



# Návrh úpravy jednotlivých právních institutů a aspektů platných v České republice relevantních pro zavádění vozidel od stupně automatizace SAE 3 a výše do provozu a zajištění jejich provozu

Konečný uživatel výsledků:

**Ministerstvo dopravy**  
Nábř. Ludvíka Svobody 1222/12  
110 00 Praha 1

**Název projektu:** Zkoumání možných úprav právních předpisů ČR potřebných pro zavádění vozidel ve stupních automatizace SAE 3 a vyšších do provozu

**Číslo projektu:** TIRAMD108

**Řešitelé projektu:** Fakulta dopravní ČVUT v Praze, Konviktská 20, 110 00 Praha1  
Ústav státu a práva AV ČR v.v.i., Národní 18, 116 00 Praha 1  
White & Case, s.r.o., advokátní kancelář, Na Příkopě 854/14, 110 00 Praha 1

**Doba řešení:** 1. 10. 2021 – 30. 3. 2022

**Důvěrnost a dostupnost:** veřejně přístupný



### Fakulta dopravní ČVUT v Praze

Doc. Ing. Zdeněk Lokaj, Ph.D., LL.M.

Prof. Ing. Tomáš Zelinka, CSc.

Ing. Martin Šrotýř, Ph.D.

### Ústav státu a práva AV ČR

JUDr. Eva Fialová, Ph.D., LL.M.

JUDr. Ján Matejka, Ph.D.

RNDr. Petr Jedlička, Ph.D.

### White & Case, s.r.o., advokátní kancelář

JUDr. Tomáš Ščerba, Ph.D.

Mgr. Vít Stehlík, LL.M.

JUDr. Ivo Janda, Ph.D.

Mgr. Michal Křivánek

Mgr. Anna Stárková

### **Další informace o projektu:**

Cílem předkládaného dokumentu je analýza stávajícího právního rámce České republiky a Evropské unie a identifikace oblastí právní regulace, které mají či v budoucnu mohou mít vliv na všechny aspekty provozu automatizovaných vozidel v České republice (tj. schvalování automatizovaných vozidel do provozu, registrace, provoz na pozemních komunikacích, odpovědnost za škodu způsobenou provozem automatizovaného vozidla, výkon veřejné moci, zajištění kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů atp.). Tato analýza bude zpracována pro každý stupeň automatizace dle standardu SAE J3016 s důrazem na stupeň 3 a vyšší, z pohledu práva však bude rozdělení aplikováno na vozidla, kde řidič je ve vozidle přítomen a může předat řízení vozidla autonomnímu systému, ale zároveň může ovládání vozidla kdykoliv převzít (resp. je povinen převzít v případě, že je k tomu vozidlem vyzván) a na vozidla, kde je řízení předáno autonomnímu systému a řidič navíc nemusí být ve vozidle přítomen, kdy možnost převzetí řízení řidičem není možné a veškeré řízení vozidla zajišťují příslušné technické systémy ve vozidle. Z pohledu právního řádu se v tomto případě jedná o dvě zcela odlišné situace, které je nutné odpovídajícím způsobem zohlednit v právním řádu.

Na základě provedené analýzy bude v následné etapě projektu proveden variantní návrh nastavení právního rámce včetně odůvodnění jednotlivých navrhovaných variant tak, aby bylo možné automatizovaná vozidla se stupněm automatizace SAE 3 a vyšší provozovat v běžném provozu právně



konformním způsobem. Autoři si jsou vědomi zásadních otázek, souvisejících s rozvojem automatizovaných vozidel a jejich plným uvedením do reálného provozu na pozemních komunikacích, proto se budou věnovat i časově nejbližším fázím testování a omezeného provozu automatizovaných vozidel v rámci pilotních ověřování a testů. Součástí návrhů bude i zhodnocení práv a povinností jednotlivých klíčových hráčů, kteří v rámci ekosystému autonomní mobility hrají dle informací dostupných s přihlédnutím k aktuálnímu stavu vědy a techniky roli, tj.:

- řidiči a další účastníci silničního provozu;
- společnosti poskytující služby v oblasti dopravy a zajišťující dopravní obslužnost;
- vlastníci a správci dopravní infrastruktury;
- výrobci motorových vozidel se systémy autonomního řízení;
- poskytovatelé dopravně-informačních služeb;
- orgány veřejné moci;
- pojišťovny
- výzkumné instituce.

Při návrhu právního rámce bude brán v úvahu zásadní požadavek zadavatele na minimalizaci zásahů do právních předpisů a reflexi účinných i připravovaných národních i evropských právních předpisů a norem.

Každý návrh nastavení právního rámce nutného pro zajištění právně konformního provozu autonomních vozidel na pozemních komunikacích bude zhodnocen z pohledu složitosti zavedení, náročnosti legislativního procesu a odhadu časového rámce jejich zavedení a rovněž bude provedena vstupní analýza rizik, aby bylo možné jednotlivé návrhy mezi sebou s přihlédnutím k maximální možné míře použitelnosti porovnávat a zvolit optimální způsob, jenž povede ke stanovenému cíli legálního provozu automatizovaných vozidel.



## Obsah

<b>OBSAH</b> .....	<b>4</b>
<b>1 DEFINIČNÍ RÁMEC</b> .....	<b>7</b>
<b>2 KLÍČOVÍ HRÁČI</b> .....	<b>12</b>
<b>3 PŘEHLED PRÁVNÍ ÚPRAVY VE VYBRANÝCH ČLENSKÝCH ZEMÍCH EU</b> .....	<b>14</b>
3.1 MEZINÁRODNÍ A EVROPSKÁ REGULACE .....	14
3.1.1 Organizace spojených národů .....	14
3.1.2 Evropská unie .....	15
3.1.3 Regulace v zemích EU a Velké Británii .....	15
3.1.4 Německo .....	16
3.1.5 Velká Británie .....	18
3.1.6 Francie .....	19
3.1.7 Nizozemsko .....	19
3.1.8 Rakousko .....	20
3.1.9 Zhodnocení zahraniční regulace .....	20
<b>4 ANALÝZA PRÁVNÍHO RÁMCE ČR</b> .....	<b>22</b>
4.1 VYBRANÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY A DOKUMENTY .....	22
4.2 ODBORNÉ DOKUMENTY A DOPORUČENÍ .....	25
4.2.1 Vize rozvoje autonomní mobility .....	25
4.2.2 Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice .....	26
4.2.3 Závěry Platformy pro plně autonomní vozidla Ministerstva dopravy ČR .....	28
4.2.4 Závěry Etické komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel .....	28
4.2.5 Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice .....	29
<b>5 RELEVANTNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY A DOKUMENTY A NÁVRHY JEJICH ÚPRAVY</b> .....	<b>30</b>
5.1 ZÁKON Č. 111/1994 Sb., O SILNIČNÍ DOPRAVĚ .....	30
5.2 ZÁKON Č. 13/1997 Sb., O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH .....	32
5.3 ZÁKON Č. 168/1999 Sb., O POJIŠTĚNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ŠKODU ZPŮSOBENOU PROVOZEM VOZIDLA .....	35
5.4 ZÁKON Č. 361/2000 Sb., O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A O ZMĚNÁCH NĚKTERÝCH ZÁKONŮ .....	37
5.5 ZÁKON Č. 247/2000 Sb., O ZÍSKÁVÁNÍ A ZDOKONALOVÁNÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ MOTOROVÝCH VOZIDEL A O ZMĚNÁCH NĚKTERÝCH ZÁKONŮ .....	41
5.6 ZÁKON Č. 56/2001 Sb., O PODMÍNKÁCH PROVOZU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH .....	42
5.7 VYHLÁŠKA Č. 341/2014 Sb., O SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI A O TECHNICKÝCH PODMÍNKÁCH PROVOZU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH .....	43
5.8 ZÁKON Č. 89/2012 Sb., OBČANSKÝ ZÁKONÍK .....	45
5.9 ZÁKON Č. 40/2009 Sb., TRESTNÍ ZÁKONÍK A ZÁKON Č. 418/2011 Sb., O TRESTNÍ ODPOVĚDNOSTI PRÁVNICKÝCH OSOB .....	47
5.10 ZÁKON Č. 121/2000 Sb., O PRÁVU AUTORSKÉM, O PRÁVECH SOUVISEJÍCÍCH S PRÁVEM AUTORSKÝM A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH ZÁKONŮ (AUTORSKÝ ZÁKON) .....	49
5.11 ZÁKON Č. 365/2000 Sb., O INFORMAČNÍCH SYSTÉMECH VEŘEJNÉ SPRÁVY A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH DALŠÍCH ZÁKONŮ .....	49
5.12 ZÁKON Č. 127/2005 Sb., O ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍCH A O ZMĚNĚ NĚKTERÝCH SOUVISEJÍCÍCH ZÁKONŮ (ZÁKON O ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍCH) - VERZE ÚČINNÁ OD 1.1.2022 .....	50



5.13	ZÁKON Č. 181/2014 Sb., O KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI.....	51
5.14	ZÁKON Č. 250/2016 Sb., O ODPOVĚDNOSTI ZA PŘESTUPKY A ŘÍZENÍ O NICH.....	52
5.15	ZÁKON Č. 251/2016 Sb., O NĚKTERÝCH PŘESTUPCÍCH VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ.....	53
5.16	ZÁKON Č. 110/2019 Sb., O ZPRACOVÁNÍ OSOBNÍCH ÚDAJŮ.....	53
5.17	ÚMLUVA O SILNIČNÍM PROVOZU (TZV. ŽENEVSKÁ ÚMLUVA Z ROKU 1949) - SDĚLENÍ Č. 82/2013 Sb. ....	54
5.18	ÚMLUVA O SILNIČNÍM PROVOZU (TZV. VÍDEŇSKÁ ÚMLUVA Z ROKU 1968) - SDĚLENÍ Č. 83/2013 Sb.....	56
5.19	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2017/2394 O SPOLUPRÁCI MEZI VNITROSTÁTNÍMI ORGÁNY PŘÍSLUŠNÝMI PRO VYMÁHÁNÍ DODRŽOVÁNÍ ZÁKONŮ NA OCHRANU ZÁJMŮ SPOTŘEBITELE .....	57
5.20	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY O AGENTUŘE ENISA, EVROPSKÉ AGENTUŘE PRO KYBERNETICKOU BEZPEČNOST, A ZRUŠENÍ NAŘÍZENÍ (EU) Č. 526/2013 A O CERTIFIKACI KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI INFORMAČNÍCH A KOMUNIKAČNÍCH TECHNOLOGIÍ (AKT O KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI).....	57
5.21	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 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 .....	58
5.22	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2016/679, O OCHRANĚ FYZICKÝCH OSOB V SOUVISLOSTI SE ZPRACOVÁNÍM OSOBNÍCH ÚDAJŮ A O VOLNÉM POHYBU TĚCHTO ÚDAJŮ A O ZRUŠENÍ SMĚRNICE 95/46/ES (OBEČNÉ NAŘÍZENÍ O OCHRANĚ OSOBNÍCH ÚDAJŮ) .....	59
5.23	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2018/1807 ZE DNE 14. LISTOPADU 2018 O RÁMCI PRO VOLNÝ TOK NEOSOBNÍCH ÚDAJŮ V EVROPSKÉ UNII.....	63
5.24	SMĚRNICE 2001/95/EC EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY O OBEČNÉ BEZPEČNOSTI VÝROBKŮ .....	64
5.25	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2010/40/EU ZE DNE 7. ČERVENCE 2010 O RÁMCI PRO ZAVEDENÍ INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ V OBLASTI SILNIČNÍ DOPRAVY A PRO ROZHRAŇÍ S JINÝMI DRUHY DOPRAVY .....	66
5.26	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2019/520/ES ZE DNE 19. BŘEZNA 2019 O INTEROPERABILITĚ ELEKTRONICKÝCH SYSTÉMŮ PRO VÝBĚR MÝTNÉHO A USNADNĚNÍ PŘESHRAŇIČNÍ VÝMĚNY INFORMACÍ TÝKAJÍCÍCH SE NEZAPLACENÍ SILNIČNÍCH POPLATKŮ V UNII .....	67
5.27	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY Č. 2019/770 ZE DNE 20. KVĚTNA 2019 O NĚKTERÝCH ASPEKTECH SMLUV O POSKYTOVÁNÍ DIGITÁLNÍHO OBSAHU A DIGITÁLNÍCH SLUŽEB.....	67
5.28	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 .....	69
5.29	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2019/790 ZE DNE 17. DUBNA 2019 O AUTORSKÉM PRÁVU A PRÁVECH S NÍM SOUVISEJÍCÍCH NA JEDNOTNÉM DIGITÁLNÍM TRHU A O ZMĚNĚ SMĚRNICE 96/9/ES A 2001/29/ES.....	70
5.30	ROZHODNUTÍ KOMISE Č. 2008/671/ES ZE DNE 5. SRPNA 2008 O HARMONIZOVANÉM VYUŽÍVÁNÍ RÁDIOVÉHO SPEKTRA V KMITOČTOVÉM PÁSMU 5 875 – 5 905 MHz PRO APLIKACE INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ (ITS) .....	70
5.31	DOPORUČENÍ KOMISE Č. 2001/551/ES ZE DNE 4. ČERVENCE 2001, O VYPRACOVÁNÍ PRÁVNÍCH A OBCHODNÍCH RÁMCOVÝCH PODMÍNEK PRO ÚČAST SOUKROMÉHO SEKTORU NA ROZŠIŘOVÁNÍ TELEMATICKÝCH DOPRAVNÍCH A CESTOVNÍCH INFORMAČNÍCH SLUŽEB V EVROPĚ.....	71
5.32	SDĚLENÍ KOMISE ZE DNE 16. 12. 2008 AKČNÍ PLÁN ZAVÁDĚNÍ INTELIGENTNÍCH DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ V EVROPĚ.....	71
5.33	DOPORUČENÍ KOMISE ZE DNE 26. KVĚTNA 2008 O BEZPEČNÝCH A ÚČINNÝCH INFORMAČNÍCH A KOMUNIKAČNÍCH SYSTÉMECH VE VOZIDLECH: AKTUALIZACE EVROPSKÉHO PROHLÁŠENÍ O ZÁSADÁCH ROZHRAŇÍ ČLOVĚK/STROJ.....	72
5.34	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ ZE DNE 25.4.2018 COM (2018) 237 UMĚLÁ INTELIGENCE PRO EVROPU .....	73
5.35	NÁVRH NAŘÍZENÍ EPRIVACY (NAŘÍZENÍ O RESPEKTOVÁNÍ SOUKROMÉHO ŽIVOTA A OCHRANĚ OSOBNÍCH ÚDAJŮ V ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍCH A O ZRUŠENÍ SMĚRNICE 2002/58/ES).....	73
5.36	NÁVRH NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, KTERÝM SE STANOVÍ HARMONIZOVANÁ PRAVIDLA PRO UMĚLOU INTELIGENCI (AKT O UMĚLÉ INTELIGENCI).....	75



5.37	NÁVRH PROVÁDĚČÍHO NAŘÍZENÍ KOMISE, KTERÝM SE STANOVÍ PROVÁDĚČÍ PRAVIDLA K NAŘÍZENÍ 2019/2144 EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU), POKUD JDE O JEDNOTNÉ POSTUPY A TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO SCHVALOVÁNÍ TYPU MOTOROVÝCH VOZIDEL S OHLEDEM NA JEJICH SYSTÉM AUTOMATIZOVANÉHO ŘÍZENÍ .....	75
<b>6</b>	<b>DOPORUČENÍ PRO LEGISLATIVNÍ ROZVOJ PRÁVNÍ REGULACE OBLASTI AUTONOMNÍCH VOZIDEL .....</b>	<b>78</b>
6.1	ZDŮVODNĚNÍ NUTNOSTI NOVÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY PRO OBLAST AUTONOMNÍCH VOZIDEL .....	78
6.2	DOPORUČENÉ ÚPRAVY JEDNOTLIVÝCH PRÁVNÍCH INSTITUTŮ .....	79
6.2.1	<i>Zavedení základních pojmů a podmínek provozu autonomních vozidel.....</i>	<i>79</i>
6.2.2	<i>Odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla.....</i>	<i>84</i>
6.2.3	<i>Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla .....</i>	<i>86</i>
6.2.4	<i>Odpovědnost za přestupky v návaznosti na povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu.....</i>	<i>88</i>
6.2.5	<i>Trestněprávní odpovědnost za trestné činy mající vliv na fungování a provoz autonomních vozidel .....</i>	<i>88</i>
6.2.6	<i>Ochrana osobních údajů a nakládání s daty.....</i>	<i>89</i>
6.2.7	<i>Standards a technické normy pro provoz a bezpečnost vozidla .....</i>	<i>90</i>
6.3	ZHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ A DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU .....	91
6.3.1	<i>Zásadní legislativní úpravy .....</i>	<i>92</i>
6.3.2	<i>Doporučené legislativní změny.....</i>	<i>93</i>
6.3.3	<i>Méně významné legislativní změny.....</i>	<i>94</i>
6.4	LEGISLATIVNÍ MOŽNOSTI ÚPRAVY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	94
6.4.1	<i>Samostatný zákon s vlastním promulgačním číslem .....</i>	<i>95</i>
6.4.2	<i>Novelizace stávajících právních předpisů .....</i>	<i>96</i>
<b>7</b>	<b>POUŽITÉ ZDROJE .....</b>	<b>98</b>



## 1 Definiční rámec

Uvedený definiční rámec je vytvořen na základě mezinárodní komunitou uznávaných pojmů, které se využívají v odborné literatuře. S níže uvedenými definicemi autoři v rámci řešení projektu nadále pracují a budou využité při návrzích úprav právního řádů České republiky v oblasti autonomního řízení a mohou být východiskem pro legislativní proces, nicméně vlastní definice v rámci jednotlivých právních předpisů je nutné vytvořit v souladu s legislativními pravidly a již užitou terminologií daného předpisu.<sup>1</sup>

**Automatizované vozidlo** je motorové vozidlo, které má zabudované technologie asistence řidiči, které umožňují přenášet DDT na počítačový systém. Plně automatizované vozidlo vybavené těmito technologiemi je schopné vykonávat všechny DDT bez zásahu člověkem (řidičem).

**Automatizovaným řídicím systémem** (Automated Driving System) se rozumí hardware a software, které jsou dohromady schopny trvale vykonávat DDT bez omezení na konkrétní ODD.

**ODD** (Operational Design Domain) jsou podmínky, za kterých funguje automatické řízení vozidla.

**DDT** (Dynamic Driver Task) znamená úkony, které jsou potřebné k ovládní vozidla v provozu.

**Propojená a automatická vozidla** (Connected and Automated Vehicles, CAVs) jsou vozidla, která jsou vzájemně propojena a jsou zároveň automatizována a představují jednu z šesti ustálených úrovní automatizace/autonomie řízení podle mezinárodních standardů SAE J3016 spolu s možností bezdrátově přijímat a / nebo odesílat informace pro zlepšení automatizovaných schopností vozidla a zvýšení jeho kontextového povědomí (contextual awareness).

### Stupně automatizace/autonomie

Autonomní vozidla bývají označována jako samořiditelná vozidla (anglicky *self-driving vehicles*, německy *selbstfahrende Kraftfahrzeuge*). Mezi plně automatizovaným/autonomním vozidlem, které můžeme označit jako samořiditelné vozidlo, existuje několik mezistupňů vozidel rozlišovaných podle stupňů automatizace (v nižších stupních) nebo autonomie (ve vyšších stupních).

Nejpoužívanější stupnicí automatizace/autonomie vozidel je stupnice vytvořená organizací SAE (International Society of Automotive Engineering),<sup>2</sup> která rozeznává šest stupňů autonomie/automatizace 0 až 5 podle provádění úkonů DDT, které jsou potřebné k ovládní vozidla.

<sup>1</sup> Zdrojem pro tyto definice byly odborné publikace: SAE 2021: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles; UNECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations: Framework document on automated/autonomous vehicles. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/FDAV\\_Brochure.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/FDAV_Brochure.pdf); Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1): Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1\\_Resolution\\_Brochure\\_EN\\_web.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1_Resolution_Brochure_EN_web.pdf);

Huber, Christian. Automatisiertes und autonomes Fahren – wer haftet?, In: Frenz, W (Hrsg.). Handbuch Industrie 4.0: Recht, Technik, Gesellschaft. Berlin: Springer, 2020; Van Wees, Kiliaan. Obstacles and Regulatory Gaps in Road Traffic Law, in: Van Uytsel, Steven, Vasconcellos Vargas, Danilo. Autonomous Vehicles. Business, Technology and Law. Singature: Springer, 2021

<sup>2</sup> Society of Automobile Engineers International (SAE International). J3016 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. Dostupné z: [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_202104/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/)



Významné pro rozlišení stupně automatizace/autonomie je role asistenčních systémů, nebo systémů autonomního řízení a role řidiče a jeho zapojení do řízení. Systém stupňů automatizace/autonomie používá i americká NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration).<sup>3</sup>

- **Stupeň 0 („No Driving Automation“):**  
Řízení je vykonáváno pouze řidičem. Stupeň 0 nevylučuje asistenci některých výstražných systémů, např. systému varování vyjetí z jízdních pruhů nebo systému pro hlídání mrtvého úhlu.
- **Stupeň 1 („Driver Assistance“ nebo také „hands-on“):**  
Řízení je vykonáváno řidičem stejně jako ve stupni 0. Na rozdíl od stupně 0 jsou ve stupni 1 využívány systémy, které asistují řidiči při řízení (udržování vozu v jízdním pruhu nebo adaptivní tempomat).
- **Stupeň 2 („Partial Driving Automation“ nebo také „hands-off“):**  
Řízení je vykonáváno řidičem. Zapojení asistenčních systémů je však větší než ve stupni 1. Asistenční systémy kontrolují jízdu v jízdních pruzích a využívají adaptivní tempomat.
- **Stupeň 3 („Conditional Driving Automation“ nebo také „eyes-off“):**  
Řízení nemusí být vykonáváno řidičem po celou dobu jízdy. Řízení/kontrola vozidla musí být převzata řidičem, pokud ho k tomu systém vyzve. Systémy samy za určitých podmínek vozidlo řídí, např. v dopravní zácpě.
- **Stupeň 4 („High Driving Automation“ nebo také „mind-off“):**  
Řízení nemusí být vykonáváno řidičem. Systém nevyžaduje po řidiči, aby přebíral kontrolu. Systémy řídí vozidlo samy za určitých podmínek podobně jako ve stupni 3, nicméně tyto podmínky již jsou komplexnější. Autonomní vozidla se čtvrtým stupněm autonomie mohou být využívány jako místní taxi, apod. Vozidlo nemusí mít pedály nebo volant.
- **Stupeň 5 („Full Driving Automation“ nebo také „steering wheel optional“):**  
Plně autonomní vozidlo, které je schopno samostatného řízení za všech podmínek.

<sup>3</sup> National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). The Evolution of Automated Safety Technologies. 2018. Dostupné z: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>





## SAE J3016™ LEVELS OF DRIVING AUTOMATION

	SAE LEVEL 0	SAE LEVEL 1	SAE LEVEL 2	SAE LEVEL 3	SAE LEVEL 4	SAE LEVEL 5
What does the human in the driver's seat have to do?	You <b>are</b> driving whenever these driver support features are engaged – even if your feet are off the pedals and you are not steering			You <b>are not</b> driving when these automated driving features are engaged – even if you are seated in “the driver’s seat”		
	You must constantly supervise these support features; you must steer, brake or accelerate as needed to maintain safety			When the feature requests, you must drive	These automated driving features will not require you to take over driving	
What do these features do?	These are driver support features			These are automated driving features		
	These features are limited to providing warnings and momentary assistance	These features provide steering OR brake/acceleration support to the driver	These features provide steering AND brake/acceleration support to the driver	These features can drive the vehicle under limited conditions and will not operate unless all required conditions are met	This feature can drive the vehicle under all conditions	
Example Features	<ul style="list-style-type: none"> <li>• automatic emergency braking</li> <li>• blind spot warning</li> <li>• lane departure warning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lane centering OR</li> <li>• adaptive cruise control</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lane centering AND</li> <li>• adaptive cruise control at the same time</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• traffic jam chauffeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• local driverless taxi</li> <li>• pedals/steering wheel may or may not be installed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• same as level 4, but feature can drive everywhere in all conditions</li> </ul>

Obr. 1Stupně automatizace motorových vozidel. Zdroj: SAE (Dostupné z <https://1url.cz/dzv4L>)

Pokud se v této metodice bude hovořit o **částečně autonomním vozidle**, bude tento termín odkazovat na autonomní vozidlo se **stupněm autonomie 3**, tedy vozidlo, které bude schopno samo plnit DDT jen v určitých dopravních situacích a za určitých podmínek. V tomto vozidle musí být přítomen řidič, který bude muset převzít řízení, jakmile k tomu bude systémem vyzván.

