

AUTONÓMNE VOZIDLÁ: OTÁZKA ZODPOVEDNOSTI

JUDr. Martin Križan, PhD.

Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta
Katedra občianskeho práva
martin.krizan@flaw.uniba.sk

Autonómne vozidlá: otázka zodpovednosti

Príspevok sa zaoberá aplikovateľnosťou a limitmi existujúcej právnej úpravy, najmä na úrovni práva EÚ, na škodu, ktorá vznikne pri prevádzke autonómneho vozidla. V prvom rade ide o model kombinujúci objektívnu zodpovednosť prevádzkovateľa dopravného prostriedku, ktorej úprava je prenechaná na jednotlivé členské štáty so systémom povinného zmluvného poistenia. Druhým modelom tzv. produktová zodpovednosť výrobcu za škodu spôsobenú vadným výrobkom. V oboch uvedených modeloch možno nájsť nedostatky, pre ktoré ich nemožno aplikovať na prevádzku autonómnych vozidiel. V závere sa zaoberáme ostatným vývojom na úrovni práva EÚ.

Autonome Fahrzeuge: die Frage der Haftung

Das Papier befasst sich mit der Anwendbarkeit und den Grenzen der bestehenden Gesetzgebung, insbesondere auf der Ebene des EU-Rechts, für Schäden, die während des Betriebs eines autonomen Fahrzeugs auftreten werden. Erstens handelt es sich um ein Modell, das die verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeugführers, dessen Anpassung den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt, mit einem System der vertraglichen Pflichtversicherung verbindet. Das zweite Modell, das sogenannte Produkthaftung des Herstellers für Schäden, die durch ein fehlerhaftes Produkt verursacht wurden. Bei beiden Modellen sind Mängel festzustellen, für die sie nicht auf den Betrieb autonomer Fahrzeuge angewendet werden können. Schließlich beschäftigen wir uns mit anderen Entwicklungen auf der Ebene des EU-Rechts.

Autonomous vehicles: the question of liability

The paper deals with the applicability and limits of the existing legislation, especially at the level of EU law, to the damage that will

occur during the operation of an autonomous vehicle. In the first place, it is a model combining the strict liability of the vehicle operator, the legal regulation of which is left to the Member States, with a system of mandatory insurance. The second model, the so-called product liability of the manufacturer for damage caused by a defective product. Deficiencies can be found in both of these models, for which they cannot be applied to the operation of autonomous vehicles. Finally, we deal with other developments at the level of EU law.

Kľúčové slová: autonómne vozidlo, zodpovednosť, zodpovednosť za výrobok, zodpovednosť za škodu

Schlüsselbegriffe: autonomes Fahrzeug, Haftung, Produkthaftung, Haftung für Schäden

Keywords: autonomous vehicle, liability, product liability, tort law

Úvod

Technologický rozvoj v odvetviach robotiky, kybernetiky a informatiky priniesol v ostatných rokoch do každodenného života možnosti, ktoré boli pre predchádzajúce generácie len v rovine vedecko-technickej fantastiky. Hlasom ovládaní digitálni osobní asistenti, humanoidní roboti, drony či autonómne vozidlá sú príkladmi zariadení, ktorých existencia je možná len vďaka pokroku v oblasti umelej inteligencie. Niektoré z týchto výdobytkov vedy a techniky sú bežne dostupné a využívané už dnes, ako napríklad digitálne asistenčné služby nachádzajúce sa v našich smartfónoch (Google Asistent, Siri, Cortana či Alexa), zavádzanie ďalších však naráža na množstvo otázok, na ktoré je potrebné dať odpoveď, a to najmä z dôvodu potenciálne nebezpečného charakteru danej technológie. Medzi takéto možno zaradiť aj technológiu stojacu za tzv. autonómnymi vozidlami (AV). Autonómne vozidlá, označované aj ako samojazdiace automobily/autá (self-driving cars), sú veľmi pravdepodobnou budúcnosťou celého *automotive* priemyslu a mobility obyvateľstva. Podľa rôznych odhadov dosiahne tohto odvetvia v najbližších rokoch astronomické ekonomické hodnoty,¹ no ekonomický efekt je vedľajší. Autonómna doprava má významne zní-

¹ Svetového ekonomického fóra dosiahne odvetvie automotive priemyslu do roku 2025 ekonomickú hodnotu 0.67 trilióna USD pre výrobcov vozidiel a suma 3.1 trilióna USD má predstavovať sociálne výhody ako výsledok digitálnej transformácie spôsobov prepravy. Dostupné na: <http://reports.weforum.org/digital-transformation/reinventing-the-wheel/> Podľa štúdie spoločnosti Intel dosiahne automotive priemysel v roku 2035 ročnú hodnotu 800 bilión USD, v roku 2050 až 7 trilión USD. Spoločnosť General Motors odhaduje sumu 8 triliónov USD

žiť počet dopravných nehôd v dôsledku vylúčenia ľudského faktora,² zvýšiť dopravnú efektívnosť,³ znížiť spotrebu pohonných hmôt a uhlíkové emisie.⁴ Autonómne vozidlá podporia mobilitu seniorov a handicapovaných osôb,⁵ ktorí už nebudú odkázaní na pomoc iného človeka. V neposlednom rade táto technológia poskytuje užívateľovi slobodu⁶ pre iné využitie času, ktorý by inak bol strávený riadením vozidla.

