levé straně silnici, stržení volantu nalevo samo o sobě protiprávní není (stejně jako přehození výhybky). Je-li však náraz do chodce na levé straně silnice po stržení volantu bezprostřední, ztrácí rozlišování mezi samotným odbočením vlevo a (na to bezprostředně navazujícím) usmrcením člověka smysl. Takové rozlišení slouží výlučně pro ospravedlnění usmrcení do té doby zcela nezúčastněného člověka.³⁰⁵

4.3. Reakce na tramvajové dilema

4.3.1. Empirická data

Případy trolejbusového dilematu jsou podrobovány intuitivnímu testování, kdy se jednotliví autoři snaží argumentačně obhájit své intuitivní závěry ohledně řešení dilematu, které se jim a lidem v jejich okolí jeví (intuitivně) eticky ospravedlnitelné. Vedle toho rozmach internetu umožnil testování trolejbusových dilemat ve velkém rozsahu také empiricky. Prostřednictvím internetové platformy se každý může zúčastnit dotazníkového šetření a vyjádřit svůj názor na eticky přijatelné řešení dilematu. Z výsledků šetření lze vyčíst, jaké rozdělení újmy respondenti preferují, a tyto empirické výsledky je možné následně porovnat s intuitivními závěry autorů.

³⁰⁴ THOMSON, Judith Jarvis. Op. cit.

³⁰⁵ Srov. literaturu týkající autonomních automobilů a trolejových případů např. NYHOLM, Sven, SMIDS, Jilles. The Ethics of Accident-Algorithms for Self-Driving Cars: an Applied Trolley Problem? *Ethical Theory Moral Practise*. 2016, Vol. 19, Issue 5, pp. 1275–1289, nebo SANTONI DE SIO, Filippo. Killing by Autonomous Vehicles and the Legal Doctrine of Necessity. *Ethical Theory and Moral Practice*. 2017 (April), Vol. 20, Issue 2, pp. 411-429, nebo HÜBNER, Dietmar, WHITE, Lucie. Crash Algorithms for Autonomous Cars: How the Trolley Problem Can Move Us Beyond Harm Minimisation. *Ethical Theory and Moral Practice*. 2018, Vol. 21, Issue 3, pp. 685–98.

Pozoruhodné výsledky přinesl například empirický průzkum, na jehož základě bylo zjištěno, že zatímco většina respondentů se přiklání k utilitaristickému řešení tramvajového dilematu (tj. řešení, které vede k maximalizaci užitku tím, že se minimalizuje celkově způsobená újma), současně ti sami respondenti odmítali sami používat autonomní vozidlo, které by se rozhodovalo podle stejného principu. Respondenti preferovali, aby v dilematické situaci byli upřednostněni před ostatními účastníky silničního provozu bez ohledu na způsobenou újmu.

Další empirické testování zkoumalo, jak charakteristiky účastníků silničního provozu ovlivňují rozhodnutí o distribuci újmy v situaci, kdy přestanou fungovat brzdy automobilu a agent musí volit, zdali autonomní automobil pojedje rovně a způsobí újmu osobám překračujícím vozovku, nebo strhne volant na jednu nebo druhou stranu a v důsledku toho způsobí újmu na jedné straně stojící osobě nebo posádce vozidla nárazem do zdi na druhé straně silnice. Charakteristikou účastníků provozu může být jejich povolání, kriminální minulost, pohlaví, věk, typ postavy nebo jiné sociodemografické charakteristiky. Volba může být činěna z perspektivy pasažéra autonomního automobilu nebo jiného účastníka provozu. Variovat mohou také počty ohrožených osob uvnitř a vně automobilu.

Z empirie vyplynulo, že lidé upřednostňují záchranu většího počtu životů a ušetření mladých životů. Preference mladých lidí před staršími a dítěte před dospělým byla opakovaně potvrzena v zemích západní kultury. Pokud bylo rozhodnutí činěno z pozice nezúčastněného třetího pozorovatele, lidé měli tendenci obětovat posádku automobilu ve prospěch chodce, což ukazuje na závěr blízký deontologické doktríně (zde jednat podle pravidla nečinít ostatním újmu). Jakmile však bylo rozhodnutí činěno z perspektivy pasažéra nebo chodce, převážila jasná preference zachování života agenta (tzn. pasažéři tendovali k obětování chodce a naopak). Individuální racionalita zde vedla ke kolektivní iracionalitě.

Empirické zjištění, že perspektiva agenta hraje při rozhodování o distribuci újmy zásadní roli, může mít dopad na nastavení algoritmu. Pokud by nastavení mělo například odpovídat utilitaristickému směru morální etiky nebo se mělo řídit deontologickou etikou, bylo by (s ohledem na zjištění) zapotřebí takové nastavení prosadit povinně pro všechny, protože jednotlivci by si toto nastavení (pokud by měl volbu) sám nezvolil.

Na druhou stranu nelze tvrdit, že vyvozování pravidel pro nastavení algoritmu (pouze) z výsledků empirického testování je vhodným řešením. Ačkoliv lze souhlasit, že by etická pravidla pro „rozhodování“ algoritmu autopilota měla být v souladu s lidskou intuicí, nelze tato pravidla vyvozovat (jen) z empirických dat a dotazníkových šetřeních, neboť jejich výsledky jsou proměnlivé a liší se v závislosti na změně perspektivy agenta.

4.3.2. Posttramvajová literatura

V průběhu let si nauka věnující se etickým otázkám souvisejícím s autonomními vozidly a inspirovaná tramvajovým dilematem vysloužila negativní kritiku. Hlavním argumentem negativních ohlasů je, že tramvajové případy jsou příliš odtažité od reality a představují extrémní situace, které se v běžném životě téměř nevyskytují. Kromě toho v reálném světě zpravidla nejsou známy všechny dostupné možnosti řešení situace a jejich výsledky mohou být pouze odhadovány na základě pravděpodobnosti. Nelze kupříkladu vyloučit, že předpokládaný průběh události nakonec dopadne jinak. Podle kritiků by se proto zkoumání etických aspektů autonomního řízení mělo zaměřit na běžné scénáře a na moderaci rizika.³⁰⁶

Literatura, která řeší méně extrémní případy, než jsou tramvajová dilemata, a věnuje se subtilnějším etickým otázkám spojeným s autonomními vozidly, se označuje za posttramvajovou. Její autoři se zabývají například otázkou, jak se má samořiditelný automobil zachovat v situaci, kdy automobil před ním začne rychle brzdit. Autonomní vozidlo může okamžitě začít silně brzdit, čímž se sice vyhne srážce s před ním jedoucím vozidlem, je ale pravděpodobné, že automobil jedoucí za ním už nestihne dostatečně rychle zareagovat a narazí ve vysoké rychlosti do prostředního vozidla a významně ho poškodí. Řešením by bylo nastavit algoritmus tak, aby prostřední vozidlo nebrzdilo na maximum, v důsledku čehož by v relativně vyšší rychlosti narazilo do před ním jedoucího vozidla, současně by však zpomalilo střet se za ním jedoucím vozidlem a tím se snížily celkové škody.³⁰⁷ Jinou výzkumnou otázkou posttramvajové literatury je, jak se má zachovat automobil, pokud nedokáže identifikovat předmět, který se vyskytuje před ním na straně silnice. V tomto případě se nabízí, aby automobil z omezitelnosti při jeho předjíždění zpomalil tak, aby ho při předjíždění neohrozil, a byl případně připraven včas zareagovat, pokud by se ukázalo, že se ve skutečnosti jedná o člověka, který může kdykoliv vkročit do silnice.³⁰⁸

4.3.3. Normativní pluralismus a situace s rukojmími

Jedním z výrazných kritiků tramvajového dilematu je Smilansky, který ho považuje za příliš zjednodušující a vedoucí k úzkému pohledu na věc. Smilansky tramvajovému dilematu vytýká, že řešení situace limituje na volbu „buď a nebo“ (tj. agent obětuje jednoho člověka a

³⁰⁶ EVANS, Nicholas G. Ethics and Risk Distribution for Autonomous Vehicles. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 7-19.

³⁰⁷ Ibid.

³⁰⁸ KEELING, Geoff. Automated Vehicles and the Ethics of Classification in the Eyes of the Public Experimental Evidence In JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., str. 41-57.

zachrání pět jiných osob, nebo ho neobětuje a zemře 5 lidí) a vychází z monistické představy, že pouze jedna etická teorie musí být správná (ať už utilitarismus nebo jakýkoliv jiný etický směr).

V opozici k tomu Smilansky prosazuje normativní pluralismus³⁰⁹ a nabízí k tomu scénář, kdy je 100 osob vzato jako rukojmí a agent může zachránit pouze tři z nich. Situace s rukojmími podle něj představuje lepší analogii k tomu, jak přemýšlet o rozhodování (nastavení) algoritmu autonomního vozidla. Oproti tramvajovému dilematu, které se omezuje na rozhodování „buď a nebo“, umožňuje situace s rukojmími pluralistické řešení. V duchu normativního pluralismu mohou být rozhodnutí založena na rozličných faktorech a dokonce si vzájemně odporovat (pokud budou vycházet z různých etických přístupů), a přesto se mohou jevit jako více či méně spravedlivá a morálně přijatelná současně.

Podle Smilanskyho je morálně přijatelné zachránit tři nejmladší nebo nejzdravější osoby, u nichž je nejvyšší pravděpodobnost, že budou žít nejdéle (maximalizuje se tím počet zachráněných let), stejně tak je akceptovatelné rozhodnout na základě loterie, což dává všem rukojmím stejnou výchozí šanci. Morálním rozhodnutím je nejen volba osob, které budou zachráněny, ale rovněž rozhodnutí o tom, jaké informace (faktory) budou případně připuštěny, aby ve výběru hrály roli.

V kontextu autonomních automobilů je pro Smilanskyho obdobnou situací s pluralistickým řešením situace, kdy automobilu přestanou fungovat brzdy a na přechodu před ním přecházejí lidé. Vyhnout se jim lze stržením volantů doprava, kde automobil narazí do autobusu plného starších lidí, anebo doleva, kde vozidlo nabourá do školního autobusu s dětmi.

Při rozhodování může hrát roli počet ohrožených (resp. zachráněných) osob nebo i jiné faktory jako je jejich věk či zdraví. Faktory jako věk mohou být preferovány určitým způsobem v zemích západní (euroamerické) kultury. To však nevylučuje, aby v zemích jiných kultur (např. asijských) byla situace zcela opačná. Z toho vyplývá důležitý postřeh – a sice, že pohled na to, zdali je nastavení algoritmu morální, může v závislosti na kultuře variovat. Za takové situace by povinné jednotné nastavení algoritmu mohlo být založeno na principech a vést k výsledkům, které

³⁰⁹ Normativní pluralismus může být chápán jako morální nebo etický pluralismus na teoretické úrovni, zahrnující deontologii (zásadní jsou prostředky, resp. jednání podle předem daných pravidel – bez ohledu na následky), konsekvencialismus (stěžejní jsou následky, které „světí“ prostředky, příkladem je utilitarismus), morální kontraktualismus (chování je etické, jsou-li dodržována dohodnutá pravidla), etiku ctností, příp. další novějších filosofické normativní perspektivy. Alternativně může být normativní pluralismus pojímán jako pluralismus hodnot, které člověk vyznává. Srov. SMILANSKY, Saul. Autonomous Vehicles and Normative Pluralism In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HRÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 114-129.

jsou v jedné kultuře morálně akceptovatelné, v jiné však nikoliv. Z tohoto pohledu se jednotné nastavení pro všechny jeví jako problematické.

Smilansky jde ještě dál – až na úroveň jednotlivce – a přichází s myšlenkou,³¹⁰ aby každý uživatel měl možnost ovlivnit naprogramování autonomního vozidla (v rámci určitých omezení) tak, aby odpovídalo jeho vlastním morálním hodnotám. V této souvislosti hovoří Smilansky o „morálce na míru“ (anglicky *designer etics*), která by respektovala pluralitu hodnot a umožnila uživateli etické přizpůsobení automobilu tím, že si z nabízených nastavení zvolí takové, jež bude odpovídat jeho morálnímu přístupu. Jedná se o obdobu toho, co Contissa nazývá „etický knoflík“ (anglicky *ethical knob*).

Například altruista by při nástupu do vozidla mohl zvolit altruistický režim, v němž sám dostane nižší prioritu v případě nehody s autem s více cestujícími nebo s dětským pasažérem. Naopak, pokud by si uživatel zvolil rychlejší a odvážnější styl jízdy, mohlo by být napevno nastaveno, že při srážce nebude prioritizován, protože si už předem vybral hodnotu svobody a vzrušení z jízdy před hodnotou bezpečnosti a opatrnosti. V nabídce by mohlo být i nastavení, které bude primárně chránit zdraví a život posádky autonomního automobilu před zdravím a životem lidí mimo vozidlo (chodců a dalších účastníků provozu). Utilitarista by mohl zvolit nastavení, kdy algoritmus zvolí takou reakci automobilu, jež povede k nejmenší újmě nejnižšího počtu osob (bez ohledu na to, zdali se jedná o pasažéry autonomního vozidla nebo osoby vně vozidla).

Tento radikální přístup normativního pluralismu by podle Smilanskyho vyhovoval nejvíce uživatelům, kteří vyznávají hodnoty jako nezávislost a svoboda a chtějí morální rozhodnutí činit sami a nenechat namísto sebe rozhodovat vývojáře softwarů a výrobce automobilů. Pluralita etických přístupů a hodnot může mít však i stinnou stránku. Jak Smilansky upozorňuje, systém naší společnosti je založen na penězích a za peníze si lze pořídit různé statky.³¹¹ V éře konvenčních

³¹⁰ Normativní pluralismus může být chápán jako morální nebo etický pluralismus na teoretické úrovni, zahrnující deontologii (zásadní jsou prostředky, resp. jednání podle předem daných pravidel – bez ohledu na následky), konsekvencialismus (stěžejní jsou následky, které „světí“ prostředky, příkladem je utilitarismus), morální kontraktualismus (chování je etické, jsou-li dodržována dohodnutá pravidla), etiku ctnosti, příp. další novějších filosofické normativní perspektivy. Alternativně může být normativní pluralismus pojímán jako pluralismus hodnot, které člověk vyznává. Srov. SMILANSKY, Saul. Autonomous Vehicles and Normative Pluralism In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 114-129.

³¹¹ SMILANSKY, Saul. Autonomous Vehicles and Normative Pluralism. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 114-129.

automobilů jsou na trhu větší a mohutnější automobily, které jsou bezpečnější. Jelikož jsou však také dražší, může si je dovolit pouze ta část společnosti, která disponuje dostatečnými prostředky. Ostatní s méně bezpečnými (levnějšími) automobily se v důsledku toho stávají v dopravě zranitelnějšími. V poměrech autonomních automobilů by automobily s algoritmem preferujícím své pasažéry mohly být prodávány za vyšší cenu, což by opět distribuovalo větší bezpečí směrem k bohatší vrstvě obyvatelstva. V rámci propojeného dopravního systému, kdy si automobily vzájemně vyměňují informace a mohou se navzájem ovlivňovat, by bezpečnost mohla být jako komodita zpeněžena i způsobem, že si uživatelé jedněch autonomních automobilů budou „nakupovat“ altruistické chování od jiných autonomních automobilů. Ačkoliv užívání bezpečnějšího automobilu není *a priori* eticky problematické, výměna peněz za potenciálně destruktivní chování je intuitivně morálně nepřijatelná. Smilansky proto uzavírá, že by uvedení normativního pluralismu do reálného prostředí vyžadovalo, aby byla přijata všeobecná pravidla, která by důsledky jeho aplikace v praxi omezila.

4.3.4. Osobní charakteristiky jako faktor při rozhodování

Pokud je algoritmus autopilota nastaven tak, aby při hrozící srážce hodnotil charakteristiky zúčastněných osob a na základě toho upřednostnil určité osoby před ostatními, vyvstává otázka, zdali je takové nastavení diskriminační a eticky akceptovatelné. Pro LeBense takové nastavení znamená, že jednotlivec je zbaven některých svých zdrojů nebo příležitostí pouze na základě příslušnosti k určité skupině, což hodnotí jako z morálního hlediska špatně a v rozporu se zákazem diskriminace. Na druhou stranu však polemizuje, zdali tomu tak musí být vždy nebo by zohlednění vybraných charakteristik mohlo být přeci jen akceptovatelné.³¹²

Jak bylo uvedeno v podkapitole 4.1 výše, argumentem ve prospěch zavedení autonomních automobilů do provozu je očekávané zvýšení bezpečnosti pro všechny účastníky provozu, což znamená celkově nižší počty nehod a v součtu menší způsobenou újmu. Tomu by odpovídalo naprogramování autopilota tak, aby byla minimalizována způsobená újma na životě a zdraví osob a na majetku. Za těchto okolností je věk proměnnou, která ovlivňuje pravděpodobnost, že chodec bude při srážce vážně zraněn nebo zemře, neboť relativně velmi mladí lidé (děti) a relativně velmi staří lidé jsou obecně zranitelnější než (průměrný) dospělý.³¹³

³¹² LEBEN, Derek. Discrimination in Algorithmic Trolley Problems. In JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 130-142.

³¹³ Ibid.

Situaci si lze představit na případu, kdy automobil má tři možnosti trasy, z nichž každá vede ke srážce s určitou osobou – s dítětem, s (průměrným) dospělým a s relativně starším člověkem. Kolize bude mít za stejných podmínek velmi pravděpodobně za následek závažnější újmu pro velmi staré a velmi mladé osoby (děti), protože jsou relativně zranitelnější. Za účelem minimalizace újmy by měl proto být algoritmus nastaven tak, aby preferoval záchranu dítěte a velmi starého člověka před záchranou (průměrného) dospělého. Výsledkem bude srážka s průměrným dospělým. Podle Lebense nelze v takovém případě uzavřít, že by věk byl diskriminačním kritériem, protože je relevantní pro hodnocení předpokládané újmy, kterou má autopilot za cíl snižovat. Na podporu svého tvrzení se odkazuje na obdobné kritérium „nejvyššího počtu zachráněných let života“, které se používá pro třídění pacientů při katastrofách nebo pro eliminaci kandidátů na transplantaci orgánů. Odůvodnění zde spočívá v argumentu, že je cennější zachránit více let života než méně.³¹⁴

V českém prostředí se k názoru, že nastavení autopilota, které distribuuje újmu na základě věku, není nutně diskriminační, přiklání Černý.³¹⁵ Pokud autonomní automobil má jen dvě možnosti chování, přičemž každá z nich se stejnou pravděpodobností skončí smrtí jedné osoby a tyto osoby se liší pouze věkem, mohl by být automobil naprogramován způsobem, který upřednostní způsobení újmy starší osobě, a nebude to diskriminační. Černý argumentuje tím, že smrt je relativně horší pro mladší osobu než pro starší osobu a současně je smrt relativně méně špatná pro starší osobu než pro mladší osobu. Sice nelze zhodnotit, jak je smrt sama o sobě špatná pro staršího člověka a pro mladšího člověka (tj. v absolutní hodnotě), relativní srovnání však s ohledem na předpokládané roky dožití možné je. V tomto pojetí je věk pouze proměnnou určující míru „špatnosti“ smrti, nikoliv samotným rozhodujícím faktorem. Autonomní vozidlo se rozhoduje nikoliv podle věku, nýbrž na základě porovnání relativní „špatnosti“ smrti pro starší a pro mladší osobu, takže nelze tvrdit, že diskriminuje z důvodu věku.³¹⁶

I kdyby hledisko věku, ať už jako proměnná ovlivňující „špatnost“ smrti nebo pravděpodobnost újmy či „počet zachráněných let“, bylo akceptováno, vždy se bude jednat pouze o předpoklad. Ve skutečnosti není vyloučeno, že mladší osoba bude mít sklony k sebevraždě nebo bude kandidátem pro eutanazii z důvodu nevléčitelné nemoci nebo naopak průměrný dospělý

³¹⁴ PERSAD, Govind, WERTHEIMER, Alan, EMANUEL, Ezekiel Jonathan. Principles For Allocation of Scarce Medical Interventions. *The Lancet*. 2009, Vol. 373, Issue 9661, pp. 423-431.

³¹⁵ ČERNÝ, David, Autonomous Vehicles, the Badness of Death, and Discrimination. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 20-40.

³¹⁶ Ibid.

bude mít chorobu, která bude odolnost jeho fyzické schránky podstatným způsobem snižovat. Ve výsledku tudíž nemusí být zamýšlený záměr, který ospravedlňuje („světí“) prostředky, dosažen, což legitimitu a morální akceptovatelnost takového nastavení algoritmu snižuje.

4.4. Softlaw a morálka

4.4.1. Etické komise

Etickými otázkami spojenými s autonomním řízením vozidel se zabývají nejen jednotliví filozofové ale i odborné komise zřízené na národní a nadnárodní úrovni. Vlastní etickou komisi zřídilo mimo jiné Německo, Česko a rovněž Evropská Unie. Výstupem jejich činnosti je zpravidla zpráva, která formuluje principy nebo doporučení, k nimž členové komise dospěli. Tyto zprávy mají dvojí využití. Jednak mohou sloužit jako podklad pro případnou právní regulaci dané tematiky, jednak je lze považovat za *softlaw*, které je sice ze své podstaty nezávazné, ale může sloužit jako vodítko pro vývojáře při návrhu algoritmu autopilota a později pro účely právní interpretace.

4.4.2. Česká doporučení

V tuzemsku byla zřízena Etická komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách ČR při Ministerstvu dopravy. V 2021 vydala komise Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel. Dokument nicméně neobsahuje žádná konkrétní doporučení ohledně toho, jak by měla být distribuce újm v rámci nastavení algoritmu autopilota řešena.³¹⁷

Základní principy pro nastavení autopilota lze v českém prostředí nicméně dovodit z principů a hodnot zakotvených v ústavním pořádku a v Občanském zákoníku. Tyto principy se zrcadlí rovněž v dalších právních odvětvích jako například v trestním právu, kdy Trestní zákoník chrání stejné hodnoty za předpokladu společenské škodlivosti v rovině trestní represe (srov. § 12 odst. 2 Trestního zákoníku).

³¹⁷ Viz: ETICKÁ KOMISE PRO POSUZOVÁNÍ OTÁZEK SPOJENÝCH S PROVOZEM AUTOMATIZOVANÝCH A AUTONOMNÍCH VOZIDEL V PODMÍNKÁCH ČR. *Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel*. Květen 2021. Dostupné: https://www.mdcr.cz/getattachment/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Eticka-komise/Eticka-komise-zprava-autonomni-mobilita_.pdf.aspx [cit. 2023-03-29].

Nejvyšší hodnotou je v rámci českého ústavního pořádku a právního řádu lidský život a zdraví.³¹⁸ Ústavní soud k tomu uvedl: „[o]chrana života a zdraví patří mezi nejcennější základní práva ve smyslu Listiny (srovnej k tomu samotnou systematiku Listiny a její čl. 6) požívající její ochrany.“³¹⁹ Obdobně Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku jasně deklaruje, že „život a zdraví člověka jsou z hlediska ústavněprávního i soukromoprávního hodnotami významnějšími než majetek“³²⁰ a na stejném závěru se shoduje také občanskoprávní doktrína.³²¹

Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že nastavení algoritmu musí v případě hrozby vzniku újmy preferovat ochranu člověka, jeho života a zdraví, před ochranou zvířat a majetku.

4.4.3. Unijní doporučení

Na úrovni Evropské Unie byla zřízena Expertní skupina při Evropské komisi (anglicky *Commission Expert Group*), která v roce 2020 zveřejnila Etiku propojených a automatizovaných vozidel. Dokument obsahuje dvacet doporučení.³²² Z hlediska normativní etiky a distribuce újmy jsou významná doporučení č. 5 a č. 6.

Doporučení č. 5 vychází z premisy, že bezpečnost některých účastníků provozu je ohrožována více než bezpečnost jiných účastníků silničního provozu. S ohledem na to se proto jeví jako spravedlivé, aby tato nerovnost v bezpečnosti byla vyrovnávána tím, že se autonomní vozidla budou k některým kategoriím (tj. více zranitelným) účastníků silničního provozu chovat odlišně, čímž bude dosažena stejná úroveň bezpečnosti všech účastníků. Pro algoritmus z toho vyplývá, že jeho nastavení má záměrně preferovat určité kategorie účastníků provozu (děti, lidi se sníženou mobilitou, slepce, cyklisty) oproti ostatním. Ostatními jsou zde zřejmě myšlena zejména

³¹⁸ Viz systematické řazení ochrany osobnosti, života a zdraví v § 81 ObčZ a násl. před úpravou ochrany vlastnictví § 1011 ObčZ.

³¹⁹ Nález Ústavního soudu ze dne 16. 1. 2013, sp. zn. I. ÚS 46/12.

³²⁰ Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku, str. 556.

³²¹ PELIKÁNOVÁ, Irena, PELIKÁN, Robert. § 3 [Zásady soukromého práva]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2020, str. 22, nebo JANOUŠEK, Michal. § 3 [Zásady soukromého práva]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 24, marg. č. 13. Byť se komentáře rozcházejí v tom, zdali katalog obsažený v § 3 odst. 2 ObčZ řadí hodnoty podle jejich významnosti, shodují se na tom, že život a zdraví jsou hodnotami nejprioritnějšími.

³²² Viz INDEPENDENT HIGH-LEVEL EXPERT GROUP ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE, set up by the European Commission. *A definition of AI: main capabilities and scientific disciplines*. Made public 8 April 2019. Dostupné: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/ai_hleg_definition_of_ai_18_december_1.pdf [cit. 2023-09-19].

vozidla a jejich pasažéři, kteří jsou méně náchylní k újmě díky bytelné konstrukci automobilu. Zranitelnějšími jsou někteří účastníci provozu z důvodu, že jejich chování může být méně předvídatelné pro algoritmus vozidla nebo že mohou pomaleji reagovat na kolem jedoucí automobil, a tím zvyšovat riziko vzniku újmy. Preferenční chování znamená, že autonomní automobily mají zpomalit, pokud projíždějí kolem zranitelnějších osob, aby tím snížily pravděpodobnost případné srážky. Toto doporučení je v souladu s posttramvajovou literaturou, která cílí na subtilnější otázky distribuce újmy jako je řízení rizika.³²³

Doporučení č. 6 naopak navazuje na tramvajové dilema a zabývá se situací nevyhnutelné srážky. Na jednu stranu se v doporučení připouští, aby chování autopilota v dilematických situacích „organicky vyplynulo“ z dodržování zásady č. 5. Z toho by bylo možné usuzovat, že algoritmus autopilota může být nastaven tak, aby preferoval záchranu zranitelnějších účastníků provozu. Na druhou stranu je však podle doporučení eticky a právně nepřípustné, aby automobil aktivně rozhodnul o tom, že se střetne s jednou nebo druhou konkrétní osobou. Pomyslné přehození výhybky tedy zřejmě není dovoleno.