**Plně autonomním vozidlem** bude v této metodice nazýváno vozidlo, ve kterém budou všechny DDT vykonávat systémy autonomního řízení (**stupeň autonomie 5**). V takovém vozidle nebude řidič přítomen. Osoby ve vozidle budou pouze pasažéři.

Mezi plně autonomním vozidlem (stupeň 5) a částečně autonomním vozidlem (stupeň 3) existuje ještě autonomní vozidlo, které můžeme nazvat **vysoce autonomním vozidlem**. Vysoce autonomní vozidlo vykonává všechny DDT, ale na rozdíl od plně autonomního vozidla pouze za omezených podmínek. Na rozdíl od částečně autonomního vozidla nebude vyžadováno, aby řidič při splnění těchto podmínek převzal kontrolu nad vozidlem. Kontrola řidiče nad vozidlem bude v tomto stupni třeba teprve tehdy, když podmínky pro zapojení automatizovaného systému řízení nebudou splněny.



Pokud se dále v textu hovoří obecně o autonomním vozidle, pak je tím myšleno částečně, vysoce i plně autonomní vozidlo.<sup>4</sup>

Rozvoj, testování a provoz automobilů s třetím stupněm autonomie bude o to komplikovanější, že právní úprava bude muset počítat 1) s dualitou způsobu řízení vozidla (vozidlo řízené střídavě řidičem a autonomními systémy), s osobou řidiče, jeho povinnostmi a odpovědností a v neposlední řadě s důsledky nepřevzetí kontroly a 2) se smíšeným provozem částečně autonomních vozidel a vozidel bez jakéhokoliv stupně automatizace a s vozidly s nižšími stupni automatizace.

### Definice pozemních komunikací

Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, tedy Česká republika. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

- **Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice se rozdělují na dvě třídy.<sup>5</sup>
- **Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice se rozdělují na tři třídy.<sup>6</sup>
- **Místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se rozdělují na čtyři třídy.<sup>7</sup>
- **Účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků či jiných uživatelů těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu.<sup>8</sup>

### Zkušební provoz

Provoz silničního vozidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena, nicméně toto vozidlo lze provozovat na pozemních komunikacích na základě povolení Ministerstva dopravy za účelem

<sup>4</sup> Vzhledem k tomu, že odborná literatura pracuje s pojmem automatizované vozidlo, ale evropské předpisy někdy využívají pojem autonomní vozidlo, pro účely tohoto dokumentu jsou považovány pojmy autonomní a automatizované za ekvivalentní.

<sup>5</sup> § 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

<sup>6</sup> § 5 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

<sup>7</sup> § 6 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

<sup>8</sup> § 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.



zkušebních jízd při vývoji, výrobě nebo schvalování silničního vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků.<sup>9</sup>

### **Běžný provoz**

Provoz silničního vozidla, jehož technická způsobilost byla schválena pro provoz na pozemních komunikacích.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> § 38a zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona 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), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

<sup>10</sup> § 36 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích a o změně zákona 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), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.



## 2 Klíčoví hráči

V rámci ekosystému autonomního řízení jsme identifikovali následující klíčové hráče, kteří jsou významní zejména z pohledu právní regulace:

- **Řidiči a další účastníci silničního provozu** – jsou to hlavní uživatelé vozidel se systémy autonomního řízení, včetně všech komponent a systémů podpory jízdy, dále jsou konzumenty dopravních informací. Z pohledu autonomního řízení jsou pro ně zásadní oblasti právní regulace provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích, pravidla získání řídičského oprávnění a odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.
- **Společnosti poskytující služby v oblasti dopravy a zajišťující dopravní obslužnost** – jsou to zpravidla provozovatelé motorových vozidel, kterými poskytují služby v oblasti dopravy či zajišťují dopravní obslužnost, jsou zároveň zaměstnavateli řidičů, kteří vozidla obsluhují (a to včetně provozovatelů flotil sdílených vozidel atp.). Z pohledu autonomního řízení jsou pro ně zásadní oblasti právní regulace provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích, pravidla zajišťování silniční dopravy a odpovědnost za škodu způsobenou provozem motorového vozidla.
- **Vlastníci, provozovatelé a správci dopravní infrastruktury** – primárním cílem těchto organizací je zachování provozuschopného stavu vlastněné nebo spravované infrastruktury, a to v dlouhodobém časovém horizontu. Jejich úkolem je zejména zabezpečení rozvoje a připravenosti infrastruktury na technologický pokrok tak, aby vozidla mohla využívat technické možnosti dopravní infrastruktury vybavené moderními detekčními, diagnostickými, řídicími a informačními systémy. Z pohledu autonomního řízení potřebují co největší technickou harmonizaci infrastrukturních systémů, zásadní jsou také oblasti garance kvality poskytovaných služeb (resp. dostupnosti technických prostředků), odpovědnosti za kvalitu poskytovaných služeb a případná možnost uplatnění regresního plnění ze strany pojišťoven v případě pojistných událostí.<sup>11</sup>
- **Výrobci motorových vozidel se systémy autonomního řízení** (resp. výrobci jednotlivých komponentů zajišťujících systémy autonomního řízení) - z pohledu výrobců vozidlové systémy (např. infotainment, jízdní asistenty, komunikační systémy, kooperativní systémy, řídicí a zabezpečovací systémy a systémy automatického vedení vozidla) ztrácejí produkt z pohledu zákazníka, plní konkrétní provozní potřeby (např. řízení vozidlového parku /flotily/ vozidel) nebo jsou součástí povinného vybavení vozidla (např. systém eCall v silniční dopravě). Z pohledu autonomního řízení výrobci a dodavatelé působící minimálně na evropském trhu potřebují co největší technickou harmonizaci vozidlových systémů.
- **Poskytovatelé dopravně-informačních služeb**<sup>12</sup> – tyto subjekty jsou tvůrci dopravních informací a veřejných kanálů, zejména pro řidiče, cestující a podpůrně i dopravce, s přímou zpětnou vazbou od lidského činitele v reálném čase a konkrétních lokalitách. Jejich cílem je poskytovat co nejkvalitnější informace za přímou úplatu anebo prostřednictvím reklamních

<sup>11</sup> V rámci této kategorie je nutné zahrnovat i subjekty, kteří vlastní a provozují ICT komponenty, nutné pro poskytování místně a časově relevantních spolehlivých informací, např. C-ITS infrastruktury.

<sup>12</sup> V rámci této kategorie nebereme v úvahu provozovatele veřejných datových sítí či sítí elektronických komunikací, neboť tyto služby bereme jako komoditu, kterou provozovatelé dopravně-informačních služeb využívají.



aktivit. Poskytovatelem je také veřejný sektor, který jejich poskytováním sleduje veřejný zájem a specifické cíle, kterých chce v rámci dopravního systému dosáhnout. Systémy ITS a ICT jsou pro tyto subjekty klíčovými nástroji poskytování služeb. Zainteresované subjekty proto očekávají, že informace a data o dopravním systému, zejména data vznikající činností poskytovatelů dopravně-informačních služeb budou dostupná na principu otevřených dat přes otevřená strojově čitelná rozhraní. Z pohledu autonomního řízení jsou pro poskytovatele dopravně-informačních služeb zásadní oblasti garance kvality poskytovaných dat a správnosti informací, odpovědnosti za kvalitu poskytovaných služeb a případná možnost uplatnění regresního plnění ze strany pojišťoven v případě pojistných událostí.

- **Orgány veřejné moci** (státní správa a samospráva, orgány činné v trestním řízení, bezpečnostní složky státu atp.) – jsou poskytovatelem veřejných služeb, řídí veřejné záležitosti na místní i centrální úrovni a zajišťují záležitosti ve veřejném zájmu, včetně vymáhání dodržování platného práva. Mezi tyto činnosti na úseku zde analyzovaných právních vztahů patří péče mj. o rozvoj a provoz dopravního systému, který je klíčovým sektorem ekonomiky. Hlavními cíli veřejné správy je zajištění plynulé, bezpečné a především udržitelné mobility osob a věcí, která zohledňuje potřeby a zájmy všech členů společnosti. Z pohledu autonomního řízení je jejich role klíčová zejména v oblasti sledování dodržování právních předpisů a jejich vymáhání, výkon státní správy a samosprávy ve věci schvalování vozidel a jejich pravidelné technické prohlídky, stanovení povinností řidičů atp.
- **Pojišťovny** – jsou poskytovatelem pojištění motorových vozidel i pojištění majetku, který může být poškozen pojištěními událostmi v důsledku provozu motorových vozidel, současně tyto pojistné události likvidují, vyhodnocují a poskytují pojistné plnění poškozeným, případně uplatňují regresní plnění na vinících pojistných událostí. Z pohledu autonomního řízení vyžadují zcela jasná regulatorní pravidla provozu vozidel se systémy autonomního řízení na pozemních komunikacích a možnost stanovení odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla. V konečném důsledku pak sehrávají v odpovědnostní sféře nemalou roli také zajišťovny působící na domácím a zahraničním pojišťovacím trhu.
- **Výzkumné instituce** – jsou klíčovými subjekty, které realizují výzkum a vývoj systémů, komplementární se systémy a komponentami autonomního řízení, tj. komunikační, řídicí či ovládací komponenty. Vyvinuté systémy a komponenty následně ověřují a testují v laboratorním i reálném prostředí, aby získali data pro další vývoj či ověřili soulad s technickými předpisy a specifikacemi. Z pohledu autonomního řízení vyžadují jasná pravidla pro možnosti ověřování vývojových verzí komponent a systémů a rovněž pravidla pro posuzování shody a certifikaci těchto komponent před jejich uvedením do produkčního prostředí.



## 3 Přehled právní úpravy ve vybraných členských zemích EU

### 3.1 Mezinárodní a evropská regulace

#### 3.1.1 Organizace spojených národů

V souvislosti s automatizovaným/autonomním řízením došlo ke změnám Vídeňské úmluvy o silniční dopravě.<sup>13</sup> Vídeňská úmluva ve znění z roku 2016 a z roku 2022 umožňuje rozvoj automatizovaných/autonomních vozidel. Technologie automatického řízení přenášející úkoly řízení na vozidlo budou v provozu výslovně povoleny, za předpokladu, že tyto technologie jsou v souladu s předpisy OSN o vozidlech nebo mohou být řidičem převzaty nebo vypnuty (čl. 8 odst. 5bis).

Novela z roku 2022 pak přímo zakotvuje definici automatizovaného řídicího systému a uznává požadavek na přítomnost řidiče ve vozidle za splněný i ve chvíli, kdy bude vozidlo řízeno tímto systémem bez fyzické přítomnosti osoby řidiče, budou-li zároveň splněny regulatorní požadavky na provoz takového vozidla.

V roce 2018 přijalo Globální fórum bezpečnosti silniční dopravy (WP.1) UNECE nezávaznou rezoluci, která by měla sloužit signatářským státům Ženevské a Vídeňské úmluvy o silniční dopravě jako vodítko pro regulaci vysoce a plně automatizovaných vozidel.<sup>14</sup> Rezoluce zdůrazňuje bezpečnost vozidel, podmínky pro řidiče, který v případě potřeby bude ovládat vozidlo a komunikaci mezi vozidly. Uživatelé vozidla by měli být před započítáním jízdy informováni o jejich správném používání.

V roce 2020 některé státy předložily návrh rezoluce o jiných činnostech ve vozidlech vybavených automatizovanými systémy řízení.<sup>15</sup> Návrh rezoluce stanoví kritéria pro sekundární činnosti při jízdě vozidly se stupněm autonomie 3 a 4. Tyto činnosti by neměly bránit řidiči reagovat na požadavek vozidla převzít úkony řízení a zároveň by měly být v souladu s předepsaným použitím systémů ve vozidle a jejich funkcí. Dále by měl řidič dodržovat dopravní předpisy týkající se sekundárních činností platné v zemi provozu vozidla a zachovávat způsobilost nezbytnou k plnění svých povinností povinnosti bez ohledu na to, zda je aktivován automatizovaný systém řízení.

Z pohledu národního práva by bylo vhodné novelizovanou Vídeňskou úmluvu ve verzi z roku 2022 ratifikovat ve sbírce mezinárodních smluv a využívat v rámci dalšího legislativního procesu, zejména definici automatizovaného řídicího systému, který je v této úmluvě zaveden následovně (cit.):

*„Systém vozidla, který využívá jak hardware, tak software pro provádění dynamického řízení vozidla na trvalém základě, přičemž dynamickým řízením se pak rozumí provádění všech v reálném čase uskutečňovaných operativních a taktických funkcí potřebných k pohybu vozidla. To zahrnuje ovládání*

<sup>13</sup> Úmluva o silničním provozu dne 8. listopadu 1968, vyhlášená ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 83/2013 Sb.

<sup>14</sup> Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) resolution on the deployment of highly and fully automated vehicles in road traffic. Dostupné z: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/wp1/ECE-TRANS-WP1-165e.pdf>

<sup>15</sup> UNECE Safety considerations for activities other than driving in vehicles equipped with automated driving systems. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp1/ECE-TRANS-WP1-Informal\\_document-MARCH-2020-7e.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp1/ECE-TRANS-WP1-Informal_document-MARCH-2020-7e.pdf)



*bočních a podélných pohybů, sledování vozovky, reakce na události v silničním provozu a plánování a signalizace manévrů.“*

Český právní řád však nezná pojem „software“, v rámci autorského zákona<sup>16</sup> právní řád pracuje pouze s pojmem „počítačový program“, proto je nutné i tuto terminologii zavést či upravit tak, aby výše uvedená definice byla právně konformní.

### 3.1.2 Evropská unie

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, již počítá se zaváděním autonomní mobility a upravuje jednotný formát pro výměnu údajů, i systémy pro záznam údajů o poloze vozidla a jeho okolí v reálném čase.

Podle tohoto nařízení budou muset být vozidla a plně automatizovaná vozidla v souladu s technickými specifikacemi, které stanoví Komise prováděcími akty. V tomto nařízení se využívají definice uvedené v článku 3 souvisejícího nařízení (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, nad rámec této množiny definic nařízení (EU) 2019/2144 zavádí v článku 3 ještě další definice. Pro účely tohoto dokumentu jsou relevantní zejména:

- Automatizovaným vozidlem se rozumí motorové vozidlo navržené a vyrobené tak, aby se dokázalo po určitou dobu pohybovat autonomně, bez neustálého dohledu řidiče, kdy se však přesto očekává nebo vyžaduje zásah řidiče (viz čl. 3 odst. 21).
- Plně automatizovaným vozidlem je motorové vozidlo navržené a vyrobené tak, aby se dokázalo pohybovat autonomně, bez jakéhokoli dohledu či aktivní asistence řidiče (viz čl. 3 odst. 22).
- Z legislativního hlediska je možné uvažovat o zavedení vhodné legální definice tzv. „systému monitorování dostupnosti řidiče“, tedy systému umožňujícího pomocí software algoritmů vytěžujících data sesbíraná z příslušných senzorů posoudit, zda je řidič schopen ve zvláštních situacích případně převzít řízení od automatizovaného vozidla (viz čl. 3 odst. 23).

### 3.1.3 Regulace v zemích EU a Velké Británii

Právní úpravu můžeme pro přehlednost rozboru rozdělit na dvě skupiny:

- 1) První z nich upravuje běžný provoz automatizovaných/autonomních vozidel na pozemních komunikacích, přičemž v těchto jurisdikcích se ve vztahu k autonomnímu řízení nezabývají testováním a zkušebním provozem (testovací provoz mají řešený obecnou úpravou).
- 2) Druhá skupina naproti tomu upravuje testování automatizovaných/autonomních vozidel a jejich zkušební provoz a nezasahuje až do regulace běžného provozu automatizovaných/autonomních vozidel.

<sup>16</sup> Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon)



### Běžný provoz autonomních vozidel je regulován v těchto zemích:

- **Německo** – Straßenverkehrsgesetz
- **Velká Británie** – Automated and Electric Vehicles Act 2018

### Testování a zkušební provoz autonomních vozidel je regulován v těchto zemích:<sup>17</sup>

- **Francie** – Arrêté du 17 avril 2018 relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques
- **Nizozemsko** – Wegensverkeerwet 1994, Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen. Memorie van toelichting,
- **Rakousko** – Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV)

#### 3.1.4 Německo

Zákon o silničním provozu (*Straßenverkehrsgesetz (StVG)*) upravuje provoz vysoce a plně automatizovaných vozidel (*Kraftfahrzeuge mit hoch-oder vollautomatisierter Fahrfunktion*). Těmito vozidly jsou podle § 1a tohoto zákona vozidla:

- 1) která disponují technologií umožňující po aktivaci ovládat motorové vozidlo, aby zvládlo jízdní úkol – včetně podélného a bočního řízení,
- 2) která jsou schopna dodržovat dopravní předpisy zaměřené na řízení těchto vozidel,
- 3) jejichž řízení může řidič vozidla kdykoli ručně převzít nebo deaktivovat,
- 4) která dokáží rozpoznat nutnost ovládnutí vozidla jeho řidičem,
- 5) která mohou vizuálně, akusticky, hmatově nebo jinak znatelně upozornit řidiče vozidla na požadavek převzetí řízení s dostatečnou časovou rezervou před jeho předáním, a
- 6) která upozorní na užití vozidla v rozporu s popisem systému. Výrobce těchto vozidel je povinen závazně prohlásit, že vozidla tyto podmínky splňují.

Jedná se o legislativní přístup, kdy není uvedena jednoznačná definice automatizovaného vozidla, ale jsou pouze popsány jeho vlastnosti.

Řidičem vozidla je osoba, která aktivuje funkce vysoce nebo plně automatizovaného řízení, i když vozidlo vlastnoručně neovládá. Řidič musí být po celou dobu jízdy připraven převzít řízení vozidla. Řízení vozidla musí řidič převzít, pokud ho systém k převzetí vyzve, nebo pozná, nebo podle zjevných okolností musí poznat, že pro zapojení funkcí vysoce nebo plně automatizovaného řízení již nejsou podmínky.

Podle § 7 StVG je za smrt, zranění nebo materiální škodu odpovědný vlastník vozidla, ledaže byla škoda způsobena vyšší mocí.

<sup>17</sup> Přičemž v těchto jurisdikcích není regulován běžný provoz autonomních vozidel.





Novelou z roku 2021 byl umožněn provoz autonomních vozidel se stupněm autonomie 4. Autonomní vozidlo se může pohybovat pouze na vymezeném prostoru. Zákon v § 1d definuje motorové vozidlo s funkcí autonomního řízení jako takové vozidlo, které může samostatně vykonávat úkoly řízení ve vymezeném provozním prostoru, aniž by osoba řídila vozidlo a zároveň splňuje podmínky na technické vybavení, které zákon určuje.

Toto vozidlo musí být schopné samostatně zvládnout úkol řízení v příslušném rozsahu bez zásahu osoby řídící vozidlo nebo sledování technickým dozorem, samostatně dodržovat dopravní předpisy a disponovat systémem prevence nehod, který je určen pro prevenci a snižování škod a v případě nevyhnutelného poškození různých právních zájmů přihlédne k významu právních zájmů, přičemž nejvyšší prioritou je ochrana lidského života. Vozidlo by tedy mělo v případě, kdy je nehoda nevyhnutelná, zvolit ochranu lidského života před ochranou majetku.

Autonomní vozidlo musí umět provést takový manévr, aby minimalizovalo riziko vzniku škody. Jízdní manévr může zadat i technický dozor, nebo ho na základě dostupných dat schválit. Technickému dozoru musí vozidlo hlásit jakékoli narušení fungování. Vozidlo musí s dostatečnou časovou rezervou signalizovat technickému dozoru nutnost aktivace náhradního jízdního manévru.

Autonomní systémy řízení musí rozpoznat limity svého fungování a uvést vozidlo do stavu minimálního rizika v případě dosažení svého limitu. Do stavu minimálního rizika musí být vozidlo uvedeno, pokud dojde k technické závadě, která narušuje výkon funkcí autonomního řízení, dojde-li k překročení vymezeného provozního rozsahu, nebo k výpadku rádiového spojení.

Autonomní systémy musí být deaktivovatelné technickým dozorem nebo posádkou vozidla a v případě deaktivace samostatně musí uvést vozidlo do stavu minimálního rizika.

Povaha autonomního vozidla jako vozidla se stupněm autonomie 4 je určena pojmem vymezený provozní prostor, kterým se rozumí místně a prostorově vymezené veřejné prostranství, ve kterém lze autonomní vozidlo používat. Zákon tedy nepočítá s umožněním provozu autonomních vozidel na všech pozemních komunikacích, ale pouze na vyhrazených místech.

Zákon dále zavádí funkci technického dozoru. Technickým dozorem je osoba, která může do řízení zasahovat, tedy deaktivovat systémy autonomního řízení nebo povolit určitý jízdní manévr. Tento koncept je zaveden zejména pro situace, kdy řidič nebude schopen systém autonomního řízení deaktivovat, resp. řidič již nebude ve vozidle přítomen vůbec a nebude tak možné deaktivaci provést, proto je nutné mít možnost vnějšího zásahu, samozřejmě s příslušnou autorizací k této činnosti. S těmito situacemi je nutné v běžném provozu počítat, i proto se jimi zákonodárci zabývali.

Vlastník nebo držitel vozidla, výrobce a technický dozor mají podle zákona určité povinnosti. Vlastník má povinnost zajišťovat pravidelnou údržbu systémů potřebných pro funkci autonomního řízení, učinit opatření k zajištění toho, aby byly dodržovány ostatní dopravní předpisy jiné než pro samotné řízení vozidla a zajistit plnění úkolů technického dozoru.

Výrobce vozidla musí prokázat příslušným úřadům, že vozidlo je chráněno proti útokům, provádět posouzení rizik a prokázat jako provedení ochranu proti zjištěným rizikům, prokázat dostatečně bezpečné rádiové spojení pro autonomní řízení, vytvořit návod k obsluze a popis systému, nabízet



školení pro osoby podílející se na provozu motorového vozidla, ve kterém se vyučují technické funkce, zejména s ohledem na funkce řízení a plnění úkolů technického dozoru, a oznámit manipulaci na vozidle nebo jeho systémech.

Technický dozor je povinen vyhodnocovat jízdní manévry, okamžitě deaktivovat funkci autonomního řízení, jakmile to vozidlo signalizuje, vyhodnocovat signály z technického zařízení o jejich vlastním funkčním stavu a případně přijmout opatření a v případě uvedení motorového vozidla do stavu s minimálním rizikem neprodleně navázat kontakt s cestujícími ve vozidle a zahájit opatření nezbytná pro bezpečnost provozu.

Tento zákon je de facto technických právním předpisem, který řeší pouze vymezenou problematiku a nepouští se do podrobnější regulace problematických oblastí. Zákonná úprava např. nezavádí definici autonomního vozidla, ale pouze vymezuje jeho vlastnosti (a to formou výčtu) a umožňuje jeho provoz pouze na vymezených úsecích, přičemž se však nezabývá, jak by takové vymezené území mělo být určeno, jaké by mělo splňovat podmínky a kdo by měl být odpovědným orgánem veřejné moci.

Dále se předpis detailněji nezabývá odpovědností za způsobenou škodu (podle úpravy je odpovědný vlastník vozidla, viz výše) ani neřeší speciální pravidla silničního provozu autonomních vozidel (např. jak by se měla chovat ostatní vozidla v případě bezpečnostního manévru autonomního vozidla atp.).

Ačkoliv německý právní systém, jakkoliv tvořící kontinentální právní kulturu principiálně obdobnou té české, je od českého odlišný, lze se důvodně domnívat, že k přijetí uvedeného právního předpisu v této omezené podobě vedlo německého zákonodárce zejména časové hledisko, tedy snaha rychle přijmout předmětnou regulaci, což vedlo k eliminaci většiny problematických oblastí, které by způsobily značnou diskusi mezi zainteresovanými subjekty a legislativní proces by neúměrně prodlužovaly.

### 3.1.5 Velká Británie

Ve Velké Británii jsou dílčí pravidla pro automatizovaná vozidla stanovena zákonem o automatizovaných a elektrických vozidlech z roku 2018 (*Automated and Electric Vehicles Act 2018*). Tento zákon upravuje zejména odpovědnost za škodu způsobenou automatizovaným vozidlem v souvislosti s náhradou škody. Podle tohoto zákona je za škodu odpovědný pojistitel, pokud bylo vozidlo pojištěno a bylo v režimu automatizovaného řízení. Pokud toto vozidlo pojištěno nebylo, je za škodu odpovědný vlastník vozidla. Odpovědnost pojistitele nebo vlastníka nevyklučuje odpovědnost za škodu jiných osob. Pojistné podmínky mohou omezit nebo vyloučit z pojištění náhradu škody v případě nehody, která vznikla v důsledku změn softwaru, které byly zakázány v pojistných podmínkách, nebo v důsledku nenainstalování aktualizace softwaru, která byla nezbytná pro bezpečnost řízení, a o této nezbytnosti pojistník věděl nebo musel vědět. Pokud změny softwaru nebo neaktualizovaný software pojistitel zjistí, může uhrazenou částku vymáhat na pojištěném. Pojistitel nebo vlastník vozidla má regresivní nárok vůči osobám, které jsou za škodu také odpovědní.