1. K pojmu „autonómne vozidlo“

Dnes neexistuje všeobecne akceptovaná legálna definícia tohto pojmu, no všeobecne možno ako autonómne označiť každé vozidlo, ktoré nie je riadené človekom. Pojem autonómny je v tomto ohľade potrebné vnímať rýdzo v technickom význame, t. j. že vec (stroj, v tomto prípade vozidlo) pracuje nezávisle od ľudského pričinenia, bez potreby ľudskej interakcie. Autonómne vozidlá možno charakterizovať aj ako komplexné sofistikované systémy kombinujúce hardwarové komponenty a softwarové vybavenie, pričom ich schopnosť autonómnej prevádzky je výsledkom vzájomného prepojenia rozličných senzorov, softwaru a učiacich sa algoritmov schopných tieto údaje vyhodnotiť, rozpoznať vonkajšie podmienky (lokalitu, plynulosť premávky, kvalitu infraštruktúry apod.) a podľa toho prispôbiť chod vozidla za účelom dosiahnutia stanoveného cieľa.⁷ AV systémy sa v tomto ohľade správajú nedeterministicky,⁸ t. j. ich chod nie je vopred naprogramovaný a nemenný, ale je závislý od neustáleho prísunu nových údajov, po vyhodnotení ktorých AV (z)mení svoje správanie. Schopnosť neustále sa učiť a prispôbovať svoje správanie vonkajším okolnostiam však v sebe skrýva aj

² Európsky parlament. Správa o záchrane životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ (2017/2085(INI)). Dostupné na: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0330_SK.html

³ CAPPELLI, M.: Regulation on Safety and Civil Liability of Intelligent Autonomous Robots: The Case of Smart Cars. s. 50

⁴ European Commission. Consultation document. REFIT review of Directive 2009/03/EC on motor insurance. Dostupné na: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

⁵ DIMA, F.: Fully autonomous vehicles in the EU: opportunity or threat? University of Twente. Máj 2019, s. 6

⁶ CAPPELLI, M.: Regulation on Safety and Civil Liability of Intelligent Autonomous Robots: The Case of Smart Cars. s. 50

⁷ GILBERTSEN, Ch.: Here's How the Sensors in Autonomous Cars Work, THE DRIVE. Marec 2017. Dostupné na: <http://www.thedrive.com/tech/8657/heres-how-the-sensors-in-autonomous-cars-work>.

⁸ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy 2020, pp. 109-199, s. 113

negatíva – napriek všetkým opatreniam nemožno vopred presne predvídať praktické dôsledky použitia autonómnej technológie.

Uvedená nepredvídateľnosť predstavuje veľkú výzvu⁹ z pohľadu zodpovednostných právnych vzťahov a zodpovedajúcej právnej úpravy. Situáciu sťažuje komplexný charakter autonómnych systémov a z danej komplexnosti vyplývajúci odlišný charakter rizík ako pri prevádzke konvenčného vozidla.

Súčasný zodpovednostný právny rámec vychádza z predpokladu existencie dvoch základných rizikových faktorov, v dôsledku „zlyhania“ ktorých môže vzniknúť škoda.¹⁰ Škoda môže nastať (i) v dôsledku ľudského zlyhania (najčastejšie to bude konanie vodiča vozidla alebo to bude porušenie povinností zo strany prevádzkovateľa vozidla), čo zakladá zodpovednosť prevádzkovateľa podľa ustanovení o zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku alebo (ii) v dôsledku vady vozidla, čo bude zakladat' zodpovednosť výrobcu za škodu spôsobenú vadným výrobkom.¹¹

Autonómne vozidlá však majú fungovať inak ako konvenčné vozidlá. Najviac očividným rozdielom je neprítomnosť človeka pri riadení autonómneho vozidla, ktorého úplne nahradí zabudovaný software vozidla,¹² čo so sebou prináša spontánnu myšlienku, že v prípade škody spôsobenej prevádzkou autonómneho vozidla by za škodu mal zodpovedať priamo výrobca vozidla resp. výrobca softwaru a nie jeho prevádzkovateľ. Pri prevádzke autonómneho vozidla sa prítomnosť človeka napokon vôbec nevyžaduje a nemožno vylúčiť, že škodová udalosť sa uskutoční v neprítomnosti človeka. V súčasnosti existuje len vo veľmi malom počte prípadov nejaká miera prepojenia medzi výrobcom vozidla a škodou spôsobenou pri prevádzke konvenčného dopravného prostriedku, čo napokon dokazuje už naznačená veľmi vysoká miera nehôd spôsobených chybou človeka; to však nebude platiť pri prevádzke autonómneho vozidla, ktorého riadenie zabezpečuje zabudovaný software.¹³

Odlišný charakter dôvodov, ktoré pri prevádzke AV môžu viesť k spôsobeniu škody, si uvedomujú aj orgány EÚ.¹⁴ Európsky parlament

⁹ Napr. European Commission. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future. COM (2018) 283 final, CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective, s. 113

¹⁰ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, s. 20

¹¹ pozn.: obidva právne rámce sú samozrejme podstatne zložitejšie, no pre lepšie pochopenie ďalšieho textu sme takéto zjednodušenie problému považovali za potrebné

¹² PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. Fordham International Law Journal. s. 137

¹³ Ibid. s. 131

¹⁴ European Commission. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future. COM (2018) 283 final.

publikoval materiál označený ako Spoločný prístup EÚ k pravidlám zodpovednosti a poisteniu pripojených a autonómnych vozidiel,¹⁵ v ktorom za štyri hlavné riziká spojené s prevádzkou autonómnych vozidiel označil (i) zlyhanie softwaru, (ii) zlyhanie sieťovej infraštruktúry/pripojenia, (iii) cyberzločin a (iv) riziká vyplývajúce z rozhodnutí urobených pri programovaní (napr. voľba programovacieho jazyka). Autonómne vozidlá sa zo svojej podstaty budú od konvenčných vozidiel odlišovať do takej miery, že existujú názory,¹⁶ že autonómne vozidlá nie sú len vylepšenou verziou či nadstavbou súčasných vozidiel, ale ide o úplne novú kategóriu výrobkov, schopných fungovať len vďaka umelej inteligencii a technologickému pokroku v oblasti kybernetiky.¹⁷

2. Kto zodpovedá za škodu spôsobenú prevádzkou autonómneho vozidla?

De lege lata je táto otázka vzhľadom na neexistenciu autonómnej technológie ešte predčasná, úplne inou otázkou je však stav *de lege ferenda*. Keďže dnes neexistuje ucelený právny rámec, ktorý by osobitne upravoval zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou AV, vyvstáva otázka, či súčasný zodpovednostný právny rámec, ktorý zakladá, podľa okolností prípadu, zodpovednosť výrobcu vozidla alebo zodpovednosť prevádzkovateľa vozidla, možno *pro futuro* považovať za vyhovujúci a dostatočne robustný z pohľadu nových rizík, s ktorými je spojená prevádzka autonómnych systémov.