4.4.4. Německá doporučení

V Německu ustanovilo Spolkové ministerstvo pro dopravu a digitální infrastrukturu Etickou komisi (německy *Ethik-Kommission*) již v roce 2016. V roce 2017 komise vydala Zprávu o automatizovaném a propojeném řízení, v níž zpracovala základní principy do 20 bodů.³²⁴

Hlavními východisky zprávy je ochrana člověka a ochrana slabších účastníků provozu. Algoritmus autopilota má být nastaven primárně tak, aby se předcházelo nebezpečným situacím (tzn. má být zajištěno účinné brždění, varovné signály pro ohrožené osoby, omezení provozu v nepřehledných místech apod.). V případě kolize má nastavení softwaru upřednostnit škody na zvířatech nebo majetku před zraněním osob (bod 7).

Ve vztahu k řešení dilemat zpráva uznává, že rozhodnutí v takové situaci závisí na mnoha proměnných a také na nepředvídatelném chování těch, kterých se situace týká. Z těchto důvodů podle komise nelze předem naprogramovat software pro dilematické situace způsobem, který by

³²³ Ohledně snížení rychlosti v případě, kdy je identifikace předmětu v cestě nejistá srov. KEELING, Geoff. Automated Vehicles and the Ethics of Classification. In: JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HRÍBEK, Tomáš (eds). Op. cit., pp. 41-57.

³²⁴ Viz ETHIK-KOMMISSION, eingesetzt durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Automatisiertes und vernetztes Fahren Bericht*. Juni 2017. Dostupné: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/bericht-der-ethik-kommission.pdf?blob=publicationFile> [cit. 2023-04-25].

byl z etického hlediska bezproblémový. Přesto komise na svou úlohu zcela nerezignuje a ve zprávě (bod 9) je možné identifikovat určité principy pro řešení dilematických situací (byť aplikace těchto principů v praxi je značně nejasná).

Zaprvé, je nepřijatelné, aby osoby, které se podílely na vytvoření rizika, obětovaly kolemjdoucí. V případě jízdy vozidla v autonomním modu není význam této formulace zřejmý, neboť řidič se nemůže podílet na vytvoření rizika, když je automobil řízen autopilotem. Zadruhé, není přípustná kvalifikace osob podle jejich vlastností (věku, pohlaví, tělesných nebo duševních vlastností). Diskriminace je tedy zakázána. Zatřetí, není možné započítávání obětí. To značí, že záchrana více lidských životů na úkor způsobení újmy menšímu počtu osob (jako tomu je v klasickém případě tramvajového dilematu) se nepřipouští. Začtvrté, obecné naprogramování s cílem snížit počet poškozených osob může být oprávněné. Poslední princip indikuje, že utilitaristické nastavení autopilota může být přípustné, současně je však v rozporu s předchozím třetím principem, neboť zákaz započítávání obětí cílí právě na to, že se obětuje menší skupina osob ve prospěch větší skupiny.

Určitý návod na to, jak přistupovat k dilematickým situacím, může poskytnout rozsudek německého Spolkového ústavního soudu ve věci Německého zákona o bezpečnosti vzdušného prostoru.³²⁵ Soud prohlásil dílčí ustanovení zákona za nicotná (německy *nichtig*) pro jejich rozpor s lidskou důstojností a právem na život zaručenými Německým základním zákonem. Předmětná ustanovení zákona umožňovala, aby armáda v případě nouze zasáhla a použila násilí proti letadlu, které bylo uneseno teroristy a ohrožuje životy lidí na zemi (v návaznosti na události dne 11. září 2001 v USA).

Na podporu zákona se vyjádřil Německý spolkový sněm a argumentoval tím, že je přijatelné, aby ozbrojené složky usmrtily relativně menší počet osob, když se tím zabrání smrti většího počtu osob na zemi. Podle sněmu je přípustné způsobit nespravedlnost, aby bylo zabráněno ještě větší nespravedlnosti. Jeho argumentace jednoznačně podporovala započítávání obětí.

Spolkový ústavní soud však odsoudil postup, při kterém by pasažéři v letadle byli zabiti za účelem záchrany jiných osob, jako naprosto nepřijatelný, jelikož nebere ohled na postižené jako na subjekty s důstojností a nezadatelnými právy. Relevantním faktorem podle soudu není ani očekávaná délka dožití. I kdyby bylo možné pasažéry na palubě uneseného letadla považovat za „odsouzené na smrt“, nepozbývá tím usmrcení nevinných lidí v popsané situaci na své

³²⁵ Rozsudek německého Spolkového ústavního soudu (prvního senátu) (*Bundesverfassungsgericht*) ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05.

protiprávnosti. Lidský život a lidská důstojnost požívají stejné ústavní ochrany bez ohledu na délku fyzické existence jednotlivé lidské bytosti.

Ze soudního rozhodnutí vyplývá, že v německém právním prostoru zásadně není představitelné, aby započítávání obětí bylo akceptovatelné s cílem snížit celkový počet poškozených. Takový postup by byl v rozporu s německou ústavou (Německým základním zákonem).

4.5. Dílčí závěr

Filosofická literatura, která se věnuje etickým aspektům nastavení autopilota autonomních automobilů s dopadem na distribuci újmy, je ve srovnání s doporučeními etických komisí odvážnější. Z pohledu některých filosofů je přípustné, aby algoritmus autopilota diskriminoval účastníky provozu na základě věku, umožnil uživateli autonomního automobilu nastavit si vlastní morální preference autopilota, nebo obětoval určité osoby ve prospěch záchrany jiných atd.

Naopak z hlediska etických komisí je diskriminační nastavení autopilota nepřipustné, stejně jako „přehození výhybky“ (a ohrožení do té doby nezúčastněného účastníka provozu ve prospěch záchrany jiného účastníka provozu) nebo započítávání obětí. Nastavení algoritmu, které vyváží relativní zranitelnost některých účastníků provozu, je naproti tomu morálně akceptovatelné. Jedná se o případy, kdy autonomní automobil sníží svou rychlost nebo zvětší odstup od krajnice, pokud registruje dítě pohybující se v blízkosti vozovky nebo neidentifikovatelný předmět na silnici, který by mohl být člověk nebo cyklista. Jedinou jistou volbou v nastavení algoritmu pro případ, kdy se automobil dostane do dilematické situace, se jeví brždění, signalizace ohrožení ostatním účastníkům provozu a případně strhnutí „volantu“ do míst na vozovce nebo mimo ni, kde není žádná živá překážka. Zároveň však autopilot nesmí při hrozícím střetu obětovat vlastní posádku (například tím, že strhne „volant“ směrem do zdi, aby se vyhnul kolizi).

5. Autonomní automobily v deliktních právních vztazích

Občanský zákoník pojímá závazky z deliktu jako právní vztahy, které vznikají z porušení dobrých mravů, zákonné nebo smluvní povinnosti nebo v důsledku vzniku škodní události v zákonem předvídaných případech. Subjektem deliktního právního vztahu je povinná osoba neboli škůdce a oprávněná osoba neboli poškozený. Předmětem je povinnost škůdce nahradit poškozenému újmu, která mu byla způsobena, a tomu odpovídající právo oprávněného.

V případě, že se autonomní vozidlo stane účastníkem dopravní nehody, při níž vznikne újma, vyvstávají otázky, jaké deliktní právní vztahy v důsledku toho vzniknou, jaká pravidla občanského deliktního práva se aplikují, kdo bude oprávněným a povinným subjektem těchto právních vztahů a mnohé další. S ohledem na to jsou v této kapitole analyzována vybraná ustanovení deliktního občanského práva, případně i dalších souvisejících právních předpisů, a jejich teoretická aplikovatelnost na deliktní vztahy vznikající při kolizi autonomního vozidla. Výsledkem analýzy je závěr o tom, zdali je stávající právní úprava použitelná na poměry autonomních automobilů, jaké jsou její případné limity, a jestli existují mezery v právní úpravě, které je nezbytné vyplnit analogií práva (*analogia juris*), analogií zákona (*analogia legis*), nebo přijetím nové právní úpravy (návrhy *de lege ferenda*) tak, aby poškození mohli efektivně a s právní jistotou uplatnit své právo na náhradu újmy i v případě nehody způsobené autonomním automobilem.

Co se týče terminologie používané v této kapitole, pojem závazky z deliktu (neboli závazkové deliktní vztahy) je používán v souladu s tím, jak je chápán v Občanském zákoníku (srov. první odstavec této kapitoly výše). Pod pojmem civilní delikt se rozumí každý protiprávní čin, resp. porušení dobrých mravů a jakékoliv povinnosti, ať už dané zákonem nebo sjednané smluvně. To jest ve shodě s tím, jak je tento pojem uplatňován v rámci Občanského zákoníku.³²⁶ Pojem odpovědnost je užíván jako ekvivalent k náhradě újmy z důvodu, že se jedná o pojem tradičně používaný v české civilistické doktríně, byť Občanský zákoník toto názvosloví opustil se zdůvodněním, že člověk je primárně odpovědný za své řádné chování a plnění svých povinností, a nestává se odpovědným až v okamžiku jejich porušení.³²⁷

³²⁶ Viz Hlava III ObčZ, která je nadepsána jako Závazky z deliktů (§ 2894-2990) a upravuje všechny případy náhrady újmy, tedy vč. náhrady újmy způsobené porušením dobrých mravů, zákonné a smluvní povinnosti. Viz rovněž komentář k ObčZ PAŠEK, Martin. § 2894 [Škoda a nemajetková újma]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 3002, marg. č. 2.

³²⁷ PAŠEK, Martin. § 2894 [Škoda a nemajetková újma]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání 2019). Op. cit., str. 3002, marg. č. 5.

5.1. Základní předpoklady náhrady újmy v Občanském zákoníku

Záměrem této podkapitoly není komplexně zanalyzovat veškeré předpoklady, při jejichž naplnění vznikne občanskoprávní povinnost nahradit způsobenou újmu. Jejím smyslem je podat přehled základních předpokladů pro vznik povinnosti k náhradě újmy podle občanského práva tak, aby na jeho podkladě mohlo být přistoupeno ke zkoumání vybraných skutkových podstat náhrady újmy ve vztahu k autonomním automobilům.

Podle občanského deliktního práva vzniká povinnost k náhradě újmy při naplnění následujících předpokladů: (i) porušení právní povinnosti (nebo ev. dobrých mravů), (ii) vznik újmy a (iii) existence příčinné souvislosti mezi porušením povinnosti a vznikem újmy a (iv) případně také přítomnost zavinění.³²⁸

V závislosti na tom, zdali z právního předpisu vyplývá, že je ke vzniku újmy zapotřebí zavinění, rozlišuje české deliktní právo odpovědnost subjektivní (tj. odpovědnost za zavinění) na straně jedné a odpovědnost objektivní na straně druhé, kdy škůdci vzniká povinnost nahradit újmu bez ohledu na jeho zavinění. Jestliže zavinění škůdce absentuje, ačkoliv jej zákon vyžaduje, a dokonce i presumuje, nabízí se škůdci možnost se ze své odpovědnosti vyvinut (exkulpat se).

U objektivní odpovědnosti se škůdce může v zákonem stanovených případech zprostit odpovědnosti (liberovat se). V opačném případě se jedná o objektivní odpovědnost absolutní neboli striktní bez možnosti zprostit se povinnosti k náhradě újmy.³²⁹ V některých případech se ke vzniku objektivní odpovědnosti ani nevyžaduje, aby došlo k porušení právní povinnosti. Ke vzniku odpovědnosti stačí, že ke způsobení újmy došlo zákonem kvalifikovanou škodní událostí. Tedy, že újma byla vyvolána událostí (skutečností nezávislou na lidské vůli), se kterou Občanský zákoník spojuje v dílčích skutkových podstatách vznik povinnosti k náhradě újmy.³³⁰ Příčinná souvislost se v těchto případech namísto k protiprávnímu jednání vztahuje ke škodní události, za jejíž vznik povinný subjekt odpovídá.

³²⁸ DVORÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanské právo hmotné, 3. díl. 5. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2009, str. 382.

³²⁹ Striktní objektivní odpovědností je například odpovědnost k náhradě škody způsobené zřícením budovy nebo odloučením její části podle § 2938 ObčZ, jak bylo dovozeno v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 14. 9. 2022, sp. zn. 25 Cdo 1080/2022., nebo odpovědnost provozovatel za škodu způsobenou z provozní činnosti dle § 2924 ObčZ – viz usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. 4. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1802/2020.

³³⁰ ELISCHER, David. Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu? *Časopis pro právní vědu a praxi*. 2016, č. 4, str. 501-526.

5.1.1. Porušení právní povinnosti

Protiprávní jednání může spočívat v porušení povinnosti stanovené právním předpisem nebo sjednané mezi stranami. V případě autonomních vozidel může povinnost vyplývat zejména z obecné povinnosti prevence (§ 2900 ObčZ), z právních předpisů vztahujících se k silničnímu provozu (Zákon o silničním provozu) nebo ze smlouvy, kterou se nabývá vlastnické nebo jiné právo k vozidlu (koupě, nájem, podnájem, leasing) a k jeho softwarovému vybavení.

5.1.2. Vznik újmy

Újma, kterou poškozený utrpěl, se může projevit v majetkové nebo nemajetkové rovině. Majetková újma (škoda) je definována jako újma na jmění (§ 2894 odst. 1 ObčZ). Principiálně se nahrazuje skutečná škoda, která vznikne snížením aktiv nebo zvýšením pasiv poškozeného, a dále ušlý zisk, pakliže nedojde k rozmnožení aktiv poškozeného, ačkoliv se to dalo s ohledem na pravidelný běh věcí jinak očekávat (§ 2952 ObčZ).³³¹

Čistá ekonomická škoda (čistá neboli ryzí majetková újma – anglicky *pure economic loss*),³³² která není založena na zásahu do absolutního práva poškozeného, se nahrazuje jen výjimečně. Čistá majetková újma se odškodňuje v případě porušení ochranné normy (§ 2910 věta druhá ObčZ), dobrých mravů (§ 2909 ObčZ) nebo smluvní povinnosti, pokud vznikne újma osobě, kterou měla příslušná smluvní povinnost chránit (§ 2913 odst. 1 ObčZ).³³³

V případě nehody autonomního automobilu může majetková újma spočívat v poškození samotného autonomního automobilu, automobilu jiného účastníka provozu nebo jiné movité nebo nemovité věci či ve zranění nebo usmrcení zvířete. Všechny tyto újmy představují skutečnou škodu. Kromě toho může majetková újma záležet v ušlém zisku, jenž plyne z provozování přepravy osob nebo věcí, pakliže je autonomní automobil používán k výdělečným účelům, nebo zisk může ujít v důsledku narušení podnikatelské činnosti v provozovně, která byla při nehodě

³³¹ JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. § 6 [Rozsah pojištění]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019, str. 166, marg. č. 162.

³³² K pojmu čistá majetková škoda srov. také PETROV, Jan. Protiprávnost a obecná prevenční povinnost. *Právní rozhledy*. 2007, č. 20, str. 745-749. Podle Petrova se jedná „o škodu, která vznikla přímo na majetku (např. finanční ztráta v podnikání nebo z nesplnění smlouvy protistranou) a nikoli v důsledku porušení absolutního práva (ne tedy např. cena odcizené věci nebo náklady na léčbu poraněné osoby).“

³³³ MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin Advokacie*. 2011, č. 3, str. 24-27.

poškozena.³³⁴ Pokud dojde ke zranění nebo usmrcení účastníka provozu, může majetková újma představovat také náklady spojené s péčí o zdraví (§ 2960 ObčZ), náklady pohřbu (§ 2961 ObčZ) nebo ztrátu na výdělků po dobu pracovní neschopnosti poškozeného a po skočení jeho pracovní neschopnosti (§ 2962 až § 2964 ObčZ), to, oč přišla osoba, pro kterou poškozený bezplatně konal práce v její domácnosti nebo jejím závodu (§ 2965 ObčZ) a náklady na výživu pozůstalým, kterým zemřelý ke dni své smrti poskytoval nebo byl povinen poskytovat výživu (§ 2966 ObčZ). Vznik čisté ekonomické újmy by mohl nastat v případě, když škoda vznikne osobě v důsledku toho, že jí nebyla doručena zásilka přepravovaná autonomním vozidlem, tj. došlo k porušení smluvní povinnosti sjednané ve prospěch příjemce zásilky.

Co se týče nemajetkové újmy, vzniká povinnost ji odčinit poskytnutím zadostiučinění, pokud byla mezi stranami ujednána nebo stanoví-li tak zvlášť zákon (§ 2894 odst. 2 ObčZ). Podle Občanského zákoníku se nahrazuje nemajetková újma především při porušení osobnostních práv člověka (§ 2956 ObčZ) a nemajetková újma způsobená při kvalifikujících okolnostech, kterou poškozený důvodně pociťuje jako osobní neštěstí; kvalifikujícími okolnostmi jsou zejména porušení důležité právní povinnosti z hrubé nedbalosti, způsobení újmy úmyslně z touhy ničit, ublížit nebo z jiné pohnutky zvlášť zavrženímhodné (§ 2971 ObčZ).³³⁵

Nemajetková újma v důsledku porušení osobnostních práv může při provozu autonomního automobilu vznikat zásadně ve dvou situacích. Zaprvé, při dopravní nehodě autonomního automobilu, dojde-li k ublížení na zdraví nebo usmrcení účastníka provozu, a zadruhé, v důsledku protiprávního nakládání s osobními údaji, které jsou při provozu autonomního vozidla zpracovávány.

V případě dopravní nehody se vznikem újmy na zdraví primární oběti se nahrazuje vytrpěná bolest, ztížení společenského uplatnění a případně též tzv. další nemajetková újma (§ 2958 ObčZ). Při usmrcení nebo zvlášť závažném ublížení na zdraví mají právo na kompenzaci rovněž sekundární oběti, a to za vytrpěné duševních útrapy s tím související (§ 2959 ObčZ).

V případě protiprávního nakládání s osobními údaji spočívá protiprávnost v zacházení s údaji v rozporu s pravidly stanovenými předpisy na ochranu osobních údajů (tj. Obecné nařízení o ochraně osobních údajů, Zákon o zpracování osobních údajů).³³⁶ Pouhé porušení právního

³³⁴ JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. § 6 [Rozsah pojištění]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. Op. cit., str. 167, marg. č. 162.

³³⁵ ELISCHER, David a kol. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy podle občanského zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona – Praktická příručka*. Praha: Leges, 2020, str. 3-5.

³³⁶ SEDLÁČEK, Dušan. Článek 82 [Právo na náhradu újmy a odpovědnost]. In: UŘIČAŘ, Miroslav, RÁMIŠ, Vladan a kol. *Obecné nařízení o ochraně osobních údajů*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021, str. 1190-1196.

předpisu k přiznání práva na kompenzaci však nestačí, poškozený musí prokázat, jakou újmu v důsledku protiprávního zpracování svých osobních údajů utrpěl.³³⁷ Co se týče základu nároku na náhradu újmy, byť se ochrana osobních údajů postupem času vydělila do zvláštní právní disciplíny,³³⁸ její základ je založen ustanoveními Občanského zákoníku na ochranu osobnosti a soukromí člověka (§ 2956 ObčZ ve spojení s § 81 a násl. ObčZ). Explicitní ustanovení článku 82 Obecného nařízení o ochraně osobních údajů je z pohledu českého práva tedy nadbytečné.

Ke vzniku nemajetkové újmy při zpracování osobních údajů může dojít například za situace, kdy uživatel sice byl informován o zpracování svých údajů nebo dal ke zpracování souhlas, avšak správce nebo zpracovatel při zpracování nedodržel všechna zákonná pravidla nebo třetí osoba získala osobní údaje protiprávně při hackerském útoku na automobil. V posledně uvedené situaci může být odpovědným nejen samotný hacker, ale i zpracovatel nebo správce, který nedostatečně zabezpečil osobní údaje před hackerským útokem.³³⁹

5.1.3. Zavinění

Zavinění vyjadřuje vnitřní vztah škůdce k porušení povinnosti a ke vzniku újmy jako následku takového protiprávního jednání.³⁴⁰ Otázka, zdali se musí zavinění vztahovat ke všem předpokladům vzniku odpovědnosti, nebo postačí, že pokrývá pouze některé z nich, zůstává předmětem akademické diskuze.³⁴¹

Zavinění může mít formu nedbalosti nebo úmyslu. Občanský zákoník rozlišuje nedbalost na nedbalost prostou či lehkou (*culpa levis*) a nedbalost hrubou (*culpa lata*).³⁴² Ke vzniku subjektivní odpovědnosti v důsledku porušení zákonné povinnosti stačí prostá nedbalost, kterou Občanský zákoník presumuje (§ 2910 ObčZ ve spojení s § 2911 ObčZ). V případě porušení dobrých mravů zákon ke vzniku subjektivní odpovědnosti vyžaduje zavinění škůdce ve formě úmyslu (§ 2909 ObčZ). Forma zavinění má význam při posuzování platnosti ujednání, kterým strany omezily

³³⁷ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 5. 2023, ve věci UI v. Österreichische Post AG, sp. zn. C-300/21.

³³⁸ KOKEŠ, Marian, RYŠKA, Michal. § 81 [Generální klauzule]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 133, marg. č. 5.

³³⁹ Srov. stanovisko generálního advokáta G. Pitruzzella přednesené dne 27. dubna 2023, ve věci VB proti Nacionalna agencia za prihodite, sp. zn. C-340/21, bod 62.

³⁴⁰ Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 5. 2. 2004, sp. zn. 21 Cdo 1059/2003.

³⁴¹ BEZOUŠKA, Petr. § 2910 [Porušení zákona]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1557, marg. č. 116.

³⁴² ELISCHER, David a kol. Op. cit., str. 31.

povinnost k náhradě újmy (§ 2898 ObčZ), pro délku promlčecí doby (§ 636 odst. 2 ObčZ) nebo při posuzování, zdali soud může přistoupit k moderaci náhrady újmy (§ 2953 odst. 1 ObčZ).

Odpovědnost založená na zavinění představuje základní druh deliktní odpovědnosti a objektivní odpovědnost je výjimka z principu, která je možná pouze v případech, kdy to zákon zvlášť stanoví (srov. § 2895 ObčZ).³⁴³ Ačkoliv gramatický výklad tohoto pravidla je na první pohled jednoznačný, přesto v právní nauce vede k protikladným závěrům ohledně povahy odpovědnosti podle jednotlivých skutkových podstat Občanského zákoníku.³⁴⁴

Rozdíl, zdali skutková podstata zakládá objektivní nebo subjektivní odpovědnost, je přitom podstatný. Objektivní odpovědnost je v porovnání se subjektivní odpovědností pro škůdce relativně přísnější a relativně výhodnější pro poškozeného. Poškozený se může snadněji domoci svého nároku, pokud nemusí prokazovat zavinění škůdce (resp. škůdce nemá možnost se vyvinit), nebo v případě absolutní objektivní odpovědnosti škůdce nemá možnost se ani liberovat. Ve výsledku se poškozený může úspěšně domoci náhrady újmy v případě objektivní odpovědnosti škůdce, kterému by jinak povinnost k náhradě újmy nevznikla, jestliže by se postupovalo podle pravidel subjektivní odpovědnosti. Z tohoto hlediska je pro poškozeného, kterému vznikla újma v souvislosti s autonomním vozidlem, zcela zásadní, podle jakého typu odpovědnosti se jeho nárok na náhradu újmy řídí.

Melzer interpretuje ustanovení § 2895 ObčZ tak, že (i) je zapotřebí u každé skutkové podstaty zkoumat zvlášť, jaký druh odpovědnosti zakládá, a (ii) jestliže z výkladu ustanovení konkrétní skutkové podstaty nelze dovodit existenci objektivní odpovědnosti, jedná se o odpovědnost subjektivní.³⁴⁵ Objektivní odpovědnost lze dovodit u skutkové podstaty, která možnost liberace výslovně vylučuje³⁴⁶ nebo která ji naopak umožňuje.³⁴⁷ Liberační důvod spočívá v prokázání zachování určitého objektivně daného standardu pečlivosti (tj. bez vazby na konkrétní

³⁴³ ELISCHER, David a kol. Op. cit., str. 11.

³⁴⁴ Viz například rozdílné právní výklady uvedené v článku TICHÝ, Luboš. Ke dvěma základním otázkám odpovědnosti za škodu způsobenou budovou. *Bulletin advokacie*. 2021, č. 10, str. 15-20, a v komentáři HRÁDEK, Jiří. § 2895 [Vymezení objektivní odpovědnosti]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit. str. 840

³⁴⁵ MELZER, Filip. § 2895. In: MELZER, Filip, TĚGL, Petr a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. § 2894–3081. Závazky z deliktů a z jiných právních důvodů*. Praha: Leges, 2018, str. 46-54.

³⁴⁶ Výslovné vyloučení liberace se projevuje použitím slovního spojení jako „povinnosti se nemůže zprostit“ - např. § 2927 odst. 2 věta první ObčZ.

³⁴⁷ Umožnění liberace se projevuje použitím slovního spojení jako je „povinnosti se zprostit“ – např. § 2925 odst. 1 ObčZ.

osobu škůdce).³⁴⁸ Objektivní odpovědnost je založena rovněž v případě, kdy skutková podstata ohledně možnosti liberace sice mlčí, ale stanoví povinnost nahradit újmu v důsledku škodní události. V ostatních případech se jedná o odpovědnost subjektivní.³⁴⁹ Předestřený výklad vede k rozšíření podmnožiny skutkových podstat objektivní odpovědnosti (oproti tomu, k čemu by vedl gramatický výklad § 2895 ObčZ).