Právní výbor (*Law Commission*) nyní připravuje revizi právní úpravy regulace autonomních vozidel tak, aby umožnila jejich běžné používání na pozemních komunikacích a regulovala oproti stávající úpravě i



další oblasti jako jsou speciální pravidla silničního provozu pro autonomní vozidla atp.<sup>18</sup> Vláda Spojeného království navrhla v oblasti dopravy využít regulatorních sandboxů, a to pro účely testování autonomních vozidel a ověřování jednotlivých komponent.<sup>19</sup> Pakliže je zájmem ČR příprava řádné regulace provozu autonomních vozidel, pak by dle názoru řešitelů bylo vhodnější regulatorní sandbox neuvažovat, neboť se nejedná o komplexní řešení regulace.

### 3.1.6 Francie

Ve Francii se současná platná právní úprava týká testování autonomních vozidel na pozemních komunikacích. Podmínky testování autonomních vozidel reguluje vyhláška 2018-211 ze dne 28. března 2018 novelizovaná vyhláškou 2020-1495 ze dne 2. prosince 2020 a vyhláška ze dne 17. dubna 2018 týkající se testování vozidel s delegováním. Meziresortní skupina zajišťuje, aby tyto experimenty byly prováděny s kontrolovanou úrovní rizika.<sup>20</sup> Tyto předpisy se zabývají povolováním a kontrolou testování a stanoví pro testování některé podmínky. Osoby, které se na testování podílejí jako pasažéři, musí být o testování informováni a souhlasit s ním. Do testování nesmí být zapojeny nezletilé osoby. Žadatelé o testování musí vyplnit rozsáhlý dotazník týkající se popisu a podmínek testování, řízení vozidla a pasažérů apod. Dotazník obsahuje i možnost, že se řidič bude nacházet mimo vozidlo, a uvést, kde se řidič mimo vozidlo nachází.

Francie se již připravuje na provoz autonomních vozidel v netestovacím režimu. Základní podmínky tohoto provozu upravuje zákon o orientaci dopravy 2019-1428 (*Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités*).<sup>21</sup> Tento zákon pověřuje vládu k přijetí vyhlášek týkajících se podrobnějších podmínek provozu autonomních vozidel v rámci tohoto zákona. Tyto podmínky by se měly vztahovat k datům a pojištění. Data o provozu vozidla před nehodou by měla být předána odpovědným úřadům pro určení odpovědnosti za nehodu, pojišťovně a provozovateli garančního fondu. Vyhláška by měla stanovit podmínky pro výměnu dat s poskytovateli dopravní infrastruktury např. k zjištění jejich kvality, předcházení nehodám nebo k organizaci dopravy. Zákon předpokládá povinný garanční fond.

### 3.1.7 Nizozemsko

Testovací provoz autonomních vozidel je povolen i v Nizozemsku novelizací zákona o silniční dopravě z roku 1994 (*Wegenverkeerwet 1994*). Čl. 149aa a následující upravují udělování povolení pro zkušební provoz vozidel s automatizovanými systémy. V povolení, které se uděluje na dobu nejvýše tří let, jsou určené sinice na provádění testování, denní doba, povětrnostní podmínky apod.

<sup>18</sup> Rules on safe use of automated vehicles on GB roads. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/consultations/safe-use-rules-for-automated-vehicles-av/rules-on-safe-use-of-automated-vehicles-on-gb-roads>. Dále viz [Updates - The Highway Code - Guidance - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/consultations/safe-use-rules-for-automated-vehicles-av/updates-the-highway-code-guidance) a také zprávu z ledna 2022 [Automated Vehicles | Law Commission Automated-vehicles-joint-report-cvr-03-02-22.pdf](https://www.gov.uk/government/consultations/automated-vehicles-joint-report-cvr-03-02-22/pdf)

<sup>19</sup> Future of transport regulatory review: regulatory sandboxes. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-regulatory-review-regulatory-sandboxes/future-of-transport-regulatory-review-regulatory-sandboxes>

<sup>20</sup> Les véhicules autonomes. Ministère de la transition écologique. Dostupné z: <https://www.ecologie.gouv.fr/vehicules-autonomes>

<sup>21</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Legifrance. Dostupné z: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574/>



Ve vozidle se nemusí po dobu testování nacházet řidič. V povolení se pak uvede, kolik vozidel je řidič oprávněn zároveň řídit. Podle důvodové zprávy neznamená nepřítomnost řidiče přímo ve vozidle, že by neměl řidič, který kontroluje vozidla na dálku, mít vlastnosti, které jsou obecně u řidiče vyžadovány, a plnit povinnosti, které jsou s řízením spojeny. Nepřítomnost řidiče ve vozidle neznamená podle důvodové zprávy, že řidič kontrolující vozidlo na dálku nebude občanskoprávně a trestněprávně odpovědný.<sup>22</sup> Řidič mimo vozidlo musí neustále monitorovat dopravní situaci a musí zasáhnout, pokud je to třeba.<sup>23</sup>

### 3.1.8 Rakousko

V Rakousku upravuje testování autonomních vozidel nařízení o automatizovaném řízení (*Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV)*).<sup>24</sup>

Testování může probíhat pouze po schválení Ministerstva dopravy, inovací a technologií. Žadatel musí být pojištěn a musí sdělit ministerstvu informace o vozidle a o řidiči, o komunikacích, na kterých bude testování probíhat, dobu testování, počet kilometrů apod. O testování musí informovat i správce komunikací. Po ukončení testování musí žadatel předložit ministerstvu zprávu o výsledku testování. Nařízení dále upravuje zvláštní případy testování (autonomní minibusy, autobahnpilot automatickou změnou jízdních pruhů a samořiditelná armádní vozidla).

### 3.1.9 Zhodnocení zahraniční regulace

Jelikož do dnešní doby nedošlo k přijetí ucelených pravidel pro provoz autonomních vozidel na mezinárodní nebo na evropské úrovni, přijímají státy úpravu provozu autonomních vozidel do svých národních právních řádů. Mezi národními právními řády Evropské unie však existují rozdíly. Hlavním rozdílem je již cíl právní úpravy provozu autonomních vozidel. Německo a Velká Británie (ještě jako člen EU) přijali takové změny právních předpisů, které umožňují běžný provoz autonomních vozidel na pozemních komunikacích, jiné státy (Francie, Nizozemí, Rakousko, Švédsko) řeší pouze testování a zkušební provoz autonomních vozidel, přičemž povolení zkušebního provozu uděluje ministerstvo dopravy na základě podmínek uvedených v právním předpise.

Ve srovnávaných národních předpisech neexistuje shoda v definicích autonomního vozidla. Většinou se hovoří o vozidlech s automatizovanými jízdními systémy (Německo, Rakousko, Francie), automatizovaných vozidlech (Švédsko, Británie, Německo) nebo jen o vozidlech bez řidiče (Nizozemí). Národní právní řády tak nerozlišují vozidla bez řidiče a vozidla, ve kterých musí řidič převzít kontrolu. V Nizozemí může být řidič při zkušebním provozu přítomen mimo vozidlo. V rakouském zákoně se

<sup>22</sup> Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen. Memorie van toelichting, *Eerste kamer*. Dostupné z: [https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20171122/memorie\\_van\\_toelichting/document3/f=/vkjknftz0zj.pdf](https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20171122/memorie_van_toelichting/document3/f=/vkjknftz0zj.pdf).

<sup>23</sup> *Ibid.*, s. 7.

<sup>24</sup> Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV). Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20009740>



používá pojem autonomní minibus (*Autonomer Kleinbus*). Ten může převzít všechny úkoly řízení a na veřejných komunikacích se může pohybovat pouze za určitých podmínek ne rychleji než 20 km/hod.

Pro účely zavedení české právní úpravy je možné se inspirovat německou definicí vlastností autonomního vozidla, neboť se dá důvodně očekávat, že nad výčtem jednotlivých vlastností bude panovat rychleji shoda než nad vlastní definicí autonomního vozidla. Současně je vhodné se inspirovat nutností zavedení obdoby technického dozoru, tedy takové autority, která v přesně vymezených situacích je oprávněna do řízení vzdáleně zasáhnout.

Uvedená definice řidiče a jeho povinností v německé právní úpravě může sloužit spíše jako nasměrování legislativního procesu, nicméně dle dále uvedených argumentů není zvolená definice úplná, a tudíž zcela dostačující.

Na rozvoj autonomního řízení reaguje také novelizované znění Vídeňské úmluvy o silniční dopravě z roku 2022, kdy technologie automatického řízení přenášející úkoly řízení na vozidlo budou v provozu výslovně povoleny, za předpokladu, že tyto technologie jsou v souladu s předpisy OSN o vozidlech nebo mohou být řidičem převzaty nebo vypnuty (viz čl. 8 odst. 5bis).

Novela z roku 2022 dále přímo zakotvuje definici automatizovaného řídicího systému a uznává požadavek na přítomnost řidiče ve vozidle za splněný i ve chvíli, kdy bude vozidlo řízeno tímto systémem bez fyzické přítomnosti osoby řidiče, budou-li zároveň splněny regulatorní požadavky na provoz takového vozidla. Z pohledu české právní regulace při ratifikaci platného znění Vídeňské úmluvy do sbírky mezinárodních smluv nastanou komplikace, neboť české právo nezná pojem software a bude nutné se s nastalou situací vypořádat.

Na úrovni OSN se v rámci Evropské hospodářské komise (k roku 2022 je členem EHK OSN 56 států) postupně přijímají technické předpisy, mající vliv na technické parametry vozidel vybavených pokročilými systémy řízení, které do budoucna budou využitelné i v rámci systémů autonomního řízení. Česká republika v současné době nejnovější EHK OSN předpisy nepřijala jako závazné (viz kapitola 5.6) v rámci Vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.



## 4 Analýza právního rámce ČR

V rámci této kapitoly je provedena vstupní analýza právního rámce v České republice s důrazem na vybrané právní normy evropských směrnic a nařízení, neboť cílem první etapy projektu je v klíčových aspektech analyzovat právní regulaci silniční dopravy, a to zejména identifikovat právní předpisy související s autonomním řízením a další obecné právní předpisy, které se k problematice systémů autonomního řízení vztahují, resp. v závislosti na navrhovaných změnách *de lege ferenda* mohou vztahovat.<sup>25</sup>

Analýza vychází z právních institutů, které se autonomní mobility bezprostředně dotýkají, a to:

- Zavedení základních pojmů, mj.:
  - Autonomní vozidlo a jeho základní technické vlastnosti,
  - Řidič, resp. operátor vozidla,
  - Podmínky provozu,
- Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla,
- Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- Odpovědnost za přestupky v návaznosti na povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu,
- Trestněprávní odpovědnost za trestné činy v souvislosti s provozem motorových vozidel,
- Ochrana osobních údajů a nakládání s daty,
- Standardy a technické normy pro provoz a bezpečnost vozidla.

### 4.1 Vybrané právní předpisy a dokumenty

**Právní regulace silniční dopravy, a to jak z pohledu řidiče motorového vozidla, tak z pohledu provozovatele motorového vozidla a podnikajících subjektů v oblasti silniční dopravy včetně oblasti zákonného pojištění:**

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích,
- Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla,
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel,
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,

<sup>25</sup> V seznamu jsou uvedeny nejvýznamnější právní předpisy a odborné dokumenty, v rámci řešení projektu bude tento seznam dále rozšiřován o další relevantní dokumenty a předpisy.



**Právní předpisy související se silniční dopravou, které však přímo neregulují vlastní provoz motorových vozidel, ale řeší oblast obecné odpovědnosti za škodu, skutkové podstaty trestných činů a přestupků souvisejících s provozem vozidel a jejich trestání, oblast elektronických komunikací, kybernetické bezpečnosti atp.**

- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník v části upravující odpovědnost za škodu (tj. zejména § 2924, § 2927, § 2939 a § 2950) a prevenční povinnost (tj. § 2900 a násl.),
- Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, a to zejména v části upravující typické trestné činy spáchané v dopravě,
- Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon);
- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů,
- Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích),
- Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti,
- Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich,
- Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích,
- Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů.

**Evropské právní předpisy a dokumenty, které mají nebo mohou mít vliv na testování a provoz autonomních vozidel, a mají buď přímou účinnost (tj. nařízení) anebo je musí Česká republika transponovat do svého právního řádu (tj. směrnice). Jedná se zejména o evropskou úmluvu o silničním provozu, ochranu osobních údajů, kodifikaci digitálních služeb a elektronické identifikace v evropském prostoru či regulace zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) na území EU.**

- Úmluva o silničním provozu (tzv. Vídeňská úmluva z roku 1968),<sup>26</sup>
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2017/2394 ze dne 12. prosince 2017 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování právních předpisů na ochranu zájmů spotřebitelů a o zrušení nařízení (ES) č. 2006/2004,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady o agentuře ENISA, Evropské agentuře pro kybernetickou bezpečnost, a zrušení nařízení (EU) č. 526/2013 a o certifikaci kybernetické bezpečnosti informačních a komunikačních technologií (akt o kybernetické bezpečnosti),
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 (dále též „eIDAS“),

<sup>26</sup> V tomto případě se jedná o dokument vydaný OSN a ratifikovaný jednotlivými státy (úmluvu ratifikovalo celkem 62 zemí). V českém právním řádu je tato úmluva ratifikována č. 83/2013 Sbirky mezinárodních smluv.



- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/679, 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) (dále též „GDPR“)<sup>27</sup>,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2018/1807 ze dne 14. listopadu 2018 o rámci pro volný tok neosobních údajů v Evropské unii,
- Směrnice 2001/95/EC Evropského parlamentu a Rady o obecné bezpečnosti výrobků,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (dále též „Směrnice ITS“),
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (dále též „Směrnice o EETS“),
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 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 2019/790 ze dne 17. dubna 2019 o autorském právu a právech s ním souvisejících na jednotném digitálním trhu a o změně směrnic 96/9/ES a 2001/29/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2008/671/ES ze dne 5. srpna 2008 o harmonizovaném využívání rádiového spektra v kmitočtovém pásmu 5 875 – 5 905 MHz pro aplikace inteligentních dopravních systémů (ITS),
- Doporučení Komise č. 2001/551/ES ze dne 4. července 2001, o vypracování právních a obchodních rámcových podmínek pro účast soukromého sektoru na rozšiřování telematických dopravních a cestovních informačních služeb v Evropě,
- Sdělení Komise ze dne 16. prosince 2008 Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě,
- Doporučení Komise ze dne 26. května 2008 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech: Aktualizace Evropského prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj,
- Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku 2015/2103 (INL),
- Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 25. dubna 2018 COM (2018) 237,

### **Připravované evropské právní dokumenty vztahující se k automatizovaným vozidlům, resp. jejich provozu na pozemních komunikacích<sup>28</sup>**

<sup>27</sup> Viz také Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications | European Data Protection Board (europa.eu).

<sup>28</sup> Tyto dokumenty souvisejí s regulací systémů autonomního řízení, neboť řeší jak oblast regulaci soukromí v digitálních systémech, tak regulaci umělé inteligence, která bude zásadní komponentou systémů autonomního řízení a přijatá evropská regulace tak bude mít vliv i na oblast autonomních vozidel.





- Návrh tzv. nařízení ePrivacy (nařízení o respektování soukromého života a ochraně osobních údajů v elektronických komunikacích a o zrušení směrnice 2002/58/ES),
- Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (Akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty Unie.
- Návrh Prováděcího nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení 2019/2144 Evropského parlamentu a Rady (EU), pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na jejich systém automatizovaného řízení

### Odborné dokumenty a doporučení

- Vize rozvoje autonomní mobility,
- Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice,
- Závěry Platformy pro plně autonomní vozidla Ministerstva dopravy ČR,
- Závěry Etické komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách ČR,
- Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice,
- Analýza právně-etických aspektů rozvoje umělé inteligence a jejích aplikací v ČR, Úřad vlády ČR.

Podrobnější analýza jednotlivých platných i připravovaných právních předpisů, které jsou uvedeny v této kapitole, je provedena v kapitole 5. Odborné dokumenty a doporučení jsou pro přehlednost analyzovány dále v kapitole 4.2.

## 4.2 Odborné dokumenty a doporučení

### 4.2.1 Vize rozvoje autonomní mobility

Dokument se zaměřuje převážně na zhodnocení současného stavu a směřování v autonomní mobilitě. Zaměřuje se na problémové oblasti jak ve vývoji, tak samotném provozu autonomních vozidel na pozemních komunikacích. Vymezuje i problémové oblasti, které autonomní vozidla v České republice mají (kybernetická bezpečnost, dodržování pravidel silničního provozu, vyhodnocování dopravní situace a další).

Jako problémové definuje obecné otázky, které bude potřeba z hlediska použití autonomních vozidel řešit:

- postupy ověřování a testování jízdních funkcí;
- nastavení klíčových ukazatelů výkonosti;
- certifikace.

Potřebu definovat zásady při provozu vozidel:

- schvalování technické způsobilosti.

Dokument se zaměřuje i na definování legislativních problémů, které neumožňují použití autonomních vozidel v silniční dopravě, přestože se primárně na autonomní vozidla nevztahují (např. povolená



minimální a maximální rychlost). Zde je také nutná legislativní změna. Současná plně automatizovaná vozidla, která jezdí v testovacím provozu, se pohybují rychlostí max. 20 km/hod. V současné době je možné testovat na dálnici vozidla úrovně 2/3, nikoliv 4/5.

Jsou definované problémy s ohledem na použití autonomních vozidel v právním řádu. Současná právní úprava stanoví, že ve vozidle musí být osoba, která ovládá příslušné řídicí prvky vozidla.<sup>29</sup> Z tohoto vyplývá nutnost změny mezinárodní i národní legislativy tak, aby bylo možné masově autonomní vozidla použít.

Neméně důležitou otázkou z hlediska provozu autonomních vozidel je rovněž úprava osnovy výuky a výcviku autoškol tak, aby budoucí řidiči získali potřebné znalosti k ovládání vozidel, jejichž řízení je částečně či plně automatizované.

Pro provoz autonomních vozidel je nutné vytvořit mezinárodní pravidla pro posuzování shody s technickými požadavky a technickou inspekci automatizovaných a autonomních vozidel.

#### 4.2.2 Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice

Dokument Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR + Příloha (Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR) se zaměřuje na definování strategických cílů a dobu realizace jednotlivých cílů. Cíle jsou definovány na kartách opatření, kde díl 2 je zaměřen na autonomní řízení. Jedním z hlavních bodů je příprava odpovídajících podmínek pro testování autonomních vozidel (zatím je povolena formou zkušebního provozu) a vytvoření polygonu.

Z hlediska používání autonomních vozidel bude potřebné zajistit podporu procesů mezinárodní standardizace pro automatizované řízení vozidel (karta A5). Bude důležité minimalizovat národní specifika a usilovat o shodu na regionální, národní i mezinárodní úrovni.

#### Podpora procesů mezinárodní standardizace pro automatizované řízení vozidel

V rámci opatření bude provedena analýza existujících evropských a dalších mezinárodních projektů a aktivit zabývajících se standardizací v oblasti automatizovaného řízení vozidel. Na základě analýzy bude alokován finanční rozpočet, bude vytvořena organizační struktura, alokovány expertní kapacity s potřebnou kvalifikací a započnou praktické aktivity.

Delegovaní zástupci budou působit ve standardizačních aktivitách tak, aby úpravy mezinárodních technických a právních norem odpovídaly potřebám a zájmům ČR. Je přitom třeba zajistit aktivní spolupráci na tvorbě mezinárodních norem (ISO, IEC atd.) jak v rámci infrastruktury, tak v rámci vozidel. Předpokládá se, že předmětem zájmu budou zejména tyto oblasti:

- sjednocení provedení dopravního značení v členských státech EU,
- standardizace datových sad pro automatizované řízení na straně dopravních prostředků a infrastruktury, standardizace výměny informací,
- příprava interoperabilní bezpečnostní infrastruktury pro automatizované řízení,

<sup>29</sup> Ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.



- standardizace zkušebních postupů pro automatizované řízení.

### Právní aspekty zavádění vozidel vybavených autonomními systémy

Zavádění autonomních vozidel se nutně dotkne celé řady právních předpisů ČR zákonné či podzákonné právní síly, zejména pak zákona o provozu na pozemních komunikacích, zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zákona o pozemních komunikacích či občanského zákoníku a trestního zákoníku. Předpokládá se, že některé právní aspekty bude výhledově řešit i EU a OSN.

Bude tedy třeba z pohledu potřeb zavádění autonomních vozidel do reálného provozu identifikovat právní překážky dané současnou právní úpravou (právní úvaha *de lege lata*) a také další potenciální právní problémy (právní úvaha *de lege ferenda*). Dále bude třeba posoudit potřebný rozsah právní regulace, neboť se předpokládá, že některé potřeby bude možné řešit již v současnosti.

Mezi právní aspekty, které bude třeba zkoumat a příp. dále právně regulovat, patří např. následující:

- revize stávajících podmínek testování autonomních vozidel a případný návrh na jejich zefektivnění, a to např.:
  - vymezení úseků pro testování a provoz autonomních vozidel, tj. vymezení konkrétních pozemních komunikací a konkrétních lokalit, které splňují předem definované požadavky;
  - stanovení podmínek zabezpečení testů v daném vymezeném úseku;
  - stanovení podmínek bezpečnosti provozu včetně nouzových plánů;
  - stanovení subjektu, který bude na testování dohlížet;
- stanovení podmínek pro reálný provoz částečně / plně automatizovaných vozidel na pozemních komunikacích, a to zejména:
  - stanovení takových pravidel pro schvalování vozidel k provozu na pozemních komunikacích a způsobu následného ověřování jejich funkce v provozu na stanicích technické kontroly, které zajistí dostatečnou technickou úroveň automatizovaného řízení;
- definice odpovědnosti za řízení/provoz částečně/plně autonomních vozidel, včetně otázek pojištění;
- zajištění ochrany osobních údajů řidičů a provozovatelů vozidel při umožnění využití anonymizovaných dat z provozu vozidel pro další vývoj systémů automatizovaného řízení.

ČR by se také aktivně měla účastnit projednávání právních předpisů na úrovni EU a OSN. Zejména se jedná o předpisovou základnu EHK-OSN, na kterou odkazuje příloha č. 2 vyhlášky 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Z pohledu autonomního řízení byly identifikovány jako důležité následující předpisy EHK-OSN, které doposud nejsou českým právním řádem reflektovány:

- EHK 155 Kybernetická bezpečnost;
- EHK 156 Aktualizace SW a systém jejich správy; či
- EHK 157 Automatizované udržování jízdního pruhu (ALKS)



### 4.2.3 Závěry Platformy pro plně autonomní vozidla Ministerstva dopravy ČR

V dokumentu jsou definované 4 okruhy právních aspektů, které je třeba řešit z hlediska použití autonomních vozidel. Z pohledu projektu TIRAMD108 je klíčovou otázkou:

- definování institutu odpovědnosti; v souvislosti s postupným zaváděním autonomních vozidel jsou z pohledu právních aspektů klíčovou otázkou budoucí definice institutu „ODPOVĚDNOST“. Se zaváděním autonomních vozidel je nutné, na základě detekování potenciálních úskalí a konfliktů např. ve stávající definici odpovědnosti řidiče a dále z možné predikce zcela nových problémů, vytvářet nové právní definice odpovědnosti minimálně u následujících kategorií: Řidič / uživatel, Vozidlo / výrobce vozidla / provozovatel vozidla / vlastník vozidla/ technický stav, Infrastruktura / poskytovatel telekomunikací / poskytovatel služeb. Cílem opatření je kontinuální predikce možných úskalí ve stávajících nebo dnes neexistujících definicích odpovědnosti a hledání budoucích definic právní odpovědnosti v souvislosti se zaváděním autonomních systémů vozidel.
- Homologace – klíčovým procesem v rámci schvalování vozidel k provozu na veřejných komunikacích je oficiální homologace. Oficiální homologace je obvykle v časovém zpoždění za nejnovějšími trendy a autonomní systémy neřeší.

### 4.2.4 Závěry Etické komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel

Etická komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách České republiky byla zřízena Ministerstvem dopravy a v květnu 2021 představila dokument „Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel“.<sup>30</sup>

V rámci právních doporučení jsou uvedeny zejména následující oblasti, kterými je nutné se v připravovaných právních předpisech zabývat:

- 1) Současný stav poznání a jeho reflektování při přípravě právní regulace s cílem dosažení hlavního cíle zajištění ochrany života a zdraví člověka při užití automatizovaných a autonomních vozidel právně konformním způsobem.
- 2) Provoz automatizovaných a autonomních vozidel, tj. aby bylo možné testovat a provozovat tato vozidla na pozemních komunikacích právně konformním způsobem, tj. zavedení pojmů řidič a jeho povinností, požadavků na technické vybavení vozidel, včetně pořizování a uchovávání záznamů jízdy, technického stavu s dostatečným přihlédnutím k ochraně osobních údajů řidiče a posádky vozidla a povinností řidiče být připraven převzít řízení.
- 3) Soukromí a ochrana dat s cílem minimalizace zásahů do práv subjektů údajů, zejména s ohledem na právo soukromí fyzických osob spojená s ochranou zpracování osobních údajů.
- 4) Odpovědnost za újmu tak, aby pro všechny zúčastněné subjekty byla nastavena jasná a spravedlivá pravidla pro připisování odpovědnosti za újmy vzniklé v souvislosti s provozem vozidel.