Ako už bolo naznačené, súčasný zodpovednostný systém za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel je založený na dvoch pilieroch. Prvý pilier na úrovni práva EÚ reprezentuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Smernica MID – Motor Insurance Directive),¹⁸ druhým pilierom je smernica Rady 85/374/EC z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných práv-

¹⁵ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles

¹⁶ DIMA, F.: Fully autonomous vehicles in the EU: opportunity or threat? s. 26

¹⁷ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles

¹⁸ Smernica bola implementovaná zákonom č. 381/2001 Z. z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

nych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky (Smernica PLD – Product Liability Directive).¹⁹

2.1 Model A: Zodpovednosť prevádzkovateľa spojená s povinným zmluvným poistením

Tento model predpokladá zotrvanie na existujúcom a v Európe dobre známom hybridnom modeli založenom na kombinácii (i) naprieč Európou neharmonizovaných a v každom členskom štáte osobitne upravených pravidiel upravujúcich, viac²⁰ či menej prísne,²¹ zodpovednosť prevádzkovateľa vozidla a (ii) únijného systému povinného zmluvného poistenia, ktoré zakladá priamy nárok²² poškodeného voči poisťovni, ktorá poisťuje prevádzkovateľa vozidla. Pre úplnosť sa žiada uviesť, že v právnom poriadku SR je zodpovednosť prevádzkovateľa založená na objektívnom princípe, t. j. otázka zavinenia je pre vyvodenie zodpovednosti bezvýznamná a zodpovednosti sa možno zbaviť len v určitých špecifických prípadoch.²³

Uvedený model je potrebné vnímať ako efektívny nástroj alokácie rizika spojeného s prevádzkou dopravného prostriedku²⁴ na celom území EÚ, ktorého účelom je chrániť predovšetkým poškodeného a len v menšej miere aj prevádzkovateľa motorového vozidla.²⁵ Je však aplikovateľný aj škody spôsobené prevádzkou AV?

Smernica MID v čl. 1 definuje vozidlo ako akékoľvek motorové vozidlo určené na pohyb po pevnine s mechanickým pohonom, ktoré sa však neprevádzkuje na koľajniciach, a akékoľvek prípojné vozidlo, pripojené alebo nepripojené.²⁶ Široké vymedzenie a technologicky neutrálne²⁷ pojmu vozidlu teda nebráni tomu, aby v budúcnosti boli

¹⁹ Smernica bola implementovaná zákonom č. 294/1999 Z. z. o zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom

²⁰ Napr. nemecký, francúzsky či britský model, pozri PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. s. 132

²¹ Napr. holandský systém, pozri DIMA, F.: Fully autonomous vehicles in the EU: opportunity or threat? s.24

²² Čl. 5 Smernice MID, § 15 zákona č. 381/2001

²³ Pozri § 427 a nasl. Občianskeho zákonníka

²⁴ KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 33

²⁵ PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles, s. 130

²⁶ podľa § 2 písm. a) zákona č. 381/2001 „motorovým vozidlom samostatné nekoľajové vozidlo s vlastným pohonom, ako aj iné nekoľajové vozidlo bez vlastného pohonu, pre ktoré sa vydáva osvedčenie o evidencii vozidla, technické osvedčenie vozidla alebo obdobný preukaz“

²⁷ European Commission. Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance.

do režimu MID zahrnuté aj autonómne vozidlá,²⁸ bez ohľadu na ich výbavu či stupeň autonómnosti.²⁹ Iné ustanovenia smernice MID však naznačujú, že tento rámec je na príchod novej technológie pripravený už menej. Napríklad zo znenia článku 12 smernice MID (... *poistenie uvedené v článku 3 bude pokrývať zodpovednosť za ujmu na zdraví, ktorá je dôsledkom prevádzky vozidla, spôsobenú všetkým cestujúcim okrem vodiča...*) je možné vyvodit' záver, že smernica sa vzťahuje len na vozidlá s vodičom a ostatné osoby/spolucestujúci/ sú považovaní za tretiu stranu. Skutočnosť, že poškodenou osobou môže byť vlastník vozidla (ako spolucestujúci), nemá z tohto ohľadu právny význam.³⁰ Nezodpovedanou teda ostáva otázka, či sa režim povinného zmluvného poistenia bude vzťahovať aj na škody spôsobené prevádzkou vozidla, na palube ktorého sa nenachádza nijaká osoba resp. aká je právna povaha osoby sediacej na mieste vodiča v režime plnej autonómnej prevádzky vozidla a či je túto osobu potrebné považovať za cestujúceho/pasažiera alebo za vodiča vozidla. Táto otázka je kľúčová, keďže súčasný model vychádza z predpokladu, že vozidlo je riadené človekom a PZP pokrýva škodu spôsobenú všetkým iným osobám okrem vodiča vozidla (porovnaj § 5 ods. 1 písm. a) zákona č. 381/2001 Z. z.). Inými slovami to môže znamenať, že ak sa osoba sediaca na mieste vodiča (síce s teoretickou možnosťou prevziať riadenie vozidla, no je potrebné pripomenúť, že touto osobou môže byť aj osoba bez vodičského oprávnenia či skúseností ako napr. senior, hendikepovaná osoba, maloletý) spoľahne na autonómny systém najvyššej úrovne, ktorý však zlyhá, spôsobí dopravnú nehodu, pri ktorej bude tejto osobe spôsobená škoda, táto *stricto sensu* nemusí byť hrazená z prostriedkov povinného zmluvného poistenia.³¹

Z pohľadu európskeho vnútorného trhu a vytvorenia uceleného prostredia, v rámci ktorého sa bude uskutočňovať budúca prevádzka autonómnych vozidiel, možno ako ďalší nedostatok vnímať aj už naznačené odlišnosti v rámci národných právnych úprav zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku a s tým súvisiacu odlišnú aplikačnú prax v jednotlivých členských štátoch EÚ, a to nielen prax súdov, ale aj prax poisťovní v prípade preskúmania poistnej udalosti,

²⁸ KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 35

²⁹ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 139

³⁰ Vec C-537/03 Katja Candolin a i. proti Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola a i.