Naproti tomu Lovětinský klade při interpretaci jednotlivých skutkových podstat důraz na to, zdali má objektivní odpovědnost s ohledem na činnost nebo věc uvedenou ve skutkové podstatě své opodstatnění. Ostatní argumenty by podle něj měly být použity pouze podpůrně.³⁵⁰ Objektivní odpovědnost má za opodstatněnou, pokud činnost nebo věc ve skutkové podstatě vykazuje zvýšené nebezpečí. Tomu tak bude v případě, kdy vzniku závažné újmy nelze zabránit ani při vynaložení takové péče, kterou lze považovat za ekonomicky únosnou.³⁵¹ Jestliže škůdce provozuje činnost nebo disponuje věcí, která pro okolí přináší zvýšené nebezpečí, je spravedlivé, aby nesl odpovědnost za újmu způsobenou touto činností nebo věcí bez ohledu na své zavinění nebo dokonce i přes dodržení stanovených povinností.³⁵² Tomuto přístupu odpovídá označení objektivní odpovědnosti v zahraniční doktríně, která objektivní odpovědnost nazývá odpovědností za riziko (anglicky *risk-based liability*).³⁵³

V této práci jsou zohledněny oba výše uvedené výklady (viz dále podkapitola 5.3 věnující se vybraným skutkovým podstatám Občanského zákoníku).

5.1.4. Příčinná souvislost

Kauzální nexus vyjadřuje, že porušení určité právní povinnosti bylo příčinou vzniku újmy jako důsledku. Pojem příčinná souvislost není v českém právním řádu nijak definován. Pravidla,

³⁴⁸ Standard pečlivosti může být vyjádřen například jako požadavek na „vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat“ či požadavek na „nezanedbání náležitého dohledu“.

³⁴⁹ PAŠEK, Martin. § 2895 [Náhrada bez ohledu na zavinění]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 3007, marg. č. 8.

³⁵⁰ Ibid.

³⁵¹ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 3. Problémy při rozlišování objektivní a subjektivní odpovědnosti. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. Cit., str. 24.

³⁵² Obdobně viz MELZER, Filip. § 2895. In: MELZER, Filip, TÉGL, Petr, Op. cit., str. 48-51.

³⁵³ GEISTFELD, Mark, KARNER, Ernst, KOCH, Bernhard A. Comparative Law Study on Civil Liability for Artificial Intelligence. In: GEISTFELD, Mark, KARNER, Ernst, KOCH, Bernhard, WENDEHORST, Christiane. *Civil Liability for Artificial Intelligence and Software*. Berlin, Boston: De Gruyter, 2023, pp. 44-45, 69.

kteřá se pro určování a prokazování příčinné souvislosti používají, jsou vytvářena pouze doktrínou a judikaturní praxí.³⁵⁴

Při zjišťování příčinné souvislosti se nejprve šetří faktická (přirodní) kauzalita, tj. jestli by škodlivý následek nenastal nebýt protiprávního jednání (*conditio sine qua non*). Následně se aplikuje teorie adekvátnosti příčinné souvislosti, jejíž optikou se posuzuje, zdali je újma podle obecné povahy, obvyklého chodu věcí a zkušeností adekvátním důsledkem protiprávního jednání. Doktrína a soudní praxe vychází z toho, že škůdce může odpovídat pouze za újmu, kterou mohl předvídat. V rámci zkoumání adekvátnosti kauzálního nexu se proto vyhodnocuje, zdali škodlivý následek byl předvídatelný, tj. vznik újmy nebyl pro optimálního pozorovatele vysoce nepravděpodobný. Je-li možných příčin následku několik, je zapotřebí úvahy rozšířit ještě o separaci příčin právně podstatných od právně nepodstatných a posouzení relevantnosti té které příčiny.³⁵⁵ Pokud je újma způsobená různými příčinami, za které odpovídají různé osoby, odpovídají tyto osoby společně a nerozdílně (§ 2915 ObčZ). Není-li příčinná souvislost prokázána, nebo dojde-li k jejímu přetržení, odpovědnost škůdce nevznikne.

V případě autonomních vozidel mohou vyvstat dva základní problémy v rámci určování a prokazování příčinné souvislosti. Zaprvé, může nastat situace, kdy bude složité až nemožné zjistit konkrétní příčinu následku, a to zejména v případě, kdy újma vznikla „chováním“ automobilu. Autonomní automobil přijímá a vysílá velké množství různých dat, software autopilota je zpracovává, současně se jeho algoritmy v čase proměňují a chování automobilu se jízdou vyvíjí. To vše vede k tomu, že autonomní automobil a jeho autopilot jsou někdy přirovnávány k černé skříňce (anglicky *black box*)³⁵⁶ a ani odborník z příslušné oblasti nemusí být vždy s to stanovit, co přesně se v přijímaných, odesílaných, zpracovávaných datech a v algoritmech autopilota odehrálo.

Zadruhé, dovození a prokázání příčinné souvislosti může ztížit situace, pokud bude autonomní automobil zapojen do tzv. kooperativních inteligentních silničních systémů (anglicky *cooperative intelligent transportation system – CITS*). Vozidla zapojená v tomto systému mezi sebou navzájem a také s inteligentní dopravní infrastrukturou sdílejí množství dat a podílejí se na výpočtu společné trajektorie jízdy. V důsledku toho chyba jednoho vozidla (nebo informace z dopravní infrastruktury) může ovlivnit chování dalších vozidel začleněných v tomto kooperativním systému. Vzhledem k tomu může být výsledek důsledkem vícero příčin (jedná se

³⁵⁴ ŽOLNERČÍKOVÁ, Veronika. Prokazování příčinné souvislosti u škod způsobených propojenými autonomními vozidly. *Revue pro právo a technologie*. 2020, roč. 11, č. 21, str. 129-152.

³⁵⁵ ELISCHER, David. Op. cit. str. 39-40.

³⁵⁶ Bílá kniha o umělé inteligenci, str. 12

o tzv. multikauzalitu) a může se projevit jako velice komplikované či nemožné stanovit, která z příčin újmu způsobila.³⁵⁷

Na tyto složitosti stran identifikace příčiny a dovození příčinné souvislosti reagují evropské legislativní návrhy. Jedná se o Návrh směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci a Revidovanou směrnicí o odpovědnosti za vadné výrobky, které přinášejí řešení uvedených problémů v rovině procesní. Evropský zákonodárce navrhuje zavést vyvratitelné domněnky, na jejichž základě by se příčinná souvislost presumovala. Procesní pozice poškozeného by se tím usnadnila a potíže s určením a prokázáním příčinné souvislosti by se odstranily. V případě subjektivní odpovědnosti by se presumovala existence příčinné souvislosti mezi zaviněným jednáním žalovaného a výstupem systému umělé inteligence (tj. výstupem softwaru autopilota autonomního automobilu). V případě objektivní odpovědnosti za újmu způsobenou vadou výrobku by se předpokládala příčinná souvislost mezi vadou výrobku a způsobenou újmou.³⁵⁸

Co se týče českého práva, dosavadní výklad příčinné souvislosti se může pro situace, kdy je újma způsobena autonomním automobilem, projevit jako zcela nevhodný³⁵⁹ a vést k tomu, že poškození nebudou kompenzováni. V takovém případě bude zapotřebí, aby soudy uzpůsobily výklad příčinné souvislosti novým technologiím a ve prospěch poškozených tak, aby náhrada újmy plnila svou reparační funkci a nestala se pouhou teoretickou disciplínou.³⁶⁰

Oporu pro změnu výkladu příčinné souvislosti je možné najít v judikatuře Ústavního soudu. Podle něj například nic nebrání tomu, aby byl dosavadní judikaturní požadavek na „stoprocentně“ prokázanou příčinnou souvislost přehodnocen a byl přijat adekvátnější a realističtější výklad, který by vyrovnával slabší postavení poškozených. Závěr obecného soudu, který neshledal žádnou příčinnou souvislost mezi prokazatelně protiprávním jednáním a způsobenou újmou s odůvodněním, že nestačí pouhá pravděpodobnost příčinné souvislosti či okolnosti nasvědčující její existenci, neboť příčinnou souvislost je nutno vždy stoprocentně prokázat, označil Ústavní soud

³⁵⁷ Srov. ŽOLNERČÍKOVÁ, Veronika. Op. cit.

³⁵⁸ Srov. ve vztahu k subjektivní odpovědnosti Návrh směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci, článek 4 a ve vztahu k objektivní odpovědnosti návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, článek 9.

³⁵⁹ Srov. ve vztahu k multikauzalita ŽOLNERČÍKOVÁ, Veronika. Op. cit., a obecně FIALOVÁ, Eva, MATEJKA, Ján, PŘÍBAŇ ŽOLNEČÍKOVÁ, Veronika, SOLARCZYK KRAUSOVÁ, Alžběta. *Odpovědnost za škodu z provozu autonomních vozidel*. Praha: Leges, 2022, str. 53-55.

³⁶⁰ Ústavní soud v nález ze dne 20. 12. 2016, sp. zn. III. ÚS 3067/13 rozhodl (v rozporu s dosavadní soudní praxí a teorií), že otázka příčinné souvislosti je otázkou právní, nikoliv faktickou. Tento závěr bude mít dopad jednat na to, že se nebude moci být prokazována znaleckými posudky (ty budou moci prokazovat pouze faktické okolnosti) a rovněž lze očekávat, že pravidla příčinné souvislosti by mohla být revidována a sjednocována ze strany vyšších soudů.

za neudržitelný. Podle Ústavního soudu musí být základní právo člověka na tělesnou integritu a právo na život důsledně chráněno i skrze výklad příslušných ustanovení Občanského zákoníku týkajících se náhrady újmy.³⁶¹ Pokud by příčinná souvislost nebyla dovozena v případech, kdy újma byla očividně způsobena v důsledku chování (jízdy) autonomního automobilu, jednalo by se o jasný případ odepření ochrany základním právům člověka.

5.2. Skutkové podstaty náhrady újmy v Občanském zákoníku

Z hlediska systematického upravuje Občanský zákoník obecné skutkové podstaty (ustanovení) náhrady újmy a zvláštní podstaty (ustanovení) náhrady újmy. V rámci obecných ustanovení (§ 2909 až § 2913 ObčZ) jsou upraveny základní odpovědnostní vztahy vyplývající z (i) úmyslného porušení dobrých mravů, (ii) zaviněného porušení zákonné povinnosti a (iii) porušení smlouvy bez ohledu na zavinění. Mezi zvláštní ustanovení náhrady újmy (§ 2920 a násl. ObčZ) jsou zařazeny úžeji definované odpovědnostní vztahy pokrývající újmu způsobenou (i) provozní činností, (ii) provozem zvláště nebezpečným, (iii) z provozu dopravních prostředků, (iv) věcí, (v) vadou výrobku, (vi) informací nebo radou a další.

5.2.1. Vztah mezi skutkovými podstatami

A priori není vyloučeno, aby dějový průběh situace, kdy je újma způsobena autonomním vozidlem, naplnil znaky nikoliv jedné, nýbrž hned několika skutkových podstat náhrady újmy. Celkem mohou nastat tři situace: skutkový průběh odpovídá vícero obecným skutkovým podstatám, vícero zvláštním skutkovým podstatám nebo alespoň jedné obecné a alespoň jedné zvláštní skutkové podstatě.

V případě výše uvedeného konfliktu skutkových podstat se nabízí úvaha, zdali si poškozený může vybrat, na základě jaké skutkové podstaty a vůči komu bude svůj nárok uplatňovat. Občanský zákoník pravidlo, které by řešilo konflikt těchto nároků, resp. jim odpovídajícím deliktním právním normám, neobsahuje. Občanský zákoník nestanoví, v jakém vztahu nároky jsou, zdali mohou být požadovány vedle sebe nebo je jejich kumulace vyloučena, nestanoví pořadí pro uplatnění jednotlivých nároků, ani co se stane s neuplatněným nárokem, je-li konkurenční nárok uspokojen.³⁶² Občanský zákoník se věnuje pouze konfliktu nároku z titulu vadného plnění

³⁶¹ Usnesení Ústavního soudu ze dne 12. 8. 2008, sp. zn. I. ÚS 1919/08.

³⁶² TICHÝ, Luboš. O kumulaci nároků na náhradu škody a konkurenci právních norem. *Bulletin advokacie*. 2022. č. 4, str. 22-29.

a z titulu náhrady újmy a řeší jej ve prospěch nároku z vadného plnění (§ 1925 ObčZ).³⁶³ Nárok z titulu náhrady újmy lze uplatnit jedině ve vztahu k újmě vzniklé jako následek vadného plnění, nikoliv však ve vztahu k samotnému (vadnému) plnění.

Podle části doktríny se v případě naplnění obecné a zvláštní skutkové podstaty o konkurenci nároků nejedná, neboť platí zásada *lex specialis derogat legi generali*. Poškozený tudíž může uplatnit nárok podle obecné úpravy odpovědnosti za újmu, pouze pokud nemůže postupovat podle zvláštních ustanovení o odpovědnosti.³⁶⁴

Naopak podle Švestky úprava zvláštních skutkových podstat vůči úpravě obecné skutkové podstaty náhrady újmy způsobené porušením zákonné povinnosti speciální není. Jelikož nároky mohou směřovat vůči odlišným subjektům (škůdcům), nic nebrání tomu, aby mohly být uplatněny vedle sebe.³⁶⁵ Například v situaci, kdy řidič poloautonomního vozidla a jeho provozovatel jsou dvě odlišné osoby, může být řidič odpovědný na základě obecné skutkové podstaty dle § 2910 ObčZ a provozovatel vozidla může nést odpovědnost na základě zvláštní skutkové podstaty náhrady újmy z provozu dopravních prostředků podle § 2927 ObčZ. Poškozený v takovém případě může uplatňovat právo na náhradu újmy vůči oběma škůdcům (řidiči a provozovateli), kteří jsou zavázáni solidárně (§ 2915 odst. ObčZ).³⁶⁶ Takový postup je praktický především, je-li zavinění řidiče konstatováno v trestním nebo přestupkového řízení. Stejně tak není důvod, aby si uživatel autonomního vozidla, který jej užívá na základě nájemní smlouvy s provozovatelem, nemohl zvolit, zdali bude postupovat proti provozovateli autonomního automobilu na základě obecné smluvní odpovědnosti (§ 2913 ObčZ) nebo na základě zvláštní odpovědnosti z provozu dopravních prostředků (§ 2927 ObčZ). Pokud by byl nucen postupovat podle zvláštní skutkové podstaty (§ 2927 ObčZ), mohlo by dojít k omezení rozsahu náhrady újmy (tj. omezení ochrany poškozeného), neboť čistá ekonomická škoda je kompenzovatelná podle pravidel smluvní odpovědnosti, nikoliv však podle pravidel odpovědnosti z provozu dopravních prostředků. S ohledem na to, že zákonodárce vztah mezi obecnými a zvláštními skutkovými podstatami neupravil, není jiná interpretace možná. Opačný výklad by vedl k omezení ochrany poškozeného bez výslovné opory v zákoně.

³⁶³ POROD, Jakub. § 1925 [Souběh nároků]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 2073, marg. č. 2.

³⁶⁴ PAŠEK, Martin. § 2910 [Porušení zákona]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit. str. 3025, marg. č. 1.

³⁶⁵ ŠKÁROVÁ, Marta. § 427 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří In ŠVESTKA, Jiří, SPÁČIL, Jiří, ŠKÁROVÁ, Marta, HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník I*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, str. 1238.

³⁶⁶ BEZOUŠKA, Petr. § 2932 [Střet provozů]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1625, marg. č. 7-8.

Stejně tak si podle Poroda může poškozený zvolit, zdali bude postupovat dle obecné úpravy mimosmluvní nebo smluvní odpovědnosti. Podle Poroda se jedná o pravou konkurenci nároků a princip speciality se neuplatní.³⁶⁷ Argumentačně lze takový výklad podpořit tím, že ustanovení § 2910 ObčZ upravující mimosmluvní odpovědnost představuje obecnou skutkovou podstatu a smluvní odpovědnost není její podmnožinou. Z tohoto důvodu nelze hovořit o vztahu speciality a subsidiarity mezi nimi.³⁶⁸ Totéž vyplývá ze systematického výkladu, jak mimosmluvní tak i smluvní odpovědnost se řadí pod obecnou úpravu občanskoprávní odpovědnosti, a proto jsou právní normy (§ 2910 až § 2913 ObčZ) rovnocenné.³⁶⁹ Bezouška argumentuje kompenzační funkcí náhrady újmy, která podle něj znamená, že: „vzniklo-li poškozenému právo na náhradu újmy, měl by mít na výběr, jakou cestou se svého nároku bude domáhat tak, aby právní úprava mohla plnit svůj hlavní účel (tento přístup samozřejmě nevyklučuje odlišná smluvní ujednání, ale jen z existující smlouvy nevyvozuje per se závěr o přednosti smluvní náhrady újmy).“³⁷⁰ Kromě toho kumulaci nároků z titulu smluvní a mimosmluvní odpovědnosti připustil i Nejvyšší soud.³⁷¹

Pro níže provedenou analýzu jednotlivých skutkových podstat z toho vyplývají následující dílčí závěry. Zaprvé, za účelem účinné ochrany práv poškozeného je nezbytné zásadně připustit kumulaci nároků. Poškozený si může zvolit, podle jaké skutkové podstaty a vůči kterému škůdci svůj nárok na náhradu újmy uplatní. Zadruhé, pokud skutkové okolnosti současně naplní obecnou a zvláštní skutkovou podstatu, nebo skutkovou podstatu obecné smluvní a obecné mimosmluvní odpovědnosti, jedná se o kumulaci nároků (jejich základů) a je na volbě poškozeného, z jakého titulu svůj nárok uplatní. Stejný závěr platí také pro nároky podle zvláštní úpravy odpovědnosti, jestliže byly naplněny minimálně dvě zvláštní skutkové podstaty současně.³⁷²

³⁶⁷ POROD, Jakub. § 1925 [Souběh nároků]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 2073, marg. č. 2.

³⁶⁸ BEZOUŠKA, Petr. § 2910 [Porušení zákona]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1541, marg. č. 11.

³⁶⁹ Opačný názor srov. např. CSACH, K. Náhrada škody a súvisiace mechanizmy kompenzácie. In: JURČOVÁ, Monika, NOVOTNÁ, Marianna. *Náhrada škody ako prostriedok nápravy v súkromnom práve*. Praha: Leges, 2016, str. 114 a násl. Podle Csacha by nároky plynoucí z mimosmluvní odpovědnosti měly být subsidiární vůči nárokům plynoucím ze smluvního vztahu.

³⁷⁰ BEZOUŠKA, Petr. § 2910 [Porušení zákona]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1541, marg. č. 11.

³⁷¹ Srov. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 2968/2018.

³⁷² Obdobné závěry viz také LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 9. Konkurence nároků. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. cit., str. 42.

5.3. Náhrada újmy podle vybraných skutkových podstat

V následujících podkapitolách je analyzována aplikace vybraných skutkových podstat náhrady újmy v případě dopravní nehody, které se účastnil autonomní automobil (zpravidla tak, že nehodu způsobil svým chováním). Ve vztahu k jiným újmám, které mohou vznikat při provozu autonomních automobilů, jsou skutkové podstaty zkoumány pouze okrajově.

Pozornost je zaměřena na skutkové podstaty náhrady újmy, které se jeví jako nejvhodnější pro uplatnění práv poškozeného a budou v praxi zřejmě nejčastěji aplikovatelné. Jedná se o skutkovou podstatu náhrady újmy způsobené porušením právní povinnosti stanovené právním předpisem (§ 2910 ObčZ), z provozu dopravního prostředku (§ 2927 ObčZ) a vadou výrobku (§ 2939 ObčZ). Ostatní skutkové podstaty Občanského zákoníku nejsou předmětem analýzy.

5.3.1. Náhrada újmy způsobené porušením zákonné povinnosti (§ 2910 ObčZ)

Odpovědnost za újmu způsobenou porušením zákonné povinnosti podle § 2910 ObčZ je odpovědností subjektivní, neboť ke vzniku odpovědnosti zákon vyžaduje zavinění na straně škůdce. Zavinění ve formě nedbalosti se presumuje (§ 2911 ObčZ).

Ustanovení § 2910 ObčZ obsahuje dvě dílčí skutkové podstaty (věta první a věta druhá daného ustanovení) a pro každou skutkovou podstatu specifikuje zvláštní předpoklady, které musí být vedle základních předpokladů splněny, aby došlo ke vzniku odpovědnosti.

Na základě první dílčí podstaty (§ 2910 věta první ObčZ, tzv. velká generální klauzule) je vyžadován zásah do absolutního práva poškozeného (tj. zásah do práva na život, tělesnou integritu, zdraví, svobodu nebo vlastnictví apod.) v příčinné souvislosti s porušením zákonné povinnosti.

Druhá dílčí podstata (§ 2910 věta druhá ObčZ, tzv. malá generální klauzule) je naplněna, jestliže škůdce zasáhl do absolutního nebo relativního práva poškozeného v příčinné souvislosti se zaviněným porušením zákonné povinnosti, která byla stanovena na ochranu takového práva. V této souvislosti se hovoří o porušení tzv. ochranné normy, jež je sankcionováno vznikem odpovědnosti. V případě, kdy právní norma slouží pouze obecnému zájmu, a nikoliv konkrétnímu jedinci nebo skupině osob, ochranný charakter právní normy zcela absentuje, a proto nemůže k porušení ochranné normy dojít. S ohledem na to by měla být metodologie pro aplikaci malé generální klauzule taková, že se nejprve identifikuje porušená právní norma, následně se posoudí, zdali má ochranný charakter, a pokud je závěr pozitivní, zkoumá se, zda byl její ochranný charakter právně relevantním způsobem porušen.

K újmě, příčinné souvislosti a zavinění viz výše příslušnou podkapitolu věnující se jednotlivým základním předpokladům náhrady újmy v Občanském zákoníku.

5.3.1.1. Osoba škůdce a její právní povinnosti

Odpovědnou nebo spoluodpovědnou osobou může být především řidič poloautonomního automobilu, cestující v poloautonomním nebo autonomním automobilu, osoba, která na dálku dozoruje jízdu autonomního automobilu, útočník hackerského útoku na počítačový systém autopilota, nebo řidič jiného automobilu nebo jiný účastník dopravního provozu, a jakákoliv další osoba, která poruší svou právní povinnost a způsobí tím újmu.

Povinnost škůdce může být specifikována buď v soukromoprávním nebo veřejnoprávním zákonném a podzákonném právním předpisu, nebo se může jednat o porušení obecné prevenční povinnosti stanovené v § 2900 ObčZ (tj. povinnosti počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného, vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života).

Ve vztahu k řidiči,³⁷³ ale i dalším účastníkům provozu³⁷⁴ na pozemních komunikacích jako jsou chodci, cyklisté, přepravované osoby ve vozidle apod., jsou jejich právní povinnosti stanoveny zejména v Zákoně o silničním provozu.

Mezi povinnosti řidiče patří povinnost věnovat se plně řízení vozidla a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích,³⁷⁵ přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla,³⁷⁶ užít pouze vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené právním předpisem,³⁷⁷ a v případě závady ji na místě odstranit, případně pokračovat přiměřenou rychlostí do nejbližšího místa, kde lze závadu odstranit,³⁷⁸ zajistit bezpečnost přepravované osoby a nákladu,³⁷⁹ řídit jen takové vozidlo, na němž nejsou nečistoty, námraza nebo sníh, které by zabraňovaly výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran,³⁸⁰ nebo na němž nebo na jeho nákladu není led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.³⁸¹

Všichni účastníci provozu mají povinnost chovat se ohleduplně, aby svým jednáním neohrožovali život, zdraví nebo majetek svůj vlastní ani jiných osob, řídit se pravidly provozu na

³⁷³ Řidičem je oprávněná fyzická osoba ve smyslu § 3 odst. 2 a 3 Zákona o pozemních komunikacích.

³⁷⁴ KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. § 2 [Vymezení základních pojmů]. In: KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011, str 9.

³⁷⁵ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 1 písm. b).

³⁷⁶ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 1 písm. c).

³⁷⁷ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 1 písm. a).

³⁷⁸ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 1 písm. e).

³⁷⁹ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 1 písm. i).

³⁸⁰ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 2 písm. i)

³⁸¹ Viz Zákon o silničním provozu, § 5 odst. 2 písm. j).

pozemních komunikacích, dopravními značkami atd.³⁸² Účastník provozu uvnitř autonomního automobilu jako je spolucestující nesmí omezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla.³⁸³ Chodec nesmí vstupovat na vozovku, pokud by tím ohrozil ostatní účastníky provozu.³⁸⁴

Porušení povinností stanovených Zákonem o silničním provozu ze strany řidiče je relevantní výlučně u poloautonomních vozidel. Plně autonomní (samořiditelná) vozidla mají pouze pasažéry a osobu řidiče z definice postrádají.³⁸⁵

Z důvodu absence řidiče v plně autonomních automobilech bude zřejmě nezbytné *de lege ferenda* do právního řádu doplnit povinnosti uživatele plně autonomních vozidel, jejich vlastníka a provozovatele, které nahradí některé stávající povinnosti řidiče. Vedle toho by bylo rovněž žádoucí, aby se doplnily některé další povinnosti zohledňující povahu samořiditelného a poloautonomního vozidla. Mohlo by se jednat o zakotvení výslovné povinnosti aktualizovat softwarové vybavení autopilota, povinnost zdržet se zásahů do počítačového systému autopilota, povinnost udržovat vozidlo ve stavu, kdy senzory snímající okolí a nezbytné k řízení autopilota nezakrývají žádné nečistoty, námrazy nebo sníh, které by mohly zabraňovat jejich řádnému fungování a získávání informací z okolí.³⁸⁶ Ve vztahu k poloautonomním automobilům by bylo žádoucí doplnit povinnost řidiče poloautonomních vozidel převzít bez odkladu řízení automobilu, pokud jej k tomu automobil vyzve nebo sám řidič vyhodnotí, že taková nutnost nastala, povinnost nepokračovat v jízdě a učinit případný bezpečnostní manévr, když k tomu bude řidič vyzván systémem automobilu nebo je zřejmé, že autopilot přestal řádně fungovat.³⁸⁷

Pokud by zákon povinnost aktualizovat software, udržovat senzory v čistotě, nebo zákaz zásahu do počítačového systému autopilota nestanovil, bylo by možné tyto a některé další povinnosti dovodit v konkrétní situaci z obecné prevenční povinnosti (§ 2900 ObčZ).