<sup>30</sup> Dokument je veřejně dostupný na stránkách Ministerstva dopravy na adrese: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Eticka-komise/Eticka-komise-zprava-autonomni-mobilita\\_.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Eticka-komise/Eticka-komise-zprava-autonomni-mobilita_.pdf.aspx)



- 5) Povinné pojištění kryjící újmy způsobené autonomním provozem, včetně možnosti identifikovat možné odpovědné osoby a vyhodnotit jejich podíl odpovědnosti za způsobenou újmu.
- 6) Trestněprávní předpisy včetně rozšíření o nové skutkové podstaty trestných činů páchaných v souvislosti s provozem vozidel a jejich technických vlastností.

Uvedené oblasti, kterými je nutné se v rámci přípravy odpovídající právní regulace zabývat, jsou zcela relevantní a jsou plně v souladu s identifikovanými oblastmi, kterými se nadále bude zabývat tento dokument.

#### 4.2.5 Výzkum potenciálu rozvoje umělé inteligence v České republice

Dokument se z velké části zabývá problémem odpovědnosti, která je považována za nejdiskutovanější právní otázku z hlediska použití AI. Z expertního pohledu je třeba řešit zejména následující otázky:

- posuzování bezpečnostních autonomních systémů;
- certifikace autonomních systémů;
- řešení pojištění odpovědnosti za škodu.

V neposlední řadě se věnuje problematice kybernetické bezpečnosti. V dokumentu je samotná kapitola věnující se problematice autonomních vozidel. Důraz je kladen na vysvětlení současného stavu dle § 2 písm. d) zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde je definováno postavení řidiče jako účastníka provozu na pozemních komunikacích. Současná právní úprava neumožňuje provoz vozidla bez řidiče a jeho plné soustředěnosti na jízdu. Je definováno i postavení zdravotně postižených osob, které v současné době nemohou dle platných předpisů řídit vozidlo, ale plně autonomní vozidlo by jim tuto možnost dalo. Z pohledu autonomní mobility je třeba v zákoně upravit i tuto možnost.



## 5 Relevantní právní předpisy a dokumenty a návrhy jejich úpravy

V rámci úpravy právních předpisů umožňující provoz částečně, vysoce a plně autonomních vozidel je nutné vyřešit zejména následující oblasti, které jsou zásadní pro efektivní regulaci autonomních vozidel a jejich provozu (a v současné podobě neodpovídají):

- Zavedení základních pojmů, mj.:
  - Autonomní vozidlo a jeho základní technické vlastnosti
  - Řidič, resp. operátor vozidla
  - Podmínky provozu
- Odpovědnost za škodu způsobenou provozem vozidla se systémem autonomního řízení
- Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se systémem autonomního řízení
- Odpovědnost za přestupky v návaznosti na povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu
- Trestněprávní odpovědnost za trestné činy v souvislosti s fungováním a provozem autonomních vozidel
- Ochrana osobních údajů a nakládání s daty
- Standardy a technické normy pro provoz a bezpečnost vozidla

### 5.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

#### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Regulace systémů autonomního řízení se týkají, resp. budou týkat zejména:

- povinnosti řidiče v oblast povinného odpočinku v § 3a
- povinnosti řidiče o vedení záznamů a dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku u zahraničních dopravců v § 27
- přestupky fyzických i právnických osob (dopraců) - § 34e - § 35

#### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je pro autonomní vozidla vyhovující pouze částečně, neboť změna principu fungování v souvislosti s provozem vozidel se systémy autonomního řízení bude mít vliv na povinnosti řidičů, provozovatelů a dopravců.

#### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem<sup>31</sup>

V roce 2022 byl do Vídeňské úmluvy přidán čl. 34bis, kdy požadavek, že každé vozidlo musí mít řidiče, je považován za splněný, pokud vozidlo používá automatizovaný systém řízení, který je v souladu

<sup>31</sup> Tato kategorie vozidel zahrnuje částečné a vysoce autonomní vozidla, kde řidič může v případě autonomní jízdy zajišťované systémem autonomního řízení kdykoliv převzít řízení.



s národními technickými předpisy a aplikovatelnými mezinárodními právními předpisy týkajícími se kolových vozidel, vybavení a částí, které lze namontovat a/nebo které mohou být používány na kolových vozidlech a pokud jsou v souladu s vnitrostátními právními předpisy upravujícími provoz, ale ta se musí provést do národních úprav.

V § 3a je vhodné revidovat četnost přestávek, u vozidel se systémy autonomního řízení, kde se řidič stále na řízení vozidla částečně podílí, je vhodné zvážit jejich počet a zhodnotit, zda by nebylo možné jejich snížení, a to s ohledem na menší nároky kladené na řidiče. Tato změna však vyžaduje konzultaci s dopravními psychology a zhodnocení, jaká je nutná četnost přestávek u řidičů, kteří předávají řízení systému autonomního řízení. Jedná se však o úpravu, která není urgentní a v současné podobě je právně konformní, nicméně se do budoucna může jednat o zásadní benefit, který může zvýšit poptávku po vozidlech vybavených systémem autonomního řízení. Současně je nutné v tomto kontextu zmínit evropskou aktivitu, která předpokládá povinné vybavování vozidel se systémem autonomního řízení tzv. Data Storage System for Automated Driving (DSSAD)<sup>32</sup> určený k zaznamenávání parametrů jízdy vozidla a do budoucna by tato data mohla být využívána ke stanovení míry odpočinku řidičů.

Povinnosti řidiče o vedení záznamů a dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku u zahraničních dopravců v § 27 je vhodné upravit tak, aby bylo možné je vést elektronicky a sdílet je v rámci propojených vozidel v rozsahu přípustném GDPR. Elektronická evidence zajistí dlouhodobou integritu těchto záznamů a jejich nepopiratelnost, usnadňující kontrolu plnění této povinnosti a rovněž může sloužit jako důkazní prostředek při vyšetřování příčin dopravní nehody, resp. určování míry zavinění jednotlivých subjektů. Doporučení vychází i z požadavků nařízení 2019/2144, konkrétně z článku 11, který říká, že automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla musí být v souladu s technickými specifikacemi v prováděcích aktech dle odstavce 2, které se týkají mj. systémů monitorování dostupnosti řidiče, zapisovačů údajů o události pro automatizovaná vozidla či systémů, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.

V § 34e je nutné upravit odpovědnost za přestupky v případě autonomních vozidel, tedy v takových případech, kdy se jedná o možnou odpovědnost více subjektů a není ji tak možné vymáhat pouze po řidiči, který vozidlo řídil, ale je nutné tento konstrukt rozšířit. Konkrétní odpovědnosti za přestupky musí vycházet z definice jednotlivých povinností, které budou na dotčené subjekty kladeny. Subjekty, na které se budou nově přestupky vztahovat jsou zejména provozovatelé vozidel a dopravci.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče<sup>33</sup>**

V roce 2022 byla do Vídeňské úmluvy zapracována úprava, kdy požadavek, že každé vozidlo musí mít řidiče, je považován za splněný, pokud vozidlo používá automatizovaný systém řízení, který je v souladu s národními technickými předpisy a aplikovatelnými mezinárodními právními předpisy týkajícími se kolových vozidel, vybavení a částí, které lze namontovat a/nebo které mohou být používány na kolových

<sup>32</sup> Využívá se také označení Event Data Recorder (EDR) a zjednodušeně se mluví o tzv. Černé skřínce pro auta. Na toto téma bylo publikováno mnoho odborných článků, viz např. Böhm, Klaus & Kubjatko, Tibor & Paula, Daniel & Schweiger, Hans-Georg. (2020). New developments on EDR (Event Data Recorder) for automated vehicles. Open Engineering. 10. 140-146. 10.1515/eng-2020-0007.

<sup>33</sup> Tato kategorie vozidel zahrnuje plně autonomní vozidla, kde již řidič nemůže v případě autonomní jízdy zajišťované systémem autonomního řízení kdykoliv převzít řízení.



vozidlech a pokud jsou v souladu s vnitrostátními právními předpisy upravujícími provoz, ale ta se musí provést do národních úprav. Je tedy patrné, že mezinárodní právo již nyní připouští provoz systémů autonomního řízení i bez řidiče, jakkoliv národní právní úprava na tento režim bez dalších legislativních úprav není de lege lata applicata připravena.

V rámci celého právního předpisu je nutné zohlednit autonomní vozidlo, které funguje zcela bez zásahu řidiče či jiné obsluhy. Zejména se jedná o oblast povinných bezpečnostních přestávek a povinností řidiče motorového vozidla.

V § 3a je vhodné vynechat bezpečnostní přestávky, neboť v případě plně autonomních vozidel zcela bez řidiče nejsou nutné.

Je nutné upravit rovněž povinnosti řidiče, resp. operátora a provozovatele vozidla (viz poznámka u zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích níže) pro autonomní vozidlo, kde již řidič není vyžadován a tudíž není možné po něm povinnosti uvedené v §3a požadovat.

Povinnosti o vedení záznamů a dodržování doby řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku u zahraničních dopravců v § 27 je vhodné upravit tak, aby za ně byl odpovědný provozovatel vozidla či dopravce a bylo možné je vést elektronicky a sdílet je v rámci propojených vozidel v rozsahu přípustném GDPR. Elektronická evidence zajistí dlouhodobou integritu těchto záznamů a jejich nepopiratelnost, usnadňující kontrolu plnění této povinnosti a rovněž může sloužit jako důkazní prostředek při vyšetřování příčin dopravní nehody, resp. určování míry zavinění jednotlivých subjektů. Doporučení vychází i z požadavků nařízení 2019/2144, konkrétně z článku 11, který říká, že automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla musí být v souladu s technickými specifikacemi v prováděcích aktech dle odstavce 2, které se týkají mj. systémů monitorování dostupnosti řidiče, zapisovačů údajů o události pro automatizovaná vozidla či systémů, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.

V § 34e je nutné upravit odpovědnost za přestupky v případě autonomních vozidel, tedy v takových případech, kdy není možné ji vymáhat po řidiči, neboť takové vozidlo funguje zcela bez jeho zásahu.

## 5.2 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Regulace systémů autonomního řízení se týkají, resp. budou týkat zejména:

- Povinnosti řidiče ve vztahu k systému elektronického mýtného dle § 22j
- Nárok na náhradu škody vlastníkem pozemní komunikace § 27
- Oblasti inteligentních dopravních systémů v § 39a
- Oblasti přestupků fyzických i právnických osob v § 42a a násl.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy





Současná právní úprava je pro autonomní vozidla vyhovující pouze částečně, neboť změna principu fungování v souvislosti s provozem vozidel se systémy autonomního řízení bude mít vliv na povinnosti řidičů a provozovatelů vozidel a rovněž roli státu.

Vlastníci pozemních komunikací nejsou povinni nahradit škodu, která vznikla uživatelům pozemní komunikace ze stavebního stavu nebo dopravně technického stavu těchto pozemních komunikací. Stavební stav a dopravně technický stav komunikace budou pro bezpečný provoz autonomních vozidel zásadní. Za současné právní úpravy by provozovatelé a další subjekty neměli nárok na náhradu škody.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

V rámci provozu autonomních vozidel, kde se řidič stále na řízení motorového vozidla podílí, je možné ponechat § 22j.

Je vhodné učinit vlastníky komunikací odpovědnými za stavební a technický stav komunikace, který nevyhovuje podmínkám nutným pro provoz autonomních vozidel. Důvodem je rozšíření odpovědnosti za případný vznik škody z důvodů na straně dopravní infrastruktury, kde musí být jasně definováno, jaké jsou minimální technické požadavky. Jedná se jak o technický stav silniční komunikace, tak o dostupnost a spolehlivost jednotlivých elektronických prvků, které jsou součástí infrastruktury nutné pro fungování systémů autonomního řízení. Tyto podmínky by měly být stanoveny technickými standardy či technickými předpisy, vydávanými správcí komunikací či mezinárodně uznávanými standardizačními organizacemi, na které se odpovídající právní předpisy budou odkazovat.

Pokud tyto požadavky nebudou splněny a uživatelé dopravní infrastruktury nebudou vlastníkem komunikace adekvátně informováni, pak je vlastník komunikace spoluodpovědný za vzniklou škodu. Případně je možné přistoupit k variantě, že správce dopravní infrastruktury identifikuje úseky své dopravní sítě, které budou splňovat pro účely provozu autonomních vozidel stanovené standardy na technický stav, integritu a dostupnost poskytovaných informací a na těchto úsecích tyto parametry bude garantovat, na ostatních úsecích naplnění standardů nebude garantováno.

Je vhodné definovat technologické prvky systémů autonomního řízení, které jsou umístěné na pozemních komunikacích a které mají vliv na jejich fungování, obdobně jako jsou definované ITS systémy v § 39a. Jedná se zejména o komponenty C-ITS, které budou poskytovat dopravní informace a zejména závazné a důvěryhodné informace např. o maximální povolené rychlosti, o signálním plánu SSZ na křižovatkách či o parametrech vozovky (např. sklon a poloměr zatáčky, adheze vozovky atd., které mají vliv na plynulý průjezd vozidla a mohou být součástí HD map, resp. jejich datových vrstev). V neposlední řadě je nutné reflektovat tvorbu a aktualizaci HD map, které budou nedílnou součástí systémů autonomního řízení a jejich kvalita a spolehlivost bude determinujícím prvkem pro spolehlivost a bezpečnost provozu autonomních vozidel.

Je nutné rovněž upravit související přestupky dle § 42a, tj. zejména přestupky spojené s řidičem v odst. 2-4, kdy je nutné zohlednit možnou odpovědnost více subjektů, např. mezi provozovatelem autonomního vozidla a řidičem, případně operátorem. Znění přestupků v § 42a a § 42b by mělo reflektovat nové povinnosti provozovatelů autonomních vozidel, řidičů částečně autonomních vozidel a vlastníků pozemních komunikací a stanovit sankce za jejich nedodržení. Zejména se jedná o porušení povinnosti vlastníků pozemních komunikací udržovat pozemní komunikace a veškeré technologické



vybavení v provozuschopném stavu tak, aby byly garantovány minimální technické požadavky nutné pro bezpečný provoz vozidel s autonomními systémy řízení. A to jak dostupnost, spolehlivost a integrita technologických zařízení, tak čitelnost vodorovného i svislého dopravního značení (např. opotřebované čáry na komunikace, nečitelná svislá dopravní značka či její zakrytí vegetací či jiným způsobem).

Stejně by přestupkem mělo být záměrné poškozování technologických zařízení určených pro autonomní vozidla či jakékoliv ovlivňování přenášených informací.

Prováděcí předpisy k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích by měly reflektovat při výstavbě dopravní infrastruktury nároky autonomní mobility, tj. příprava technologických zařízení a celků. Zejména se jedná o zavedení technických předpisů obsahujících jednoznačné provozní parametry technických komponent umístěvaných na dopravní infrastrukturu, např. C-ITS zařízení, tj. spolehlivost, dostupnost, integrita atp.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

V rámci provozu autonomních vozidel, kde se řidič na řízení motorového vozidla již nepodílí je nutné povinnosti dle § 22j rozšířit i na provozovatele motorového vozidla.

Je vhodné učinit vlastníky komunikací odpovědnými za stavební a technický stav komunikace, který nevyhovuje podmínkám nutným pro provoz autonomních vozidel. Důvodem je rozšíření odpovědnosti za případný vznik škody z důvodů na straně dopravní infrastruktury, kde musí být jasně definováno, jaké jsou minimální technické požadavky. Jedná se jak o technický stav silniční komunikace, tak o dostupnost a spolehlivost jednotlivých elektronických prvků, které jsou součástí infrastruktury nutné pro fungování systémů autonomního řízení. Tyto podmínky by měly být stanoveny technickými standardy či technickými předpisy, vydávanými správcem komunikací či mezinárodně uznávanými standardizačními organizacemi, na které se odpovídající právní předpisy budou odkazovat. Případně je možné přistoupit k variantě, že správce dopravní infrastruktury identifikuje úseky své dopravní sítě, které budou splňovat pro účely provozu autonomních vozidel stanovené standardy na technický stav, integritu a dostupnost poskytovaných informací a na těchto úsecích tyto parametry bude garantovat, na ostatních úsecích naplnění standardů nebude garantováno.

Je vhodné definovat technologické prvky systémů autonomního řízení, které jsou umístěné na pozemní komunikaci (dále též „PK“) a které mají vliv na jejich fungování, obdobně jako jsou definované ITS systémy v § 39a.

Je nutné rovněž upravit související přestupky dle § 42a, tj. zejména přestupky spojené s řidičem v odst. 2-4, kdy je nutné odpovědnost rozšířit i na provozovatele motorového vozidla. Znění přestupků v § 42a a § 42b by mělo reflektovat nové povinnosti provozovatelů autonomních vozidel a vlastníků pozemních komunikací a stanovit sankce za jejich nedodržení.

Prováděcí předpisy k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích by měly reflektovat při výstavbě dopravní infrastruktury nároky autonomní mobility, tj. příprava technologických zařízení a celků. Zejména se jedná o zavedení technických předpisů obsahujících jednoznačné provozní parametry jak pozemních komunikací, tak technických komponent umístěvaných na dopravní infrastrukturu, např. C-ITS zařízení, tj. spolehlivost, dostupnost, integrita atp.



### 5.3 Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

#### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů bude v souvislosti s implementací revidované Směrnice o pojištění motorových vozidel (tzv. Motorové směrnice – Směrnice 2009/103/ES o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění) zásadně přestrukturován a změněn, nicméně již v tuto chvíli je možné uvést oblasti, které budou mít vliv na regulaci vozidel se systémy autonomního řízení. Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části popisující:

- definici vozidla podléhající pojištění odpovědnosti dle § 2 nezohledňující vozidla se systémem autonomního řízení;
- povinnost uzavření pojištění dle § 1 a násl.;
- šetření pojistitele při likvidaci škody dle § 9;
- právo pojistitele na úhradu vyplacené částky pojistných plnění dle § 10;
- zákonem uložené aktivity Kanceláři pojistitelů, zejména rozsah potřebné datové výměny dle § 15 a násl.;
- zohlednění minulého škodního průběhu pojištění dle § 3b.

#### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Právní úprava ve stávajícím platném znění není vyhovující, neboť nezohledňuje specifika autonomních vozidel, zejména:

- nemožnost řidiče ovlivnit nehodový děj v případě autonomního režimu řízení u částečně či plně autonomních vozidel;
- oddělení informace o minulém škodním průběhu pojištění odpovědnosti mezi nehodami vzniklými v autonomním a manuálním režimu;
- získání potřebných informací o nehodovém ději a režimu jízdy před nehodou pro likvidaci pojistných událostí;
- odlišný rozsah a charakter dat v rámci datové výměny mezi Kanceláří pojistitelů, Registrem motorových vozidel, Policií ČR a dalšími subjekty, než je tomu dnes u konvenčních vozidel;
- způsob předávání řízení mezi autonomním a manuálním systémem;
- otázku osoby pojistitele a související odpovědnosti v případě plně autonomních vozidel.

#### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

V oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v souvislosti se zaváděním systémů autonomního řízení je nutné přijmout následující změny:



- rozšířit definici vozidla podléhajícího pojištění odpovědnosti o pojmy autonomní a částečně autonomní vozidlo; je nutné definovat specifický širší režim datové výměny pro tato vozidla, např. informace předcházející nehodovému ději, např. v jakém režimu jízdy se vozilo nacházelo bezprostředně před nehodou. V současné době se předpokládá, že každé vozidlo má během provozu vždy svého řidiče, což již do budoucna platit nebude.<sup>34</sup>
- stanovit povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti na provozovatele vozidla, čímž se lépe zohlední objektivní odpovědnost i osoba, na kterou se poškozený může s nárokem obrátit i v případě komplikovaných vlastnických vztahů u flotil autonomních vozidel; do budoucna lze očekávat výrazně širší rozsah flotilových vlastnictví vozidel, s komplikovanou strukturou, sdílení vozidel atd. Povinnost uzavření pojištění ze strany provozovatele tak lépe zohledňuje konkrétní rizikovost typu klienta i zjednodušuje nárokování pojistného plnění ze strany poškozeného (kontakt na „lokálního provozovatele“ bude jednodušší než na případného „vzdáleného“ vlastníka vozidla);
- v režimu objektivní odpovědnosti zajistit, že bez ohledu na režim jízdy vozidla (autonomní, manuální) bude poškozený odškodněn vždy stejně dle platných standardů pro kompenzace všech typů újmy, jak se odškodňují v pojištění odpovědnosti; objevovaly se návrhy, aby škody autonomních vozidel byly odškodňovány v režimu odpovědnosti za vady výrobku atd., kde standardy odškodnění poškozených na rozdíl od povinného ručení nejsou stanovené a celý proces by se tak výrazně zkomplikoval (poškozený by se musel obracet na subjekt v celém dodavatelsko-výrobním řetězci, jehož chyba způsobila nehodu a to by bylo komplikované). V režimu objektivní odpovědnosti provozovatele autonomního vozidla bude kontinuita se stávajícím režimem odškodnění zajištěná;
- regresní řízení a právo pojistitele na úhradu plnění v případě, že nehodu způsobí opomenutí, technická závada nebo jiná zjištěná chyba u autonomních systémů;
- možnost pojistitele využít pro tato šetření informace ze záznamového zařízení vozidla pro objektivní likvidaci škody z dopravní nehody v zájmu poškozené třetí osoby;
- zohlednění v rámci datové výměny mezi Kanceláři pojistitelů, Registrem motorových vozidel, Policií ČR a dalších subjektů zcela odlišného rozsahu a charakteru dat, než je tomu dnes u konvenčních vozidel; v budoucím reflektování skutečnosti, že u moderních částečně, vysoce i plně autonomních vozidel budou podstatné úplně jiné technické parametry, než je tomu nyní (objem, výkon, typ paliva) ale bude podstatná vybavenost vozidla konkrétními typy autonomních systémů apod. Bude to však záviset, jak se bude vyvíjet technická specifikace u autonomních vozidel a co se bude zaznamenávat v (digitálním) technickém průkazu, aby tyto údaje byly zapsány v Registru vozidel a bylo tak možné je Kanceláři pojistitelů poskytovat.
- transparentní řešení předávání a přebírání řízení řidičem mezi autonomním a manuálním režimem; uvedený problém se řešil při implementaci autonomního řízení v Německu, výzva k převzetí řízení by měla být na základě jasného pokynu ze strany systému (akustický signál...), zároveň by měla ale dát časový prostor řidiči k reálnému převzetí. Problémové je ustanovení typu, že řidič přebírá řízení „kdykoliv na základě zjevných vnějších okolností může rozpoznat, že má řízení převzít“. Pak se totiž jakýkoliv benefit z autonomní jízdy ztrácí a řidič pořád musí sledovat provoz i v autonomním režimu.

<sup>34</sup> Rozšíření definice je zde doporučováno spíše z důvodu legislativní přehlednosti, pakliže bude autonomní vozidlo definováno v jiném právním předpisu, je možné stávající definici ponechat.



- umožnit oddělit při posuzování minulého škodního průběhu pojištění škody vzniklé v autonomním a manuálním režimu řízení; technicky lze řešit v databázi ČKP příznakem, jestli škoda vznikla v autonomním nebo manuálním režimu a mezi tzv. rozhodné do klasického B/M počítat jen ty, které vznikly v manuálním režimu.<sup>35</sup> Na druhou stranu i škodní historie provozovatele na škodách v autonomním režimu může mít smysl a ukazovat např., jak spolehlivé systémy s rizikem škod ve svých autech konkrétní provozovatel má, a i to může být významné z hlediska jeho rizikovosti.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

V oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v souvislosti se zaváděním systémů autonomního řízení je nutné přijmout následující změny:

- stanovit povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti na provozovatele vozidla, čímž se lépe zohlední objektivní odpovědnost i osoba, na kterou se poškozený může s nárokem obrátit i v případě komplikovaných vlastnických vztahů u flotil autonomních vozidel;
- v režimu objektivní odpovědnosti zajistit, že autonomním režimu bude poškozený odškodněn vždy stejně dle platných standardů pro kompenzace všech typů újmy, jak se odškodňují v pojištění odpovědnosti dle stávající právní úpravy a poškozený tak nepozná rozdíl v odškodnění v závislosti na rozsahu automatizace vozidla, které mu újmu způsobilo;
- regresní řízení a právo pojistitele na úhradu plnění v případě, že nehodu způsobí opomenutí, technická závada nebo jiná zjištěná chyba u autonomních systémů;
- možnost pojistitele využít pro tato šetření informace ze záznamového zařízení vozidla pro objektivní likvidaci škody z dopravní nehody v zájmu poškozené třetí osoby;
- zohlednění v rámci datové výměny mezi Kanceláří pojistitelů, Registrem motorových vozidel, Policií ČR a dalších subjektů zcela odlišného rozsahu a charakteru dat, než je tomu dnes u konvenčních vozidel (zahrnuje zejména stupeň automatizace vozidla a informace o vybavenosti vozidla konkrétními aktivními asistenčními systémy);

## **5.4 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části definující řidiče a jeho povinnosti, tj.:

- definice řidiče, který je dle § 2 písm. d) účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti;
- základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích, zejména § 2 - § 5;
- povinnosti řidiče, zejména § 5 odst. 1;

<sup>35</sup> V tomto případě bude nutné, aby tyto údaje poskytovala buď Policie ČR, která bude dopravní nehody vyšetřovat anebo aby byl nastaven takový mechanismus, který umožní na základě dat z vozidlového zapisovače tyto informace sdělit pojišťovně.