³¹ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 24

ktorá nadobudla až „byrokratický“³² charakter a prípady sú riešené štandardizovaným spôsobom bez zohľadňovania osobitostí prípadu. V ideálnom prípade by každá poisťná/škodová udalosť vyvolaná prevádzkou autonómneho vozidla mala byť v každom členskom štáte EÚ riešená rovnako, no to vzhľadom na naznačené odlišnosti zrejme očakávať nemožno, hoci skutkové okolnosti prípadu a dôvod škodovej udalosti budú prakticky totožné.³³

V neposlednom rade treba upozorniť na to, že súčasný model objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa dopravného prostriedku za škodu spôsobenú osobitnou povahou prevádzky je založený na predpoklade, že práve prevádzkovateľ je tou osobou, ktorá pozná stav vozidla, zabezpečuje jeho údržbu, dlhodobo vozidlo užíva, t. j. vykonáva nad vozidlom faktickú aj právnu moc, a preto by mal zodpovedať za škodu, ktorá bude spôsobená okolnosťou majúcou pôvod v prevádzke vozidla. Pri prevádzke autonómneho vozidla však vplyv prevádzkovateľa na prevádzku vozidla bude menší, vo vzťahu k autonómnym systémom (zabudovaného softwaru) vozidla dokonca žiadny. V tejto súvislosti je možné vychádzať z rozumného predpokladu, že plno-autonómna prevádzka bude pripustená až po tom, čo úroveň autonómnym systémom bude umožňovať úplne bezrizikovú prevádzku, nemožno očakávať že budú povolené nepredvídateľné a potenciálne nebezpečné systémy. Napokon, potenciálnym bezpečnostným rizikom môže byť aj samotný prevádzkovateľ, ktorý na rozdiel od ostatných častí vozidla nebude mať z bezpečnostných dôvodov prístup k softwaru, ktorý bude uzavretý, chránený pred vonkajším či vnútorným zásahom a kontrola jeho funkčnosti nebude zo strany prevádzkovateľa možná. Tento systém bude po celý čas po výlučnou kontrolou výrobcu auta resp. výrobcu softwaru, vyvodzovanie zodpovednosti za škodu voči prevádzkovateľovi vozidla sa preto javí ako nespravodlivé a prevádzkovateľ sa môže stať „obeťou“ vlastného vozidla.³⁴

Záver A: Z doteraz uvedeného možno vysloviť záver, že tento model zodpovednosti v súčasnom stave nepokrýva všetky riziká a variácie, ktoré so sebou prinášajú osobitosti prevádzky autonómnym vozidiel. Práve v dôsledku týchto osobitostí preto možno uvažovať o úplnom presune³⁵ zodpovednosti z prevádzkovateľa vozidla na výrobcu vozidla

³² PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles s. 130

³³ Ibid. s. 130

³⁴ Ibid. s. 131

³⁵ PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. s. 138, CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 186, KIILLUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 43

a škodovú udalosť spôsobenú autonómny systémom najvyššej, plno-autonómnej úrovne posudzovať ako dôsledok zlyhania, vady výrobku. Ako druhý možný prichádza do úvahy prístup založený na zodpovednosti výrobcu podľa pravidiel o zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom.

2.2 Model B: Zodpovednosť výrobcu

Smernica PLD vytvorila jednotný únijský právny rámec upravujúci zodpovednosť výrobcu za škodu spôsobenú vadným výrobkom, účelom ktorého je poskytnúť ochranu spotrebiteľom, ktorí si kúpili vadný výrobok,³⁶ a smeruje k spravodlivému rozdeleniu rizík,³⁷ ktoré so sebou prináša súčasná výroba³⁸ medzi výrobcu a spotrebiteľa.

Podľa čl. 1 smernice PLD (§ 1 zákona č. 294/1999 Z. z.) je za škodu spôsobenú chybou³⁹ svojho výrobku zodpovedný výrobca s možnosťou zbaviť sa zodpovednosti v určitých prípadoch. Kľúčový pojem „výrobok“ je v čl. 2 smernice PLD definovaný ako všetky hnutelnosti s výnimkou základných poľnohospodárskych výrobkov a zveriny aj v tom prípade, ak sú súčasťou inej hnutelnosti alebo nehnuteľnosti. Základné poľnohospodárske výrobky a zverina sa definujú ako produkty pôdy, chovateľstva a rybárstva, s výnimkou výrobkov, ktoré prešli počiatočným spracovaním. Výrobkom je aj elektrina. Odlišná, no obdobná definícia je obsiahnutá v § 2 zákona č. 294/1999 Z. z.

Autonómne vozidlo je bez akýchkoľvek pochybností hnutelná vec, spĺňa definíciu výrobku a na prvý pohľad neexistuje dôvod, pre ktorý by sa tento právny režim nemal vzťahovať aj na autonómne vozidlá, ktoré majú zabezpečovať konštantnú a nepretržitú bezpečnosť vlastného vozidla, ako aj bezpečnosť osôb vo vnútri vozidla i mimo neho. Po hlbšej úvahe je však možné naraziť na niekoľko problémov.

Prvý sa týka kľúčového prvku autonómneho vozidla, ktorým je jeho softwarové vybavenie, integrálne prepojené s mechanickými časťami vozidla (hardware). Je to práve systém umelej inteligencie, ktorý odlišuje autonómne vozidlá od konvenčných a v dôsledku ktorého sa fakticky jedná o úplne novú kategóriu výrobkov. Software vozidla bude tou najcennejšou, najviac chránenou a zároveň z pohľadu zlyhania naj-

³⁶ KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 43

³⁷ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 22

³⁸ recitál č. 2 smernice PLD

³⁹ slovenský preklad smernice používa pojem chyba, juridicky koreknejším je pojem „vada“. Pre potreby tohto textu však budú oba pojmy používané ako synonymum

kritickejšou časťou AV. Navyiac je potrebné zdôrazniť, že každý, viac či menej dôležitý systém vozidla (navigácia, riadenie, brzdenie, infotainment a pod.) môže byť obsluhovaný samostatným programovým vybavením a jeho výrobcom či viacerými výrobcami môžu byť tretie osoby, t. j. osoby odlišné od výrobcu vozidla. Smernica PLD pritom ako výrobcu označuje výrobcu finálneho výrobku, výrobcu akejkoľvek suroviny alebo výrobcu súčiastky.⁴⁰