Škůdcem může být také útočník kybernetického útoku na autonomní vozidlo, ovšem nepodaří-li se ho identifikovat, uplatnění práv poškozeného vůči němu zůstane pouze v úrovni teorie. K útoku může dojít především tak, že útočník ovládne řízení vozidla, změní jeho chování a přivodí tím nehodu. Útok předpokládá nejprve překonání zabezpečení počítačového systému

³⁸² Viz Zákon o silničním provozu, § 4.

³⁸³ Viz Zákon o silničním provozu, § 9 odst. 1 písm. c).

³⁸⁴ Viz Zákon o silničním provozu, § 54 odst. 2.

³⁸⁵ V případě nehody samořiditelného vozidla může připadat v úvahu porušení povinnosti řidiče pouze, pokud se jednalo o nehodu samořiditelného vozidla s klasickým nebo s automatizovaným vozidlem s řidičem.

³⁸⁶ Srov. obdobnou povinnost řidiče stanovenou v § 5 odst. 2 písm. i) Zákona o silničním provozu.

³⁸⁷ FIALOVÁ, Eva, MATEJKA, Ján, PŘÍBAŇ ŽOLNEČÍKOVÁ, Veronika, SOLARCZYK KRAUSOVÁ, Alžběta. Op. cit., str. 108 a 132.

autopilota (nebo jiného zařízení, které zajišťuje data pro automobil nebo jejich zpracování) a následné narušení počítačového programu autopilota tím, že ho útočník pozmění, smaže, přeruší nebo pozmění tok dat nebo do počítače autopilota implementuje škodlivý virus apod.³⁸⁸ V případě kybernetického útoku by bylo možné dovodit, že útočník porušil obecnou prevenční povinnost (§ 2900 ObčZ) spočívající v povinnosti nezasahovat do softwarového vybavení autopilota, dat a senzorů autonomních automobilů. Opačný výklad by vedl k tomu, že každý může zasahovat a pozměňovat software autopilota a tím založit nebezpečí chybného fungování autopilota a vzniku újmy na životě, zdraví, nebo vlastnictví účastníků provozu. Navíc stejný zákaz se uplatňuje v trestním právu prostřednictvím § 230 Trestního zákoníku, který upravuje trestný čin neoprávněného přístupu k počítačovému systému a trestný čin neoprávněného zásahu do počítačového systému nebo nosiče. Některé kvalifikované podstaty těchto trestných činů jsou výslovně vázány na vznik škody, jiné újmy nebo závažný dopad na zdraví lidí. Trestní zákoník tudíž nechrání jen počítačový program jako takový, ale chrání také před dopady jeho zneužití, ve vztahu k čemuž tedy musí existovat povinnost chovat se odpovídajícím způsobem, aby újma zneužitím softwaru nevznikla (tj. prevenční povinnost ve smyslu § 2900 ObčZ).

V případě, že při hackerském útoku dojde k neoprávněnému zpracování osobních údajů a bude tím způsobena separátní újma, může hacker odpovídat i za tuto újmu způsobenou porušením právních předpisů na ochranu osobních údajů (srov. k tomu předposlední a poslední odstavec podkapitoly 5.1.2 výše).

5.3.1.2. Nájemce autonomního vozidla jako poškozený

Poškozeným je osoba, které vznikla újma na jejím zdraví nebo majetku nebo vznikla újma na zdraví a životě jejích blízkých osob. Při poškození autonomního automobilu se újma nemusí projevit pouze v majetkové sféře vlastníka, nýbrž i jiné od vlastníka odlišné osoby, která autonomní automobil využívá ke svým soukromým nebo podnikatelským účelům.

Pokud například v důsledku hackerského útoku na firemní flotilu pronajatých autonomních vozidel dojde k jejich vyřazení z provozu (virus znemožní jejich jízdu) nebo se po srážce

³⁸⁸ V roce 2014 provedli Miller a Valasek kontrolovaný hackerský útok na automobil Jeep Cherokee, při kterém dokázali ovládnout řídicí prvky vozidla a svést vůz do příkopu. S řidičem automobilu byli hackeři předem domluveni. Na tuto zprávu reagoval výrobce automobilu, společnost Fiat Chrysler Automobiles N.V., svoláním k aktualizaci bezpečnostního softwaru. Další informace k tomu viz článek BREWSTER, Thomas. How Jeep Hackers Took Over Steering And Forced Emergency Stop At High Speed [on-line]. *Forbes*. 2. 8. 2016. Dostupné: <https://www.forbes.com/sites/thomasbrewster/2016/08/02/charlie-miller-chris-valasek-jeep-hackers-steering-brake/?sh=3756592963f4> [cit. 2023-09-19].

zapříčiněné mikrosnáním řidiče jiného vozidla stane autonomní automobil neprovozuschopným, znamená to, že nájemce nebo leasingový nájemce autonomního automobilu nebude s to vozidlo využívat. Je-li nájemcem podnikatel, který používá vozidlo k rozvozu zásilek nebo automobil poskytuje ke krátkodobým pronájmům, znemožní mu vyřazení vozidla z provozu pokračování v jeho podnikatelské činnosti. Nájemce v důsledku toho přijde o příjmy ze své podnikatelské činnosti. Pokud by nájemce chtěl, aby mu škůdce, který způsobil újmu zaviněným porušením své právní povinnosti, ušlý příjem nahradil, nabízí se mu postup podle velké nebo malé generální klauzule mimosmluvní deliktovní odpovědnosti (§ 2910 ObčZ).

Jedním z předpokladů náhrady újmy podle velké generální klauzule (§ 2910 věta první ObčZ) je zásah do absolutního práva poškozeného. Poškozený podnikatel (nájemce) však není vlastníkem automobilu, proto k zásahu do jeho absolutního vlastnického práva k automobilu nemůže nikdy dojít a poškozený nemůže podle tohoto ustanovení právo na náhradu uplatnit.

Melzer a Tégl však zastávají právní názor, že stejně jako absolutní práva jsou chráněna i relativní práva nájemce a leasingového nájemce, protože jim zákonodárce přiznává účinek vůči třetím osobám. Podle § 2211 ObčZ je nájemce (*per analogiam* také leasingový nájemce) sám oprávněn domáhat se ochrany, ohrozí-li třetí osoba nájemce v jeho nájemním právu nebo způsobí-li nájemci porušením nájemního práva újmu.³⁸⁹ Jinou cestu volí Janoušková, která se inspiruje v německé judikatuře³⁹⁰ a navrhuje, aby se mezi chráněná práva (vedle absolutních práv) zařadilo také právo na zřízený a vykonávaný podnik.³⁹¹ Tím by došlo k rozšíření dosahu § 2910 věty první ObčZ i na nájemce autonomního automobilu, do jehož práva na zřízený a vykonávaný podnik bylo vyřazením automobilu z provozu zasaženo.

Pokud by chtěl nájemce postupovat podle malé generální klauzule (§ 2910 věta druhá ObčZ), zvláštním předpokladem pro vznik práva na náhradu újmy je porušení právní normy

³⁸⁹ MELZER, Filip. § 2910 [Porušení zákona]. In: MELZER, Filip, TÉGL P. a kolektiv. Op. cit. § 2910, str. 282, marg. č. 97. Opačné názory, že za absolutní práva ve smyslu § 2910 mohou být pokládána pouze ta, která zmiňuje § 2900 ObčZ, tedy svoboda, život, zdraví a vlastnictví, srov. PIPKOVÁ, Petra Joanna. Ochranný účel normy a jeho význam pro vymezení rozsahu odpovědnosti za škodu (k § 2910). *Právník*. 2013, č. 9, str. 869–882.

³⁹⁰ Vzhledem k tomu, že § 2910 ObčZ je v zásadě ekvivalentní k § 823 Německého občanského zákoníku, je možné interpretaci § 2910 ObčZ čerpat inspiraci v rozhodovací praxi německých soudů k § 823 Německého občanského zákoníku. Podle příslušné německé judikaturní praxi do katalogu chráněných práv podle § 823 Německého občanského zákoníku náleží také právo na zřízený a vykonávaný podnik (německy *Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb*). Janoušková s ohledem na to navrhuje zařadit mezi práva chráněná jako práva absolutní podle § 2910 věty první ObčZ právo na zřízený a vykonávaný podnik. Srov. JANOUŠKOVÁ, Anežka. Čistě majetková újma a její náhrada v novém civilním právu, 2. část. *Rekodifikace & praxe*. 2016, č. 1, na straně 21-26.

³⁹¹ JANOUŠKOVÁ, Anežka. Čistě majetková újma a její náhrada v novém civilním právu. Op. cit.

s ochranným charakterem. Jestliže však škůdce porušil povinnost generální prevence stanovenou v § 2900 ObčZ (případ hackera při útoku na autonomní automobil), ochranný charakter normy absentuje, protože právní norma stanoví pouze obecný standard chování.³⁹² Pro komparaci lze poukázat na německé a rakouské právo, kdy oba tyto právní řády obsahují deliktní právní úpravu a úpravu obecné prevenční povinnosti srovnatelnou s právní úpravou Občanského zákoníku. Judikatura německých a rakouských soudů však odmítá standard chování stanovený v obecné prevenční povinnosti uznat jako ochrannou normu s odůvodněním, že specifikace ochranné normy přísluší zákonodárcům a nikoliv soudcům při interpretaci obecné prevenční povinnosti.³⁹³ V případě porušení předpisu na ochranu silničního provozu dovedla německá soudní praxe, že předpis³⁹⁴ slouží pouze ochraně zdraví a vlastnictví účastníků provozu, nikoliv ochraně majetku osob příbuzných osobám, které utrpěly při nehodě újmu.³⁹⁵ Ve vztahu k nim se tedy o ochrannou normu nejedná a nemohou se domáhat čisté ekonomické škody.

Zdali by poškozený byl schopen uplatnit právo na náhradu újmy podle § 2910 ObčZ před soudem úspěšně, záleží na tom, jak by soud náhradu újmy posoudil. Pokud by soud škodu v podobě nerealizovaného příjmu z výdělečné činnosti kvalifikoval jako čistou ekonomickou škodu, byl by výsledek pro poškozeného nepříznivý. Čistá ekonomická škoda se podle § 2910 věta první ObčZ totiž neodškodňuje³⁹⁶ a podle § 2910 věta druhá ObčZ v případě porušení obecné prevenční povinnosti nebo povinností stanovených v Zákoně o silničním provozu rovněž ne. Oproti tomu z hlediska judikaturní praxe, Nejvyšší soud dosud takový druh újmy kvalifikoval jako

³⁹² Opačný názor srov. MELZER, Filip. Nová úprava základní skutkové podstaty deliktní odpovědnosti v českém právu. In: JURČOVÁ, Monika, NOVOTNÁ, Marianna. Op. cit., str. 203 a násl.

³⁹³ JANOUŠKOVÁ, Anežka. *Čistě majetková újma / reiner Vermögensschaden / pure economic loss a její náhrada v novém civilním právu* [on-line]. Výjezdni workshop z obchodního práva Obchodní právo v roce II. Univerzita Karlova, Právnická fakulta. 10.-12. dubna 2015. Dostupné: https://www.prf.cuni.cz/sites/default/files/old_files/1404050695.pdf [cit. 2023-09-16]. Obdobně srov. PETROV, Jan. Protiprávnost a obecná prevenční povinnost. Op. cit., podle Petrova v rakouském a německém právním řádu se čistá majetková škoda nahrazuje jen u porušení smluvní povinnosti, porušení zákonem zvláště uložené povinnosti a úmyslným jednáním proti dobrým mravům.

³⁹⁴ V českém právní prostředí by se jednalo o případ, pokud nehodu způsobí řidič porušením Zákona o silničním provozu.

³⁹⁵ Rozsudek Spolkového soudního dvoru (*Bundesgerichtshof*) ze dne 9. 11. 1982 sp. zn. VI ZR 151/81.

³⁹⁶ K tomu, co se poškozenému v rámci mimosmluvní odpovědnosti (ne)nahrazuje srov. také ČECH, Petr, FLÍDR, Jan. Odpovídá zaměstnanec třetí osobě za škodu, kterou jí způsobí při plnění pracovních úkolů? *Rekodifikace & praxe*. 2015, č. 3, str. 15-22.

ušlý zisk, který je odškodnitelný podle § 2910 věty první i druhé ObčZ, což otevírá poškozenému podnikateli cestu k uplatnění nároku na náhradu újmy přímo vůči škůdci.³⁹⁷

5.3.1.3. Vyvinění škůdce

Jelikož odpovědnost podle § 2910 ObčZ je subjektivní a zavinění se presumuje na základě § 2911 ObčZ, naskýtá se škůdci možnost se vyvinít, pakliže vyvrátí domněnku nedbalosti.

Například řidič autonomního automobilu, které se nenachází v autonomním modu, nepřevzme přes výzvu kontrolu nad řízením automobilu nebo nepřevzme řízení v situaci, kdy podle právních předpisů (*de lege ferenda*) povinen sám vyhodnotit nutnost převzetí kontroly.³⁹⁸

Pokud byl řidič v daný okamžik zdravotně indisponován, naskýtá se mu možnost vyvinít se s poukazem na jeho zdravotní stav. Jestliže se řidič během jízdy věnoval jiným činnostem než řízení, které zákon (*de lege ferenda*) připouští, může se řidič exkulpat s argumentací, že výzva k převzetí přišla v těsném časovém sledu před srážkou, a proto neměl na takovou situaci možnost reagovat.

Připustí-li Zákon o silničním provozu v budoucnu, aby se řidič nevěnoval výlučně řízení a pozorování provozu, musí výzva k převzetí řízení automobilu počítat s určitou minimální reakční dobou a pokud tato minimální doba nebude dodržena, může se řidič vyvinít. V opačném případě by výrobci automobilů získali podnět k tomu, aby systém automobilu vyzýval řidiče k převzetí kontroly nad řízením i bezprostředně před zjištěním rizika imanentní srážky (namísto, aby autopilot vyřešil dopravní situaci sám), a to s cílem přesunu odpovědnosti na řidiče bez reálné možnosti se vyvinít.

5.3.2. Náhrada újmy z provozu dopravních prostředků (§ 2927 ObčZ)

Provozovatel vozidla nebo dopravy je na základě § 2927 odst. 1 ObčZ povinen nahradit újmu, vznikla-li v příčinné souvislosti s kvalifikovanou okolností. Takovou okolností je zvláštní povaha provozu dopravního prostředku nebo dopravy.

Jelikož se provozovatel může odpovědnosti zprostit a pro určité situace je stanoveno, že se liberovat nemůže (§ 2927 odst. 2 ObčZ), jedná se o odpovědnost objektivní. Ke vzniku

³⁹⁷ Srov. opačně rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 5. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1946/2000., v němž soud škodu kvalifikovat jako ušlý zisk (nikoliv jako pouhou ekonomickou škodu), a konstatoval porušení pravidel silničního provozu.

³⁹⁸ Srov. FIALOVÁ, Eva, MATEJKA, Ján, PŘÍBAŇ ŽOLNEČÍKOVÁ, Veronika, SOLARCZYK KRAUSOVÁ, Alžběta. Op. cit., str. 132.

odpovědnosti se nevyžaduje porušení povinnosti, přesto je protiprávnost přítomna i v tomto případě, a to v podobě protiprávního stavu, tj. události, se kterou právní norma spojuje vznik k náhradě újmy.³⁹⁹ Povinnost provozovatele k náhradě újmy předpokládá škodní událost (protiprávní stav), způsobení újmy a existenci příčinné souvislosti mezi škodní událostí a vzniklou újmou. Právní úprava nevyžaduje, aby odpovědná osoba za automobil, jehož zvláštní povaha újmu způsobila, měla přímou účast na dopravní nehodě. Proto není rozhodné, kdo v okamžik škodní události automobil řídil nebo zdali automobil neměl řidiče a řídil jej autopilot.

Objektivní charakter odpovědnosti je odůvodnitelný vyšším rizikem vzniku újmy, její potenciální vyšší závažností a větším rozsahem. Existence vyššího rizika vzniku újmy je dána tím, že nebezpečí škodlivého následku je provozu imanentní i při zachování stanoveného standardu náležité péče.⁴⁰⁰ Navíc díky své váze a rychlosti jízdy mohou osobní a nákladní automobily způsobit podstatně větší újmu (co do rozsahu a závažnosti) v porovnání s chodcem nebo cyklistou, kteří se rovněž pohybují v silničním provozu. Nejvyšší soud ve své judikatuře akcentuje také potřebu účinné ochrany poškozeného z důvodu komplikovanosti nehodových dějů v dopravě a spolupůsobení několika příčin najednou.⁴⁰¹

Pročež nelze souhlasit s tím, že tento koncept objektivní odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku je podle některých autorů založen na předpokladu, že dopravní nehody jsou v drtivé většině (v 84 % případů nehod) zapříčiněny chybou řidiče, který je současně provozovatelem automobilu nebo ho používá s jeho svolením. Pro odpovědnost provozovatele je zásadní zvláštní povaha automobilu, která se manifestuje zvýšeným rizikem pro okolí bez ohledu na to, zdali byla nehoda způsobena poruchou vozidla nebo zaviněným jednáním řidiče. Zvýšené riziko, a tedy i odpovědnost provozovatele, zůstává zachována, ať už se jedná o konvenční automobil s řidičem nebo autonomní automobil.

Současně objektivní odpovědnost působí preventivně a motivuje provozovatele, aby dopravní prostředek udržoval v takovém technickém stavu, který minimalizuje nebezpečí vzniku škodní události. Povinným je provozovatel vozidla či dopravy, který má zpravidla dopravní

³⁹⁹ ELISCHER, David. Op. cit.

⁴⁰⁰ ELISCHER, David. Op. cit.

⁴⁰¹ Nejvyšší soud ke smyslu a účelu objektivní odpovědnosti provozovatele uvedl, že je tím „*zvýšená a účinná ochrana poškozených před škodami vyplývajícími z rizikové činnosti, která není člověkem plně ovladatelná, a v případě vzniku škody je pro poškozeného s ohledem na specifický charakter této činnosti podstatně ztížená možnost prokázat předpoklady odpovědnosti za zavinění konkrétního škůdce, jelikož pravidelnost v dopravě je komplikovanost nehodových dějů a spolupůsobení několika příčin najednou.*“ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017.

prostředek ve své moci a vykonává nad ním kontrolu, a může tudíž ovlivnit, v jakém stavu se dopravní prostředek nachází a kdo jej bude řídit atd. Kromě toho je to provozovatel, kdo má z provozu dopravního prostředku zpravidla užitek v podobě úspory času při přesunu, zvýšeného pohodlí, nájemného z pronájmu prostředku apod. Je proto vhodné, obecně akceptovatelné a z hlediska obecného vnímání i spravedlivé, že provozovatel nese odpovědnost za případné negativní následky rizikové činnosti.⁴⁰²

Pokud by byl autonomní automobil sdílen v rámci sdílené ekonomiky, preventivní působení objektivní odpovědnosti provozovatele tím není oslabeno. Přestože provozovatel nebude mít většinu času automobil pod svou kontrolou, motivace k tomu, aby zajistil, že technický stav, senzory, software a další komponenty vozidla budou pravidelně udržovány a kontrolovány, zůstává zachována. Opačný přístup by totiž zvýšil riziko nehody a poškození vozidla, které by s sebou neslo pokles příjmu z jeho sdílení, a provozovatel mohl také přijít o svůj případný regresní nárok vůči tomu, kdo nehodu svým jednáním zapříčinil.

5.3.2.1. Osoba škůdce – provozovatel dopravy

Odpovědnou osobou podle § 2927 ObčZ je provozovatel dopravy, tj. subjekt, který provozuje dopravu či přepravu organizovaně, jako předmět své činnosti. Může se jednat o dopravní podnik nebo přepravce osob či nákladu.⁴⁰³ Provozem je řízení a uskutečňování dopravy.⁴⁰⁴

Takovým provozovatelem je především dopravce, který uzavírá s cestujícím smlouvu o přepravě osob ve smyslu § 2550 ObčZ a zavazuje se přepravit cestujícího do místa určení, a cestující se zavazuje zaplatit jízdné, anebo uzavírá s odesílatelem smlouvu o přepravě věci ve smyslu § 2555 odst. 1 ObčZ a zavazuje se, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.

V praxi se může jednat o obchodní společnost nebo fyzickou osobu zajišťující silniční nákladní dopravu, autobusovou dopravu (místní, dálkovou, kyvadlovou v rámci letiště apod.) nebo o provozovatele taxislužby aj. V případě klasické taxislužby, bude dopravcem zásadně řidič

⁴⁰² BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1611–1612, marg. č. 1.

⁴⁰³ VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 981.

⁴⁰⁴ Srov. rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 22. 5. 1967, sp. zn. 5 Cz 37/67, uveřejněný pod č. 109/1967 ve Sbírce rozhodnutí a oznámení soudů ČSSR, a Nejvyšší soud K náhradě škody v dopravě, sp. zn. Cpj 10/83, ze dne 23.11.1983, Sbírka soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu, ročník 1984, č. svazku 2-3, č. 3/198, str. 83.

(fyzická osoba), se kterým cestující uzavírá přepravní smlouvu. Přepravní smlouvu lze uzavřít písemně, ústně ale i konkludentně nástupem do vozidla, předáním zboží k přepravě apod.

Výše uvedené závěry se uplatní i ve vztahu k poloautonomním automobilům, neboť v postavení jednotlivých subjektů se nic nemění. Oproti tomu, je-li přeprava zajišťována plně autonomními vozidly, postavení dopravce se mění v těch případech, kdy dopravce byl řidičem konvenčního automobilu, neboť v poměrech autonomních automobilů řidič absentuje. Například tak namísto toho, aby provozovatelem byl řidič taxi, které zákazník zastaví na ulici, bude provozovatelem fyzická nebo právnická osoba, která vlastní nebo si pronajímá autonomní vozidla a provozuje jimi taxislužbu jako svou podnikatelskou činnost.

5.3.2.1.1. Provozovatel dopravy v případě moderní taxislužby

Jisté pochyby, kdo je provozovatelem dopravy, může vyvolávat situace, kdy je taxislužba poskytována prostřednictvím mobilní aplikace typu Bolt (dříve Taxify), Uber, Free now apod., a to zejména poté, co se k jejich činnosti vyjádřil Soudní dvůr EU.

Podle Soudního dvoru⁴⁰⁵ je činnost platformy Uber sice „zprostředkovatelskou službou, která spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jimž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by tito řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů.“⁴⁰⁶ Avšak role společnosti Uber se podle soudu neomezuje na pouhé zprostředkování kontaktu prostřednictvím aplikace pro chytré telefony mezi řidičem a zákazníkem. Podle Soudního dvoru provozovatel platformy kromě toho vytváří současně nabídku služeb městské dopravy, kterou zpřístupňuje zájemcům o jízdu prostřednictvím nástrojů výpočetních technologií (aplikace), a obecné fungování takové aplikace organizuje. Společnost Uber má podle soudu „navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. [...] Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení.“⁴⁰⁷

⁴⁰⁵ Soudní spor se týkal jedné dílčí služby, kterou společnost Uber poskytuje, a to služby UberPop, která je zaměřena na propojování zákazníků (cestujících) pouze s neprofesionálními řidiči, tedy řidiči bez licence taxislužby.

⁴⁰⁶ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. 12. 2017, ve věci Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL, sp. zn. C-434/15.

⁴⁰⁷ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. 12. 2017, ve věci Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL, sp. zn. C-434/15.

S ohledem na tyto znaky činnosti společnosti Uber se Soudní dvůr vyslovil tak, že zprostředkovatelská služba musí být považována za neoddělitelně spjatou s přepravní službou, a proto musí být považována za součást „služeb v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU.⁴⁰⁸

Menzelová a Tomšej v návaznosti na předmětné rozhodnutí Soudního dvora otevírají diskuzi, jestli je „s definicí zprostředkovatele slučitelné, aby jednostranně stanovoval cenu přepravy, přímo nebo nepřímo přiděloval objednávky zákazníkům jednotlivým řidičům (tj. omezoval by smluvní volnost výběru zákazníka a řidiče) a vykonával i podstatnou kontrolu nad řidiči.“⁴⁰⁹ Autoři se domnívají, že bude-li dovozeno, že tyto činnosti přesahují rámec pouhého zprostředkování, bude nutné na ně pohlížet jako na poskytovatele dopravy, tj. dopravce ve smyslu Zákona o silniční dopravě,⁴¹⁰ nikoliv jako na pouhého zprostředkovatele taxislužeb. Autoři však k takovému závěru dospívají pouze ve vztahu k Zákonu o silniční dopravě a žádné důsledky s tím v soukromoprávní (občanskoprávní) rovině nespojují.

Naproti tomu Kindl a Koudelka dospěli k názoru, že společnosti provozující platformy typu Uber a jí obdobné nelze považovat za dopravce a provozovatele taxislužby ve smyslu Zákona o silniční dopravě. Autoři argumentují tím, že provozovatel platformy neprovozuje silniční dopravu ve smyslu zejm. § 2 odst. 3 a 4 Zákona o silniční dopravě. Uber a jí podobné platformy pouze zajišťují „pro řidiče a cestující, tj. své uživatele, doplňkové služby. Zejména jejich vzájemné propojení a dohledání, jejich vzájemné hodnocení pro zajištění oboustranné důvěry a zúčtování souvisejících plateb.“⁴¹¹ Záleží však na rozhodnutí řidiče, jak často bude nabízet přepravu přes aplikaci, a s kým přepravní smlouvu uzavře (ze strany řidiče se vyžaduje aktivní přijetí cestujícího). Méně validní je argument Kindla a Koudelky, podle kterého platformy nevlastní žádná vozidla ani nezaměstnávají žádné řidiče, protože dopravcem může být i provozovatel, který si vozidla pronajímá.⁴¹² Dále argumentují paralelou k tradičnímu dispečinku taxislužby. Jestliže

⁴⁰⁸ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. 12. 2017, ve věci Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL, sp. zn. C-434/15.

⁴⁰⁹ MENZELOVÁ, Kristýna, TOMŠEJ, Jakub. Nová unijní regulace v online platformové ekonomice – přínosy a kontroverze. *Právní rozhledy*. 2020, č. 13-14, str. 480-488.

⁴¹⁰ Zákon o silniční dopravě definuje pojem dopravce v § 2 odst. 4.