- dopravní značení dle § 61 a násl.;
- řidičské průkazy a podmínky jejich udělení a držení dle § 80 a násl.;
- trestání řidičů za přestupky a odpovědnost řidičů dle § 123a a násl.;
- přestupky fyzických osob dle § 125c a násl.;
- přestupek provozovatele vozidla dle § 125f.

## 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Právní úprava ve stávajícím platném znění není vyhovující, neboť nezohledňuje specifika autonomních vozidel, zejména:

- definici řidiče a jeho povinností s ohledem na provoz vozidel se systémy autonomního řízení;
- definici podmínek účasti na provozu na pozemních komunikacích s ohledem na provoz autonomních vozidel;
- možnosti dopravního značení i dalšími prostředky, než jsou svislé a vodorovné (např. virtuální dopravní značení, a to jak komunikované prostřednictvím bezdrátových sítí anebo jako součást HD map);
- rozsahu řidičských oprávnění ve smyslu možnosti řízení autonomního vozidla (např. vozidla L5 zcela bez řidičského oprávnění či pouze s jiným řidičským oprávněním, než je pro konvenční vozidla)
- právní úpravu odpovědnosti řidičů a provozovatelů vozidla za spáchání přestupků v provozu.

## 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Bude nutné upravit definici řidiče po vzoru novely Vídeňské úmluvy z roku 2022 (tj. rozšířit definici o autonomní systém řízení), neboť se zavedením vozidel se systémy autonomního řízení bude možné vozidlo ovládat více způsoby, nikoliv pouze řidičem a rovněž jeho povinnosti se změní. Zároveň bude nutné přidat definici autonomního (či částečně autonomního) vozidla a jeho operátora či provozovatele, na kterého by se v relevantním rozsahu rozšířily povinnosti řidiče. Pouze takové vozidlo, které je zavedeno v právním řádu, např. po vzoru německé úpravy definicí jeho vlastností, se může právně konformním způsobem účastnit silničního provozu (aniž by se jednalo o testovací provoz) a budou na něj aplikovány příslušné právní předpisy.

Některé povinnosti s vozidlem spojené je pak nutné rozdělit do kategorií dle odpovědné osoby (řidič/operátor či provozovatel systému autonomního řízení), neboť fungování autonomního vozidla je z technického i procesního pohledu odchylné od fungování konvenčního vozidla a může být ovládnáno různými osobami uvnitř i vně vozidla. Např. za aktualizaci SW, který ovládá vozidlo a je tak klíčovou komponentou fungování celého autonomního vozidla, by měl být primárně zodpovědný provozovatel vozidla. Operátor by navíc měl být obdobné povinnosti, jako má řidič, a to zejména v případech, kdy bude ovládat vozidlo vzdáleně, např. převezme řízení za řidiče, který je zdravotně indisponován.

Řada z nich by navíc v současném znění odporovala účelu autonomního řízení (např. „obsluha vozu obvyklým způsobem“, „povinnost věnovat se za jízdy řízení“, která vylučuje kategorii zdravotně hendikepovaných osob či požadavek na psychickou a fyzickou způsobilost řidiče motorového vozidla atp.).



Mělo by být určeno, zda má řidič převzít kontrolu, pouze pokud je systémem vyzván, nebo i pokud vzhledem k okolnostem provozu převzetí kontroly ohodnotí jako nezbytné. Právě povinnost převzetí řízení s ohledem na okolnosti, např. špatný technický stav komunikace, nepříznivé počasí či příliš komplikovaná dopravní situace, by měla eliminovat do značné míry rizikové situace, kdy systém autonomního řízení může způsobit dopravní nehodu, resp. škodu. Analogií k podobné povinnosti může být platné znění § 18 odst. 1, kdy řidič je povinen rychlost jízdy přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Měla by být stanovena podoba bezpečnostního manévru v případě nepřevzetí kontroly nebo výpadku systémů. Jedná se o manévr pro odvrácení nebo snížení rizika vzniku dopravní nehody, resp. škody, kterého musí být schopno každé vozidlo využívající funkci autonomního řízení. Předpokladem pro zavedení této povinnosti je existence technického předpisu, který bude jasně definovat, jak se má autonomní vozidlo v rizikové situaci zachovat.

V souvislosti s tím je nutné také rozdělit podmínky pro „řízení“ a odpovědnost za přestupky, resp. za škodu, tj. zejména, že řidič nemusí nepřetržitě kontrolovat řízení vozidla. Přestupky by měly reflektovat nové povinnosti řidiče k převzetí kontroly (pokud je vyzván či pokud to okolnosti vyžadují), povinnosti nezasahovat do softwaru vozidla, povinnost nepokračovat v jízdě, pokud vozidlo hlásí vadu či povinnost provést aktualizaci SW, resp. povinnost neznemožnit aktualizaci SW, a to v případě, že aktualizace nebude probíhat automaticky bez zásahu obsluhy, což bude spolehlivější varianta eliminující rizika spojená s chybami v SW apod. Konstrukce struktury přestupků musí vycházet z definice povinností kladených na řidiče, operátora a provozovatele vozidla a sankcí za jejich nedodržení.

Ačkoliv současná právní úprava řešení dopravního značení je vyhovující, bude vhodné do budoucna zvážit rozšíření možností dopravní značení o virtuální dopravní značení, a to jak komunikované prostřednictvím bezdrátových sítí anebo jako součást HD map, které by zvýšilo spolehlivost autonomních systémů řízení. Rovněž by se tím daly uspořit poměrně zásadní náklady správců pozemních komunikací, které musí vynaložit na údržbu dopravního značení (např. částečně zakryté svislé dopravní značení je pro řidiče čitelná, neboť je schopen dovozovat, ale v případě automatického rozpoznávání autonomního vozidla dopravní značení není čitelné).

Změny by se tedy dotkly předpisu jako celku (definice, §4, §5, § 6, §7, § 10, §19, § 42, § 47, §84, §103, §123 a násl.). V zásadě se dá konstatovat, že je nutná komplexní revize tohoto zákona, která by zohledňovala specifika provozu autonomních vozidel na pozemních komunikacích, tj.:

- odlišný způsob fungování autonomního vozidla a s tím spojená nutnost např. aktualizace SW, zákaz zasahování do systému autonomního řízení atp.,
- možnost ovládat vozidlo zevnitř i vně vozidla, a z toho plynoucí nové povinnosti kladené na řidiče, operátora a provozovatele vozidla,
- nutnost zajištění minimálních technických parametrů pozemních komunikací a jejich technologického vybavení,



#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

V dlouhodobém horizontu by bylo vhodné upravit definici řidiče po vzoru novely Vídeňské úmluvy z roku 2022 (tj. rozšířit definici o autonomní systém řízení). Zároveň bude vhodné přidat definice plně autonomního vozidla a jeho operátora či provozovatele, na kterého by se v relevantním rozsahu rozšířily povinnosti řidiče, který již ve vozidle nebude přítomen.

Zvážit zavedení funkce operátora autonomních vozidel po vzoru německého technického dozoru, který by vykonával kontrolu nad vozidly v reálném čase, minimálně po přechodnou dobu, než se provoz plně autonomních vozidel stane běžným. Předpis by měl stanovit práva a povinnosti operátora a rovněž náležitosti získání oprávnění pro tuto funkci.

Měla by být stanovena podoba bezpečnostního manévru v případě výpadku systémů. Jedná se o manévr pro odvrácení nebo snížení rizika vzniku dopravní nehody, resp. škody, kterého musí být schopno každé vozidlo využívající funkci autonomního řízení. Předpokladem pro zavedení této povinnosti je existence technického předpisu, který bude jasně definovat, jak se má autonomní vozidlo v rizikové situaci zachovat.

Některé povinnosti s vozidlem spojené je pak nutné rozdělit do kategorií dle odpovědné osoby (operátor či provozovatel systému autonomního řízení). Řada z nich by navíc v současném znění odporovala účelu autonomního řízení (např. „obsluha vozu obvyklým způsobem“, „povinnost věnovat se za jízdy řízení“, která vylučuje kategorii zdravotně hendikepovaných osob či požadavek na psychickou a fyzickou způsobilost řidiče motorového vozidla, který však ve vozidle již nebude přítomen atp.).

V souvislosti s tím také rozdělit podmínky pro „řízení“ a odpovědnost za přestupky, resp. za škodu. Přestupky by měly reflektovat nové povinnosti případného operátora vzdáleně zasáhnout, povinnosti nezasahovat do softwaru vozidla, povinnost provozovatele provést aktualizaci SW, resp. povinnost neznemožnit aktualizaci SW, a to v případě, že aktualizace nebude probíhat automaticky bez zásahu obsluhy, což bude spolehlivější varianta eliminující rizika spojená s chybami v SW apod. Konstrukce struktury přestupků musí vycházet z definice povinností kladených na operátora a provozovatele vozidla a sankcí za jejich nedodržení. Nicméně v případě plně autonomních vozidel se struktura potenciálních přestupků v rámci jízdy výrazně omezí, neboť se předpokládá, že vozidlo se bude rozhodovat v souladu s platnou regulací, na druhou stranu může dojít ke spáchání přestupku v důsledku chyby SW či ovlivnění vozidla ze strany provozovatele. Proto bude v tomto případě zásadní, do jaké míry za přestupky bude zodpovědný provozovatel vozidla, který může situaci pouze minimálně ovlivnit, v jakých případech bude odpovídat operátor a za jakých okolností budou odpovědné jiné subjekty (např. výrobce vozidla, výrobce řídicího SW atp.). V tuto chvíli je tato oblast předmětem diskusí v odborné komunitě a nelze jednoznačně doporučit, jakým směrem se regulace ve světě bude ubírat.

Změny by se tedy dotkly předpisu jako celku (definice, §4, §5, § 6, §7, § 10, §19, § 42, § 47, §84, §103, §123 a násl.). V zásadě se dá konstatovat, že je nutná komplexní revize tohoto zákona, která by zohledňovala specifika provozu autonomních vozidel na pozemních komunikacích, tj.:





- odlišný způsob fungování autonomního vozidla a s tím spojená nutnost např. aktualizace SW, zákaz zasahování do systému autonomního řízení atp.,
- možnost ovládat vozidlo i vně vozidla, a z toho plynoucí nové povinnosti kladené na operátora vozidla,
- nutnost zajištění minimálních technických parametrů pozemních komunikací a jejich technologického vybavení,

## 5.5 Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části definující získávání odborné způsobilosti a její ověřování, tj.:

- zkoušky odborné způsobilosti dle § 39 a násl.;
- zkouška praktické jízdy dle § 42.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava není pro autonomní vozidla do určité míry vyhovující, neboť nereflexuje budoucí povinnosti řidičů související s provozem částečně autonomních vozidel, tj. např. povinnost převzít řízení při výzvě nebo za okolností, které to objektivně vyžadují a rovněž tato oblast neřeší problematiku výcviku a získávání odborné způsobilosti operátora.

Je proto nutné zohlednit možnosti získání odborné způsobilosti, která by umožňovala jízdu s vozidly se systémem autonomního řízení (např. ve Velké Británii je možnost získat řidičské oprávnění jen pro osobní vozidla s automatickou převodovkou – jedná se o kategorii B auto), aby struktura vzdělávání budoucích řidičů více reflektovala aktuální potřeby a situaci v oblasti řízení motorových vozidel. Nejedná se tedy o zlehčení požadavků, neboť autonomní řízení je možné vypnout, resp. může dojít z objektivních důvodů k jeho vypnutí a řidič tak musí disponovat dostatečnými znalostmi, aby byl schopen vozidlo ovládat, ale je nutné požadavky a obsah vzdělávání aktualizovat.

Dále bude vhodné zhodnotit vliv systému autonomního řízení na dlouhodobou odbornou způsobilost řidičů, aby jejich odborné schopnosti nedegradovaly v souvislosti s jejich omezeným užitím během jízdy. Ačkoliv současná právní úprava nevyžaduje pravidelné ověřování řidičských schopností řidičů, v případě postupného zavádění autonomního řízení je pravidelné ověřování způsobilosti řidičů např. formou kontrolních jízd s instruktorem a prokázání znalostí jízdy, minimálně řidičů profesionálů a řidičů referentů více než žádoucí. I v tomto případě by bylo vhodné celkový přístup konzultovat s dopravními psychology.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

V rámci revize právní úpravy získávání odborné způsobilosti je vhodné zvést bud':



- pravidelnou kontrolu způsobilosti, aby nedošlo k předpokládanému snížení řídičských schopností v důsledku využívání systémů autonomního řízení, pokud by došlo k úpravě zákona o provozu na pozemních komunikacích, kde by byla řidiči autonomního vozidla zachována povinnost převzít kontrolu v případě potřeby; anebo
- rozdělit kategorie řidič, operátor či provozovatel systému autonomního řízení a přiřadit k nim pouze odpovídající povinnosti a tomu přizpůsobit i formu a průběh získávání odborné způsobilosti, zejména zařazení výuky převzetí řízení v případě výzvy vozidla anebo v situacích, které to objektivně vyžadují, rozlišení jednotlivých chybových stavů a reakcí na ně atp.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

- V rámci revize právní úpravy získávání odborné způsobilosti rozdělit kategorie operátor či provozovatel systému autonomního řízení a přiřadit k nim pouze odpovídající povinnosti a tomu přizpůsobit i formu a průběh získávání odborné způsobilosti, zejména zařazení výuky převzetí kontroly nad autonomním vozidlem ze strany operátora v situacích, kdy k tomu vozidlo vyzve, povinnost aktualizace SW či zákazu zasahovat do ovládacího systému.

## **5.6 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části definující:

- registrace vozidla a přidělení registrační značky dle § 7b;
- schvalování silničních vozidel dle pravidel v § 16 a násl.

### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava není pro autonomní vozidla do určité míry vyhovující, neboť současná úprava zcela nereflktuje zásadní technické změny motorových vozidel v souvislosti s implementací komponent autonomního řízení a z toho vyplývající požadavky, např. požadavky na předvídatelné chování vozidla v případě, kdy na výzvu vozidla řidič, resp. operátor nezasáhne či zásadní vliv SW komponent na vlastní řízení, a to adekvátním způsobem ověřovat. Rovněž absentují odpovídající technické standardy, které by determinovaly vlastnosti vozidel využívajících komponenty autonomního řízení.

Je proto nutné zohlednit způsob schvalování vozidel dle § 16 a násl. tak, aby umožňoval schválení a provoz vozidel se systémem autonomního řízení. S tím souvisí i úprava prováděcích předpisů k tomuto zákonu, viz dále.

Tato oblast je však velmi úzce spjatá s evropskou regulací, zejména s předpisovou základnou EHK OSN a rovněž s evropskými nařízeními (např. Nařízení 2018/858), které má přímý účinek v rámci národní regulace, proto jakékoliv úpravy těchto musí reflektovat stav těchto evropských předpisů.



### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

V rámci revize právní úpravy podmínek provozu na pozemních komunikacích je nutné podrobně nastavit podmínky provozu a kontroly STK tak, aby odpovídaly provozu částečně a plně autonomních vozidel, zejména zohlednit povinnou homologaci a ověřování softwaru ve virtuálním prostředí, obnovovací cykly komponentů nutných pro autonomní řízení, případně povinné absolvování školení na nové funkcionality atp., což znamená stanovení rozsahu těchto zkoušek a definovat pro tyto agendy vhodné standardizované postupy, ideálně vycházející s evropské právní úpravy. Nelze totiž očekávat, že dojde k masivnímu roztržení funkcionalit autonomních vozidel v různých zemích světa, spíše bude trendem pouze nezpřístupnění některých ve vozidle předinstalovaných funkcionalit. Stejně tak bude nutné nastavit procesy homologace a ověřování spojené s rozšiřováním autonomních funkcí motorových vozidel, které bude možné aplikovat pouhou aktualizací SW.

Dále bude vhodné rozlišit vozidla s částečnou nebo plnou autonomií i specifickým druhem registrační značky, analogicky jsou v současnosti přidělovány speciální registrační značky elektromobilům a hybridním vozidlům. Zejména v prvních fázích zavádění vozidel s autonomním systémem řízení je vhodné, aby o této skutečnosti řidiči okolních vozidel byli obeznámeni. Současně s tím je možné díky jednoznačné identifikaci zavádět různé benefity pro tato vozidla, např. bezplatné parkování ve zónách placeného stání, využívání speciálních stání v garážích v obchodních centrech (která budou stavebně uzpůsobena autonomním vozidlům).

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

V rámci revize právní úpravy podmínek provozu na pozemních komunikacích je nutné podrobně nastavit podmínky provozu a kontroly STK tak, aby odpovídaly provozu autonomních vozidel, zejména zohlednit povinnou homologaci a testování softwaru ve virtuálním prostředí atp., což znamená stanovení rozsahu těchto zkoušek a definovat pro tyto agendy vhodné standardizované postupy. Stejně tak bude nutné nastavit procesy homologace a ověřování spojené s rozšiřováním autonomních funkcí motorových vozidel, které bude možné aplikovat pouhou aktualizací SW.

Dále bude vhodné rozlišit tato vozidla i specifickým druhem registrační značky, analogicky jsou v současnosti přidělovány speciální registrační značky elektromobilům a hybridním vozidlům. Zejména v prvních fázích zavádění vozidel s autonomním systémem řízení je vhodné, aby o této skutečnosti řidiči okolních vozidel byli obeznámeni. Současně s tím je možné díky jednoznačné identifikaci zavádět různé benefity pro tato vozidla, např. bezplatné parkování ve zónách placeného stání, využívání speciálních stání v garážích v obchodních centrech (která budou stavebně uzpůsobena autonomním vozidlům).

## **5.7 Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**



Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části definující:

- oblast technických požadavků a technických podmínek dle § 12 a násl.
- příloha č. 5 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. – rozhodnutí přijatá na základě mezinárodní smlouvy
- příloha č. 7 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. – vzory jednotlivých dokladů a osvědčení
- příloha č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. – rozhodnutí přijatá na základě mezinárodní smlouvy – technické požadavky na konstrukci a stav výbavy

## 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava není pro autonomní vozidla do určité míry vyhovující, neboť nereflexuje komponenty autonomního řízení, jejich technické vlastnosti a taktéž jejich evidenci v jednotlivých dokladech a osvědčeních.

Je proto nutné zohlednit technické požadavky pro vozidla se systémy autonomního řízení tak, aby umožňovaly schvalování technické způsobilosti vozidel se systémem autonomního řízení, např. testování a ověřování softwarových komponent, včetně jejich aktualizace, požadavky na záznamová zařízení pro záznam provozních dat, využitelných při vyšetřování dopravních nehod a revidovat autorizaci přístupů k těmto datům atp.

Evropské technické podmínky pro motorová vozidla vybavená komponentami autonomního řízení jsou mj. definovány v rámci předpisové základny EHK OSN, jako důležité předpisy, které doposud nejsou českým právním řádem reflektovány, tj. nejsou závaznými dokumenty, které je nutné v rámci homologace vozidel respektovat, proto je nutné přijmout následující dokumenty za závazné formou doplnění přílohy č. 5 této vyhlášky, či jiným vhodným způsobem transponovat:

- EHK 155 Kybernetická bezpečnost;
- EHK 156 Aktualizace SW a systém jejich správy; či
- EHK 157 Automatizované udržování jízdního pruhu (ALKS)

S přijetím výše uvedených předpisů EHK OSN do českého právního řádu je však nutné dále kodifikovat oblasti, které jsou v rámci těchto předpisů stanoveny jako předmět národní úpravy tak, aby odpovídala národním zvyklostem a platnému právnímu řádu v dané jurisdikci.

## 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

V rámci nastavení nové právní regulace je nutná rozsáhlá revize této vyhlášky, a to počínaje definicemi autonomního vozidla, komponent autonomního řízení a řídicího SW, přes rozšíření požadavků na technické zkušebny a stanice, minimální požadavky na software a jeho provoz, stejně jako podmínky jeho kontroly, např. umožnit virtuální testování, stanovit požadavky na kybernetickou bezpečnost a bezpečnost zpracovávaných údajů (smíšených datasetů), změny navázat na úpravy Směrnice 2014/45 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES.

## 4) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**



V rámci nastavení vhodné právní regulace je nutná rozsáhlá revize této vyhlášky, a to počínaje definicemi, přes rozšíření požadavků na technické zkušebny a stanice, minimální požadavky na software a jeho provoz, stejně jako podmínky jeho kontroly, např. umožnit virtuální testování, stanovit požadavky na kybernetickou bezpečnost a bezpečnost zpracovávaných údajů (smíšených datasetů), změny navázat na úpravy Směrnice 2014/45 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES.

## 5.8 Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující odpovědnost za škodu:

- prevenční povinnost (§ 2900),
- obecná povinnost k náhradě škody pro porušení zákona (§ 2910), a
- některá zvláštní ustanovení o odpovědnosti za škodu
  - škoda způsobená provozní činností (§ 2924),
  - škoda z provozu dopravních prostředků (§ 2927 a násl.),
  - škoda způsobená věcí (§ 2936),
  - škoda způsobená vadou výrobku (§ 2939 a násl.)
- a ustanovení o náhradě škody v případě více škůdců (§ 2915 a § 2916).

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava není pro autonomní vozidla do určité míry vyhovující, neboť dle současné regulace je kompenzace poškozených zajištěna objektivní odpovědností provozovatele vozidla, ale nereflktuje možnost vícero škůdců, které se podíleli na vzniku škody.

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku občanský zákoník upravuje, nicméně je třeba v právní úpravě zohlednit skutečnost, že příčinnou škody bude pluralita vad, tzn. existence více vad a chyb, které ve spojení způsobí škodu. Tyto vady se mohou vyskytnout v jednom systému, ale s velkou pravděpodobností se budou vyskytovat ve více systémech, za které bude odpovídat více škůdců. Vada se může vyskytnout i v systémech mimo vozidlo, proto není možné, aby byl odpovědný pouze výrobce vozidla. Příkladem může být situace, kdy řidič je upozorněn, že má převzít řízení, ale neučiní tak, navíc nesleduje situaci ve vozidle a kolem něho, proto by vozidlo mělo učinit bezpečnostní manévry, ale ten neproběhne. Občanský zákoník by tak měl podrobněji upravovat pravidla pro pluralitu škůdců a jejich vzájemné vypořádání.

Ustanovení o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku obsahuje příliš široké vymezení liberačních důvodů. Provozovatel za škodu neodpovídá, pokud příčinnou škody jsou okolnosti, které nemají původ v provozu a provozovatel nemohl škodě zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Předpokládá se, že autonomní vozidla budou reagovat rychleji a zároveň budou analyzovat chování jiných účastníků silničního provozu, proto budou bezpečnější než konvenční vozidla. Autonomní vozidlo by mělo reagovat i na okolnosti mimo provoz.



Bezpečný provoz autonomních vozidel bude závislý na datech. Občanský zákoník neupravuje zvláštní odpovědnost za chybná data. Aplikace stávajících ustanovení občanského zákoníku je sporná, neboť neexistuje jednoznačný právní názor, zda data jsou věcí anebo se právní regulace vztahuje pouze na účinky užití dat.<sup>36</sup> Pakliže data nebudeme považovat za věc, pak odpovědnost za vadná data nelze aplikovat.

Podle současné právní úpravy musí vadu a příčinnou souvislost mezi vadou a vznikem škody prokázat poškozený. Pro poškozeného je velmi těžké, nebo dokonce nemožné prokázat obě tyto skutečnosti. Občanský zákoník by měl upravovat obrácení důkazního břemene všude tam, kde bude upravena odpovědnost za autonomní systémy.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Liberační důvody provozovatele u odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku by měly být vypuštěny.