Odhliadnuc od spornej a nevyriešenej⁴¹ otázky, či software (ako kľúčový prvok autonómneho vozidla) ako predmet zjavne nesplňajúci znak výrobku (=huteľnej veci), vôbec spadá do rámca vymedzeného smernicou PLD, osobitné nejasnosti vyvstávajú k povahe dominantnej funkcie autonómneho vozidla, ktorou je autonómna mobilita, t. j. schopnosť prepraviť človeka alebo náklad aj bez zásahu človeka. Autonómu prevádzku je totiž možné vnímať nielen z technického hľadiska ako funkciu výrobku (huteľnej veci - vozidla), zabezpečovanú zabudovaným softwarom (čo zakladá zodpovednosť podľa smernice PLD), ale z funkčného hľadiska aj ako výrobcom vozidla/software na diaľku poskytovanú službu,⁴² ktoré však sú vylúčené z rámca smernice PLD (pre lepšiu ilustráciu – rovnako poštová služba Gmail nie je súčasťou smartfónu/počítača, ktoré sú len nevyhnutným technickým prostriedkom potrebným pre prístup k službe, ktorú na diaľku riadi spoločnosť Google). Takýto prístup si vyžaduje oddelenie vlastníctva huteľnej veci (výrobku, vozidla) od autonómnej mobility ako služby poskytovanej výrobcom software. Žiada sa pripomenúť, že výrobca bude technicky schopný v ktoromkoľvek okamihu zbaviť vozidla autonómnej funkcionality, čím by *de facto* došlo k ukončeniu poskytovania služby.

Rovnakými úvahami sa je možné riadiť aj vo vzťahu k softwarovým aktualizáciám (tzv. update či upgrade), urobeným v čase po uvedení výrobku do obehu. Rovnako ako počítače, smartfóny, TV či akýkoľvek iný výrobok obsahujúci software s pripojením do počítačovej siete a vzájomne komunikujúci i bez vedomia užívateľa (tzv. Internet of things, skrátene aj ako IoT), aj autonómne vozidlá budú priebežne aktualizované za účelom odstránenia chýb alebo rozšírenia ich funkč-

⁴⁰ Vo vzťahu k „súčiastke výrobku“ slovenská právna úprava za výrobok považuje aj huteľnú vec, ktorá je súčasťou alebo príslušenstvom inej huteľnej alebo nehuteľnej veci, t. j. v každom prípade musí ísť o huteľnú vec

⁴¹ Nar. European Commission. Study on emerging issues of data ownership, interoperability, (re-)usability and access to data, and liability str. 119, ale aj CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. Opačne napr. ROTT, P.: Rechtspolitischer Handlungsbedarf im Haftungsrecht, Insbesondere für Digitale Anwendungen, s. 15

⁴² European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 22

nosti. Zo samotnej povahy autonómnych vozidiel pritom vyplýva, že ich software bude (by mal byť) aktualizovaný po celú dobu „životnosti“ výrobku, t. j. teoreticky desiatky rokov. Poskytovanie softwarovej podpory a softwarových aktualizácií zo strany výrobcu vozidla resp. výrobcu softwaru po celú dobu životnosti výrobku svojou povahou viac pripomína samostatnú službu ako sprievodnú podporu poskytovanú výrobku, na čo sa smernica PLD nevzťahuje a otázka zodpovednosti za škodu spôsobenú aktualizáciou softwaru by preto mala byť riešená na úrovni národnej právnej úpravy.⁴³ Takéto striktné oddelenie hardwaru a softwaru však nemožno považovať za koncepčný prístup resp. vyžadoval by zásadnú legislatívnu úpravu. Jednoduchším riešením uvedeného problému je rozšírenie pojmu výrobok tak, aby výslovne zahŕňal aj software resp. softwarové aktualizácie výrobku, čo je dnes aj na úrovni EÚ zjavne preferované riešenie.⁴⁴

2.3 Kedy je autonómne vozidlo vadné?

Podľa čl. 6 smernice PLD je výrobok je vadný v prípade, ak nezabezpečuje bezpečné používanie, ktoré jednotlivec od výrobku právom (rozumne) očakáva s ohľadom na všetky okolnosti, vrátane a) predvádzania/prezentácie výrobku; b) použitia výrobku na také účely, na ktoré sa logicky predpokladá, že sa použije; c) časového obdobia, v priebehu ktorého sa výrobok uviedol do obehu; výrobok nebude posudzovaný za chybný v prípade, ak bol následne uvedený do obehu lepší výrobok. Obdobne je vadný výrobok vymedzený v § 3 zákona č. 294/1999 Z. z.

S prihliadnutím na legálne vymedzenie pojmu vadný výrobok je za kľúčové z hľadiska zodpovednosti výrobcu potrebné považovať a) presné stanovenie okamihu uvedenia do obehu a b) správne nastavenie „rozumných“ očakávaní spotrebiteľov, čo predpokladá určitú marketingovú zdržanlivosť výrobcu tak, aby spotrebiteľia nemali prehnané očakávania od prezentovaného vozidla; rovnaký prístup bude potrebné zvoliť aj vo vzťahu k inštruktážnym návodom a bezpečnostným upozorneniam.⁴⁵

⁴³ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 121

⁴⁴ European Commission should assess if software should be defined as “products” in an updated Product Liability Directive, says European Parliament committee. Dostupné na: <https://www.scl.org/news/11915-european-commission-should-assess-if-software-should-be-defined-as-products-in-an-updated-product-liability-directive-says-european-parliament-committee> príp. European Commission. Evaluation of the Directive 85/374/EEC concerning liability for defective Products

⁴⁵ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 125

Smernica PLD sa vzťahuje na vady, ktoré výrobok mal v okamihu uvedenia do obehu s tým, že tieto vady môžu byť spôsobené nedostatkom vo výrobnom procese (napr. dočasná porucha výrobnéj linky spôsobí, že len určitá časť/šarža výrobkov je vadná) alebo konštrukčným nedostatkom v procese tvorby (dizajnovania) výrobku (t. j. výrobok je vadný bez ohľadu na inak bezvadný priebeh jeho zhotovenia).