⁴¹¹ KINDL, Jiří, KOUDELKA, Martin, Regulatorní výzvy sdílené přepravy. *Právní rozhledy*, 2017, č. 7, str. 229-236.

⁴¹² Srov. Zákon o silniční dopravě, § 9 odst. 3, písm. a), podle kterého zákon vyžaduje, aby byl dopravce provozovatelem automobilu, nikoliv jeho vlastníkem. Dopravcem tedy může být i nájemce, který je zapsán jako provozovatel, nikoliv pouze jeho vlastník.

dispečink taxislužby není považován za dopravce ve smyslu Zákona o silniční dopravě, není důvod, aby za něj byli považováni provozovatelé platformy Uber.⁴¹³

Český zákonodárce na zprostředkovatelské platformy reagoval přijetím Novely zákona o silniční dopravě, kterou s účinností k 1. července 2020 zavedl definici zprostředkovatele taxislužeb.⁴¹⁴ Zprostředkovatel taxislužby je vymezen jako osoba, která za úplatu zprostředkuje uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a objednatelům přepravy, jejímž předmětem je poskytnutí taxislužby.⁴¹⁵ Dopravcem je tedy osoba, která je smluvní stranou přepravní smlouvy a provozuje silniční dopravu.⁴¹⁶ Z toho vyplývá, že ve smyslu veřejnoprávního Zákona o silniční dopravě je dopravcem řidič taxislužby připojený na mobilní platformu a uzavírající se zákazníkem přepravní smlouvu, oproti tomu provozovatel platformy je pouhým zprostředkovatelem taxislužby.⁴¹⁷

Skutečnost, že podle veřejnoprávního předpisu provozovatel platformy definici dopravce nespĺňuje, ještě neznamená, že nemůže naplnit definici dopravce podle občanského práva, neboť platí, že soukromé právo se uplatní nezávisle na právu veřejném.⁴¹⁸ Přesto výklad pojmu dopravce podle Zákona o silniční dopravě zcela ignorovat nelze, neboť celý právní řád by měl být konzistentní s ohledem na princip právního státu. Zásadní však je, že definice dopravce ve veřejném předpise a podle občanského práva jsou velmi podobné, obě vycházejí z toho, že dopravce provozuje dopravu a uzavírá smlouvu o přepravě. Z tohoto hlediska nemůže být provozovatel platformy dopravcem ve smyslu § 2927 ObčZ, neboť zaprvé, se zákazníkem neuzavírá smlouvu přepravní, nýbrž smlouvu o zprostředkování, a zadruhé, neprovozuje dopravu, pouze mobilní platformu. Platforma sice pomáhá vytvořit a organizovat trh, je to však řidič, který se rozhodne připojit se k ní a podle svých možností uskutečňuje dopravu.

S ohledem na to lze uzavřít, že dopravcem ve smyslu § 2927 ObčZ je řidič, který provozuje dopravu zprostředkovanou přes on-line platformu a uzavírá s cestujícím smlouvu o přepravě.

⁴¹³ KINDL, Jiří, KOUDELKA, Martin, Op. cit.

⁴¹⁴ Srov. Zákon o silniční dopravě, § 2 odst. 10.

⁴¹⁵ V praxi se mohou vyskytnout i případy řetězení, kdy zprostředkovatel taxislužby je ve smluvním vztahu s osobou dopravce, kterého zastupují fyzické osoby – řidiči. Dopravcem tedy může být řidič, ale může to být i jiná osoba, která tvoří mezičlánek mezi zprostředkovatelem taxislužby a řidičem (řidičem Uberu s příslušným oprávněním).

⁴¹⁶ Zákona o silniční dopravě, § 2 odst. 2, 3 a 4.

⁴¹⁷ Srov. též Důvodovou zprávu k Novele zákona o silniční dopravě, zejm. strana 21, která definici zprostředkovatel taxislužby přinesla, považuje Uber za zprostředkovatele taxislužby, a staví jej do opozic k dopravci a řidiči taxislužby, kteří na rozdíl od zprostředkovatele poskytují služby taxislužby a poskytují přepravu.

⁴¹⁸ Srov. Občanský zákoník, § 1.

Společnost poskytující takové zprostředkování dopravcem ve smyslu § 2927 ObčZ není. Jiný výklad by vedl k tomu, že by nebylo možné dopravní služby zprostředkovávat, aniž by se zprostředkovatel nestal dopravcem podle § 2927 ObčZ.

S ohledem na výše uvedené odpovědnost dopravce v případě vzniku újmy ponese (při naplnění zákonných předpokladů) pouze řidič, a nikoliv samotná společnost provozující platformu (Uber, Bolt apod). Tento závěr se uplatní i ve vztahu k poloautonomním automobilům, neboť není žádný důvod, aby se právní situace lišila. Dopravcem nicméně může být i jiná fyzická osoba nebo právnická osoba provozující dopravu, kterou řidič pouze zastupuje (například jako zaměstnanec).

Naproti tomu, při provozování taxislužby za pomoci autonomních vozidel bez řidiče, bude nezbytné, aby postavení dopravce převzal jiný subjekt. Nicméně to neznamená, že dopravcem se stane automaticky provozovatel platformy. Lze si představit, že do platformy budou moci provozovatelé autonomních automobilů přihlásit svá vozidla a přepravní smlouva bude uzavírána mezi tímto provozovatelem a zákazníkem (cestujícím). Platforma v takovém případě zůstane v pozici pouhého zprostředkovatele.

5.3.2.2. Osoba škůdce – provozovatel dopravního prostředku

Vedle provozovatele dopravy je odpovědnou osobou podle § 2927 ObčZ také provozovatel dopravního prostředku, tj. osoba, která provozuje dopravní prostředek, aniž by byl součástí organizované dopravní činnosti.⁴¹⁹ Kdo bude odpovídat za újmu záleží na okolnostech případu.

Podle Melzera však není vyloučeno, aby provozovatel dopravy a provozovatel dopravního prostředku, liší-li se od sebe, odpovídali vedle sebe. Může k tomu dojít v situaci, kdy do dopravy provozované jedním provozovatelem, je zařazen dopravní prostředek jiného provozovatele.⁴²⁰

Provozovatelem dopravního prostředku bude zpravidla odpovídat zápisu v registru silničních vozidel České republiky podle § 2 odst. 15 Zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.⁴²¹ V případě, že by byl zápis rozporný s faktickým stavem, zřejmě by bylo možné obdobně aplikovat závěry soudu, dle kterých skutečná charakteristika provozovatele

⁴¹⁹ VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 981.

⁴²⁰ MELZER, Filip. § 2927 [Škoda z provozu dopravních prostředků]. In: MELZER, Filip, TÉGL, Pavel a kolektiv. Op. cit., str. 538.

⁴²¹ VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 981.

má přednost před formálním zápisem v registru.⁴²² Otázkou je, zdali by se provozovatel mohl nesprávnosti zápisu vůči poškozenému dovolat, protože by se jednalo o znevýhodnění poškozeného, který do registru řidičů nemá volný přístup, na rozdíl od leteckého rejstříku není registr veřejným seznamem ve smyslu § 980 a násl. Občanského zákoníku. Nicméně za situace, kdy soud dovodil, že zapsaný subjekt se nemůže rozporu mezi zápisem a skutečným stavem dovolat, tím spíš by neměl mít takovou možnost subjekt zapsaný v neveřejném seznamu, jinak by se poškozený nedůvodně nedostal do horší právní pozice.

Provozovatel dopravního prostředku může být současně řidičem a vlastníkem automobilu (konvenčního nebo autonomního), tyto osoby se však mohou také lišit. Při bližší specifikaci provozovatele lze zásadně vycházet z literatury a soudní praxe za účinnosti Občanského zákoníku 1964, neboť předchozí a stávající právní úprava odpovědnosti z provozu je *de facto* totožná a ani z Důvodové zprávy k Občanskému zákoníku nelze vyvodit žádnou diskontinuitu právní úpravy. Dle stanoviska Nejvyššího soudu ČSSR je provozovatelem dopravního prostředku ten, „*kdo má právní a faktickou možnost dispozice s dopravním prostředkem, kdo užívá organizovaně tohoto dopravního prostředku, jehož provozem byla škoda způsobena.*“⁴²³ Podle Bezouška musí mít dispozice provozovatele s dopravním prostředkem „dlouhodobý charakter.“⁴²⁴

Dispozicí se rozumí používání dopravního prostředku k jeho základní funkci (jízdě) a zajištění s tím související údržby, placení provozních nákladů (dálničních známek, mýtného, paliva), oprav atd.⁴²⁵ S ohledem na to bude definici provozovatele splňovat zpravidla vlastník automobilu nebo leasingový dlužník, jestliže má podobné postavení typické pro vlastníka (hradí

⁴²² Viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2017, sp. zn. 25 Cdo 1970/2015, který se týkal provozovatele letadla za účinnosti Občanského zákoníku 1964. Ustanovení o náhradě škody z provozu dopravního prostředku za předchozí a stávající úpravy Občanského zákoníku je však zásadně identická, tudíž lze argumentovat, že dosavadní judikatura je použitelná i za účinnost Občanského zákoníku.

⁴²³ PSUTKA, Jindřich. § 427. In: ELIÁŠ, Karel (ed.). *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008. I. svazek. § 1 – 487.* Praha: Linde, 2008, str. 871. Shodně: Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, sp. zn. Cpj 87/70, uveřejněný pod č. 55/1971 civ. ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek.

⁴²⁴ BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1614, marg. č. 18.

⁴²⁵ BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1614, marg. č. 17 a 18.

pojištění, opravy atd.).⁴²⁶ Provozovatelem v tomto smyslu bude dlužník finančního leasingu, naopak provozovatelem nebude zpravidla dlužník operačního leasingu, který využívá automobil po omezenou dobu k jízdě, ale opravy, pojištění atd. zajišťuje věřitel leasingu.

Osoba provozovatele se nemění, ani půjčí-li provozovatel dopravní prostředek krátkodobě (bezuplatně nebo úplatně) jiné osobě nebo jí jen předá jeho řízení, nebo uhradí-li jiná osoba jednorázově pohonné hmoty, dálniční známku nebo opravu. Stejně tak provozovatelem zůstane zaměstnanec, který své vozidlo poskytne zaměstnavateli k plnění pracovních úkolů.⁴²⁷

Pokud by se jednalo o dlouhodobější pronájem vozidla, lze na určování provozovatele automobilu hledět prizmatem, kterým se liší provozovatel u operačního a finančního leasingu. To znamená, pokud v nájemném budou zahrnuty výdaje na opravy, pojištění atd., které bude zajišťovat a platit pronajímatel, bude provozovatelem pronajímatel, jinak jím může být nájemce.

Charakter dlouhodobosti prosazovaný Bezouškem nemusí být relevantní, zvláště není jasné, jakou dobu označuje za dlouhodobou. V případě, kdy si podnikatel pronajme automobil k dalšímu podnájmu nebo operativnímu leasingu a zajišťuje jeho veškerý servis, pojištění apod., přesto jej však má k užívání od vlastníka pouze na omezenou dobu (například na 3 roky nebo 6 let) a následně vozidlo vrátí a pronajme si stejným způsobem nový automobil, jeví se jako provozovatelem nájemce a nikoliv pronajímatel (vlastník), byť tři roky nemusí být považovány za dlouhou dobu.

Ve specifických zákonem uvedených situacích nastupuje namísto provozovatele jiná osoba. Na základě § 2928 ObčZ je odpovědnou osobou provozovatel opravy, kam je automobil předán k opravě. Na základě § 2929 ObčZ je povinnou osobou ten, kdo automobil použil bez vědomí provozovatele nebo proti jeho vůli. Zavínil-li však provozovatel takové zneužití dopravního prostředku vlastní nedbalostí, je povinen k náhradě škody společně a nerozdílně s touto osobou.⁴²⁸

Nelze-li provozovatele určit, uplatní se § 2930 ObčZ, který stanoví nevyvratitelnou domněnku, že provozovatelem je vlastník vozidla.

⁴²⁶ Srov. k tomu závěry uvedené v rozsudku Nejvyššího soudu ze dne 27. 11. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005, podle něhož se leasingová smlouva musí posuzovat vždy samostatně s ohledem na tam vyjmenované charakteristiky jako je, zdali „zákonné pojištění vozidla“ bylo již zahrnuto v platbě za leasing, kdo měl povinnost vozidlo pojistit, a kdo byl povinen pouze údržbu a (nutné) opravy vozidla, a kdo směl na něm provádět technické úpravy.

⁴²⁷ BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1614, marg. č. 18.

⁴²⁸ VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 981.

V případě poloautonomního a plně autonomního vozidla lze pro identifikaci povinné osoby uplatnit stejná kritéria jako u konvenčních automobilů – provozovatelem je ten, kdo má kontrolu (ve smyslu možnosti dispozice) nad vozidlem trvalejšího charakteru. Stejně jako konvenční automobily, rovněž automatizované a autonomní vozidla budou mít svého vlastníka nebo nájemce, který se bude starat o údržbu a opravu vozidla, hradit náklady na jeho běžný provoz a uzavírat pojistnou smlouvu a platit pojistné povinného pojištění vozidla. Při výkladu pojmu faktické dispozice automobilu se lze zaměřit na to, kdo rozhoduje, kdo pojedede automobilem, i když tento aspekt může být v některých případech potlačen (například u sdílení automobilu, kdy si osoba pronajme automobil prostřednictvím on-line aplikace). Kdo automobil řídí jako dílčí aspekt bude u zcela autonomních vozidel rovněž zcela eliminován.

Jako problematická se může ukázat situace, kdy autonomní (případně rovněž poloautonomní) vozidlo je sdíleno mezi vícero osobami. Náklady jsou mezi nimi děleny rovným dílem (náklady na údržbu, opravy a pojistné automobilu), náklady na pohonné hmoty či elektřinu se platí podle toho, kdo vozidlo skutečně využívá. Tato situace označována běžně jak *carsharing* může determinaci provozovatele znesnadnit. Naplní-li však kritéria provozovatele v občanskoprávním smyslu všechny osoby podílející se na carsharingu, vznikne jejich solidární odpovědnost a poškozený si může vybrat, vůči které osobě svůj nárok uplatní a současně bude platit, že se tím pozice poškozeného nezhorší (ba naopak).

Sdílení automobilu může být nabízeno také jako služba spočívající v krátkodobém užívání automobilu za úplaty třetí osobou. Výše úplaty je odvislá od doby, po kterou je automobil užíván a třetí osoba další náklady neplatí (náklady na pohonné hmoty, pojistné, opravy, údržbu, parkovné na určitých místech atd). Z pohledu Občanského zákoníku se jedná o krátkodobý nájem dopravního prostředku podle ust. § 2321, na jehož základě se pronajímatel nájemní smlouvou zavazuje přenechat nájemci na určitou dobu užívání dopravního prostředku a nájemce se zavazuje platit za to pronajímateli nájemné. V takovém případě se však osoba provozovatele nemění v závislosti na tom, kdo si automobil pronajímá, protože taková osoba nemůže charakteristiku provozovatele spočívající v charakteru dlouhodobosti naplnit. Shodně s tím dosavadní literatura a judikatura uvádí, že provozovatelem není ten, kdo si automobil vypůjčí⁴²⁹ a v některých případech ani leasingový nájemce.⁴³⁰ Provozovatelem proto bude pronajímatel autonomního vozidla, který v úplatě získává prostředky pro zajištění provozuschopnosti automobilu.

⁴²⁹ BEZOUŠKA, Petr. § 2927 [Provoz dopravy, provoz dopravního prostředku]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1614, marg. č. 18.

⁴³⁰ Viz Rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 27. 11. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005.

5.3.2.3. Zvláštní povaha provozu dopravního prostředku

Odpovědnost provozovatele je vázána na zvláštní povahu provozu (§ 2927 odst. 1 ObčZ), povinnost nahradit vzniklou újmu provozovateli vzniká, pokud byla vyvolána zvláštní povahou provozu. Co se rozumí zvláštní povahou provozu, je definováno v kazuistice rozhodovací soudní praxe a právní doktrínou.

Újma je vyvolána zvláštní povahou provozu především v případech, kdy byla způsobena automobilem v důsledku porušení právního předpisu (řidič nedodrží své povinnosti stanovené Zákonem o silničním provozu apod.) nebo jiným selháním či nedostatky činnosti osob použitých v provozu jako je nezvládnutí dopravní situace, zdravotní indispozice nebo útok vozidlem.⁴³¹ Zvláštní povahou provozu je také vše, co je vnitřní součástí automobilu, má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě selhání jak při pohybu vozidla, tak v jeho klidovém stavu.⁴³² Obecněji řečeno se jedná o zvláštní povahu, pokud při škodní události došlo „*k nežádoucímu projevu takových vlastností vozidla, které jsou pro jeho provoz typické a vyplývají z jeho povahy coby dopravního prostředku.*“⁴³³

Pod zvláštní povahu provozu lze zařadit újmu způsobena pohybem automobilu, jeho prudkým bržděním, selháním řízení, technickou závadou, ale také působením automatizovaných prvků řízení nebo asistentů řízení, kdy se tyto příčiny projeví uvnitř nebo vně automobilu na osobách a věcech, s nimiž automobil přijde do kontaktu.⁴³⁴ Zvláštní povahou provozu je způsobená i škoda na okolních vozidlech a objektech, která vznikne při vzplanutí vozidla v důsledku jeho vadné elektroinstalace.⁴³⁵

Újma způsobená zvláštní povahou provozu může vzniknout nejen za jízdy automobilu, ale rovněž při přípravě k jízdě (nastartování motoru), bezprostředně po skončení jízdy nebo když se vozidlo stalo bezprostředně před škodnou událostí nepojížděným.⁴³⁶ O zvláštní povahu provozu se jedná také tehdy, když se technická porucha projeví při dočasném odstavení automobilu v garáži

⁴³¹VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 982.

⁴³² Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016.

⁴³³ VOJTEK, Petr. § 2927 [Odpovědnost provozovatele]. In: ŠVESTKA, Jiří, DVORÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. Op. cit., str. 982.

⁴³⁴ Ibid.

⁴³⁵ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017.

⁴³⁶ PAŠEK, Martin. § 2927 [Škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 3060, marg. č. 13.

(nebo jiném místě, kam bylo vozidlo zaparkováno) s předpokladem dalšího pokračování v jízdě. Naopak se nejedná o provoz, je-li automobil trvale odstaven.⁴³⁷

V případě autonomních automobilů jsou použitelné dosavadní závěry o újmě způsobené zvláštní povahou provozu.⁴³⁸ Pokud však řidič absentuje zcela, nebo je poloautonomní automobil provozován v autonomním modu a jeho řidič není povinen řízení převzít, škodní událost nemůže být zapříčiněna konáním nebo opomenutím řidiče. V takovém případě je zapotřebí hledat příčinu jinde.

Zvláštním případem škodních událostí v poměrech autonomních automobilů jsou situace, kdy újma vznikne v důsledku chování autonomního vozidla, které ovlivnil vadný software jeho autopilota. Nicméně taktéž v tomto případě se aktivuje odpovědnost provozovatele, neboť software autopilota je vnitřní součástí automobilu, která má technickou povahu, slouží k provozu vozidla a vyznačuje se potenciální nebezpečností v případě jeho selhání, takže spadá pod zvláštní povahu provozu.⁴³⁹

V této souvislosti je vhodné upozornit na rozdílnou situaci, kdy se řidič při parkování zcela spoléhá na autopilota, který však selže, a automobil v důsledku toho při parkování poškodí vedle zaparkované vozidlo nebo blízkou zeď. V poměrech konvenčního automobilu by se jednalo o újmu z provozu dopravního prostředků z důvodu, že řidič porušil svou povinnost stanovenou Zákonem o silničním provozu. Řidič měl povinnost se plně věnovat řízení a tím, že se spoléhal na parkovacího asistenta, tuto svou povinnost porušil.⁴⁴⁰

V kontextu autonomních automobilů (úroveň 3 a vyšší SEA klasifikace) by se sice rovněž jednalo o újmu způsobenou z provozu dopravního prostředku, škodní událost by však nebyla

⁴³⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017.

⁴³⁸ Shodně PAŠEK, Martin. § 2927 [Škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2019). Op. cit., str. 3059, marg. č. 8.

⁴³⁹ Srov. shodně LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 4.2.2 Odpovědnost za provoz dopravních prostředků. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. cit., str. 167–170.

⁴⁴⁰ Srov. rozhodnutí německých soudů, které rozhodovaly podle německé právní úpravy, která je s českou právní úpravou srovnatelná (občanskoprávní delikt ní odpovědnost, zákonná pravidla o silničním provozu). Okresní soud Hamburg (*Amtsgericht Hamburg*) v rozsudku ze dne 24. 2. 2016, sp. zn. Az. 49 C 299/15 označil za odpovědnou osobu řidiče, který při couvání naboural do zdi. Řidič nevěnoval pozornost parkování a spoléhal se na senzory a akustické signály (které však selhaly), čímž nedodržel své povinnosti podle silničních předpisů (tj. při couvání nevěnoval zvýšenou pozornost řízení – neohlédl se za sebe a neujistil se, že tam není žádná překážka) a způsobil v důsledku toho újmu. Ze stejných důvodů rozhodl Okresní soud Gelsenkirchen (*Amtsgericht Gelsenkirchen*) v rozsudku ze dne 3. 5. 2016, sp. zn. Az. 427 C 74/15, že odpovědným je řidič, který parkoval (přidával plyn a brzdil) za pomoci parkovacího asistenta, a poškodil při tom jiné odstavené vozidlo.

zapříčiněna řidičem. V případě poloautonomního vozidla by tomu tak bylo za předpokladu, že jej systém automobilu nevyzval k převzetí řízení, u plně samořiditelného vozidla to vyplývá z povahy věci. S ohledem na to by provozovali autonomního vozidla (na rozdíl od provozovatele konvenčního vozidla) mohl vzniknout regresní nárok vůči osobě, která nesprávné fungování autopilota zapříčinila (např. vývojář softwaru autopilota, provozovatel dopravní informační infrastruktury apod. – záleží na příčině selhání autopilota).

Stejně tak bude provozovatel poloautonomního vozidla odpovídat za škodní událost zapříčiněnou řidičem tím, že porušil svou zákonnou povinnost převzít řízení ve stanovených případech (*de lege ferenda*), ať už tak neučinil z jakéhokoliv důvodu. Provozovatel bude odpovídat také za újmu způsobem chováním autonomního vozidla, které bude důsledkem hackerského útoku na řídicí systém vozidla, neboť i v tomto případě je nehoda způsobena zvláštní povahou provozu, resp. jejím projevem navenek – chováním autonomního automobilu. Jedná se v podstatě o stejný případ, jako když újma vznikne v důsledku selhání autopilota.

5.3.2.4. Zproštění odpovědnosti

Škudce se může liberovat, pokud prokáže, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Liberace je však možná pouze v případě, kdy škodní událost nezapříčinila okolnost mající původ v provozu (§ 2927 ObčZ). Musí se tedy jednat o okolnost, která přichází zvenčí. Pašek jako příklad uvádí vichřici, povodeň, zásah třetí osoby či zvířete.⁴⁴¹

Co se týče zásahu třetí osoby – hackera nebo jiné známé nebo neznámé osoby odlišné od provozovatele, která zásahem do autopilota pozmění chování automobilu, což povede ke vzniku újmy, nelze s takovým výkladem vnější okolnosti souhlasit. Újma je i v takovém případě zapříčiněna chováním automobilu, tj. okolností s původem v provozu, a nikoliv již samotným zásahem. Chování automobilu se nemusí projevit ihned, ale třeba až v okamžiku, kdy automobil přesáhne určitou rychlost. V takovém případě je zřejmé, že škodní událost nemá původ v samotném zásahu do autopilota, nýbrž v provozu automobilu s ohledem na časovou a místí nesouvislost škodní události se zásahem.

Navíc by poškozenému byla odeprěna účinná ochrana, což by bylo v rozporu se smyslem úpravy odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku. Provozovatel by se mohl jednoduše liberovat s argumentací, že provedl všechny bezpečnostní aktualizace softwaru (tj. vynaložil veškeré úsilí, které lze po něm požadovat) a proto nemohl škodě zabránit. Poškozenému by

⁴⁴¹ PAŠEK, Martin. § 2927 [Škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Op. cit., marg. č. 18.

nezbylo než se pokusit uplatnit své právo na náhradu újmy prostřednictvím § 2910 ObčZ, které však na poškozeného stanoví mnohem vyšší požadavky a staví ho tak do horší pozice (jak hmotněprávní, tak procesní). Navíc v případě, kdy se nepodaří třetí osobu identifikovat, zůstal by poškozený bez možnosti se jakkoliv uspokojit.

Oproti tomu, pokud provozovatel bude odpovídat i za újmu způsobenou chováním automobilu v důsledku zásahu třetí osoby, poškozený bude moci uspokojit svůj nárok na náhradu újmy tím, že uplatní právo na plnění z pojistné smlouvy přímo vůči pojistiteli.⁴⁴² Za provozovatele by tak náhradu zaplatil pojistitel, jelikož újma způsobená z provozu dopravního prostředku podléhá povinnému pojištění.⁴⁴³ Následně by bylo na pojistiteli, zdali se pokusí uplatnit svůj regresní nárok vůči třetí osobě. Pokud by však pojistiteli nebylo uhrazeno to, co vyplatil poškozenému (například z důvodu, že se nepodařilo útočníka identifikovat), jednalo by se o riziko jeho podnikání, se kterým (na rozdíl od poškozených) počítá.

5.3.3. Náhrada újmy způsobené vadou výrobku (§ 2939 ObčZ)

Ustanovení § 2939 ObčZ zakládá odpovědnost výrobce za újmu, kterou způsobí jeho vadný výrobek. Právní úprava o odpovědnosti za újmu způsobenou vadou výrobku je transpozicí evropské Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, tudíž musí být vykládána ve světle znění směrnice a v souladu s jejím cílem a účelem (tj. eurokonformním způsobem).⁴⁴⁴

Jak z odůvodnění směrnice jasně vyplývá, jedná se o mimosmluvní objektivní odpovědnost se zdůvodněním, že odpovědnost výrobce bez ohledu na zavinění je jediným prostředkem, jak spravedlivě rozdělit rizika spojená s moderní technologickou výrobou.⁴⁴⁵ Z pohledu českého práva vyplývá objektivní odpovědnost z toho, že se výrobce může odpovědnosti ze zákonem stanovených důvodů zprostit (§ 2942 ObčZ), nikoliv vyvinit.