V rámci nastavení vhodné právní regulace by občanský zákoník měl obsahovat pravidla pro náhradu škody způsobené vícero příčinami, za které odpovídá více subjektů podílejících se na autonomním řízení (např. výrobce vozidla, správce dopravní infrastruktury, operátor). Pokud by se přesné příčiny vzniku škody nepodařilo zjistit, měly by se vypořádat na náhradě způsobené škody stejnými podíly.

Občanský zákoník by měl dále obsahovat specifickou odpovědnost za vadná data a za správná data, která by v kombinaci zapříčinila vznik škody, protože by nesprávně interpretovala realitu. Vadná data by měla být i data v nedostatečné kvalitě. Všude tam, kde je vznik odpovědnosti vázán na vadu, a AV (nebo jiný výrobek nebo software) je založen na umělé inteligenci, měl by občanský zákoník obsahovat obrácení důkazního břemene.

Ustanovení o náhradě škody způsobené movitou věcí výrobcem, by se mělo rozšířit tak, aby zahrnovalo vztahy B2B a za movitou věc byl považován i software. Odpovědnost za SW se v současné době řeší v rámci tzv. product liability a evidentně se jedná o problematiku, která zasahuje do vícero odvětví, nikoliv pouze do oblasti autonomního řízení, proto je vhodné tuto připravovanou úpravu využít i v rámci regulace motorových vozidel s prvky autonomního řízení.

U řidiče by v návaznosti na dopravní zákony měl občanský zákoník obsahovat ustanovení, zda bude mít provozovatel regresní nárok v případě, že řidič nepřevzal kontrolu po výzvě systémem, nebo také poté, co měl dopravní situaci vyhodnotit tak, že měl řízení převzít, ale neudělal to, byť byl systémem vyzván.

Občanský zákoník by měl dále obsahovat ustanovení, kdo odpovídá za škodu způsobenou bezpečnostním manévrem, který byl proveden poté, co řidič na výzvu nezareagoval. Nebo v situaci, kdy bezpečnostní manévr vozidlo neučinilo, byť ho učinit mělo. Jedná se o ustanovení, aby v těchto případech nedocházelo ke sporům o odpovědnost, jde tedy o zpřesnění současné právní úpravy, jejíž cílem je sporné situace eliminovat.

---

<sup>36</sup> Viz např. článek POLČÁK, Radim. Informace a data v právu. In: Revue pro právo a technologie, č. 13. Brno: Masarykova univerzita, 2016. ISSN 1805-2797, dostupné z [https://is.muni.cz/repo/1358820/Polcak\\_clanek.pdf](https://is.muni.cz/repo/1358820/Polcak_clanek.pdf)



#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Liberační důvody provozovatele u odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku by měly být vypuštěny.

V rámci nastavení vhodné právní regulace by občanský zákoník měl obsahovat pravidla pro náhradu škody způsobené vícero příčinami, za které odpovídá více subjektů podílejících se na autonomním řízení. Pokud by se přesné příčiny vzniku škody nepodařilo zjistit, měly by se vypořádat na náhradě způsobené škody stejnými podíly.

Občanský zákoník by měl dále obsahovat specifickou odpovědnost za vadná data a za správná data, která by v kombinaci zapříčinila vznik škody, protože by nesprávně interpretovala realitu. Vadná data by měla být i data v nedostatečné kvalitě. Všude tam, kde je vznik odpovědnosti vázán na vadu, a AV (nebo jiný výrobek nebo software) je založen na umělé inteligenci, měl by občanský zákoník obsahovat obrácení důkazního břemene.

Ustanovení o náhradě škody způsobené movitou věcí výrobcem, by se mělo rozšířit tak, aby zahrnovalo vztahy B2B a za movitou věc byl považován i software.

### **5.9 Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník a zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující:

- trestné činy běžné v dopravě:
  - maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337),
  - ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148),
  - těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)
- trestné činy spojené s alkoholem nebo jinou návykovou látkou:
  - ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274) a
  - opilství (§ 360).
- trestné činy spojené daty a počítačovými systémy:
  - neoprávněný přístup k počítačovému systému a nosiči informací (§ 230). Tento trestný čin zahrnuje dvě skutkové podstaty. První z nich je překonání bezpečnostních opatření a neoprávněně získání přístupu k počítačovému systému nebo k jeho části, druhou získání přístupu k počítačovému systému nebo k nosiči informací a manipulace s daty popsána pod písmeny a) až d) § 230 odst. 2.
- trestné činy ohrožující/narušující provoz:
  - obecné ohrožení (§ 272),
  - obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273),
  - poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení (§ 276),
  - poškození a ohrožení obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277).



## **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je pro autonomní vozidla do určité míry vyhovující.

Většina tzv. trestných činů v dopravě je spáchána řidičem, který bude v částečně autonomním vozidle také přítomen.

Nedostatečná je právní úprava tzv. počítačových trestných činů, které mohou být podle platného znění spáchané jen úmyslně.

## **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

V rámci nastavení odpovídající právní regulace je vhodné zvážit doplnění trestného činu ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti opomenutí aktualizovat kritický software. V současné době je toto možné jen výkladem jiného podobného nebezpečného jednání.

Z důvodu ochrany kritických systémů bude rovněž vhodné zvážit doplnění počítačových trestných činů o umožnění získání přístupu k počítačovému systému z nedbalosti/z hrubé nedbalosti, dopadající na osoby, které z nedbalosti způsobily nebo opomněly napravit chybu systému, která umožnila jinému pachateli spáchat kybernetický útok.

Do zákona o trestní odpovědnosti právnických osob je vhodné doplnit osoby, jejichž jednání je přičitatelné právnické osobě. Jednání spáchané osobou samostatně výdělečně činnou, která provádí úkoly na základě smlouvy s právnickou osobou (např. nedbalost při údržbě části sítě elektronických komunikací), by mohlo být přičitatelné právnické osobě.

V neposlední řadě je vhodné zvážit, zda by nepřevzetí řízení vozidla řidičem po výzvě nebo bez výzvy, mohl-li a měl-li řidič řízení převzít, nemělo být nedbalostním trestným činem.

## **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

V rámci nastavení odpovídající právní regulace je vhodné zvážit doplnění trestného činu ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti opomenutí aktualizovat kritický software. V současné době je toto možné jen výkladem jiného podobného nebezpečného jednání.

Z důvodu ochrany kritických systémů bude rovněž vhodné zvážit doplnění počítačových trestných činů o umožnění získání přístupu k počítačovému systému z nedbalosti, resp. z hrubé nedbalosti, dopadající na osoby, které z nedbalosti způsobily nebo opomněly napravit chybu systému, která umožnila jinému pachateli spáchat kybernetický útok.

Do zákona o trestní odpovědnosti právnických osob je vhodné doplnit osoby, jejichž jednání je přičitatelné právnické osobě. Jednání spáchané osobou samostatně výdělečně činnou, která provádí úkoly na základě smlouvy s právnickou osobou (např. nedbalost při údržbě části sítě elektronických komunikací), by mohlo být přičitatelné právnické osobě.





## 5.10 Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon)

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující:

- oblast počítačových programů dle § 65 a násl.
- oblast zvláštních práv pořizovatele databáze dle § 88 a násl.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je z pohledu provozu vozidel se systémem autonomního řízení vyhovující.

Pouze je nutné v rámci provozu autonomních vozidel a sběru dat reflektovat možnost vzniku práva pořizovatele databáze a k tomu přizpůsobit způsob nakládání s nimi (viz např. sběr meteorologických dat letadly) a k tomu vhodně upravit práva k jejich užití.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

Není relevantní

### 4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče

Není relevantní

## 5.11 Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující výměnu dat mezi subjekty ekosystému autonomní mobility, tj. např. mezi Ministerstvem dopravy a pojišťovny.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je z pohledu provozu vozidel se systémem autonomního řízení vyhovující. Zákon je dostatečně flexibilní.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

Není relevantní

### 4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče

Není relevantní



## 5.12 Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) - verze účinná od 1.1.2022

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující:

- machine-to-machine komunikaci dle § 2 odst. 3 písm. a) bod 3,
- informační povinnosti dle § 63,
- data retention a možnosti získání provozních a lokalizačních údajů dle § 90a násl.,
- bezpečnost sítí a služeb dle § 98 odst. 1.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel částečně vyhovující.

Je nutné zohlednit způsob uchovávání provozních a lokalizačních údajů a jejich poskytování pro účely vyšetřování dopravních nehod a rovněž pro účely výzkumu a vývoje poskytovateli služeb elektronických komunikací, který se tento právní předpis týká. Na tato ustanovení nemá vliv zavádění povinnosti vybavování motorových vozidel komponentami EDR, které budou mít za cíl evidovat provozní údaje vozidla, využitelné pro účely investigace nehodových dějů a způsobené škody.

Současně je nutné zhodnotit rozsah subjektů, kteří mají k těmto údajům mít přístup a za jakých podmínek.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

V rámci nastavení odpovídající právní regulace by bylo vhodné zavedení definice a úpravy sítě pro provoz propojených a autonomních vozidel, harmonizovat podmínky a sdílení informací v rámci EU, nastavit minimální parametry pokrytí veřejných komunikací sítí (ideálně 5G) a nastavit podmínky pro poskytovatele s přihlédnutím k ochraně dat. (např. zajištění vyšší úrovně zabezpečení dat, ačkoliv se nemusí jednat o osobní údaje ve smyslu nařízení GDPR).

### 4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče

V rámci nastavení odpovídající právní regulace by bylo vhodné zavedení definice a úpravy sítě pro provoz propojených a autonomních vozidel, harmonizovat podmínky a sdílení informací v rámci EU, nastavit minimální parametry pokrytí veřejných komunikací sítí (ideálně 5G) a nastavit podmínky pro poskytovatele s přihlédnutím k ochraně dat. (např. zajištění vyšší úrovně zabezpečení dat, ačkoliv se nemusí jednat o osobní údaje ve smyslu nařízení GDPR).



## 5.13 Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části upravující oblast povinných subjektů a jejich určování.<sup>37</sup>

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel částečně vyhovující.

V rámci stávající regulace není zohledněna oblast infrastrukturních komponent a centrálních systémů autonomního řízení, které do budoucna budou muset být zásadně regulovány z pohledu plnění minimálních požadavků na zajištění kybernetické bezpečnosti. Dopravní systémy a komunikační komponenty by měly být zahrnuty mezi kritickou informační infrastrukturu a jejich vlastníci jako správci, resp. provozovatelé by měli respektovat zákonné povinnosti.

Předpis EHK OSN 155 se věnuje schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a jejich systémů řízení kybernetické bezpečnosti, ale nezahrnuje komponenty na dopravní infrastruktuře, proto je nutné je řešit v rámci tohoto předpisu.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

Bude nutné revidovat kritéria pro určení povinných subjektů a infrastrukturu pro autonomní mobilitu zařadit do kategorie KII. V budoucnu je potřeba počítat s eliminací faktoru řidiče a vzhledem k tomu, že autonomní vozidla budou závislá pouze na senzorech a komunikaci, je proto třeba, aby byla infrastruktura udržována ve spolehlivém stavu.

Zároveň bude vhodné nastavit minimální parametry na poskytovatele, službu a řízení rizik, např. povinnost vypracovat rizikovou analýzu či přijmout určitá minimální opatření, která zajistí, aby si vozidla i v případě hackerského útoku zachovala plnou funkčnost atp.

### 4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče

Bude nutné revidovat kritéria pro určení povinných subjektů a infrastrukturu pro autonomní mobilitu zařadit do kategorie KII. V budoucnu je potřeba počítat s eliminací faktoru řidiče a vzhledem k tomu, že autonomní vozidla budou závislá pouze na senzorech a komunikaci, je třeba, aby byla infrastruktura udržována ve spolehlivém stavu.

Zároveň bude vhodné nastavit minimální parametry na poskytovatele, službu a řízení rizik, např. povinnost vypracovat rizikovou analýzu či přijmout určitá minimální opatření, která zajistí, aby si vozidla i v případě hackerského útoku zachovala plnou funkčnost atp.

---

<sup>37</sup> Při zavádění nových povinných subjektů je možné se inspirovat připravovaným Nařízením o umělé inteligenci, které subjektů rozlišuje šest a zároveň jim v souladu s risk-based přístupem ukládá různé povinnosti.



## 5.14 Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména části:

- odpovědnost fyzické osoby za přestupek (§ 15),
- odpovědnost právnické osoby za přestupek (§ 20),
- odpovědnost fyzické osoby podnikající za přestupek (§ 22).

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je částečně vyhovující, nicméně hlavní změny by byly vhodné spíše v *lex specialis*, který definuje na regulaci provozu na pozemních komunikacích. Pakliže by k níže uvedeným změnám došlo, pak zásahy do tohoto právního předpisu budou minimální.

Podle § 15 odst. 1 se k odpovědnosti fyzické osoby za přestupek vyžaduje zavinění. Postačí zavinění z nedbalosti, nestanoví-li zákon výslovně, že je třeba úmyslného zavinění. Jiný zákon však může stanovit i pro fyzickou osobu – nepodnikající objektivní odpovědnost za přestupek.

Přestupku se může dopustit i právnická osoba, pokud se jednání dopustila fyzická osoba, jejíž jednání je právnické osobě přičitatelné a která porušila právní povinnost uloženou právnické osobě (§ 20).

Zákon o odpovědnosti za přestupky je koncipován podobně jako trestní zákon a zákon o trestní odpovědnosti právnických osob. Pokud se nepodaří dokázat, že přestupek byl spáchán minimálně z nedbalosti, není za přestupek nikdo odpovědný. U právnické osoby zase musí být prokázána přičitatelnost.

Pokud bude odpovědnost konkrétní fyzické osoby koncipována jako odpovědnost za zaviněné jednání a zavinění se nepodaří prokázat, nebude fyzická osoba za přestupek odpovědná. Např. řidič částečně autonomního vozidla nepřevzme řízení a jiný zákon bude formulován tak, že měl i bez výzvy řízení za určitých okolností převzít, budou předmětem dokazování tyto okolnosti. Jestliže se nepodaří prokázat, že řidič měl a mohl řízení za daných okolností i bez výzvy převzít, nebude řidič odpovědný za přestupek.

Podobně jako odpovědnost právnické osoby za přestupek je koncipována odpovědnost za přestupek fyzické osoby podnikající. Fyzická osoba může jednat sama, nebo musí být její jednání přičitatelné jiné v zákoně uvedené osobě (§ 22). Právnické osoby a fyzické osoby podnikající sice mohou být odpovědné za přestupek spáchaný v souvislosti s autonomním řízením, avšak orgán projednávající přestupek musí přičitatelnost prokázat.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

Viz např. zákon č. 361/2000 Sb. - Pokud bude odpovědnost řidiče, operátora a provozovatele za přestupek upravena ve zvláštních předpisech, budou změny tohoto předpisu minimální.



#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Viz např. zákon č. 361/2000 Sb. - Pokud bude odpovědnost operátora a provozovatele za přestupek upravena ve zvláštních předpisech, budou změny tohoto předpisu minimální.

### **5.15 Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích ve znění pozdějších předpisů**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel má zejména část přestupků na úseku podnikání (§ 9)

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Zákon o některých přestupcích upravuje pouze některé přestupky, kterých se může dopustit fyzická nebo právnická osoba. Přestupky v dopravě upravuje 361/2000 Sb.

V souvislosti s autonomním řízením přichází v úvahu přestupek na úseku podnikání (§ 9), který spáchá fyzická osoba, fyzická osoba podnikající nebo právnická osoba vykonávající výdělečnou činnost bez požadovaného veřejnoprávního oprávnění. V souvislosti s provozem autonomních vozidel by se tohoto předpisu dopustila osoba, která by např. bez oprávnění provozovala flotilu autonomních vozidel.

#### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Viz např. zákon č. 361/2000 Sb.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Viz např. zákon č. 361/2000 Sb.

### **5.16 Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- výjimka z povinnosti posuzování slučitelnosti účelů (§ 6),
- výjimka z povinnosti posouzení vlivu zpracování osobních údajů na ochranu osobních údajů (§ 10),
- omezení některých práv a povinností (§ 11),
- zpracování osobních údajů pro účely výzkumu a pro statistické účely (§ 16).

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**



Zákon o zpracování osobních údajů konkretizuje některá ustanovení obecného nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR). Tato ustanovení se týkají většinou orgánů veřejné moci a plnění úkolů ve veřejném zájmu.

Správci, kteří provádí zpracování při zajišťování chráněných zájmů, které jsou v zákoně uvedeny, nemusí posuzovat slučitelnost účelů zpracování, což je povinnost vyplývající z GDPR, pokud se zpracování provádí z důvodu plnění právní povinnosti nebo ve veřejném zájmu.

Chráněným zájmem<sup>38</sup> jsou kromě bezpečnosti a veřejného pořádku i výkon dohledové a dozorové činnosti, nebo ochrana práv a svobod osob. Pokud bude mít správce povinnost zpracovávat osobní údaje, které souvisí s provozem autonomních vozidel, může tyto údaje použít i pro další zpracování při zajištění tohoto chráněného zájmu (ochrana života a zdraví jiných osob, dohled nad provozovateli autonomních vozidel apod.). V tomto konkrétním případě by tak nemusel být proveden test slučitelnosti účelů, tj. zda původní a nový účel spolu souvisejí.

Pokud právní předpis správci nařizuje osobní údaje zpracovávat, nemusí tento správce vypracovat posouzení vlivu na ochranu osobních údajů (§ 10).

Pokud je to nezbytné a přiměřené k zajištění oprávněného zájmu, může správce omezit výkon některých práv subjektu údajů (např. práva na informace, práva na přístup k údajům) (§ 11).

Jestliže nebude možné v případě výzkumu osobní údaje anonymizovat nebo se jejich použití úplně vyhnout, bude mít správce povinnost dodržovat povinnosti a přijmout opatření uvedená v § 16.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Viz návrh úpravy GDPR

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Viz návrh úpravy GDPR

## **5.17 Úmluva o silničním provozu (tzv. Ženevská úmluva z roku 1949) - Sdělení č. 82/2013 Sb.**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména oblasti týkající se definice řidiče a jeho povinností, tj.:

<sup>38</sup> V taxativně vyjmenovaných případech, které označujeme jako „chráněný zájem“ je možné aplikovat omezení některých práv subjektů údajů, a tudíž i omezení povinností správce. Rozsah tohoto omezení a případy, kdy je možné jej aplikovat, je definováno čl. 23 nařízení GDPR.



- článek 4 odst. 1 – „řidič“ znamená každou osobu, která na silnici řídí vozidlo, včetně jízdního kola, nebo která na silnici vede potah, soumary nebo jezdecká zvířata, nebo žene stáda větších nebo menších zvířat, nebo je účinně ovládá,
- článek 8 odst. 1 1. – každé vozidlo nebo jízdní souprava jedoucí jako jednotka musí mít řidiče,
- článek 10 - řidič vozidla musí vždy ovládat rychlost svého vozidla a musí jet rozumným a rozvážným způsobem; musí zpomalit nebo zastavit kdykoli to okolnosti vyžadují, a zejména při zhoršené viditelnosti,
- dále čl. 11 a 12 řešící další povinnosti řidiče,
- mezinárodní provoz dle článku 24.

## 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Ženevská úmluva o silničním provozu stanoví, že každé vozidlo musí mít řidiče, který má povinnost vozidlo určitým způsobem ovládat. Tato úmluva neumožňuje provoz částečně ani plně autonomních vozidel a měla by být v této části změněna.

## 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Úmluva by měla být novelizována tak, aby umožňovala provoz autonomních vozidel, která jsou řízeny pouze systémy autonomního řízení s možným zásahem řidiče. Úmluva by měla obsahovat nová pravidla pro převzetí kontroly nad vozidlem a permanentní možnost řidiče převzít kontrolu.

Vhodné by bylo sjednotit úpravu s Vídeňskou úmluvou (viz níže), rozšířit definice minimálně o automatizované řídicí systémy a uznat požadavek na přítomnost řidiče ve vozidle za splněný i ve chvíli, kdy bude vozidlo řízeno autonomním systémem bez fyzické přítomnosti osoby řidiče (budou-li současně splněny regulatorní požadavky na provoz takového vozidla platné pro daný stát). Dále bude, stejně jako ve Vídeňské úmluvě třeba nastavit zvláštní pravidla pro provoz částečně autonomních vozidel (např. pravidla pro bezpečnostní manévry, signalizace systémů řidiči, jeho povinnost na výzvu či za určitých podmínek převzít řízení, možnost nebo nutnost využití operátora).

## 4) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Úmluva by měla být novelizována tak, aby umožňovala provoz autonomních vozidel, která jsou řízeny pouze systémy autonomního řízení s případným dohledem operátora, dokud se provoz autonomních vozidel nestane běžným.

Vhodné by bylo sjednotit úpravu s Vídeňskou úmluvou (viz níže), rozšířit definice minimálně o automatizované řídicí systémy a uznat požadavek na přítomnost řidiče ve vozidle za splněný i ve chvíli, kdy bude vozidlo řízeno autonomním systémem bez fyzické přítomnosti osoby řidiče (budou-li současně splněny regulatorní požadavky na provoz takového vozidla platné pro daný stát). Dále bude, stejně jako ve Vídeňské úmluvě třeba nastavit zvláštní pravidla pro provoz plně autonomních vozidel (např. pravidla pro bezpečnostní manévry, možnost nebo nutnost využití operátora).



## 5.18 Úmluva o silničním provozu (tzv. Vídeňská úmluva z roku 1968) - Sdělení č. 83/2013 Sb.

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména oblasti týkající se definice řidiče a jeho povinností, tj.:

- čl. 1 písm. v) – "řidič" znamená každou osobu, která na silnici řídí motorové vozidlo nebo jiné vozidlo (včetně jízdního kola), nebo která na pozemní komunikaci vede zvířata jednotlivě nebo ve stádech nebo hejnech, nebo vede potah, soumary nebo jezdecká zvířata.
- čl. 1 písm. ab) "automatizovaný systém řízení" znamená systém vozidla, který využívá hardware i software k trvalému dynamickému řízení vozidla.
- čl. 1 písm. ac) "dynamickým řízením" se rozumí provádění všech operačních a taktických úkonů potřebných k řízení vozidla v reálném čase. To zahrnuje ovládání příčného a podélného pohybu vozidla, sledování vozovky, reakce na události v silničním provozu a plánování a signalizaci manévrů.
- čl. 8 odst. 1 – Každé pohybující se vozidlo musí mít řidiče.
- čl. 8 odst. 5 – Každý řidič musí být vždy schopen řídit své vozidlo.
- čl. 13 odst. 1 - Každý řidič vozidla musí za všech okolností ovládat své vozidlo tak, aby byl schopen věnovat náležitou péči a pozornost řízení a byl za všech okolností schopen provádět všechny potřebné manévry.
- čl. 8 odst. 5 bis – Systémy vozidel, které ovlivňují způsob jízdy vozidel, jsou v souladu s čl. 8 odst. 5 a s čl. 13 odst. 1, pokud jsou v souladu s pravidly pro konstrukci, montáž a používání podle mezinárodních právních předpisů týkajících se kolových vozidel jejich zařízení a dílů. Systémy vozidel, které ovlivňují způsob jízdy vozidel a nejsou v souladu s výše uvedenými podmínkami konstrukce, montáže a používání, jsou v souladu čl. 8 odst. 5 a s čl. 13 odst. 1, pokud nad těmito systémy může řidič převzít kontrolu potlačit nebo je vypnout.
- čl. 34 bis – Automatizované řízení – požadavek na přítomnost řidiče ve vozidle bude považován za splněný i ve chvíli, kdy bude vozidlo řízeno autonomním systémem bez fyzické přítomnosti osoby řidiče (budou-li současně splněny regulační požadavky na provoz takového vozidla platné pro daný stát).

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Úmluva byla sice novelizována, ale pouze v tom smyslu, že systémy autonomního řízení lze považovat za řidiče ovládající vozidlo podle jiných ustanovení úmluvy. V úmluvě chybí další pravidla pro provoz částečně nebo plně autonomních vozidel (např. pravidla pro bezpečnostní manévry, signalizace systémů řidiči, možnost nebo nutnost využití operátora).

Některé specifické oblasti doposud nejsou zapracovány do právních předpisů, uvedených výše, tj. stále je platná povinnost řidiče mít kontrolu na vozidlem atp.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem





Úmluva by měla obsahovat pravidla pro převzetí kontroly řidiče nad vozidlem, např. způsob, jakým vozidlo vydá řidiči signál k převzetí kontroly, jaká musí být reakční doba řidiče nebo pravidla pro bezpečnostní manévry v případě výpadku systémů nebo nepřevzetí kontroly řidičem.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Znění úmluvy po novele neumožňuje explicitně provoz plně autonomních vozidel.<sup>39</sup> Úmluva by měla být novelizována tak, aby explicitně umožňovala provoz plně autonomních vozidel řízení s případným dohledem operátora, dokud se provoz autonomních vozidel nestane běžným. Úmluva by také měla obsahovat pravidla pro bezpečnostní manévry.