Práve v časovom okamihu uvedenia výrobku na trh spočíva jadro ďalšieho problému smernice PLD vo vzťahu k jej aplikovateľnosti na autonómne vozidlá. Jednou z avizovaných predností autonómnych vozidiel má byť výrazne vyššia bezpečnosť ich prevádzky. Podľa PLD smernice je výrobok vadný, pokiaľ nezabezpečuje bezpečné používanie, ktoré jednotliviec od výrobku právom očakáva. Očakávania verejnosti (subjektívne očakávania jednotlivca sú v tomto ohľade bez právneho významu) sú také, že autonómne vozidlá v autonómnom režime budú zabezpečovať absolútnu bezpečnosť všetkých osôb, vecí a majetku nachádzajúcich sa vo vozidle, ako aj ostatných účastníkov cestnej premávky. Navyiac, postupom času v dôsledku ďalšieho výskumu a vývoja dosiahnu výrobcovia ďalší technologický pokrok, čo bude viesť k ďalšiemu rastu očakávania v oblasti bezpečnosti či komfortu. Autonómne vozidlá však majú mať nedeterministickú povahu, t. j. ich správanie nebude vopred naprogramované a počas celej doby prevádzky nemenné, ale očakáva sa, že umelá inteligencia bude schopná ďalej sa „učiť“ a doslova tak meniť svoje schopnosti.⁴⁶ Softwarové „schopnosti“ vozidla by tak po nejakej dobe mali byť odlišné od softwarových schopností v čase uvedenia do obehu.⁴⁷ Problém môže nastať v prípade, ak sa umelá inteligencia po uvedení do prevádzky „naučí“ potenciálne rizikové správanie, ktoré bude viesť k vzniku škody.⁴⁸ Výrobca však podľa smernice PLD zodpovedá len za vady, ktoré výrobok mal v čase uvedenia na trh, nie ktoré vznikli následne. Iste, bolo by možné namietat', že v takomto prípade bol vadne naprogramovaný učiaci algoritmus umelej inteligencie, a teda že výrobok bol vadný už v čase uvedenia do

⁴⁶ PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. s. 155

⁴⁷ ROTT, P.: Rechtspolitischer Handlungsbedarf im Haftungsrecht, insbesondere für digitale Anwendungen. s. 9

⁴⁸ European Commission. Study on emerging issues of data ownership, interoperability, (re-)usability and access to data, and liability. s. 121, cit. „*expected safety - A literal reading of this provision would allow safety issues created by learned behaviour to fall outside the scope of the Directive, since the resulting defect manifestly was not present when the product was put into circulation, unless learning behaviour that does not contain safeguards against potentially harmful behaviour is qualified inherently as a defect.*“

obehu,⁴⁹ no to bude v prípade sporu vzhľadom na komplexnosť systému prakticky nedokázateľné.

Otázka dôkazného bremena je pritom označovaná za ďalší nedostatok smernice PLD vo vzťahu k autonómnym vozidlám.⁵⁰ Podľa čl. 4 smernice PLD nesie dôkazné bremeno poškodená osoba, ktorá musí preukázať vznik škody, existenciu vady a príčinnú súvislosť medzi vadou a škodou, čiže všetky tradičné predpoklady vzniku objektívnej zodpovednosti. V prípade AV tak poškodený bude povinný preukázať, že software autonómneho vozidla bol príčinou vzniku škody; technické podrobnosti, ktoré viedli k zlyhaniu softwaru či vozidla ako celku síce dokazovať nemusí,⁵¹ no v prípade autonómných vozidiel, komplexných sofistikovaných strojov, bude unesenie dôkazného bremena i tak mimoriadne náročné,⁵² a vzhľadom na novosť technológie aj pre prípadného znalca.⁵³ Žiada sa zdôrazniť, že poškodený nebude povinný preukázať (mechanický, softwarový či iný) *dôvod* zlyhania autonómneho vozidla, ale to, že výrobok ja vadný, nesplnil (objektívne) *rozumné očakávania* spotrebiteľov a nezabezpečil *bezpečné používanie*. Predmetom dokazovania tak okrem technických aspektov bude aj otázka rozumných očakávaní spotrebiteľa, t. j. bude sa zohľadňovať marketingová prezentácia výrobku, výrobcom uvádzaný spôsob používania vozidla vrátane bezpečnostných upozornení, objektívny stav technológie v dobe uvedenia výrobku do obehu a pod.,⁵⁴ čo bude náročná úloha aj pre súdy v jednotlivých členských štátoch, čo vytvára riziko odlišnej súdnej praxe naprieč EÚ,⁵⁵ hoci príčina škody môže byť vo viacerých prípadoch rovnaká (konkrétne softwarová chyba).

Iným problémom smernice PLD je jej obmedzený rozsah vo vzťahu k zodpovedným osobám.⁵⁶ Podľa smernice PLD za výrobok resp. ško-

⁴⁹ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 126

⁵⁰ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 23

⁵¹ ROTT, P.: Rechtspolitischer Handlungsbedarf im Haftungsrecht, insbesondere für digitale Anwendungen, s. 28

⁵² European Commission. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future. s. 158, CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. s. 130, European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s.23

⁵³ KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 45

⁵⁴ CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective, s. 124

⁵⁵ DIMA, F.: Fully autonomous vehicles in the EU: opportunity or threat? s. 28

⁵⁶ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 23,

du ním spôsobenú, zodpovedá výrobca, čo však nemusí byť postačujúce v prípade technicky komplexných systémov, akými sú autonómne vozidlá. Typickým príkladom je zlyhanie (z pohľadu autonómnej prevádzky vozidla nevyhnutného) dátového pripojenia v dôsledku chyby na strane telekomunikačného operátora/poskytovateľa pripojenia. Ak v príčinnej súvislosti so stratou pripojenia k sieti dôjde k nehode autonómneho vozidla, je to vada vozidla z dôvodu, že jeho výrobca nezabezpečil záložné mechanizmy pre takéto prípady (v režime smernice PLD) alebo bude zodpovedný poskytovateľ pripojenia (napr. za porušenie zmluvnej povinnosti v režime národnej právnej úpravy)? Smernica PLD dnes odpovede na takéto otázky nedáva a pre všetky zainteresované subjekty (orgány verejnej moci, výrobcovia vozidiel, spotrebiteľia) je situácia neprehľadná a právne neistá.