Výrobkem je autonomní automobil a jeho součásti. Povaha softwaru autopilota byla analyzována v podkapitole 2.4 této práce. Závěr analýzy je takový, že existují rozumné důvody pro právní výklad, podle něhož software může být podřazen pod pojem výrobku (jeho součásti),

⁴⁴² JANDOVIÁ, Lucie. § 3 [Pojistná smlouva]. In: JANDOVIÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. Op. cit., str. 42, marg. č. 9.

⁴⁴³ Na základě § 3 odst. 2 Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla má každý vlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, nestanoví-li tento zákon jinak, povinnost uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti za újmu způsobenou provozem vozidla.

⁴⁴⁴ Srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 10. dubna 1984, ve věci Sabine von Colson a Elisabeth Kamann v. Land Nordrhein-Westfalen, sp. zn. C-14/83, bod 26.

⁴⁴⁵ MOCEK, Ondřej. 1.1 Odpovědnost objektivní, mimosmluvní a „d'ordre public“. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 29.

byť se za účinnosti stávající Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky vyskytují i opačné názory a někteří autoři software (především software, který není spojen s žádným hmotným nosičem) za výrobek ve smyslu stávající směrnice nepovažují.⁴⁴⁶ Podle Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky bude software výrobkem bez jakýchkoliv pochyb.

Odpovědnost výrobce autonomního automobilu je vystavěna nejen bez ohledu na jeho zavinění, ale dokonce i bez ohledu na to, zdali při výrobě automobilů a jeho komponent porušil své právní povinnosti. Klíčovým kritériem je, že automobil uvedený na trh se projevil jako vadný a způsobil újmu. Vadnost je pojímána jako nedostatečná bezpečnost výrobku.⁴⁴⁷ Výrobce je tím motivován, aby vyráběl své výrobky nejen v souladu s právními předpisy, ale aby kladl při výrobě zvláštní důraz na jejich bezpečnost pro okolí. Předpokladem pro vznik odpovědnosti výrobce je vadný výrobek jako zdroj nebezpečí, vznik újmy a příčinná souvislost mezi vznikem újmy a vadou výrobku.⁴⁴⁸

Poškozeným může být zásadně jakákoliv osoba, která přijde do kontaktu s výrobkem a utrpí újmu.⁴⁴⁹ Nemusí se jednat jen o vlastníka, nájemce nebo jinou osobu ve smluvním vztahu, jehož sekundárním předmětem je výrobek.⁴⁵⁰ Může se jednat o řidiče poloautonomního vozidla, pasažéry plně autonomního vozidla, řidiče a spolucestující ostatních automobilů, které měly účast na nehodě, chodci nebo cyklisté, s nimi se automobil střetl, majitelé přilehlé nemovitosti, do které autonomní automobil naboural, nebo která byla poškozena požárem zapříčiněným vzplanutím elektroinstalace autonomního automobilu.

5.3.3.1. Osoba škůdce

Odpovědnou osobou za újmu způsobenou vadou výrobků jsou různé subjekty, které lze rozřadit do tří kategorií subjektů. Do první kategorie patří výrobce konečného výrobku i výrobce

⁴⁴⁶ Srov. také MOCEK, Ondřej. 3.3 Následný legislativní osud směrnice č. 85/374/EHS. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 185.

⁴⁴⁷ Srov. MOCEK, Ondřej. 2.3.1 Vztah „vadnosti“ výrobku a jeho „bezpečnosti“ dle směrnice č. 85/374/EHS. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 53.

⁴⁴⁸ Obdobně LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 2.3.1 Zvláštní nebezpečnost a předpoklady. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. cit., str. 79.

⁴⁴⁹ MOCEK, Ondřej. 1.1 Odpovědnost objektivní, mimosmluvní a „d'ordre public“. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 30.

⁴⁵⁰ PAŠEK, Martin. § 2939 [Výrobek, povinné osoby, spoluúčast poškozeného]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace), Op. cit., marg. č. 6., srov. také rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 4. 2019, sp. zn. 25 Cdo 2675/2017.

každé jeho součásti, a také osoba, která výrobek nebo jeho část označila svým jménem, ochrannou známkou nebo jiným způsobem (tzv. kvazivýrobce). Za účelem ochrany poškozeného je pojem výrobce pojímán široce.⁴⁵¹ Do druhé kategorie spadá dovozce výrobku, který ho dovezl za účelem jeho uvedení na jakýkoliv trh státu v rámci evropského hospodářského prostoru. Je to první prodejce se sídlem v zemi evropského hospodářského prostoru.⁴⁵² V rámci třetí kategorie je odpovědnou osobou dodavatel. Poškozenému je dána možnost volby, proti kterému odpovědnému subjektu své právo na náhradu újmy uplatní.⁴⁵³

Všem výše uvedeným subjektům vzniká solidární povinnost k náhradě újmy způsobené vadou výrobku.⁴⁵⁴ Jelikož jsou škůdci zavázáni solidárně, vypořádají se mezi sebou podle pravidel § 2917 ObčZ, tj. podle účasti na způsobení vzniklé újmy. S ohledem na to by v konečném důsledku měl být subjektem, který ponese náklady na náhradu újmy, výrobce součástky autonomního automobilu, která se prokázala jako vadná a vedla ke vzniku újmy.

V poměrech autonomních automobilů je výrobcem ve smyslu směrnice především konečný výrobce, který automobil uvedl na trh,⁴⁵⁵ tj. dodal ho zákazníkovi.⁴⁵⁶ Pokud se poškozenému podaří určit, jaká součást výrobku škodní událost zapříčinila, může se náhrady újmy domáhat přímo vůči výrobcí (subdodavateli) té součásti autonomního automobilu, která svou vadou újmu způsobila. Výrobcem v takovém případě může být výrobce (subdodavatel) vadné elektroinstalace, vadných senzorů, kamer nebo výrobce jiné hmotné (mechanické) součástky, která se prokázala jako vadná. Subdodavatel konečného výrobce odpovídá za újmu způsobenou vadou jeho komponenty, která byla přítomna v okamžiku dodání součásti na trh, tj. když součástku dodal konečnému výrobcí.⁴⁵⁷

Jako vadným se může prokázat také software autopilota, který je instalován v autonomním vozidle. V takovém případě je výrobcem ve smyslu směrnice subdodavatel (vývojář) takového

⁴⁵¹ Rozsudek Soudního dvora (desátého senátu) ze dne 7. 7. 2022, ve věci Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia v. Koninklijke Philips NV, sp. zn. C-264/21, odůvodnění bod. 31.

⁴⁵² LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 2.3.6 Odpovědná osoba. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. cit., str. 88.

⁴⁵³ LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. 2.3.6 Odpovědná osoba. In: LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. Op. cit., str. 87.

⁴⁵⁴ PAŠEK, Martin. § 2939 [Výrobek, povinné osoby, spoluúčast poškozeného]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Op. cit., marg. č. 11.

⁴⁵⁵ K pojmu uvedení na trh (ekvivalent Občanského zákoníku k pojmu uvedení do oběhu) viz Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 9. 2. 2006, ve věci Declan O'Byrne v. Sanofi Pasteur MSD Ltd, dříve Aventis Pasteur MSD Ltd, Sanofi Pasteur SA, dříve Aventis Pasteur SA., sp. zn. C-127/04.

⁴⁵⁶ WAGNER, Gerhard. Op. cit.

⁴⁵⁷ WAGNER, Gerhard. Op. cit.

softwaru. U dlouhého a nepřehledného kódu počítačového programu autopilota může být obtížnější najít přesný zdroj chyby než u mechanické součástky, kterou lze relativně snadněji zkontrolovat a vyhodnotit, co se stalo. V některých situacích může být dokonce nemožné určit, jak a kdy vada softwaru vznikla a co jí způsobilo. Pokud se podaří určit přesnou vadu v podobě vadného kódu, čím byla způsobena a kdy vznikla, mohou se vyskytnout další komplikace způsobené tím, že vada vznikla až poté, co byl software dodán konečnému výrobcí automobilu. Subdodavatel totiž neodpovídá za vady, které se vyskytnou až po dodání softwaru konečnému výrobcí. Vada algoritmu může vzniknout například v důsledku aktualizace softwaru nebo v důsledku samoučící se vlastnosti autopilota tím, že autopilot v průběhu svého fungování se dále učí a sám mění své algoritmy bez jakéhokoliv zásahu vývojáře softwaru.⁴⁵⁸

V situaci, kdy vada vznikla v důsledku aktualizace, budou odpovědné subjekty odpovídat za způsobnou újmu pouze v případě, že se aktualizace posoudí jako nové uvedení komponenty na trh.⁴⁵⁹ Důsledkem toho by bylo podstatné prodloužení odpovědnosti nejen výrobce vadné aktualizace, ale také konečného výrobce a dalších odpovědných subjektů, neboť promlčení jejich odpovědnosti je vázáno na okamžik uvedení vadného výrobku na trh (§ 637 ObčZ).

Pokud vada softwaru vznikne v důsledku samoučící se vlastnosti autopilota, znamenalo by posouzení změny algoritmu a chování autopilota jako nového uvedení softwaru na trh *de facto* „do nekonečna“ se obnovující odpovědnost odpovědných subjektů. Doba promlčení jejich odpovědnosti by začala plynout znovu od začátku po každé změně chování softwaru (§ 637 ObčZ), což by bylo v rozporu se zásadou právní jistoty, která je vyjádřena stanovením konečné promlčecí doby.

V případě, že automobil byl vyroben mimoevropským výrobcem, může být pro poškozeného nejjednodušší uplatnit své právo na náhradu po dovozci, který autonomní automobil zahraničního výrobce do Evropské Unie dovezl. Poškozený si může také zvolit, že své právo uplatní po společnosti (kvazivýrobci), která na vadném výrobku a jeho obalu uvedla ochrannou známku, kterou má registrovanou na své jméno, nebo takové uvedení povolila. Kvazivýrobce je odpovědným subjektem i přesto, že se žádným způsobem nezapojil do výrobního procesu ani do uvedení výrobku na trh.⁴⁶⁰

⁴⁵⁸ JOGGERST, Laura, WENDT, Janine. Die Weiterentwicklung der Produkthaftungsrichtlinie. *Zeitschrift zum Innovations- und Technikrecht*. 2021, Heft Nr. 1, S. 13-17.

⁴⁵⁹ JOGGERST, Laura, WENDT, Janine. Op. cit.

⁴⁶⁰ Rozsudek Soudního dvora (desátého senátu) ze dne 7. 7. 2022, ve věci Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia v. Koninklijke Philips NV, sp. zn. C-264/21.

5.3.3.2. Vadnost výrobku

Výrobek je vadný ve smyslu směrnice, není-li dostatečně bezpečný, tj. není tak bezpečný, jak to od něho lze rozumně očekávat se zřetelem ke všem okolnostem, zejména ke způsobu, jakým je výrobek na trh uveden nebo nabízen, k předpokládanému účelu, jemuž má výrobek sloužit, jakož i s přihlédnutím k době, kdy byl výrobek uveden na trh (§ 2941 odst. 1 ObčZ). Výrobek může být vadný, i když byly dodrženy všechny právní předpisy, technické normy a pravidla správné praxe příslušného hospodářského sektoru. Vada se může vyskytnout jako anomálie jednoho výrobku nebo celé série výrobků.

U autonomního automobilu lze předpokládat, že bude prezentován jako spolehlivý dopravní prostředek, který uživatele bezpečně dopraví do určené destinace. Očekávání veřejnosti na bezpečnost (bezvadnost) autonomního automobilu proto budou vytvářena především na tomto základě.

Vadou autonomního automobilu mohou být jednak mechanické vady (vadné senzory nebo kamery), selžou brzdy nebo vyskočí airbag na hrbolaté cestě. Vadný může být software, jestliže byl nedokonale stažen do automobilu, z ničeho nic zamrzne (přestane fungovat), nerozpozná překážku za silného deště nebo proti ostrému slunci, splete si věc a člověka na ulici, nebo není zabezpečen proti hackerskému útoku apod.⁴⁶¹

Výrobek se nicméně nepovažuje za vadný jen proto, že byl později uveden na trh výrobek dokonalejší, tj. bezpečnější⁴⁶² (§ 2941 odst. 2 ObčZ). Autonomní automobil tudíž není vadný z důvodu, že byl na trh uveden automobil s lepšími (rychlejšími, přesnějšími) senzory, výkonnějším hardwarem, softwarovým vybavením autopilota lépe zabezpečeným před hackerským útokem, nebo elektroinstalací méně náchylnou ke vzplanutí apod.

100% bezpečnost výrobků za všech okolností ve smyslu, že autonomní automobil nikdy neselže, autopilot vyhodnotí dopravní situaci vždy správně, nebo že bude absolutně odolný před hackerskými útoky, a nikdy nezpůsobí žádnou újmu je nereálná a právní úprava absolutní bezpečnost výrobků nepředpokládá ani nevyžaduje.⁴⁶³ Rozhodující je, že výrobce dodržel bezpečnostní požadavky, které mohly být podle vnímání trhu očekávány v době, kdy byl

⁴⁶¹ WAGNER, Gerhard. Op. cit.

⁴⁶² MOCEK, Ondřej. 2.3.2 Posuzování „bezpečnosti“ výrobku v rámci Evropské unie. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 55.

⁴⁶³ WAGNER, Gerhard. Op. cit. Srov. rovněž Mocka, který hovoří o odpovědnosti výrobců za absenci nadměrného bezpečnostního rizika, MOCEK, Ondřej. 2.3.1 Vztah „vadnosti“ výrobku a jeho „bezpečnosti“ dle směrnice č. 85/374/EHS. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 53.

autonomní automobil uveden na trh. Kritériem je, že opatření byla rozumně očekávatelná a pro výrobce přiměřená.⁴⁶⁴ Jak soudy tyto kritéria budou ve své praxi posuzovat, lze jen stěží odhadovat. Pro poškozeného to v subtilních případech jako je situace, kdy k újmě dojde následkem hackerského útoku a soudy budou posuzovat, zdali zabezpečení automobilu bylo dostatečné, bude představovat podstatnou právní nejistotu.

5.3.3.3. Zproštění odpovědnosti a omezení odpovědnosti

Právní úprava je pro škůdce příznivá v tom smyslu, že mu dává možnost se v zákonem stanovených případech liberovat (§ 2942 ObčZ) nebo rozsah jeho odpovědnosti omezuje ve vztahu k určitým škodám. Škůdce neodpovídá za škody způsobené na věcech určených a převážně užívaných k podnikatelským účelům a na samotném vadném výrobku (§ 2943 ObčZ), za škodu způsobenou na věci je jeho odpovědnost omezena do částky 500 EUR (§ 2939 odst. 3 ObčZ).⁴⁶⁵

Pokud autonomní automobil z důvodu své vady způsobí nehodu, výrobci nevzniká povinnost nahradit škodu na samotném autonomním automobilu. Stejně tak neodpovídá za újmu na jiném vozidle, které se nehody účastnilo, jedná-li se o služební vůz nebo o (autonomní nebo klasické) vozidlo používané k provozování podnikání v osobní nebo nákladové přepravě, včetně automobilů taxi služby nebo sdílených automobilů za účelem zisku (tj. případy krátkodobých pronájmů). Ze stejného důvodu by nevznikla povinnost výrobce hradit škodu na nemovité věci, která slouží ke garážovému parkování vozidel návštěvníků obchodního centra v případě, kdy by vadné vozidlo zapříčinilo její poškození v důsledku vzplanutí. Odpovědnost škůdce je tímto ustanovení tedy značně limitována a ve vztahu k uvedeným škodám jeho odpovědnost nevzniká.

V případě, kdy už odpovědnost škůdce vznikne, je mu k dispozici celá škála důvodů ke zproštění odpovědnosti (§ 2942 odst. 1 až 3 ObčZ). Uplatnitelné jsou zejména důvody podle § 2942 odst. 1, odst. 2, písm. b), c) a e) ObčZ (viz podrobně níže). Zvláštní liberační důvody jsou určené pro výrobce součásti výrobku (subdodavatele konečného výrobce), který může rovněž prokázat, že vadu výrobku způsobila konstrukce konečného výrobku nebo návod konečného výrobce, čímž se své odpovědnosti zproští (§ 2942 odst. 3 ObčZ).

Škůdce se předně může liberovat, prokáže-li, že újmu zavinil poškozený, a to zcela nebo alespoň částečně podle míry podílu vady autonomního automobilu na vzniku újmy na straně jedné

⁴⁶⁴ JOGGERST, Laura, WENDT, Janine. Op. cit.

⁴⁶⁵ MOCEK, Ondřej. 2.3 Otázky z působnosti směrnice č. 85/374/EHS explicitně vyloučené. In: MOCEK, Ondřej. Op. cit., str. 170.

a zaviněného protiprávního činu poškozeného na straně druhé.⁴⁶⁶ Tuto argumentaci může škůdce využít v případě, kdy poškozený řidič vadného autonomního automobilu na výzvu nepřevzal řízení poloautonomního vozidla,⁴⁶⁷ porušil pravidla silničního provozu, zasahoval do softwaru autopilota nebo do senzorů a kamer, což vedlo k nesprávnému fungování autonomního automobilu a vzniku újmy atd., poškozený nenainstaloval novou aktualizaci, která měla sloužit jako záplata bezpečnostních rizik, takže útočník bez této aktualizace dokázal automobil ovládnout a způsobit újmu (§ 2942 odst. 1 ObčZ).

V případě pozdější aktualizace softwaru, hackerského útoku, nebo chybným datům použitých softwarem autopilota při jeho provozu nebo zásahem třetí osoby do softwaru, může škůdce prokázat, že vada vznikla až v důsledku aktualizace, útoku, zásahu nebo použitím dat, takže vada neexistovala v době, kdy byl autonomní automobil na trh uveden (§ 2942 odst. 2, písm. b) ObčZ).

Pokud se jedná o testovací autonomní vozidlo, škůdce by se mohl snažit zprostit odpovědnosti s odkazem na to, že automobil nevyrobil pro prodej nebo jiný způsob použití pro podnikatelské účely, a současně jej nevyrobil nebo nešířil v rámci své podnikatelské činnosti (§ 2942 odst. 2, písm. c) ObčZ). Liberace však není přípustná, když šíření výrobku vede k zisku alespoň zprostředkovaně, jako je příklad testovacího vozů, jejichž úspěšné testování v provozu je předpokladem pro jejich následný prodej zájemců.⁴⁶⁸ Argumentace škůdce ve smyslu § 2942 odst. 2, písm. c) ObčZ by proto neměla obstát.

S ohledem na nutnost vyvažování inovací a bezpečnosti výrobků, má škůdce k dispozici liberační důvod podle § 2942 odst. 2, písm. e) ObčZ, podle kterého se liberuje, když stav vědeckých a technických znalostí v době, kdy uvedl výrobek na trh, neumožnil zjistit jeho vadu. S rozvojem technologií se některé vlastnosti výrobku mohou ukázat jako nebezpečné (vadné). Nelze nicméně čekat s výrobou a distribucí výrobků na další vývoj a dosažení nové úrovně znalostí, takový postup by vedl k zastavení inovací, které jsou ze své podstaty nové a dlouhodobě nevyzkoušené. Takovým případem je především software autopilota, jehož zásadním a inovativním přínosem je aplikace samoučící schopnosti v oblasti dopravy. Za takové situace nelze přesně předvídat, jak se software bude dále vyvíjet a jak se bude měnit jeho chování v průběhu

⁴⁶⁶ PAŠEK, Martin. § 2942 [Liberační důvody]. In: PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Op. cit., marg. č. 2.

⁴⁶⁷ Tuto argumentaci Kolaříková považuje za nejjednodušší obranou výrobců současných (polo)autonomních vozidel. Srov. KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Op. cit.

⁴⁶⁸ BEZOUŠKA, Petr. § 2942 [Liberační důvody]. In: HULMÁK, Milan a kol. Op. cit., str. 1657, marg. č. 13.

jeho používání v provozu. S ohledem na to by se škůdce mohl pokusit zprostit odpovědnosti za újmu způsobenou vadným softwarem autopilota s tím, že podle stavu techniky v době uvedení systému na trh nemohl předvídat jeho pozdější nesprávné chování.⁴⁶⁹ Pokud soudy na takovou argumentaci přistoupí, ochrana poškozeného se tím významně oslabí.

5.4. Dílčí závěry

Výše byla analyzována aplikace vybraných skutkových podstat občanskoprávní odpovědnosti v situaci, kdy autonomní automobil způsobí vznik újmy. Při jejich vzájemném srovnání lze učinit závěr, že pro účinnou ochranu poškozeného se jeví jako nevhodnější právní úprava odpovědnosti provozovatele za újmu z provozu dopravního prostředku (§ 2927 ObčZ).

5.4.1. Hodnocení odpovědnosti provozovatele

Předností odpovědnosti provozovatele je, že její působnost je velmi široká a dopadá na škodní situace způsobené různými okolnostmi, ať již jejich příčina spočívá na straně řidiče poloautonomního automobilu nebo v poruše mechanické nebo softwarové součásti autonomního automobilu. Velmi podstatnou výhodou pro poškozeného je rovněž skutečnost, že bude pro něj zpravidla velice jednoduché identifikovat osobu provozovatele, a to vzhledem k povinnému zápisu provozovatele v registru silničních vozidel.

Oproti odpovědnosti podle § 2910 ObčZ je odpovědnost provozovatele objektivní a škůdce za újmu odpovídá dokonce i v případě, kdy neporušil žádnou povinnost. Navíc možnosti liberace provozovatele *de facto* neexistuje, neboť okolnost, která újmu způsobí bude mít téměř vždy svůj původ v provozu (§ 2927 odst. 2 ObčZ).

Zásadní je také to, že újma způsobená provozovatelem je kryta povinným pojištěním podle Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.⁴⁷⁰ Pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která je povinna nahradit újmu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě.⁴⁷¹

Poškozený je oprávněn své právo na náhradu újmu uplatnit přímo vůči pojistiteli, čímž je mu poskytnuta účinná a rychlá ochrana. Vyplacením pojistného plnění poškozenému vstupuje pojistitel zákonnou cestí na základě § 2820 ObčZ do práv poškozeného. Následně může pojistitel

⁴⁶⁹ JOGGERST, Laura, WENDT, Janine. Op. cit.

⁴⁷⁰ Povinnost uzavřít smlouvu má vlastník, může ji však uzavřít i provozovatel. Provozovatel a vlastník bývají jedna osoba, ledaže je vůz dlouhodobě užíván na základě leasingového nájmu apod.

⁴⁷¹ JANDOVÁ, Lucie. § 3 [Pojistná smlouva]. In: JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. Op. Cit. str. 42, marg. č. 9.

coby profesionál uplatnit regresní nároky, které na něj přešly, vůči subjektům, které újmu zapříčinily. Riziko, že tyto subjekty nebudou solventní, se v tím přesouvá z poškozeného na pojistitele.

Pokud škodní událost vznikne v důsledku konání nebo opomenutí řidiče poloautonomního automobilu, které spočívá v porušení právní povinnosti (řidič například na výzvu nepřevzal řízení), odpovídá řidič za újmu způsobenou zaviněným porušením povinnosti podle § 2910 ObčZ. Provozovateli autonomního vozidla úhradou náhrady újmy poškozenému vznikne na základě § 2917 ObčZ regresní nárok vůči řidiči, který nehodu zavinil svých chováním. V případě, kdy újmu nahradil pojistitel poškozenému namísto provozovatele, přechází na něj *ex lege* právo na pohledávku provozovatele za řidičem okamžikem výplaty (§ 2820 ObčZ).

Pokud je škodní událost způsobena technickou závadou poloautonomního nebo plně autonomního automobilu (vzplane vadná elektroinstalace automobilu, autopilot chybně vyhodnotí dopravní situaci), vznikne provozovateli úhradou náhrady újmy regresní nárok vůči výrobcí automobilu. Výplatou pojistného plnění přechází regresní nárok provozovatele za výrobcem automobilu (konečného výrobce i jeho subdodavatele – vývojáře softwaru) na pojistitele, který ho může uplatnit podle § 2910 nebo § 2939 ObčZ.

Výsledkem je, že poškozenému je poskytnuta ochrana, avšak s výjimkou dvou případů. Zaprvé, když se uplatní výluka z pojištění stanovená v § 7 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Zadruhé, když pojistiteli proti poškozenému, který je současně v pozici pojištěného (provozovatel, řidič), vznikne na základě § 10 Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla tzv. postižné právo. Postižním právem se rozumí právo na úhradu toho, co pojistitel plnil.⁴⁷²

Z důvodu výluky nevznikne poškozenému právo na vyplacení pojistného, který je současně řidič (poloautonomního) vozidla, které způsobilo nehodu,⁴⁷³ dále mu nevznikne právo na náhradu ve vztahu ke škodě na (autonomním) vozidle, jehož provozem byla újma způsobena, jakož i na věcech přepravovaných tímto vozidlem.⁴⁷⁴

⁴⁷² Příčinou může být prasknutí kulového čepu spojovací tyče řízení a prasknutí šroubu držáku lůžka kulového čepu ramene řízení (srov. rozsudek Velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 31 Cdo 475/2020) nebo závada levé přední listové pružiny spočívající ve zlomení a ztrátě spodní části listu, když horní list nevydrží namáhání a praskne, čímž dojde k vybočení nápravy a vytočení vozidla (viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30.09.2015, sp. zn. 23 Cdo 3363/2013).

⁴⁷³ § 7 odst. 1, písm. a) Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

⁴⁷⁴ § 7 odst. 1, písm. c) Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Postižné právo náleží pojistiteli kromě jiného v případě, kdy újmu zapříčinil špatný technický stav autonomního automobilu a pojištěný věděl, nebo při běžné péči a opatrnosti mohl vědět, že technický stav je nevyhovující⁴⁷⁵ (§ 10 odst. 2 Zákona o odpovědnosti z provozu vozidla).

Ačkoliv tedy lze právní úpravu odpovědnosti provozovatele považovat pro poškozeného za nejvýhodnější, na základě Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla může poškozený o svou ochranu v důsledku výluky nebo postižných práv pojistitele přijít.

Kromě toho poškozenému nebude poskytnuta ochrana, jestliže jeho škoda bude kvalifikována jako čistá ekonomická újma. Tento druh újmy se však neodškodňuje ani podle ostatních analyzovaných skutkových podstat (§ 2910 věta první ObčZ a § 2939 ObčZ), ev. její kompenzace přichází do úvahy, je-li porušena ochranná norma (§ 2910 věta druhá ObčZ).