### **5.19 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2017/2394 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména oblasti řešení škody u výrobce autonomního vozidla v jiném členském státu EU.

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

#### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

### **5.20 Nařízení Evropského parlamentu a Rady o agentuře ENISA, Evropské agentuře pro kybernetickou bezpečnost, a zrušení nařízení (EU) č. 526/2013 a o certifikaci kybernetické bezpečnosti informačních a komunikačních technologií (akt o kybernetické bezpečnosti)**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

<sup>39</sup> K tomu viz zejména ustanovení čl. 34 bis: „The requirement that every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver is deemed to be satisfied while the vehicle is using an automated driving system which complies with: (a) domestic technical regulations, and any applicable international legal, instrument, concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles, and (b) domestic legislation governing operation.“



Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména oblast certifikace kybernetické bezpečnosti ICT, tj. konkrétně produktů (zařízení) a také služeb (např. telematické a další datové služby autonomních vozidel) (čl. 8 odst. 1 písm. b)).

## **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

Předně je tak potřeba zajistit, aby komponenty CAV musely podléhat certifikaci kybernetické bezpečnosti, tj. aby ENISA vypracovala návrh systému certifikace CAV (tzv. certifikační schéma).

## **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní, když není potřeba řidiče speciálně upozornit na skutečnost, že si má počínat obezřetně, a např. z pohledu kybernetické bezpečnosti neinstalovat do vozidla škodlivý software (taková povinnost vyplývá již v každém platném právním řádu z ustanovení o obecné prevenci – v českém občanském zákoníku pak ustanovení § 2900 a násl.).

## **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní, neboť již na úrovni výrobců bude určeno, které certifikované produkty a které certifikované služby lze do autonomního vozidla nasadit (tzv. Security by design princip).

## **5.21 Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- elektronický podpis a jeho parametry dle čl. 25 a násl.
- elektronické pečete a jejich parametry dle čl. 35 a násl.
- elektronická časová razítka a jejich parametry dle čl. 41 a násl.

### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující. Zejména je to dáno proto, že z pohledu nařízení je možné za platně učiněné právní jednání považovat také právní jednání učiněné elektronickými prostředky, kdy za podpis je možné považovat rovněž nahrazení vlastnoručního podpisu bez jakékoliv diskriminace elektronickými podpisy. To je podstatné zejména v případě, kdy např. vlastník, řidič či uživatel autonomního vozidla uzavře typicky click-wrap či click-through smlouvu ohledně podmínek použití např. asistenčních systémů či dokonce smlouvu o zpracování osobních údajů (např. dle ustanovení čl. 28 odst. 3 GDPR).



Jedná se pouze o užívání komodit elektronických podpisů, elektronických pečeti a časových razítek pro zajištění integrity a nepopiratelnosti přenášených zpráv.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

## **5.22 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/679, 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)**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Na ochranu osobních údajů zpracovávaných při provozu autonomních vozidel bude dopadat celé nařízení, které pravděpodobně bude muset být doplněno zvláštním předpisem nebo předpisy. Zejména se provozu AV týkají:

- obecná pravidla:
  - věcná působnost (čl. 2),
  - místní působnost (čl. 3),
  - definice (čl. 4),
  - zásady zpracování osobních údajů (čl. 5),
  - zákonnost zpracování (čl. 6),
  - zvláštní kategorie údajů (čl. 9),
- práva subjektů údajů:
  - informace o zpracování osobních údajů a obecná pravidla při uplatnění práv subjektu údajů (čl. 12 – čl. 22),
- správce a zpracovatel:
  - záměrná a standardní ochrana OÚ (čl. 25),
  - společní správci (čl. 26),
  - zpracovatelé (čl. 28),
  - spolupráce s dozorovým úřadem (čl. 30),
- zabezpečení a zmírnění rizika:
  - zabezpečení osobních údajů (čl. 32),
  - oznámení porušení zabezpečení (čl. 33),
  - posouzení vlivu na ochranu osobních údajů (čl. 35),
  - předávání OÚ (čl. 44).

### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**



V případě autonomních vozidel se bude jednat o smíšené datasey osobních a neosobních údajů, přičemž k riziku zpracování osobních údajů postačí, pokud v kombinaci s jinými údaji (i údaji od jiných správců) za použití rozumných prostředků lze k osobnímu údaji dojít.

Z pohledu Evropské komise tak bude osobním údajem prakticky cokoli, co je závislé na činnosti osoby, která vozidlo obsluhuje. Bude třeba důsledně oddělit kritéria zejména biometrických a lokalizačních údajů a vydat nové pokyny v rámci pracovní skupiny (*European Data Protection Board*). Velmi pravděpodobně budou přijaté právní přepisy nebo jejich změny upravující zpracování osobních údajů při provozu autonomních vozidel v jednotlivých oblastech.

Nařízení se bude vztahovat na provoz autonomních vozidel v EU, přestože správce bude mít sídlo mimo EU, pokud bude nabízet zboží nebo služby subjektům údajů v EU nebo bude monitorovat chování subjektů údajů v EU. Zpracování osobních údajů se bude řídit obecnými zásadami ochrany osobních údajů. Údaje musí být zpracovávány pro konkrétní účel nebo účely, po dobu nezbytně nutnou a v nezbytně nutné míře. Další zpracování pro účely archivace ve veřejném zájmu, pro účely vědeckého či historického výzkumu nebo pro statistické účely se nepovažuje za neslučitelné s původními účely. Osobní údaje lze uložit po delší dobu, pokud se zpracovávají výhradně pro účely archivace ve veřejném zájmu, pro účely vědeckého či historického výzkumu nebo pro statistické účely. Správce musí zpracovávat osobní údaje aktuální a dodržovat zásadu integrity a důvěrnosti.

Správce<sup>40</sup> bude muset disponovat jedním ze zákonných titulů pro zpracování osobních údajů. Provozovatel či operátor systémů autonomního řízení, výrobce vozidla a poskytovatel dalších aplikací, která nebudou přímo souviset s provozem vozidla, může zpracovávat osobní údaje řidiče (či jiných osob) z důvodu plnění zákonných povinností, plnění smlouvy či v některých případech rovněž se souhlasem subjektu údajů či z důvodu ochrany svých oprávněných zájmů. Pokud správce bude majitel flotily autonomních vozidel, bude osobní údaje zpracovávat pro plnění smlouvy se subjektem. Pojišťovny, státní orgány, veřejnoprávní subjekty apod. budou zpracovávat některé osobní údaje z důvodu své právní povinnosti nebo z důvodu plnění úkolu ve veřejném zájmu, nebo při výkonu veřejné moci. Takové zpracování musí být stanoveno právem EU nebo právem členského státu. Zpracování může být nutné i pro ochranu životně důležitých zájmů subjektu údajů. Nařízení stanoví i pravidla pro posouzení slučitelnosti účelů zpracování, nicméně tato pravidla nemusí být v některých případech dodržena (viz zákon č. 110/2019 Sb.). Pojišťovny budou pravděpodobně zpracovávat osobní údaje svých klientů pro účely poskytnutí dalších služeb nebo výhod. Právním titulem zpracování bude v takovém případě plnění smlouvy nebo souhlas.

Práva subjektů údajů:

Správce musí subjekt údajů informovat o zpracování osobních údajů a dodržovat práva subjektů údajů. Správce musí reagovat na požadavek na uplatnění práva subjektem údajů a minimálně mu sdělit, že jeho požadavku vyhovět nemůže a proč. Subjekt údajů bude mít právo na přístup k osobním údajům, právo na opravu či na výmaz osobních údajů, právo na omezení zpracování či právo vznést námitku. Pokud bude správce zpracovávat osobní údaje pro splnění své právní povinnosti, nebude moci subjekt údajů

---

<sup>40</sup> Jako správce si lze představit rovněž software provozovatele řady aplikací, jež vozidlo bude využívat, když tento stanoví účel a prostředky pro zpracování příslušných osobních údajů.



uplatnit právo na výmaz, právo na přenositelnost nebo právo na námitku. Právo na přenositelnost bude subjekt údajů mít, pokud budou jeho osobní údaje zpracovávány pro účely plnění smlouvy. Některá práva mohou být omezena, pokud správce zpracovává osobní údaje, pokud je to nezbytné a přiměřené k zajištění chráněného zájmu (viz zákon č. 110/2019 Sb.)

Správci mají povinnost zajistit záměrnou a standardní ochranu osobních údajů před zpracováním a průběžně v době zpracování tím, že pravidelně přezkoumávají účinnost zvolených opatření a záruk. Správci musí být schopni prokázat, že v rámci zpracování mají zavedena vhodná opatření a záruky, aby byly zajištěny účinné zásady ochrany údajů a práva a svobody subjektů údajů. Správce musí dále zajistit, aby se standardně zpracovávaly pouze osobní údaje, jež jsou pro každý konkrétní účel daného zpracování nezbytné. Opatření a záruky pro zpracování osobních údajů při provozu autonomních vozidel, stejně tak jako minimalizace osobních údajů musí být zohledněny již při navrhování systémů a pravidelně revidovány.

Jelikož bude provoz autonomních vozidel charakteristický pluralitou subjektů podílejících se na tomto provozu a zpracovávajících osobní údaje, bude nutné posoudit, kdo je v konkrétním systému správce, kdo zpracovatel a jaký subjekt potřebuje pouze data a provozu a údaje musí být proto anonymizovány. Při provozu autonomních vozidel bude časté tzv. společné správcovství, kdy dva nebo více správců určují účely a prostředky zpracování. Tito správce spolu musí mít uzavřeno (písemnou) smlouvu, která vymezí jejich podíly na odpovědnosti za plnění povinností, především pokud jde o výkon práv subjektu údajů. Jestliže bude určovat účely a prostředky zpracování pouze jeden správce a ostatní subjekty se budou řídit jeho pokyny, bude se jednat o vztah správce a zpracovatele a tyto subjekty musí mít mezi sebou uzavřenu zpracovatelskou smlouvu.

#### Zabezpečení zpracování:

Správce a zpracovatel musí přijmout vhodná technická a organizační opatření, aby zajistili úroveň zabezpečení odpovídající riziku konkrétního zpracování. Nařízení jim dává jen příkladný výčet možných opatření. Každý správce a zpracovatel, který se podílí na provozu autonomních vozidel a zpracovává osobní údaje o majitelích a provozovatelích vozidel, o pasažérech, pronájemcích nebo řidičích autonomních vozidel, jakož i o dalších subjektech bude muset osobní údaje vhodně zabezpečit tak, aby předešel nebo zmírnil rizika zpracování pro subjekty údajů.

#### Porušení zabezpečení:

Jestliže dojde k porušení zabezpečení osobních údajů správce bez zbytečného odkladu, nejpozději do 72 hodin od okamžiku, kdy se porušení dozvěděl, musí toto porušení ohlásit Úřadu pro ochranu osobních údajů, ledaže je nepravděpodobné, že by toto porušení mělo za následek riziko pro práva a svobody fyzických osob.

#### Posouzení vlivu:

Pokud je pravděpodobné, že určitý druh zpracování, zejména při využití nových technologií, bude mít s přihlédnutím k povaze, rozsahu, kontextu a účelům zpracování za následek vysoké riziko pro práva a svobody fyzických osob, musí správce provést před zpracováním posouzení vlivu zamýšlených operací zpracování na ochranu osobních údajů. Nařízení pak uvádí typy zpracování, kde je nutné provést



posouzení vždy. Zpracování osobních údajů velkého počtu subjektů údajů, mimo jiné o jejich poloze v reálném čase, zvycích a chování apod. bude vyžadovat téměř jistě posouzení vlivu. Výjimkou je zpracování založené na právním předpise EU nebo členského státu. U takového zpracování nemusí být posouzení vlivu zpracováno (viz zákon 110/2019 Sb.).

Předávání do zemí mimo EU:

Předávání osobní údajů subjektů údajů v EU musí probíhat podle zásad předávání osobních údajů do zemí mimo EU.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Zpracovávání dat nezbytných pro provoz autonomních vozidel by měl upravovat zvláštní právní předpis s tím, že některá data mohou mít charakter osobních údajů nebo ve spojení s jinými informacemi charakter osobních údajů získat. Tento předpis by měl zdůraznit, že osobní údaje je třeba anonymizovat, pokud je to možné k zachování účelu.

Tento předpis by měl upravovat, jaká data je nezbytné zpracovávat, kdo má povinnost data zpracovávat, jakým subjektů se mohou předávat a jak dlouho data uchovávat obecně a při nehodě nebo události, která by mohla mít vliv na bezpečnost provozu. Tento zákon by měl stanovit, jaká bezpečnostní opatření musí být přijata.

Vzhledem k tomu, že na provozu autonomních vozidel, a tudíž i na zpracování osobních údajů se bude podílet velký počet správců, bylo by vhodné standardizovat plnění informační povinnosti, aby byl subjekt údajů informován, ale na druhou stranu, aby nebyl informacemi zahlcen. Standardizovat by se měly i postupy pro uplatnění práva subjektů údajů.

Řidič částečně autonomního vozidla by měl být informován, kteří správci o něm zpracovávají osobní údaje a jaké osobní údaje to jsou. Pokud bude správce zpracovávat biometrické údaje umožňující identifikaci, údaje o zdravotním stavu nebo další zvláštní kategorie údajů, mělo by být vyjasněno, jaké údaje lze zpracovávat bez výslovného souhlasu subjektu údajů (např. pro splnění právní povinnosti spolu s výjimkou významného veřejného zájmu).

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Zpracovávání dat nezbytných pro provoz autonomních vozidel by měl upravovat zvláštní právní předpis s tím, že některá data mohou mít charakter osobních údajů nebo ve spojení s jinými informacemi charakter osobních údajů získat. Tento předpis by měl zdůraznit, že osobní údaje je třeba anonymizovat, pokud je to možné k zachování účelu.

Tento předpis by měl upravovat, jaká data je nezbytné zpracovávat, kdo má povinnost data zpracovávat, jakým subjektů se mohou předávat a jak dlouho data uchovávat obecně a při nehodě nebo události, která by mohla mít vliv na bezpečnost provozu. Tento zákon by měl stanovit, jaká bezpečnostní opatření musí být přijata.



Vzhledem k tomu, že na provozu autonomních vozidel, a tudíž i na zpracování osobních údajů se bude podílet velký počet správců, bylo by vhodné standardizovat plnění informační povinnosti, aby byl subjekt údajů informován, ale na druhou stranu, aby nebyl informacemi zahlcen. Standardizovat by se měly i postupy pro uplatnění práva subjektů údajů.

## 5.23 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2018/1807 ze dne 14. listopadu 2018 o rámci pro volný tok neosobních údajů v Evropské unii

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- oblast působnosti (čl. 2),
- volný pohyb údajů v EU (čl. 4),
- dostupnost údajů příslušným orgánům (čl. 5),
- přenesení údajů (čl. 6).

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Pokud nebude možné data generovaná AV nebo potřeba pro jejich provoz spojit s konkrétní fyzickou osobou, bude se jednat o neosobní údaje. Na základě nařízení nesmí členské státy požadovat, aby se data uchovávala v určité zeměpisné oblasti, a zároveň nesmí bránit společnostem v ukládání jejich údajů v jiné členské zemi. Přístup k údajům nelze příslušným orgánům odmítnout na základě toho, že údaje jsou zpracovávány v jiném členském státě.

Nařízení se vztahuje na různé úrovně zpracování údajů, od uložení údajů (infrastruktura poskytovaná jako služba – *Infrastructure-as-a-Service, IaaS*) po zpracování údajů na platformách (platforma poskytovaná jako služba – *Platform-as-a-Service, PaaS*) nebo v aplikacích (software poskytovaný jako služba – *Software-as-a-Service, SaaS*). Nařízení předpokládá vznik kodexů chování pro podporu transparentnosti a interoperability. Členský stát na základě tohoto nařízení nebude moci požadovat, aby data o provozu autonomních vozidel byla uchováována a zpracovávána pouze na území tohoto státu nebo znesnadňovat zpracování údajů mimo určitou zeměpisnou oblast nebo území v rámci EU.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

Bylo by vhodné vytvořit integrovaný mezinárodní informační systém pro kontrolu, testování, homologaci autonomních vozidel a komunikaci mezi propojenými vozidly. Dále by bylo vhodné zakotvit povinnost členských států jej implementovat a nastavit minimální parametry. Bylo by vhodné zavést mechanismy předávání dat mezi výrobcí autonomních vozidel a dalších subjektů podílejících se na provozu autonomních vozidel tak, aby byla zajištěna jejich bezpečnost, jelikož větší objem dat umožní lepší výzkum v oblasti bezpečnosti. Toto nařízení vůbec neřeší. Právní úprava nakládání s neosobními



údaji by se měla rozšířit tak, aby zahrnovala volný tok neosobních údajů mezi členskými státy, ale také podmínky předávání neosobních údajů mezi soukromými subjekty.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Bylo by vhodné vytvořit integrovaný mezinárodní informační systém pro kontrolu, testování, homologaci autonomních vozidel a komunikaci mezi propojenými vozidly. Dále by bylo vhodné zakotvit povinnost členských států jej implementovat a nastavit minimální parametry. Bylo by vhodné zavést mechanismy předávání dat mezi výrobci autonomních vozidel a dalších subjektů podílejících se na provozu autonomních vozidel tak, aby byla zajištěna jejich bezpečnost, jelikož větší objem dat umožní lepší výzkum v oblasti bezpečnosti. Toto nařízení vůbec neřeší. Právní úprava nakládání s neosobními údaji by se měla rozšířit tak, aby zahrnovala volný tok neosobních údajů mezi členskými státy, ale také podmínky předávání neosobních údajů mezi soukromými subjekty.

### **5.24 Směrnice 2001/95/EC Evropského parlamentu a Rady o obecné bezpečnosti výrobků**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- cíle a oblast působnosti (čl. 1),
- definice (čl. 2),
- obecné požadavky na bezpečnost (čl. 3),
- informační povinnost výrobců a distributorů (čl. 5),
- stažení a odvolání výrobku (čl. 11).

Směrnice je transponována do českého právního řádu v zákonech:

- zákon č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků
- zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky
- zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Účelem směrnice je zajistit, aby výrobky uváděné na trh byly bezpečné. Směrnice vymezuje, co se rozumí výrobkem a bezpečným výrobkem. Bezpečný výrobek nepředstavuje žádné riziko nebo představuje pouze minimální rizika slučitelná s použitím výrobku a považovaná za přijatelná a odpovídající vysoké úrovni ochrany zdraví a bezpečnosti osob. Výrobky uvedené na trh EU musí být bezpečné.

Výrobek je považován za bezpečný, pokud odpovídá konkrétním vnitrostátním požadavkům či normám EU. Pokud takové požadavky či normy neexistují, musí být posouzení bezpečnosti založeno na pokynech Komise, osvědčených postupech v příslušném odvětví, stavu vědy a techniky, rozumných očekáváních spotřebitelů týkajících se bezpečnosti. Vnitrostátní orgány musí sledovat bezpečnost výrobků.





Výrobci jsou povinni přijmout opatření, která jim umožní být informováni o rizicích, jež mohou tyto výrobky představovat a zvolit vhodné opatření pro odvrácení těchto rizik (stažení z trhu, upozornění spotřebitelů nebo odvolání od spotřebitelů). Distributoři jsou povinni podílet se na sledování bezpečnosti výrobků uváděných na trh. Směrnice upravuje systém včasného varování před nebezpečnými výrobky.

Podle této směrnice a českého zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků budou mít výrobci a distributoři AV veřejnoprávní povinnost zajišťovat bezpečnost výrobků a informovat spotřebitele o rizicích. AV a jejich příslušenství budou muset být v souladu s předpisy a standardy pro AV.

Pro součást nebo příslušenství, kde takový předpis nebo standard nebude přijat, budou muset v oblasti bezpečnosti postupovat mimo jiné v souladu s pravidly správné praxe pro bezpečnost výrobku platné v daném oboru, se stavem vědy a techniky nebo v souladu s rozumným očekáváním spotřebitelů týkající se bezpečnosti. Tato povinnost je veřejnoprávním zrcadlem prevenční povinnosti podle občanského zákoníku.

Požadavky pro schvalování typu motorových vozidel jsou uvedeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, které z účinnosti od 6. června 2022 nahradí Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

S ohledem zvláštní povahu autonomních vozidel je nutné přijmout řadu bezpečnostních norem a standardů upravujících „chování“ autonomních vozidel při provozu. Mezi těmito standardy by měly být mimo jiné standardy pro:

- bezpečnostní manévry;
- komunikaci mezi autonomními vozidly navzájem
- komunikaci mezi autonomními vozidly a infrastrukturou;
- komunikaci s ostatními účastníky silničního provozu;
- reakci na některé situace (nečekaná překážka, výpadek datové infrastruktury, nedodržení pravidel jinými účastníky silničního provozu apod.)

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

S ohledem zvláštní povahu autonomních vozidel je nutné přijmout řadu bezpečnostních norem a standardů upravujících „chování“ autonomních vozidel při provozu. Mezi těmito standardy by měly být mimo jiné standardy pro:

- bezpečnostní manévry;
- komunikaci mezi autonomními vozidly navzájem



- komunikaci mez autonomními vozidly a infrastrukturou;
- komunikaci s ostatními účastníky silničního provozu;
- reakci na některé situace (nečekaná překážka, výpadek datové infrastruktury, nedodržení pravidel jinými účastníky silničního provozu apod.)

## 5.25 Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- prioritní oblasti:
  - optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování, která např. umožní uživatelům plánovat cestu,
  - propojení vozidel s dopravní infrastrukturou, tj. vybavení vozidel, které umožní výměnu dat nebo informací
- a v rámci prioritních oblastí rovněž prioritní akce:
  - poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii;
  - údaje a postupy pro poskytování bezplatných informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům;
  - harmonizovaná dostupnost interoperabilní služby eCall v celé Unii;

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel částečně vyhovující, v současném znění absentuje zavedení C-ITS systémů a jejich parametrů, které budou pro fungování částečně i plně autonomních vozidel klíčovou komunikační infrastrukturou a zdrojem důležitých dopravních a řídicích informací.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem

V rámci aktualizace směrnice je již na úrovni EU diskutováno zavedení C-ITS systémů a jejich parametrů.<sup>41</sup> Jakmile se podaří novelizovanou verzi přijmout, pak bude již z pohledu systémů autonomního řízení zřejmě dostatečná a bude tak s vysokou mírou pravděpodobnosti vhodná pro hladkou transpozici do českého právního řádu. Záležet bude však na konečné formulaci novelizovaného znění předpisu.

### 4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče

V rámci aktualizace směrnice je již na úrovni EU diskutováno zavedení C-ITS systémů a jejich parametrů. Předpokládá se, že konečná podoba novelizované směrnice bude diskutována v rámci českého

<sup>41</sup> Předpokládá se, že konečná podoba novelizované směrnice bude diskutována v rámci českého předsednictví v Radě EU v druhém pololetí roku 2022.



předsednictví v Radě EU v druhém pololetí roku 2022. Jakmile se podaří novelizovanou verzi přijmout, pak bude již z pohledu systémů autonomního řízení dostatečná a bude zřejmě vhodná pro transpozici do českého právního řádu.

## **5.26 Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2019/520/ES ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného.

Směrnice je transponována zejména do českého právního řádu v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a v zákoně č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky.

### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

## **5.27 Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2019/770 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- oblast působnosti a výjimky (čl. 3),
- subjektivní požadavky na soulad (čl. 7),
- objektivní požadavky na soulad (čl. 8),
- prostředky nápravy v případě nesouladu (čl. 14),
- odpovědnost obchodníka (čl. 11).



Směrnice bude transponována do českého právního řádu novelou občanského zákoníku. Ačkoliv novela byla připravena k projednání,<sup>42</sup> Poslanecká sněmovna PČR do konce svého funkčního období v roce 2022 se k projednání již nedostala a bude tak nutné tuto novelu předložit ke schválení znovu.

## **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Směrnice a její implementace v občanském zákoníku se vztahuje na smlouvy, na jejichž základě obchodník poskytuje nebo se zavazuje poskytovat digitální obsah nebo digitální službu spotřebiteli. Směrnice se na tyto služby vztahuje bez ohledu na nosič.

Pravidla pro poskytování digitálního obsahu a služeb se budou vztahovat i na obsah a služby poskytované při provozu autonomních vozidel. Pravidla se budou vztahovat jednak na služby poskytované uživatelům autonomních vozidel, jednak na služby provozovatelům autonomních vozidel (majitelům autonomních vozidel).

Digitální obsah a služby budou poskytovány koncovým spotřebitelům. Směrnice stanoví tzv. subjektivní požadavky na poskytování obsahu a služeb (ty, co si smluvní strany dojednaly) a objektivní požadavky (pokud si strany konkrétní požadavky nedojednaly). Směrnice dále obsahuje pravidla pro aktualizaci a odpovědnost za vady obsahu a služeb.