Záver B: Ani súčasný právny rámec smernice PLD nemožno považovať za dostatočný vo vzťahu k rizikám a skutkovým variáciám, ktoré so sebou prinesie blížiaci sa dostupnosť autonómnych vozidiel a v prípade prijatia rozhodnutia o použití tohto modelu by sa žiadala revízia týchto pravidiel. Rovnako túto situáciu vnímajú nielen orgány EU,⁵⁷ ale aj zástupcovia právnej vedy.⁵⁸

3. Ako ďalej alebo je možný aj tretí model?

Ďalší možný vývoj v tejto otázke naznačuje Návrh správy výboru pre právne veci Európskeho parlamentu č. 2020/2014 (INL) z 27. apríla 2020 s odporúčaniami pre Komisiu k systému občianskoprávnej zodpovednosti za umelú inteligenciu, prílohou ktorého je „*Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti za prevádzku systémov umelej inteligencie*“.⁵⁹ Hoci je vzhľadom na charakter uvedeného materiálu ešte predčasné podrobiť materiál podrobnej analýze či vyslovovať závery vo vzťahu k novej budúcej právnej úprave na úrovni EU, je možné vidieť v návrhu niektoré zjavné názorové tendencie. Tie možno zosumarizovať nasledovne:

- návrh zavádza zodpovednosť tzv. „*nasadzujúceho subjektu*“, ktorý je definovaný ako „*osoba, ktorá rozhoduje o používaní*“

⁵⁷ Ibid. s. 27

⁵⁸ ROTT, P.: Rechtspolitischer Handlungsbedarf im Haftungsrecht, insbesondere für digitale Anwendungen. s. 78, KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 50, PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. s. 160 a pod.

⁵⁹ https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/JURI/PR/2020/05-12/1203790SK.pdf

systemu umelej inteligencie, vykonáva kontrolu nad súvisiacim rizikom a má prospech z jej fungovania“. Je zjavné, že návrh nariadenia sa ideovo prikláňa k prvému modelu uplatňovania zodpovednosti, t. j. k zodpovednosti prevádzkovateľa. Nariadenie má v tomto ohľade predstavovať jednotný únijský právny rámec, aplikovateľný na škody spôsobené prevádzkou systémov umelej inteligencie, a bude použitý namiesto národných právnych úprav zodpovednosti prevádzkovateľa za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku;

- návrh delí systémy umelej inteligencie na tzv. vysokorizikové systémy umelej inteligencie (založené na prísnej objektívnej zodpovednosti nasadzujúceho subjektu) a tzv. ostatné systémy umelej inteligencie (založené sa subjektívnej zodpovednosti nasadzujúceho subjektu s možnosťou liberácie). Prevádzka autonómnych vozidiel je zaradená medzi vysokorizikové systémy umelej inteligencie;
- Nariadenie by sa nemalo vzťahovať na výrobcu podľa smernice PLD, vývojára alebo osobu obsluhujúcu backend, t. j. osobu, ktorá neustále definuje vlastnosti príslušnej technológie a poskytuje základnú a trvalú podporu backendu;
- nasadzujúci subjekt bude povinný vykonávať „*povinnú starostlivosť*“, ktorá by mala byť úmerná i) povahe systému umelej inteligencie, ii) potenciálne dotknutým zákonne chráneným právam, iii) potenciálnej ujme alebo škode, ktorú by mohol systém umelej inteligencie spôsobiť, a iv) pravdepodobnosti takejto škody. Malo by byť zohľadnené to, že nasadzujúci subjekt by mohol mať iba obmedzené znalosti o algoritmoch a údajoch používateľských v systéme umelej inteligencie;
- subjekt nasadzujúci vysokorizikový systém umelej inteligencie sa nemôže zbaviť zodpovednosti tvrdením, že konal s náležitou starostlivosťou alebo že ujma alebo škoda bola spôsobená autonómnou aktivitou, zariadením alebo procesom riadenými jeho systémom umelej inteligencie. Zodpovedať nebude len za škody spôsobené *vis maior*;
- *návrh zavádza* horné limity náhrady škody. V prípade vysokorizikového systému umelej inteligencie je horná hranica celkovej výšky náhrady (i) 10 mil. eur v prípade smrti alebo poškodenia zdravia alebo fyzickej integrity jednej alebo viacerých osôb v dôsledku tej istej operácie rovnakého vysokorizikového systému umelej inteligencie a (ii) 2 mil. eur v prípade škody spôsobenej na majetku, a to aj vtedy, keď došlo k poškodeniu viacerých častí majetku jednej alebo viacerých osôb v dôsledku tej

- istej operácie rovnakého vysokorizikového systému umelej inteligencie;
- subjekt nasadzujúci vysokorizikový systém umelej inteligencie je povinný zabezpečiť poistenie zodpovednosti za škodu, ktoré je primerané k výške a rozsahu náhrady stanovených v nariadení (t. j. obdoba povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku);
 - návrh priznáva nasadzujúcemu subjektu regresný nárok voči výrobcovi podľa smernice PLD, no len v prípade, že subjekt nasadzujúci chybný systém umelej inteligencie v plnom rozsahu odškodní dotknutú osobu za ujmu alebo škodu. Predbežný regres sa teda vylučuje;
 - návrh upravuje osobitné premlčacie lehoty na uplatnenie nárokov vyplývajúcich z vysokorizikových systémov. Nároky týkajúce sa poškodenia života, zdravia alebo fyzickej integrity podliehajú osobitnej premlčacej lehote 30 rokov odo dňa, keď vznikla ujma a nároky týkajúce sa škody na majetku podliehajú osobitnej premlčacej lehote a) 10 rokov odo dňa, keď vznikla škoda na majetku, alebo b) 30 rokov odo dňa, keď došlo k operácii vysokorizikového systému umelej inteligencie, ktorá následne spôsobila škodu na majetku;
 - premlčacie lehoty na uplatnenie nárokov vyplývajúcich z prevádzky ostatných systémov umelej inteligencie sa budú riadiť národnými právnymi úpravami.