Přesto zůstává pro poškozeného nejvhodnější a nejméně rizikové, pokud uplatní své právo na náhradu újmy proti provozovateli autonomního automobilu podle § 2927 ObčZ.

5.4.2. Hodnocení odpovědnosti škůdce za zaviněné porušení povinnosti

Co se týče odpovědnosti za zaviněné porušení povinnosti, možnost uplatnění práva na náhradu újmy podle § 2910 ObčZ je pro poškozeného omezená. Předně právní úprava předpokládá, že poškozený zjistil přesnou příčinu škodní události a tato příčina byla způsobena zaviněným porušením povinnosti škůdce. Pokud újma nebyla způsobena porušením povinnosti, poškozený nemůže své právo podle § 2910 ObčZ uplatnit.

Navíc se může poškozený ocitnout ve složité důkazní situaci, ledaže je zaviněné porušení povinnosti škůdce konstatováno v trestním řízení. V evropském legislativním procesu se nachází Návrh směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci, která stanoví domněnku příčinné souvislosti a umožňuje, aby soud nařídil zpřístupnění příslušných důkazů o systémech autopilota autonomního automobilu, u něhož existuje podezření, že zapříčinil vznik újmy. Pokud by směrnice byla přijata, právní situace poškozeného by se tím zlepšila. Nicméně zde pro poškozeného stále bude riziko, že se škůdce ze své odpovědnosti vyviní, nebo že se škůdce prokáže jako nesolventní.

5.4.3. Hodnocení odpovědnosti výrobce

Ve vztahu k odpovědnosti výrobce podle § 2939 ObčZ lze shrnout, že na první pohled je tato právní úprava pro poškozeného výhodná a poskytuje mu výraznou právní ochranu

⁴⁷⁵ Rozsudek Velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 31 Cdo 475/2020.

v případech, kdy autonomní automobil svou autonomní jízdou způsobí újmu. Odpovědnost výrobce je objektivní a nadto jsou všechny odpovědné osoby zavázány solidárně, takže si poškozený může vybrat, po kom bude své právo uplatňovat (např. podle toho, kdo bude nejsolventnější).

Na druhou stranu, pokud újma vznikne autonomní jízdou automobilu, může být zjištění příčiny (zdali byla chybná data, vadný počítačový kód autopilota apod.) pro poškozeného ale i pro experta složité, zejména když nemají přístup k nezbytným informacím. Návrh Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky stanoví domněnku příčinné souvislosti a možnost, aby soud na žádost žalobce nařídil žalovanému (výrobci), aby zpřístupnil příslušné důkazy, které má k dispozici, což by procesní pozici poškozeného vylepšilo.

Největší slabinou právní úpravy je však velký počet různých liberačních důvodů, u nichž není jasné, jak budou soudy vykládány, což přináší poškozenému velmi podstatnou právní nejistotu. Navíc v některých případech se odpovědnost na způsobenou škodu nevztahuje vůbec (§ 2943 ObčZ) nebo výše náhrady je omezena (§ 2939 odst. 3 ObčZ).

Závěr

Tato dizertační práce měla za cíl postihnout občanskoprávní problematiku autonomních automobilů a softwaru autopilota komplexně v celé její šíři – od jejich občanskoprávní povahy přes smluvní závazkové vztahy po deliktní závazkové vztahy, které budou v souvislosti s provozem autonomních automobilů vznikat. Zvláštní pozornost byla věnována softwaru autopilota, neboť se jedná o prvek, který autonomní automobil odlišuje od konvenčního automobilu tím, že umožňuje autonomní jízdu bez zásahu řidiče.

V rámci analýzy byly zkoumány hypotézy č. 1-7 předestřené v úvodu této práce. Závěry analýzy ve vztahu k jednotlivým hypotézám jsou shrnuty níže.

Ve vztahu k hypotéze č. 1 bylo potvrzeno, že autonomní automobil je věcí hmotnou a software autopilota věcí nehmotnou v právním smyslu podle Občanského zákoníku. Software se kvalifikuje jako věc díky široké definici věci v právním smyslu zavedené Občanským zákoníkem a jedná se o v dnešní době již převažující právní názor české civilistiky. Kromě toho lze konstatovat, že definici věci naplňují rovněž autorská majetková práva vztahující se k počítačovému programu autopilota, byť v části právní doktríny zaznívají i opačné názory, že o věc v právním smyslu nejde. Naopak pro návrhy na vytvoření elektronické osoby nebo zvláštní podkategorie právnické osoby pro autonomní automobily nebyly shledány dostatečné důvody. Změna statusu autonomního automobilu z věci jako předmětu právních vztahů na osobu s právní subjektivitou jako subjektu právních vztahů proto není aktuální.

Co se týče hypotézy č. 2, bylo potvrzeno, že software autopilota jako počítačový program, tj. fiktivní autorské dílo, je chráněn autorským právem. Na software autopilota se vztahuje ochrana autorského práva ve stejném rozsahu jako na jiná autorská díla.

Stran hypotézy č. 3 bylo potvrzeno, že autonomní automobil je výrobek. Ve vztahu k softwaru autopilota bylo potvrzeno, že software je výrobkem ve smyslu navrhované Revidované směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky, a dále byly uvedeny dobré důvody pro to, aby se software kvalifikoval jako výrobek i za platné právní úpravy Občanského zákoníku, která vychází ještě ze Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky z roku 1985. Argumentace ve prospěch kvalifikace softwaru jako výrobku dle stávající právní úpravy byla vedena jak ve vztahu k softwaru instalovaného v autonomním automobilu v okamžiku uzavření kupní smlouvy, tak i k softwaru následně staženého do autonomního automobilu, a dokonce i k softwaru poskytovaného jako služba přes internetové připojení prostřednictvím přístupu na cloudový server, na němž je software provozován.

Ve vztahu k hypotéze č. 4 bylo potvrzeno, že stávající právní úprava koupě je aplikovatelná i na autonomní automobil. Pokud bude automobil v kupní smlouvě vymezen jako věc individuálně určená, dochází k nabytí vlastnického práva k němu okamžikem účinnosti kupní smlouvy. V případě, že automobil v okamžiku uzavření smlouvy ještě neexistuje, nemělo by to způsobit neplatnost smlouvy, translační účinek se pouze posune v čase. Pokud bude uzavírána kupní smlouva mezi spotřebitelem (coby kupujícím) a podnikatelem (coby prodávajícím), bude automobil vybavený softwarem autopilota splňovat definici věci s digitálními vlastnostmi a kupující bude požívat zvláštní právní ochranu s tím související. Za předpokladu, že software autopilota bude poskytován podle kupní smlouvy, bude prodávající odpovídat za vady nejen samotného autonomního automobilu, ale i softwaru. V rámci toho bude prodávající odpovídat za zajištění poskytování aktualizací softwaru. Tato povinnost by mohla v některých případech trvat 10-15 let, nebo dokonce i nekonečně, čímž se z koupě jako víceméně jednorázového právního jednání stává dlouhotrvající závazek.

Kromě toho bylo ve vztahu k hypotéze č. 5 potvrzeno, že se na autonomní automobil uplatní i právní úprava licence. Uzavření licenční smlouvy je nezbytné v případě, kdy je užíván autonomní automobil s instalovaným softwarem autopilota, neboť při jízdě dochází k užití počítačového programu jako autorského díla ve autorskoprávním smyslu. Pokud je licenční smlouva uzavírána se spotřebitelem coby nabyvatelem licence, uplatní se právní úprava ochrany spotřebitele. Při uzavření licenční smlouvy způsobem click-wrap online musí podnikatel pamatovat na to, že je povinen spotřebiteli na trvalém nosiči dat poskytnout předsmluvní informace, samotnou licenční smlouvu a licenční podmínky (např. v podobě EULA). Povinnost může splnit například tím, že všechny dokumenty zašle na e-mailovou adresu spotřebitele. Naproti tomu, pokud bude software poskytován výlučně jako služba, bylo dovozeno, že by se mohla uplatnit výjimka a udělení licence by se nevyžadovalo z důvodu, že software není užíván v autorskoprávním smyslu a případné rozmnoženiny stahované do automobilu tvoří pouze dočasné technické rozmnoženiny, na něž se vztahuje výjimka (tzv. zákonná licence). V případě, že se bude jednat o úplatné poskytování softwaru jako služby, uplatní se právní úprava Občanského zákoníku upravující pojmenovanou smlouvu o poskytování digitální služby. Pokud bude smlouva bezúplatná, jednalo by se o inominát.

Co se týče hypotézy č. 6, bylo potvrzeno, že vybrané stávající skutkové podstaty odpovědnosti za zaviněné porušení právní povinnosti, provozovatele dopravního prostředku a výrobce jsou použitelné i na újmu způsobenou autonomním automobilem, avšak uplatnění práv poškozeného může být složité až nemožné (zejm. pokud se nepodaří zjistit, co přesně způsobilo „chování“ automobilu vedoucí k nehodě). S ohledem na to bylo poukázáno na nutnost modifikovat

přístup ke zjišťování a prokazování příčinné souvislosti, aby nehrozilo, že poškozený zůstane bez náhrady. V rámci srovnání jednotlivých skutkových podstat vyšlo pro poškozeného jako nejvhodnější, když uplatní náhradu újmy po provozovateli dopravního prostředku nebo dopravy. Naopak právní úprava odpovědnosti za vadné výrobky, i když je rovněž odpovědností objektivní, se může prokázat jako nevhodná a neefektivní. Je to z důvodu, že pro poškozeného představuje právní nejistotu, jak budou hodnoceny důvody liberace škůdce, a zdali bude prokázáno, že újma byla způsobena vadou výrobku.

Poslední hypotéza č. 7 byla prověřena s výsledkem, že filosofové morální etiky nabízejí řešení pro nastavení algoritmu autopilota sice zajímavá (jako je uplatnění normativního pluralismu v praxi nebo výsledků empirického testování intuitivních závěrů apod.), ale diametrálně odlišná od toho, co navrhuje etické komise ustanovené na národní a nadnárodní úrovni a co lze považovat za přijatelné z hlediska práva a jeho principů jako je lidská důstojnost, právo na život, zákaz diskriminace apod. Z toho vyplývá, že například započítávání obětí nebo upřednostnění určitých osob s určitou charakteristikou zřejmě nebude z právního hlediska možné, byť z pohledu morálních filosofů se jeví takový přístup (nastavení autopilota) jako eticky přijatelný. Shoda nicméně panuje na tom, že algoritmus autopilota by měl být nastaven tak, aby minimalizoval riziko vzniku újmy, a to například tím, že automobil zpomalí, pokud nebude s to identifikovat předmět na kraji vozovky. Tím se předejde případnému střetu, jestliže by se ukázalo, že se jednalo o dítě, které může vběhnout kdykoliv nekontrolovatelně do silnice.

Co se týče směřování dalšího právního zkoumání na poli problematiky autonomních automobilů a autopilotů, lze doporučit zaměření se na další druhy smluvních vztahů, které mohou při používání autonomních automobilů vznikat, nebo na komparativní analýzu autorskoprávních aspektů při poskytování softwaru jako služby v mezinárodním srovnání. Dosud ještě relativně nový fenomén nabízí mnoho prostoru pro další právní analýzu právních vztahů a práv vztahujících se k autonomnímu automobilu.

Seznam zkratek

(právní předpisy jsou ve znění případných pozdějších předpisů a konsolidovaných znění)

| | |
|--|--|
| Autorský zákon, AutZ | Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) |
| Autorský zákon 1965, AutZ 1965 | Zákon č. 35/1965 Sb., o dílech literárních, vědeckých a uměleckých (autorský zákon) |
| Bílá kniha o umělé inteligenci | Bílá kniha o umělé inteligenci - evropský přístup k excelenci a důvěře, v Bruselu dne 19.2.2020 (COM(2020) 65 final) |
| Důvodová zpráva, Důvodová zpráva k Občanskému zákoníku | Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (konsolidovaná verze) |
| Důvodová zpráva k Novele zákona o silniční dopravě | Důvodová zpráva k zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony |
| Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb. | Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů |
| Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel | Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel zpracovaný Etickou komisí pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách ČR, 2021 |
| Etika propojených a automatizovaných vozidel | Ethics of Connected and Automated Vehicles: recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility by Commission Expert Group to advise on |

| | |
|---|---|
| | specific ethical issues raised by driverless mobility, 2020 |
| Francouzský občanský zákoník | Code civil des Français 21 mars 1804 |
| Nářízení eIDAS | Nářízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES |
| Nářízení o zdravotnických prostředcích | Nářízení evropského parlamentu a rady (EU) 2017/745 ze dne 5. dubna 2017 o zdravotnických prostředcích, změně směrnice 2001/83/ES, nařízení (ES) č. 178/2002 a nařízení (ES) č. 1223/2009 a o zrušení směrnic Rady 90/385/EHS a 93/42/EHS |
| Návrh aktu o umělé inteligenci | Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (Akt o umělé inteligenci), (COM(2021) 206 final, 2021/0106(COD)) |
| Návrh směrnice o odpovědnosti poskytovatelů služeb | Proposal for a Council Directive on the liability of suppliers of services (COM(90) 482 final, 20 December 1990) |
| Návrh směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci | Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o přizpůsobení pravidel mimosmluvní občanskoprávní odpovědnosti umělé inteligenci (směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci) (COM/2022/496 final/2) |
| Německý autorský zákon | Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) vom 9.September 1965, BGBl. I S. 1273 |

| | |
|---|---|
| Německý občanský zákoník, NěmObčZ | Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002, BGBI. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738 |
| Německý základní zákon | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949, BGBI. S. 1 |
| Německý zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru | Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) vom 11. Januar 2005, BGBI. I S. 78 |
| Německý zákon o odpovědnosti za vadné výrobky | Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte – (Produkthaftungsgesetz – ProdHaftG) vom 15. Dezember 1989, BGBI. I S. 2198 |
| Novela zákona o silniční dopravě | Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony |
| Občanský zákoník, ObčZ | Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník |
| Obecné nařízení o ochraně osobních údajů | Narřízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) |
| Původní směrnice o právní ochraně počítačových programů | Směrnice rady ze dne 14. května 1991 o právní ochraně počítačových programů (91/250/EHS) |
| Rakouský autorský zákon | Bundesgesetz über das Urheberrecht an Werken der Literatur und der Kunst und über verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz), StF: BGBI. Nr. 111/1936, StR: 39/Gu. BT: 64/Ge S. 19 |
| Rakouský všeobecný občanský zákoník, RakVšeObčZ | Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der |

| | |
|--|---|
| | Oesterreichischen Monarchie, StF: JGS Nr. 946/1811 |
| Rakouský zákon o odpovědnosti za vadný výrobek | Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988 über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt (Produkthaftungsgesetz), StF: BGBl. Nr. 99/1988 |
| Rakouský zákon o ochraně spotřebitele | Bundesgesetz vom 8. März 1979, mit dem Bestimmungen zum Schutz der Verbraucher getroffen werden (Konsumentenschutzgesetz – KSchG), StF: BGBl. Nr. 140/1979 |
| Rakouský zákon o právech spotřebitele z vadného plnění | Bundesgesetz über die Gewährleistung bei Verbraucherverträgen über Waren oder digitale Leistungen (Verbrauchergewährleistungsgesetz – VGG), StF: BGBl. I Nr. 175/2021 |
| Revidovaná směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky | Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti za vadné výrobky (COM(2022) 495 final, 2022/0302(COD)) |
| Sdělení o umělé inteligenci | Sdělení Evropské komise o umělé inteligenci pro Evropu (COM(2018) 237 final) |
| SFEU | Smlouva o fungování Evropské Unie |
| Slovenský autorský zákon | Zákon č. 185/2015 Z. z., autorský zákon |
| Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2161 ze dne 27. listopadu 2019 | Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2161 ze dne 27. listopadu 2019, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/6/ES, 2005/29/EU a 2011/83/EU, pokud jde o lepší vymáhání a modernizaci právních předpisů Unie na ochranu spotřebitele. |
| Směrnice o digitálních obsazích | Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/770 ze dne 20. května 2019 o některých |

| | |
|--|---|
| | aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb |
| Směrnice o harmonizaci určitých aspektů autorského práva | Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/29/ES ze dne 22. května 2001 o harmonizaci určitých aspektů autorského práva a práv s ním souvisejících v informační společnosti |
| Směrnice o některých aspektech smluv o prodeji zboží | Směrnice Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES |
| Směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky | Směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/34/ES |
| Směrnice o právech spotřebitelů | Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU, ze dne 25. října 2011, o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES |
| Směrnice o právní ochraně počítačových programů | Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/24/ES ze dne 23. dubna 2009 o právní ochraně počítačových programů |
| Směrnice o zneužívajících ujednáních | Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách |

| | |
|---|--|
| Trestní zákoník | Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník |
| Usnesení Evropského parlamentu týkající se občanskoprávních pravidlech pro robotiku | Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku |
| Vídeňská úmluva o silničním provozu | Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 83/2013 Sb. m. s., o sjednání Úmluvy o silničním provozu, přijaté ve Vídni dne 8. listopadu 1968 |
| Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích | Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích |
| Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla | Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) |
| Zákon o silniční dopravě | Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě |
| Zákona o silničním provozu | Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) |
| Zákon o zpracování osobních údajů | Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů |
| Zákon č. 374/2022 Sb. | Zákon č. 374/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. |

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

Monografie a kolektivní monografie, včetně vybraných kapitol:

BERAN, Karel, ČECH, Petr, DVOŘÁK, Bohumil, ELISCHER, David., HRÁDEK, Jiří, JANEČEK, Václav, KÜHN, Zdeněk, ONDŘEJEK, Pavel. *Artificial Legal Entities: Essays on Legal Agency and Liability*. Praha, Warsaw, Bratislava, Budapešť: Wolters Kluwer, 2019.

DOHNAL, Jakub, GALVAS, Miroslav, OLIVA, Jakub. *Obchodní smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016.

ELIÁŠ, Karel a kol. *Občanské právo pro každého: Pohledem (nejen) tvůrců nového občanského zákoníku*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013.

ELISCHER, David a kol. *Náhrada majetkové a nemajetkové újmy podle občanského zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona – Praktická příručka*. Praha: Leges, 2020.

FIALOVÁ, Eva, MATEJKA, Ján, PŘÍBAŇ ŽOLNEČÍKOVÁ, Veronika, SOLARCZYK KRAUSOVÁ, Alžběta. *Odpovědnost za škodu z provozu autonomních vozidel*. Praha: Leges, 2022.

GEISTFELD, Mark, KARNER, Ernst, KOCH, Bernhard, WENDEHORST, Christiane. *Civil Liability for Artificial Intelligence and Software*. Berlin, Boston: De Gruyter, 2023

HILGENDORF, Eric, FELDLE, Jochen (eds.). *Digitization and the Law*. 1. edition. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2018.

JANSA, Lukáš, Petr OTEVŘEL, ŠTEVKO Martin. *Softwarové právo*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Brno: Computer Press, 2018.

JENKINS, Ryan, ČERNÝ, David, HŘÍBEK, Tomáš (eds). *Autonomous Vehicle Ethics: The Trolley Problem and Beyond*. Oxford: Oxford University Press, 2022.

JURČOVÁ, Monika, NOVOTNÁ, Marianna. *Náhrada škody ako prostriedok nápravy v súkromnom práve*. Praha: Leges, 2016.

KARÁSKOVÁ, Ivana, KARÁSEK, Petr. *Paragrafy a počítače – právní aspekty užití počítačů*. Brno: UNIS, 1994.

KNAPP, Viktor. *Teorie práva*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 1995.

LOVĚTÍNSKÝ, Vojtěch. *Objektivní odpovědnost v českém deliktním právu*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021.

MAISNER, Martin. *Základy softwarového práva*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2011.

MOCEK, Ondřej. *Újma způsobená vadou výrobku a její unijní úprava*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021.

SCHURR, Francesco A., UMLAUFT, Manfred (Hrsg.). *Festschrift für Bernhard Eccher*. Wien: Verlag Österreich, 2017.

SCHMIDT-KESSEL, Martin, MÖLLNITZ, Christina. *Grundfragen des Digitalvertragsrechts*. Tübingen: Mohr Siebeck, 2022.

SEDLÁKOVÁ, Jana, TOMEK, Roman, FORMANOVÁ, Tereza, ČECH, Pavel, HRADSKÝ, Jiří a kol. *Softwarové smlouvy*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021.

SMEJKAL, Vladimír a kol. *Právo informačních a telekomunikačních systémů*. 2. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: C. H. Beck, 2004.

Učebnice a komentáře:

ELIÁŠ, Karel (ed.). *Občanský zákoník: velký akademický komentář: úplný text zákona s komentářem, judikaturou a literaturou podle stavu k 1. 4. 2008*. 1. svazek. § 1 – 487. Praha: Linde, 2008.

DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří a ZUKLÍNOVÁ, Michaela a kol. *Občanské právo hmotné. První díl, Obecná část*. 2. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016.

DVOŘÁK, Jan, ŠVESTKA, Jiří a kol. *Občanské právo hmotné, 3. díl*. 5. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2009.

GREGUŠOVÁ, Daniela. *Vybrané kapitoly z počítačového práva*. Bratislava: Vydavateľské oddelenie Právnickej fakulty Univerzity Komenského, 1994.

HENDRYCH, Dušan a kol. *Právníký slovník*. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009.

HLAVENKA, Jiří. *Výkladový slovník výpočetní techniky a komunikací*. 3. vydání. Praha: Computer press, 1997.

HOLCOVÁ, Irena a kol. *Autorský zákon: Komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2019.

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

CHALOUPKOVÁ, Helena, HOLÝ, Petr. *Autorský zákon*. 5. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017.

JANDOVÁ, Lucie, VOJTEK, Petr. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019.

KLETEČKA, Andreas, SCHAUER, Martin (Hrsg.). *ABGB-ON Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch*. Wien: MANZ Verlag, 2010.

KOVALČÍKOVÁ, Daniela, ŠTANDERA, Jan. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2011.

LAVICKÝ, Petr. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2022.

MELZER, Filip, TÉGL, Petr a kol. *Občanský zákoník – velký komentář. § 2894–3081. Závazky z deliktů a z jiných právních důvodů*. Praha: Leges, 2018.

PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019.

PETROV, Jan, VÝTISK, Michal, BERAN, Vladimír a kol. *Občanský zákoník*. 2. vydání (2. aktualizace). Praha: C. H. Beck, 2023.

POLČÁK, Radim a kol. *Autorský zákon. Praktický komentář s judikaturou*. 1. vyd. Praha: Leges, 2020.

SÄCKER, Franz Jürgen, RIXECKER, Roland, OETKER, Hartmut, LIMPERG, Bettina. *Münchener Kommentar zum BGB, Band 7*. 8. Auflage. München: Beck, 2020.

SCHWIMANN, Michael, KODEK, Georg (Hrsg.). *ABGB Praxiskommentar AHG, ASVG, DHG, EKHG, OrgHG, PHG, Haftpflichtgesetze, Band 11*. 5. Auflage. Wien: LexisNexis Verlag, 2022.

ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I, (§ 1-654)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2020.

ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek V, (§ 1721-2520)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2023.

ŠVESTKA, Jiří, DVOŘÁK, Jan, FIALA, Josef a kol. *Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, (§ 2521-3081)*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2021.

ŠVESTKA, Jiří, SPÁČIL, Jiří, ŠKÁROVÁ, Marta, HULMÁK, Milan a kol. *Občanský zákoník I*, 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2009.

TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019.

TELEC, Ivo, TŮMA, Pavel. *Autorský zákon (EVK)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2007.

TICHÝ, Luboš, PIPKOVÁ, Petra Joanna, BALARIN, Jan. *Kupní smlouva v novém občanském zákoníku. Komentář, § 2079-2183*. Praha: C. H. Beck, 2014.

TOMÁŠEK, Michal, TÝČ, Vladimír, PETRLÍK, David a kol. *Právo Evropské Unie*. 3. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2021.

UŘIČAŘ, Miroslav, RÁMIŠ, Vladan a kol. *Obecné nařízení o ochraně osobních údajů*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2021.

Ostatní publikace:

(publikace EU dostupné: <https://eur-lex.europa.eu>)

ETHIK-KOMMISSION, eingesetzt durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. *Automatisiertes und vernetztes Fahren Bericht*. Juni 2017. Dostupné: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile [cit. 2023-04-25].

ETICKÁ KOMISE PRO POSUZOVÁNÍ OTÁZEK SPOJENÝCH S PROVOZEM AUTOMATIZOVANÝCH A AUTONOMNÍCH VOZIDEL V PODMÍNKÁCH ČR. *Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel*. Květen 2021. Dostupné: https://www.mdcr.cz/getattachment/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Eticka-komise/Eticka-komise-zprava-autonomni-mobilita_.pdf.aspx [cit. 2023-03-29].

EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE-GENERAL FOR RESEARCH AND INNOVATION. *Ethics of connected and automated vehicles – Recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility*, Luxembourg: Publications Office, 2020. Dostupné: <https://data.europa.eu/doi/10.2777/035239> [cit. 2023-09-19].

EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO KOMUNIKAČNÍ SÍŤ, OBSAH A TECHNOLOGIE. *Bílá kniha o umělé inteligenci - evropský přístup k excelenci a důvěře*, 19. 2. 2020 (COM(2020) 65 final).

INDEPENDENT HIGH-LEVEL EXPERT GROUP ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE, set up by the European Commission. *A definition of AI: main capabilities and scientific disciplines*. Made public 8 April 2019. Dostupné: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/ai_hleg_definition_of_ai_18_december_1.pdf [cit. 2023-09-19].

KNĚŽÍNEK, Jan, MLSNA, Petr, VEDRAL, Josef: *Příprava návrhů právních předpisů – Praktická pomůcka pro legislativce*, Praha: Úřad vlády, 2010. Dostupné: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/lrv/dokumenty/Priprava-navrhu-pravnich-predpisu-prakticka-pomucka-pro-legislativce.pdf> [cit. 2023-09-19].

Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: *Umělá inteligence pro Evropu*. 25. 4. 2018 (COM(2018) 237 final).

SEA International. *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles* J3016, version 4/2021, from 30 April 2021. Dostupné: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104 [cit. 2023-03-29].