Záver

Technologický rozvoj v oblasti robotiky a informatiky so sebou prináša nielen nové možnosti, ale aj nové riziká a nové scenáre. Systémy umelej inteligencie rýchlo napredujú a čoskoro budú meniť náš život v najrôznejších oblastiach, od zlepšovania zdravotnej starostlivosti vďaka presnejšej diagnostike či lepšej prevencii chorôb až po štrukturálne zmeny v mobilite obyvateľstva. Mnohé možnosti využitia umelej inteligencie si dnes nedokážeme ani len predstaviť. Atraktivita a takmer nekonečné možnosti umelej inteligencie však nesmú zatieniť náš úsudok a prestaneme prehliadať potenciálne riziká tejto technológie, ako napr. nepredvídateľné rozhodovanie, zásahy do súkromia či zneužitie technológie voči človeku či ľudstvu.

Kľúčovým predpokladom úspešnej adaptácie nových technológií do každodenného života je ich dôveryhodnosť. Systémy ovládané umelou

inteligenciou musia byť bezpečné a spoľahlivé, nesmú predstavovať pre zdravie a majetok človeka nijakú hrozbu.

Inovatívnosť a prevratný charakter tejto technológie súčasne vytvára pre Európsku úniu príležitosť byť celosvetovým lídrom v tejto oblasti, čo osobitne platí v odvetviach priemyslu, v ktorých Európa alebo jednotlivé členské štáty EÚ patria k historickým lídrom. Jedným z týchto odvetví je nesporne aj odvetvie *automotive* priemyslu.

Autonómne sa pohybujúce vozidlá nie sú vecou nejasnej vzdialenej budúcnosti; sú takmer hmatateľné už dnes a ich širší prienik na trh je vecou veľmi blízkej budúcnosti. Bezprostrednosť ich dostupnosti však so sebou prináša otázky o pripravenosti súčasného právneho rámca na situácie, ktorým ako spoločnosť budeme čeliť, obzvlášť osobitnú pozornosť sa žiada venovať kritickým situáciám a ich následkom. Jednou z takýchto situácií je nesporne zlyhanie autonómneho systému.

Možno vysloviť záver, že súčasná právna úprava zodpovednostných vzťahov nie je dostatočne pripravená na prevádzku autonómnych vozidiel resp. poskytuje iba neuspokojivé riešenia. Ani jeden z posudzujúcich existujúcich zodpovednostných režimov neponúka komplexné riešenie a mnoho praktických otázok necháva nezodpovedaných. Orgány EÚ sú si vedomé uvedeného nedostatku. Rovnako si uvedomujú, že vysokú mieru dôveryhodnosti je možné docieľiť len vytvorením jednotného, konzistentného a predvídateľného právneho rámca, rovnako aplikovateľného vo všetkých členských štátoch EÚ. Či týmto rámcom bude načrtnutý návrh nariadenia o občianskoprávnej zodpovednosti za prevádzku systémov umelej inteligencie je ešte predčasné hovoriť; možnú úspešnosť tohto modelu rozhodne podporuje jeho podobnosť s už existujúcim (a dobre známym) systémom objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa za škodu spôsobenú prevádzkou dopravného prostriedku podporeného systémom povinného zmluvného poistenia. O konečnej podobe tejto legislatívy je však ešte predčasné čo i len špekulovať.

Podstatne dôležitejšími než je vytvorenie osobitného právneho rámca však budú aktivity smerujúce k zvyšovaniu informovanosti spotrebiteľov o vlastnostiach, rizikách a limitoch týchto technológií, ktoré môžu byť nesprávne pochopené a vyvolať falošný pocit bezpečnosti prevádzky autonómnych systémov.

Zoznam zdrojov

1. CAPPELLI, M.: Regulation on Safety and Civil Liability of Intelligent Autonomous Robots: The Case of Smart Cars. Università Degli Studi di Trento. Dostupné na: http://eprints-phd.biblio.unitn.it/1632/1/Phd_Thesis._Cappelli_Maria_Assunta.pdf

2. CHATZIPANAGIOTIS, M., LELOUDAS, G.: Automated vehicles and third-party liability: a European perspective. University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy. 2020. Dostupné na: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3519381
3. DIMA, F.: Fully autonomous vehicles in the EU: opportunity or threat? University of Twente. Máj 2019. Dostupné na: https://essay.utwente.nl/72945/2/DIMA_MA_PA.pdf
4. ILKOVA, V. ; ILKA, A.: Legal Aspects of Autonomous Vehicles – an Overview“. Proceedings of the 2017 21st International Conference on Process Control (PC), Štrbské Pleso, Slovakia, June 6 – 9, pp. 428-433. Dostupné na: <https://www.researchgate.net/>
5. KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. Univeristy of Turku. Január 2018. ResearchGate. Dostupné na:<https://www.researchgate.net/>
6. PATTI, F.: The European road to autonomous vehicles. Fordham Internatioal Law Journal. 2019. Dostupné na: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3395206
7. ROTT, P.: Rechtspolitischer Handlungsbedarf im Haftungsrecht, insbesondere für digitale Anwendungen. Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. 2018. Dostupné na: <https://www.vzbv.de/>
8. WAGNER, G.: Produkthaftung für autonome Systeme. Humboldt-Universität Berlin. 2019. Dostupné na: <https://www.rewi.hu-berlin.de/de/lf/oe/rdt/pub/working-paper-no-3>
9. European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. Február 2018. Dostupné na: <https://www.europarl.europa.eu>
10. European Commision, Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies. 2019. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>
11. Biela kniha o umelej inteligencii – európsky prístup k excelentnosti a dôvere. COM (2020) 65 Final. 2020. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>
12. Európsky parlament. Výbor pre právne veci. Návrh správy č. 2020/2014 (INL) z 27. apríla 2020 s odporúčaniami pre Komisiu k systému občianskoprávnej zodpovednosti za umelú inteligenciu
13. European Parliament. Committee on the Internal Market and Consumer Protection. Draft opinion on Civil liability regime for artificial intelligence (2020/2014(INL))
14. European Commission. Consultation document. REFIT review of Directive 2009/03/EC on motor insurance. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>
15. European Commision. On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future. COM (2018) 283 final. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>

16. European Commission. Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance. 2016. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>
17. European Commission. Study on emerging issues of data ownership, interoperability, (re-)usability and access to data, and liability. 2018. Dostupné na: <https://ec.europa.eu>
18. European Commission. Evaluation of the Directive 85/374/EEC concerning liability for defective Products. September 2016. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/>