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

Články v odborných periodikách:

ČECH, Petr, FLÍDR, Jan. Odpovídá zaměstnanec třetí osobě za škodu, kterou jí způsobí při plnění pracovních úkolů? *Rekodifikace & praxe*. 2015, č. 3, str. 15-22.

DEUTSCHMANN, Lennart. Der neue Sachmangelbegriff des § 434 BGB n.F. *Neue Justiz, Zeitschrift für Anwalts- und Gerichtspraxis*. 2022, Jahrgang 76, Heft Nr. 1, S. 14-19.

ELISCHER, David. Protiprávnost – co je jejím zdrojem v soukromém právu? *Časopis pro právní vědu a praxi*. 2016, č. 4, str. 501-526.

EVANS, Leonard. Comment: The Dominant Role of Driver Behavior in Traffic Safety. *American Journal of Public Health*. 1996 (June), Vol. 86, Issue 6, pp. 784-6.

FOOT, Philippa. The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect. *Oxford Review*. 1967, No. 5, pp. 5-15.

GORDON, John-Stewart. Artificial moral and legal personhood. *AI & SOCIETY*. 2021, Vol. 36, Issue 2, pp. 457–471.

- HAJNÁ-STEINEROVÁ, Karin. Ochranná známka jako předmět vlastnictví ve světle nového občanského zákoníku. *Právní rozhledy*. 2013, č. 23-24, str. 839-844.
- HÜBNER, Dietmar, WHITE, Lucie. Crash Algorithms for Autonomous Cars: How the Trolley Problem Can Move Us Beyond Harm Minimisation. *Ethical Theory and Moral Practice*. 2018, Vol. 21, Issue 3, pp. 685–98.
- CHORVÁT, Oliver. Service level agreements v kontextu softwarových smluv. *Revue pro právo a technologie*. 2015, č. 12, str. 125-173.
- JANOUSHKOVÁ, Anežka. Čistě majetková újma a její náhrada v novém civilním právu, 2. část. *Rekodifikace & praxe*. 2016, č. 1, na straně 21-26.
- JANSA, Lukáš, OTEVŘEL, Petr. Právní aspekty tvorby software. *Právní rozhledy*. 2006, č. 13, str. 465-470.
- JAREŠ, Adam. Click-through smlouvy jako způsob vzniku závazku. *Soukromé právo*. 2020, č. 6, str. 23-27.
- JOGGERST, Laura, WENDT, Janine. Die Weiterentwicklung der Produkthaftungsrichtlinie. *Zeitschrift zum Innovations- und Technikrecht*. 2021, Heft Nr. 1, S. 13-17.
- KAUFFMANN, Nina, FAHRENKROG, Felix, DREES, Ludwig, RAISCH, Florian. Positive risk balance: a comprehensive framework to ensure vehicle safety. *Ethics and Information Technology*. 2022, Vol. 24, Issue 1, pp. 1-16.
- KINDL, Jiří, KOUDELKA, Martin. Regulatorní výzvy sdílené přepravy. *Právní rozhledy*. 2017, č. 7, str. 229-236.
- KOLAŘÍKOVÁ, Linda. Odpovědnost (za) robota aneb právo umělé inteligence. *Bulletin advokacie*. 2018, č. 3, str. 11-19.
- KORBEL, František a kol. Interpretace elektronického podpisu a související identifikace v soukromém právu [online]. *Právní prostor*. 24. 11. 2020. Dostupné: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/obcanske-pravo/interpretace-elektronickeho-podpisu-souvisejici-identifikace-v-soukromem-pravu> [cit. 2023-09-16].
- KRAUSOVÁ, Alžběta. Status elektronické osoby v evropském právu v kontextu českého práva. *Právní rozhledy*. 2017, roč. 20, str. 700-704.
- LIMBERGOVÁ, Zuzana. Směrnice o digitálním obsahu a jejich implementace v právní řádu ČR. *Revue pro právo a technologie*. 2022, roč.13, č. 25, str. 227-305.
- MOOR, James. The Dartmouth College Artificial Intelligence Conference: The Next Fifty Years. *AI Magazine*. 2006, Vol. 27, Issue 4, pp. 87-91.
- MENZELOVÁ, Kristýna, TOMŠEJ, Jakub. Nová unijní regulace v online platformové ekonomice – přínosy a kontroverze. *Právní rozhledy*. 2020, č. 13-14, str. 480-488.
- MELZER, Filip. Corpus delicti aneb obrana úpravy deliktního práva v návrhu občanského zákoníku. *Bulletin Advokacie*. 2011, č. 3, str. 24-27.
- MIKEŠ, Stanislav. Právo ve věku inteligentních strojů. *Bulletin Advokacie*. 2018, č. 4, str. 17-22.

- MYSLIVEC, David. Právní aspekty interoperability software. *Revue pro právo a technologie*. 2022, roč. 13, č. 26, str. 277-338.
- NIERMEIER, Florian. EU-Regeln zu digitalen Inhalten und zum Verkauf von Waren (Gastkommentar). *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*. 2022, Jahrgang 33, Nr. 2, S. 49-50.
- NYHOLM, Sven, SMIDS, Jilles. The Ethics of Accident-Algorithms for Self-Driving Cars: an Applied Trolley Problem? *Ethical Theory Moral Practise*. 2016, Vol. 19, Issue 5, pp. 1275–1289.
- PERSAD, Govind, WERTHEIMER, Alan, EMANUEL, Ezekiel Jonathan. Principles For Allocation of Scarce Medical Interventions. *The Lancet*. 2009, Vol. 373, Issue 9661, pp. 423-431.
- PETRIDOU, Eleni, MOUSTAKI, Maria. Human factors in the causation of road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology*. 2000, Vol. 16, Issue 9, pp. 819-826.
- PETROV, Jan. Protiprávnost a obecná prevenční povinnost. *Právní rozhledy*. 2007, č. 20, str. 745-749.
- PIPKOVÁ, Petra Joanna. Ochranný účel normy a jeho význam pro vymezení rozsahu odpovědnosti za škodu (k § 2910). *Právník*. 2013, č. 9, str. str. 869-882.
- TAEGER, Jürgen. Recht der digitalen Welt – Rechtsentwicklungen im EDV- und Internetrecht. *Kritische Justiz*. 2020, Jahrgang 33, Heft Nr. 4, S. 506-530.
- THOMSON, Judith Jarvis. The Trolley Problem. *The Yale Law Journal*. 1985 (May), Vol. 94, Issue 6, pp. 1395-1415.
- TICHÝ, Luboš. Ke dvěma základním otázkám odpovědnosti za škodu způsobenou budovou. *Bulletin advokacie*. 2021, č. 10, str. 15-20.
- TICHÝ, Luboš. O kumulaci nároků na náhradu škody a konkurenci právních norem. *Bulletin advokacie*. 2022. č. 4, str. 22-29.
- TOMÍŠEK, Jan. Licence při poskytování software jako služby. *Revue pro právo a technologie*. 2014, roč. 5, č. 10, str. 47-67.
- TOMÍŠEK, Jan. Software jako věc v režimu nového občanského zákoníku. *Revue pro právo a technologie*. 2014, roč. 5, č. 9, str. 199-214.
- SANTONI DE SIO, Filippo. Killing by Autonomous Vehicles and the Legal Doctrine of Necessity. *Ethical Theory and Moral Practice*. 2017 (April), Vol. 20, Issue 2, pp. 411-429.
- STABENTHEINER, Johannes. Was ist neu am neuen Gewährleistungsrecht? *Österreichische Juristenzeitung*. 2021, Heft Nr. 21, S. 965-978.
- VON WESTPHALEN, Friedrich Graf. Náhrada škody ve virtuálním světě s důrazem na umělou inteligenci. *Bulletin advokacie*. 2021, č. 6, str. 25-31.
- WAGNER, Gerhard. Produkthaftung für autonome Systeme. *Archiv für die civilistische Praxis*. 2017 (Dezember), Jahrgang (Bd.) 217, Heft Nr. 6, S. 707-765.
- ZÁLESKÁ, Barbora. Návrh nové směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky. *Jurisprudence*. 2023, číslo 1, str. 3-10.

ZIBNER, Jan. Akceptace právní osobnosti v případě umělé inteligence. *Revue pro právo a technologie*. 2018, roč. 9, č.17, str. 19-49.

ZIBNER, Jan, MYŠKA, Matěj. Umělá inteligence – výzva autorství. *Iurium Scriptum*. 2019, č. 1, str. 49-60.

ZÖCHLING-JUD, Brigitta. Digital Consumer Contract Law and New Technologies – Implementation of the Digital Content Directive in Austria. *JIPITEC*, 2021, Vol. 12, Issue 2, pp. 221-228.

ŽOLNERČÍKOVÁ, Veronika. Prokazování příčinné souvislosti u škod způsobených propojenými autonomními vozidly. *Revue pro právo a technologie*. 2020, roč. 11, č. 21, str. 129-152.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

BREWSTER, Thomas. How Jeep Hackers Took Over Steering And Forced Emergency Stop At High Speed [on-line]. *Forbes*. 2. 8. 2016. Dostupné: <https://www.forbes.com/sites/thomasbrewster/2016/08/02/charlie-miller-chris-valasek-jeep-hackers-steering-brake/?sh=3756592963f4> [cit. 2023-09-19].

GAO, Paul, HENSLEY, Russell, ZIELKE, Andreas. A road map to the future for the auto industry [on-line]. *McKinsey Quarterly*. 2014 (October). Dostupné: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/a-road-map-to-the-future-for-the-auto-industry#/> [cit. 2023-09-16].

JANOUSKOVÁ, Anežka. Čistě majetková újma / reiner Vermögensschaden / pure economic loss a její náhrada v novém civilním právu [on-line]. Výjezdní workshop z obchodního práva Obchodní právo v roce II. Univerzita Karlova, Právnická fakulta. 10.-12. dubna 2015. Dostupné: https://www.prf.cuni.cz/sites/default/files/old_files/1404050695.pdf [cit. 2023-09-16].

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT. KBA erteilt erste Genehmigung zum automatisierten Fahren. Pressemitteilung Nr. 49/2021, 2021, vom 9. 12. 2021. Dostupné: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Allgemein/2021/pm49_2021_erste_Genehmigung_automatisiertes_Fahren.html [cit. 2023-03-29].

VERBANDS DER AUTOMOBILINDUSTRIE. *Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Richtlinie über bestimmte vertragsrechtliche Aspekte der Bereitstellung digitaler Inhalte und Dienstleistungen*, vom 3. 11. 2020. Berlin, 2020. Dostupné: https://www.enorm.bund.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Stellungnahmen/2020/Downloads/120220_Stellungnahme_VDA_RefE_RLDI.pdf?__blob=publicationFile&v=2 [cit. 2023-09-19].

3. Seznam použitých právních předpisů

Unijní předpisy (v konsolidovaném znění):

(všechny právní předpisy EU dostupné: <https://eur-lex.europa.eu> [cit. 2023-04-25])

Směrnice Rady 85/374/EHS ze dne 25. července 1985 o sblížení právních a správních předpisů členských států týkajících se odpovědnosti za vadné výrobky, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/34/ES.

Směrnice rady ze dne 14. května 1991 o právní ochraně počítačových programů (91/250/EHS)

Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o zneužívajících ujednáních ve spotřebitelských smlouvách.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/29/ES ze dne 22. května 2001 o harmonizaci určitých aspektů autorského práva a práv s ním souvisejících v informační společnosti.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/24/ES ze dne 23. dubna 2009 o právní ochraně počítačových programů.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU, ze dne 25. října 2011, o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

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

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

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2161 ze dne 27. listopadu 2019, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/6/ES, 2005/29/EU a 2011/83/EU, pokud jde o lepší vymáhání a modernizaci právních předpisů Unie na ochranu spotřebitele.

Vnitrostátní zákony (ve znění pozdějších předpisů):

Zákon č. 35/1965 Sb., o dílech literárních, vědeckých a uměleckých (autorský zákon).

Zákon č. 89/1990 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 35/1965 Sb., o dílech literárních, vědeckých a uměleckých (autorský zákon).

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů.

Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Zákon č. 374/2022 Sb. č. 374/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Ostatní předpisy (ve znění pozdějších předpisů):

Francouzské právní předpisy:

Code civil des Français 21 mars 1804, modifié par les lois

Rakouské právní předpisy:

Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten deutschen Erbländer der Oesterreichischen Monarchie, StF: JGS Nr. 946/1811.

Bundesgesetz über das Urheberrecht an Werken der Literatur und der Kunst und über verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz), StF: BGBl. Nr. 111/1936, (StR: 39/Gu. BT: 64/Ge S. 19.).

Bundesgesetz vom 8. März 1979, mit dem Bestimmungen zum Schutz der Verbraucher getroffen werden (Konsumentenschutzgesetz – KSchG), StF: BGBl. Nr. 140/1979.

Bundesgesetz vom 21. Jänner 1988 über die Haftung für ein fehlerhaftes Produkt (Produkthaftungsgesetz), StF: BGBl. Nr. 99/1988.

Bundesgesetz über die Gewährleistung bei Verbraucherverträgen über Waren oder digitale Leistungen (Verbrauchergewährleistungsgesetz – VGG), StF: BGBl. I Nr. 175/2021.

Slovenské právní předpisy:

Zákon č. 185/2015 Z. z., autorský zákon.

Německé právní předpisy:

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949, BGBl. S. 1.

Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) vom 9. September 1965, BGBl. I S. 1273.

Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte – (Produkthaftungsgesetz – ProdHaftG) vom 15. Dezember 1989, BGBl. I S. 2198.

Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002, BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738.

Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) vom 11. Januar 2005, BGBl. I S. 78.

Mezinárodní smlouvy a předpisy:

(dostupné: <https://eur-lex.europa.eu> [cit. 2023-04-25])

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

Smlouva o fungování Evropské unie ze dne 13. prosince 2007 (konsolidované znění).

Předpis OSN č. 157 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu (2021/389)

Návrhy předpisů

(všechny návrhy právních předpisů EU dostupné: <https://eur-lex.europa.eu> [cit. 2023-04-25])

Proposal for a Council Directive on the liability of suppliers of services (COM(90) 482 final, 20 December 1990)

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (Akt o umělé inteligenci), (COM(2021) 206 final, 2021/0106(COD))

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o přizpůsobení pravidel mimosmluvní občanskoprávní odpovědnosti umělé inteligenci (směrnice o odpovědnosti za umělou inteligenci) (COM/2022/496 final/2)

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti za vadné výrobky (COM(2022) 495 final, 2022/0302(COD))

4. Seznam použité judikatury (rozhodnutí a stanoviska)

Vnitrostátní:

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 22. 5. 1967, sp. zn. 5 Cz 37/67, uveřejněný pod č. 109/1967 ve Sbírce rozhodnutí a oznámení soudů ČSSR.

Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, sp. zn. Cpj 87/70, uveřejněný pod č. 55/1971 civ. ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek.

Nejvyšší soud K náhradě škody v dopravě, sp. zn. Cpj 10/83, ze dne 23.11.1983, Sbírka soudních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu, ročník 1984, č. svazku 2-3, č. 3/1984.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 24. 5. 2001, sp. zn. 25 Cdo 1946/2000.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 10. 2001, sp. zn. 20 Cdo 2369/99.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR ze dne 5. 2. 2004, sp. zn. 21 Cdo 1059/2003.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 11. 2007, sp. zn. 25 Cdo 2563/2005.

Rozsudek Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 11. 12. 2007, sp. zn. 19 Co 875/2006.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 4. 2008, sp. zn. 33 Odo 848/2006.

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

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, sp. zn. 5 As 38/2008.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 3. 4. 2012, sp. zn. 32 Cdo 4917/2010.

Nález Ústavního soudu ze dne 16. 1. 2013, sp. zn. I. ÚS 46/12.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 3. 6. 2013, sp. zn. 32 Cdo 3183/2012.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 9. 2013, sp. zn. 33 Cdo 2884/2012.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 9. 2015, sp. zn. 23 Cdo 3363/2013.

Nález Ústavního soudu ze dne ze dne 20. 12. 2016, sp. zn. III. ÚS 3067/13.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 2. 2017, sp. zn. 25 Cdo 1970/2015.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 8. 2017, sp. zn. 25 Cdo 3485/2016

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 4. 2019, sp. zn. 25 Cdo 2675/2017.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 12. 12. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4321/2017.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 19. 3. 2019, sp. zn. 25 Cdo 2968/2018.

Nález Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2019, sp. zn. II. ÚS 2778/19.

Rozsudek Velkého senátu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu ze dne 10. 6. 2020, sp. zn. 31 Cdo 475/2020.

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 15. 4. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1802/2020.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 20. 7. 2021, sp. zn. 33 Cdo 1584/2020.

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 14. 9. 2022, sp. zn. 25 Cdo 1080/2022.

Německé soudy:

Rozsudek Spolkového soudního dvoru (*Bundesgerichtshof*) ze dne 9. 11. 1982 sp. zn. VI ZR 151/81.

Rozsudek německého Spolkového ústavního soudu (prvního senátu) (*Bundesverfassungsgericht*) ze dne 15. 2. 2006, sp. zn. 1 BvR 357/05.

Rozsudek Spolkového soudního dvora (*Bundesgerichtshof*) ze dne 15. 11. 2006, sp. zn. XII ZR 120/04.

Rozsudek I. civilního senátu Spolkového soudního dvoru (*Bundesgerichtshof*) ze dne 31. 5. 2012, sp. zn. I ZR 73/10.

Rozsudek Okresního soudu Hamburg (*Amtsgericht Hamburg*) ze dne 24. 2. 2016, sp. zn. Az. 49 C 299/15.

Rozsudek Okresního soudu Gelsenkirchen (*Amtsgericht Gelsenkirchen*) ze dne 3. 5. 2016, sp. zn. Az. 427 C 74/15.

Francouzské soudy:

Rozhodnutí Kasačního soudu, civilní (*Cour de Cassation, civ.*), ze dne 29. března 1886, uveřejněno v *Dalloz Périodique* 1886, č. 1, str. 329.

Rozhodnutí Odvolacího soudu v Rennes (*Cour d'appel de Rennes*) rozhodnutí ze dne 25. června 1969.

Soudní dvůr EU:

Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. dubna 1984, ve věci Sabine von Colson a Elisabeth Kamann v. Land Nordrhein-Westfalen, sp. zn. C-14/83.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 3. 2005, ve věci easyCar (UK) Ltd v. Office of Fair Trading, sp. zn. C-336/03.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 9. 2. 2006, ve věci Declan O'Byrne v. Sanofi Pasteur MSD Ltd, dříve Aventis Pasteur MSD Ltd, Sanofi Pasteur SA, dříve Aventis Pasteur SA., sp. zn. C-127/04.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 16. 7. 2009, ve věci Infopaq International A/S v. Danske Dagblades Forening, sp. zn. C-5/08.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. 12. 2010, ve věci Bezpečnostní softwarová asociace – Svaz softwarové ochrany v. Ministerstvo kultury, sp. zn. C-393/09.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 21. 12. 2011, ve věci Centre hospitalier universitaire de Besancon v. Thomasovi Dutreuxovi a Caisse primaire d'assurance maladie du Jura, sp. zn. C-495/10.

Usnesení Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 17. 1. 2012, ve věci Infopaq International A/S v. Danske Dagblades Forening, sp. zn. C-302/10.

Rozsudek soudního dvora Evropské unie (třetího senátu) ze dne 15. 3. 2012, ve věci Società Consortile Fonografici v. Marcu Del Corsovi, sp. zn. C-135/10.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 5. 7. 2012, ve věci Content Services Ltd v. Bundesarbeitskammer, sp. zn. C-49/11.

Usnesení Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 7. 3. 2013, ve věci Eva-Maria Painer v. Standard VerlagsGmbH a další, sp. zn. C-145/10 REC.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 14. 3. 2013, ve věci Mohamed Aziz v. Caixa d'Estalvis de Catalunya, Tarragona i Manresa (Catalunyacaixa), sp. zn. C-415/11.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 30. 5. 2013, ve věci Dirk Frederik Asbeek Brusse a Katarina de Man Garabito v. Jahani BV, sp. zn. C 488/11.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 16. 1. 2014, ve věci Constructora Principado SA v. José Ignacio Menéndez Álvarez, sp. zn. C-226/12.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 6. 2014, ve věci Public Relations Consultants Association Ltd v. Newspaper Licensing Agency Ltd a další, sp. zn. C-360/13.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 5. 3. 2015, ve spojené věci Boston Scientific Medizintechnik GmbH v. AOK Sachsen-Anhalt a Betriebskrankenkasse RWE, sp.zn. C-503/13 a sp. zn. C-504/13.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 6. 7. 2017, ve věci Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs KG v. Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände - Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., sp. zn. C-290/16.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. 12. 2017, ve věci Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL, sp. zn. C-434/15.

Rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 17. 5. 2018, ve věci Karel de Grote – Hogeschool Katholieke Hogeschool Antwerpen VZW v. Susan Romy Jozef Kuijpers, sp. zn. C-147/16.

Rozsudek Soudního dvora (pátého senátu) ze dne 4. 10. 2018, ve věci Komisija za zaščita na potrobitelite v. Evelina Kamenova, sp. zn. C-105/17.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 3. 10. 2019, ve věci Verein für Konsumenteninformation v. TVP Treuhand- und Verwaltungsgesellschaft für Publikumsfonds mbH & Co KG, sp. zn. C-272/18.

Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 12. 3. 2020, ve věci Verbraucherzentrale Berlin eV v. DB Vertrieb GmbH, sp. zn. C-583/18.

Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 14. 5. 2020, ve věci NK v. MS a AS, sp. zn. C-208/19.

Rozsudek Soudního dvora (prvního senátu) ze dne 10. 6. 2021, ve věci Krone v. Verlag Gesellschaft mbH & Co KG, sp. zn. C-65/20.

Rozsudek Soudního dvora (desátého senátu) ze dne 7. 7. 2022, ve věci Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia v. Koninklijke Philips NV, sp. zn. C-264/21.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 5. 2023, ve věci UI v. Österreichische Post AG, sp. zn. C-300/21.

Ostatní:

5. Seznam ostatních zdrojů

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Umělá inteligence – dopady umělé inteligence na jednotný trh (digitální), výrobu, spotřebu, zaměstnanost a společnost (Úřední věstník Evropské unie, 2017, C 288/01, 31.8.2017).

Stanovisko generálního advokáta G. Pitruzzella přednesené dne 27. 4. 2023, ve věci VB v. Nacionalna agencia za prihodite, sp. zn. C-340/21.

Vláda. *Důvodová zpráva k zákonu č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, č. 89/2012 Dz.*

Vláda. *Důvodová zpráva k zákonu č. 374/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, č. 374/2022 Dz.*

Vláda. *Důvodová zpráva k zákonu č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, č. 111/1994 Dz.*

Written Question No. 706/88 by Mr Gijs de Vries (LDR-NL) to the Commission: Product liability for computer programs from 5 July 1988, 89/C 114/76 and Answer given by Lord Cockfield on behalf of the Commission from 15 November 1988 (Official Journal of the European Communities, No. C114, Vol. 32, 8 May 1989, p. 42).

Občanskoprávní aspekty samořiditelných vozidel

Abstrakt

Tato dizertační práce se zaměřuje na občanskoprávní aspekty dosud poměrně nového fenoménu samořiditelných automobilů. S ohledem na to, že autonomní automobil od konvenčního automobilu odlišuje především software autopilota, který umožňuje jeho autonomní jízdu bez zásahu řidiče, je právní analýze autopilota věnována zvláštní pozornost. Cílem je poskytnout komplexní analýzu tohoto fenoménu ze všech zásadních hledisek občanského práva.

Práce je rozdělena na celkem pět částí. První úvodem vymezuje autonomní automobily a jejich klasifikaci z technického hlediska. Druhá část se věnuje občanskoprávní povaze autonomního automobilu a softwaru autopilota. Po prvotním vymezení pojmů jsou autonomní automobil a jeho software posuzovány z hlediska jejich věcné povahy, jejich statusu, z pohledu autorského práva a jejich povahy jakožto výrobku. Třetí část přináší právní kvalifikaci hlavních smluvních závazkových vztahů, které mohou být typicky uzavírány v souvislosti s užíváním autonomních automobilů. Jedná se o kupní smlouvu a (s ohledem na provázanost autonomního automobilu se softwarem autopilota) také licenční smlouvu a smlouvu o poskytování softwaru jako služby. Čtvrtá část je věnována etickým hlediskům používání samořiditelných vozidel a jejich dopadu na distribuci újmy, a to z důvodu, že újma a její náhrada patří k nejdiskutovanějším aspektům problematiky samořiditelných vozidel a současně se v ní nejzřetelněji projevují hodnoty a morální principy, na nichž je právní řád vystaven. Pátá a poslední část analyzuje současnou právní úpravu odpovědnosti za újmu a obsahuje hodnocení její použitelnosti v poměrech autonomních automobilů.

Klíčová slova: autonomní automobil, autopilot, software, občanskoprávní povaha, smluvní vztahy, deliktní vztahy, etika

Civil law aspects of self-driving vehicles

Abstract

This dissertation focuses on the civil law aspects of the still relatively new phenomenon of self-driving cars. Considering that what distinguishes an autonomous car from a conventional car is mainly the autopilot software, which enables its autonomous driving without driver intervention, the legal analysis of the autopilot is given special attention. The aim is to provide a comprehensive analysis of this phenomenon from all fundamental aspects of civil law.

The dissertation is divided into a total of five parts. The first introduces autonomous cars and their classification from a technical point of view. The second part deals with the civil law nature of the autonomous car and the autopilot software. After an initial definition of the terms, the autonomous car and its software are considered in terms of their nature as a thing, their status, their copyright protection and their nature as a product. The third part provides a legal assessment of the main contracts that may typically be entered into in connection with their use. These include the purchase contract and, given the interdependence of the autonomous car with the autopilot software, the licence and the software-as-a-service agreement. The fourth part is devoted to the ethical aspects of the use of self-driving vehicles and their impact on the distribution of harm, on the grounds that harm and its compensation are among the most debated aspects of the issue of self-driving vehicles and, at the same time, the values and moral principles underlying the legal order are most clearly manifested in the right to compensation. The fifth and final part analyses the current legislation on liability for damage and assesses its applicability in the context of autonomous cars.

Keywords: autonomous vehicles, autopilot, software, civil-law nature, contractual relations, tort relations, ethics