Dá se předpokládat, že tato úprava se bude dotýkat digitálního obsahu a služeb, která mohou být poskytována spolu s provozem autonomních vozidel, ale přímo s tímto provozem ani s jeho bezpečností nesouvisí. Parametry posledně jmenované služby by neměly být ponechány na dohodě smluvních stran, potažmo na ne příliš konkrétních objektivních požadavcích zákona.

## **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Z působnosti směrnice by měly být vyloučeny služby, které přímo souvisí s provozem a bezpečností autonomních vozidel, pokud by se nejednalo o již vyloučené služby elektronických komunikací. Z hlediska poskytování digitálního obsahu a služeb bude důležité zajistit, aby k datům o využívání digitálního obsahu a služeb měly přístup pouze orgány uvedené ve zvláštním předpise. V autonomních vozidlech s řidičem by mělo být používání těchto služeb řidiči za jízdy zakázáno, pokud by digitální obsah nebo služby přímo nesouvisely s provozem a bezpečností autonomního vozidla.

## **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Z působnosti směrnice by měly být vyloučeny služby, které přímo souvisí s provozem a bezpečností autonomních vozidel, pokud by se nejednalo o již vyloučené služby elektronických komunikací. Z hlediska poskytování digitálního obsahu a služeb bude důležité zajistit, aby k datům o využívání digitálního obsahu a služeb měly přístup pouze orgány uvedené ve zvláštním předpise.

<sup>42</sup> Sněmovní tisk 994, viz <https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=8&t=994>



## 5.28 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

### 1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména:

- oblast působnosti (čl. 3),
- subjektivní požadavky na soulad (čl. 6),
- objektivní požadavky na soulad (čl. 7),
- prostředky k nápravě v případě nesouladu (čl. 13),
- odpovědnost prodávajícího (čl. 10).

Směrnice bude transponována do českého právního řádu novelou občanského zákoníku.

### 2) Zhodnocení současné právní úpravy

Směrnice dopadá na zboží s digitálním prvkem, resp. na smlouvy mezi podnikatelem a spotřebitelem o koupi zboží s digitálním prvkem. Zboží s digitálním prvkem jsou veškeré hmotné movité předměty, jež obsahují digitální obsah či digitální službu nebo jsou s digitálním obsahem či digitální službou propojeny, a to takovým způsobem, že by nepřítomnost digitálního obsahu či digitální služby bránila tomu, aby dané zboží plnilo své funkce. Směrnice se nepoužije na smlouvy, jejichž předmětem je o poskytování digitálního obsahu nebo digitálních služeb (viz směrnice 2019/770 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb).

Směrnice se použije na digitální obsah nebo digitální služby, které jsou ve zboží ve smyslu obsaženy nebo s ním jsou propojeny, a které jsou podle kupní smlouvy poskytovány s tímto zbožím bez ohledu na to, zda tento digitální obsah nebo tuto digitální službu poskytuje prodávající nebo třetí strana. Zda je poskytování digitálního obsahu nebo digitální služby, které jsou ve zboží obsaženy nebo s ním propojeny, součástí kupní smlouvy s prodávajícím, by mělo záviset na obsahu smlouvy.

Směrnice stanoví tzv. subjektivní požadavky na zboží (ty, co si smluvní strany dojednaly) a objektivní požadavky (pokud si strany konkrétní požadavky nedojednaly). Směrnice dále obsahuje pravidla pro aktualizaci a odpovědnost za vady zboží.

Není zřejmé, zda bude autonomní vozidlo splňovat definici zboží s digitálním prvkem podle směrnice. Dá se předpokládat, že stejně jako u digitálního obsahu nebo služby bude zboží s digitálním prvkem určitým dílem nebo komponentou autonomního vozidla a tento díl nebo komponenta bude sama předmětem kupní smlouvy. Pokud by celé autonomní vozidlo bylo považováno za zboží s digitálním prvkem, neměly být vlastnosti autonomního vozidla, které jsou nezbytné pro provoz a bezpečnost ponechány na dohodě smluvních stran nebo na nekonkrétních objektivních požadavcích zákona.

### 3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem



Pokud bude celé autonomní vozidlo považováno za zboží s digitálním prvkem, neměly by být jeho vlastnosti (např. konektivita, interoperabilita) ponechány na dohodě smluvních stran nebo nekonkrétním objektivním požadavkům na soulad. Autonomní vozidlo by mělo mít vlastnosti uvedené v zákoně a v technických normách, nebo by mělo být autonomní vozidlo z působnosti této směrnice vyloučeno.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Pokud bude celé autonomní vozidlo považováno za zboží s digitálním prvkem, neměly by být jeho vlastnosti (např. konektivita, interoperabilita) ponechány na dohodě smluvních stran nebo nekonkrétním objektivním požadavkům na soulad. Autonomní vozidlo by mělo mít vlastnosti uvedené v zákoně a v technických normách, nebo by mělo být autonomní vozidlo z působnosti této směrnice vyloučeno.

### **5.29 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2019/790 ze dne 17. dubna 2019 o autorském právu a právech s ním souvisejících na jednotném digitálním trhu a o změně směrnic 96/9/ES a 2001/29/ES**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Směrnice je transponována do zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů.

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu vozidel se systémem autonomního řízení vyhovující.

Pouze je nutné v rámci provozu autonomních vozidel a sběru dat reflektovat možnost vzniku práva pořizovatele databáze a k tomu přizpůsobit způsob nakládání s nimi (viz např. sběr meteorologických dat letadly).

#### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

### **5.30 Rozhodnutí Komise č. 2008/671/ES ze dne 5. srpna 2008 o harmonizovaném využívání rádiového spektra v kmitočtovém pásmu 5 875 – 5 905 MHz pro aplikace inteligentních dopravních systémů (ITS)**

#### **1) Část dokumentu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**



Zejména článek 3, který členským státům EU ukládá vymezení frekvenčního pásma 5 875 – 5905 MHz pro účely inteligentních dopravních systémů a zpřístupnění pro nevýhradní využívání.

## **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná právní úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

Alokované frekvenční pásmo bude využito pro přenos dopravních informací i v rámci CAV, jedná se de facto komoditu.

## **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

## **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

### **5.31 Doporučení Komise č. 2001/551/ES ze dne 4. července 2001, o vypracování právních a obchodních rámcových podmínek pro účast soukromého sektoru na rozšiřování telematických dopravních a cestovních informačních služeb v Evropě**

#### **1) Část dokumentu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Dokument řeší harmonizovaný přístup k telematickým dopravním a cestovním informačním službám v rámci EU.

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

#### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

### **5.32 Sdělení Komise ze dne 16. 12. 2008 Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě**

#### **1) Část dokumentu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Sdělení se zabývá harmonizovaným zaváděním ITS systému v EU, pro CAV jsou relevantní:



- opatření 1 - Optimální využití silničních, dopravních a cestovních údajů (čl. 14 a násl.),
- opatření 2 – Služby inteligentních systémů dopravy pro kontinuitu řízení provozu (čl. 19 a násl.),
- opatření 2a – ITS ve službách městské mobility (čl. 24 a násl.),
- opatření 3 – Bezpečnost a ochrana silnici (čl. 27 a násl.) - zde je zmíněna ADAS systémy, které by měly ITS systémy podporovat,
- opatření 4 – Integrace vozidla do dopravní infrastruktury (čl. 35 a násl.) - zde jsou zmíněny C-ITS systémy, které budou pro CAV zásadní z pohledu poskytování dopravních informací a zejména řídicích pokynů.

## 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

### 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

### 4) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

## 5.33 **Doporučení Komise ze dne 26. května 2008 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech: Aktualizace Evropského prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj**

### 1) **Část dokumentu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Dokument stanovuje cíle návrhu systémů ve vozidlech, které podporují a nezavdávají příčinu potenciálně rizikového jednání řidiče či dalších účastníků silničního provozu, systémy neomezují pozornost řidiče a může se tak věnovat dopravní situaci atp.

### 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná podoba Doporučení je z pohledu provozu autonomních vozidel částečně vyhovující.

Pravidla se týkají řidiče a jeho interakce s vozidlovými systémy. Dokument však nereflektuje autonomní vozidla s vyšší úrovní automatizace, kdy řidič již není účasten na vlastním řízení.

### 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Doporučení by mělo obsahovat komunikaci mezi systémy autonomního řízení a řidičem. Komunikace, která má vliv na bezpečnost řízení, by měla být upravena závazným právním předpisem a měla by mít určeny standardy.

Doporučení by mělo obsahovat pravidla komunikace mezi autonomním vozidlem a ostatními účastníky silničního provozu, aby tyto osoby věděly, jaký bude následující manévr autonomního vozidla. I v tomto





případě by měla být přijata závazná a unifikovaná právní úprava na evropské úrovni a měly by být určeny standardy.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Doporučení by mělo obsahovat pravidla komunikace mezi autonomním vozidlem a ostatními účastníky silničního provozu, aby výše tyto osoby věděly, jaký bude následující manévr autonomního vozidla. I v tomto případě by měla být přijata závazná a unifikovaná právní úprava a měly by být určeny potřebné standardy.

### **5.34 Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 25.4.2018 COM (2018) 237 Umělá inteligence pro Evropu**

#### **1) Část dokumentu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Dokument se zaměřuje na podporu výzkumných a vývojových projektů technologií umělé inteligence (AI) a jejich přenos do praxe, mj. v oblasti propojeného a automatizovaného řízení vozidel.

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Současná úprava je z pohledu provozu autonomních vozidel vyhovující.

#### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

#### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

### **5.35 Návrh nařízení ePrivacy (nařízení o respektování soukromého života a ochraně osobních údajů v elektronických komunikacích a o zrušení směrnice 2002/58/ES)**

#### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Komise apeluje na zavedení vhodného etického a právního rámce s důrazem na práva a svobody osob, standardy bezpečnosti a spolehlivosti, ochrany osobních údajů, duševního vlastnictví nebo vysvětlitelnosti rozhodnutí. Komise zdůrazňuje i informování spotřebitelů o umělé inteligenci nebo kontrolovatelnost. Specifická pravidla pro autonomní vozidla nejsou ve sdělení obsažena.

#### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Nařízení ePrivacy tak, jak je nyní navrženo, se bude vztahovat i na elektronickou komunikaci mezi stroji (M2M), čili i na autonomní vozidla. Autonomní vozidlo může být samo o sobě považováno za koncové zařízení. Vyplývá to nejen z definice služeb elektronických komunikací (čl. 2 odst. 4 písm. c) Evropského



kodexu pro elektronické komunikace), ale i z odůvodnění návrhu nařízení (bod 12). Komunikace bude této regulaci podléhat, pokud bude probíhat prostřednictvím veřejné sítě elektronických komunikací a nebude v platné úpravě z působnosti úpravy vyloučena.

Z hlediska provozu autonomních vozidel bude nutné elektronickou komunikaci rozdělit na dvě různé funkční úrovně

- 1) přenos signálu sloužící pro samotný provoz autonomních vozidel a jejich bezpečnost (propojení s C-ITS, propojení s ostatními vozidly apod.) a
- 2) služby elektronických komunikací, které s provozem autonomních vozidel a jejich bezpečností nesouvisí (služby s přidanou hodnotou).

Návrh ePrivacy chrání práva a svobody fyzických osob, zejména důvěrnost jejich komunikace a soukromí. Návrh nařízení ePrivacy se vztahuje i na právnické osoby. Data o elektronických komunikacích by mělo být dovoleno zpracovávat pouze v případech stanovených návrhem nařízení (poskytnutí služby, zajišťování bezpečnosti komunikací a předcházení a detekce útoků na koncová zařízení). Nařízení vypočítává i důvody pro zpracování metadat o komunikaci (poskytování služby, management a organizace sítí, apod.). Ukládat data na koncovém zařízení by také mělo být možné bez souhlasu uživatele pro poskytnutí služeb elektronických komunikací. Data nezbytná pro provoz a bezpečnost autonomních vozidel by měla být vždy zpracovávána bez souhlasu koncového uživatele (řidiče, pasažéra). Právním důvodem by bylo poskytování služeb, kybernetická bezpečnost, technické důvody sítě. Data by mělo být možné uchovávat pro účely výzkumu a vývoje autonomních vozidel.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

S ohledem na to, že se návrh nařízení ePrivacy bude vztahovat na komunikaci M2M a na komunikaci mezi autonomním vozidlem a C-ITS, bylo by vhodné návrh nařízení doplnit o možnost zpracování dat a ukládání dat v koncovém zařízení uživatele. Tento předpis by měl upravovat pravidla pro zpracování dat v souvislosti s provozem autonomních vozidel, včetně případných osobních údajů, vymezit, kdo by měl k datům přístup, jak dlouho by měla být uchovávána, interoperabilitu a případnou povinnost tato data v anonymizované podobě, nebo některé kategorie dat předat ostatním výrobcům autonomních vozidel za účelem zvyšování bezpečnosti autonomní mobility.

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

S ohledem na to, že se návrh nařízení ePrivacy bude vztahovat na komunikaci M2M a na komunikaci mezi autonomním vozidlem a C-ITS, bylo by vhodné návrh nařízení doplnit o možnost zpracování dat a ukládání dat v koncovém zařízení uživatele, o možnost zpracování dat, pokud toto stanoví zvláštní zákon. Tento předpis by měl upravovat pravidla pro zpracování dat v souvislosti s provozem autonomních vozidel, včetně případných osobních údajů, vymezit, kdo by měl k datům přístup, jak dlouho by měla být uchovávána, interoperabilitu a případnou povinnost tato data v anonymizované podobě, nebo některé kategorie dat předat ostatním výrobcům autonomních vozidel za účelem zvyšování bezpečnosti autonomní mobility.



## **5.36 Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (Akt o umělé inteligenci)**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Vliv na regulaci systému autonomních vozidel mají zejména oblast působnosti, resp. vyloučení z působnosti nařízení (čl. 2 odst. 2 písm. f a h).

### **2) Zhodnocení současné právní úpravy**

Návrh Aktu o umělé inteligenci stanoví právní základ pro umělou inteligenci. Umělou inteligenci rozlišuje na zakázanou, vysoce rizikovou a ostatní. Pro vysoce rizikové systémy umělé inteligence stanoví návrh požadavky a povinnosti pro jejich poskytovatele a uživatele. Motorová vozidla jsou z působnosti směrnice vyloučena. Konkrétně se jedná o nařízení (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi a o nařízení (EU) 2019/2144 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu. Návrh považuje motorová vozidla za vysoce rizikové systémy umělé inteligence a odkazuje u nich na čl. 84, který se jako jediný na vyloučené vysoko rizikové systémy vztahuje. Toto ustanovení se týká hodnocení a přezkumu, který umožňuje Komisi rozsah systémů přezkoumat a změnit.

### **3) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Není relevantní.

### **4) Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Není relevantní.

## **5.37 Návrh Prováděcího nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení 2019/2144 Evropského parlamentu a Rady (EU), pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na jejich systém automatizovaného řízení**

### **1) Část předpisu mající vliv na regulaci systémů autonomního řízení**

Definice automatizovaného a plně automatizovaného vozidla (čl. 3 odst. 21 a odst. 22)

Požadavky na vyspělé systémy (čl. 6)

Zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla (čl. 11)

Nařízení má doplnit prováděcí nařízení Komise jednotné postupy a technické specifikace pro schválení systému automatizovaného řízení (ADS) plně automatizovaných motorových vozidel. Návrh



prováděcího nařízení obsahuje nové definice jako systém automatizovaného řízení, dynamické úkoly řízení, taktické nebo manévrovací funkce, nebo chyba (fault) a selhání (failure). Na krátký text prováděcího nařízení navazují rozsáhlé přílohy stanovící některé specifikace a další technické údaje.

## 2) **Zhodnocení současné právní úpravy**

Nařízení aktualizuje požadavky EU na bezpečnost vozidel. Všechna nová vozidla musí být vybavena následujícími bezpečnostními prvky (vyspělé systémy nouzového brzdění schopných detekovat motorová vozidla a zranitelné účastníky silničního provozu před nimi, systémy pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu, rozšířené ochranné zóny pro náraz hlavy apod.

Podle čl. 12 musí být automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech, těmito systémy a zařízeními:

- a) systémy, které nahrazují řidiče při ovládní vozidla, včetně signalizace, řízení, zrychlování a brzdění,
- b) systémy, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí,
- c) systémy monitorování dostupnosti řidiče,
- d) zapisovači údajů o události pro automatizovaná vozidla,
- e) harmonizovaným formátem pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji,
- f) systémy, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.

V nařízení chybí právní zmínka o bezpečnostním manévru, který by mělo vozidlo provést v případě nepřevzetí kontroly řidičem nebo při selhání systémů autonomního řízení.

## 3) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení s řidičem**

Nařízení by mělo obsahovat požadavky na specifikaci systémů komunikace mezi vozidlem a řidičem. Jedná se o kodifikaci standardizovaných upozornění na chybové, resp. rizikové stavy, nebo na nutnost převzít řízení, které budou rovněž součástí odborného výcviku řidičů, resp. operátorů vozidel s prvky autonomního řízení.

Nařízení by mělo obsahovat požadavky na specifikaci bezpečnostního manévru.

## 4) **Doporučení právní úpravy pro systémy autonomního řízení bez řidiče**

Nařízení by mělo obsahovat požadavky na specifikaci systémů komunikace mezi pasažéry vozidla a vzdálenou obsluhou nebo technickou podporou. Komunikace bude nezbytná v případech, kdy dojde k rizikovým situacím nebo dopravní nehodě, proto je nutné parametry této komunikace nastavit platným právním předpisem, nikoliv pouze doporučením.

Nařízení by mělo obsahovat požadavky na specifikaci bezpečnostního manévru.

**T A**  
**Č R**

Tento projekt je financován se státní podporou  
Technologické agentury ČR  
v rámci programu BETA2

[www.tacr.cz](http://www.tacr.cz)  
Výzkum užitečný pro společnost



Ministerstvo dopravy



## 6 Doporučení pro legislativní rozvoj právní regulace oblasti autonomních vozidel

### 6.1 Zdůvodnění nutnosti nové právní úpravy pro oblast autonomních vozidel

Dynamický rozvoj autonomní mobility, směřující k postupnému předávání řízení motorových vozidel do rukou stroje, resp. umělé inteligence s sebou přináší i nové výzvy nejen v rovině technologické, tedy aby veškeré komponenty a systémy fungovaly bezpečně a spolehlivě, a to integrovaně v rámci komplexních vozidlových systémů. Velmi zásadní otázkou, se kterou se musíme vypořádat, je regulace provozu motorových vozidel se systémy autonomního řízení, jejichž zavádění přináší zcela zásadní technologickou změnu, která mění od základu podstatu fungování motorových vozidel a jejich provozu na pozemních komunikacích, schvalování a homologaci či odpovědnosti za škodu, vyžadující hlubokou revizi stávajícího právního řádu a provedení takových úprav, aby bylo možné částečně či plně autonomní vozidla legálně plnohodnotně provozovat na pozemních komunikacích nejen v ČR.

Současná právní úpravy totiž umožňuje provozovat vozidla s vyšším stupněm automatizace v zásadě pouze v rámci testovacího provozu, a i tento provoz je značně limitován, přičemž rizika plynoucí pro provozovatele takového vozidla jsou značná s ohledem na možnost způsobení škody na majetku či zdraví v důsledku testování takového vozidla.

Poptávka po úpravě stávající právní regulaci pramení primárně ze dvou zdrojů. Tím prvním je segment automobilového průmyslu, tedy společností, které se zaměřují na vývoj a výrobu vozidlových komponent a celých vozidel. Podle údajů agentury CzechInvest automobilový průmysl představuje více než 9 % HDP, 26 % průmyslové výroby a 24 % českého exportu.<sup>43</sup> S ohledem na události posledních let, které zásadním způsobem tento průmyslový segment negativně zasáhly, se dá očekávat značný tlak na inovace a urychlení zavádění moderních technologií do výroby. K tomu je však potřeba investovat velké množství finančních prostředků do výzkumu a vývoje, přičemž jejich alokace v rámci vývojových center automobilek a jejich dodavatelů po celém světě bude do značné míry determinována příznivými podmínkami v dané zemi, kde jednou ze zásadních otázek bude právní prostředí a legální možnost testování a vývoje autonomních vozidel. Druhým zdrojem bude zvyšující se poptávka uživatelů, kteří budou postupně nahrazovat svá vozidla a budou již reflektovat postupné zavádění moderních technologií systémů autonomního řízení do vozidel. Z časového hlediska poptávku automobilového průmyslu můžeme sledovat již dnes, zatímco poptávka uživatelů motorových vozidel bude v čase narůstat v souvislosti s rozvojem nových technologií a nabídkou nových vozidel a rovněž stabilní právní regulací, která provoz vozidel s různými stupni autonomie bude legálně umožňovat.

Vzhledem k tomu, že v současné době zcela absentují komplexní mezinárodní harmonizované předpisy, které by oblast autonomního řízení pokrývaly, je vhodné zahájit na národní úrovni legislativní kroky k zavedení moderní právní úpravy, která by umožňovala provoz motorových vozidel vybavených systémem autonomního řízení, a to jak všeobecné zavedení odpovídajících definic, tj. zavedení pojmu motorového vozidla s funkcemi autonomního řízení a jeho vlastností, tak stanovení pravidel pro

<sup>43</sup> Více na webových stránkách agentury CzechInvest - <https://www.czechinvest.org/cz/Technologicke-domeny/Mobilita>



schvalování vozidel se systémy autonomního řízení (vycházející z mezinárodních předpisů EHK OSN), vytvoření nového modelu pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel atd. Pouze takové vozidlo, které je zavedeno v právním řádu, např. po vzoru německé úpravy definicí jeho vlastností, se může právně konformním způsobem účastnit silničního provozu (aniž by se jednalo o testovací provoz) a budou na něj aplikovány příslušné právní předpisy.

Ačkoliv se do budoucna dá očekávat vznik harmonizovaného právního rámce provozu motorových vozidel s autonomní funkcí na úrovni EU, z pohledu stávajících výzev a předpokládané poptávky automobilového průmyslu po možnostech testování těchto vozidel a postupné nasazování jednotlivých komponent autonomního řízení do stávajících konvenčních vozidel (např. vzdálené ovládání vozidla při parkování atp.), není možné pouze čekat, protože časový horizont zavedení komplexní regulace je v řádu více než 5 let.

Vzhledem k tomu, že Česká republika má poměrně propracovaný regulační rámec provozu motorových vozidel, nová právní úprava bude z již platných předpisů do velké míry vycházet a bude pouze upravovat specifické oblasti, které jsou od současného stavu rozdílné – např. fakt, že autonomní vozidlo může fungovat zcela bez zásahu řidiče, který je stále přítomen ve vozidle, resp. role řidiče se zcela změní, až bude konvergovat k jeho plnému nahrazení umělou inteligencí, která již jeho přítomnost ve vozidle nebude vůbec vyžadovat.

## 6.2 Doporučené úpravy jednotlivých právních institutů

Při tvorbě návrhu legislativních změn *de lege ferenda* bude v oblasti autonomních vozidel třeba usilovat o co největší harmonizaci právní úpravy napříč jednotlivými jurisdikcemi. Klíčová přitom bude úprava některých klíčových právních institutů. Tato kapitola poskytuje shrnutí identifikovaných institutů a závěrů, které v tomto směru vzešly z analýzy relevantních právních předpisů na lokální i mezinárodní úrovni.

### 6.2.1 Zavedení základních pojmů a podmínek provozu autonomních vozidel

Vytvoření adekvátního definičního rámce ve vztahu k autonomnímu řízení představuje klíčovou oblast, aby bylo možné efektivně a právně konformním způsobem regulovat provoz autonomních vozidel na pozemních komunikacích, a to s respektem ke specifikům systémů autonomního řízení a ovládání vozidel těmito systémy vybavenými.

Některé stávající definice, jako je např. definice řidiče a jeho povinností musí projít revizí a upravit dle specifik autonomního řízení, kdy již např. nebude platit jeho povinnost věnovat se řízení a zároveň budou zavedeny nové povinnosti, jako je povinnost převzetí řízení vozidla při autonomním provozu, pakliže je k tomu řidič vozidlem akustickým a vizuálními pokyny vyzván anebo to situace provozu vyžaduje, aby řidič eliminoval rizika vzniku dopravní nehody či škody.

Pokud odpovídající definiční rámec a okruh povinností zaveden nebude, pak nebude možné v dotčených právních předpisech nastavit přiměřenou regulaci, která by jednoznačně umožnila nastavenou regulaci aplikovat v praxi, a to jak stanovit povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu s ohledem na specifika autonomního řízení, tak možnost jejich vymáhání odpovědností za přestupky a adekvátní sankce.



## **Řidič a jeho povinnosti**

Ve vztahu k autonomním vozidlům řidiče například německý zákonodárce definuje jako osobu, která aktivuje funkce vysoce nebo plně automatizovaného řízení, i když vozidlo vlastnoručně neovládá.

Definice řidiče se nicméně napříč jurisdikcemi poměrně výrazně liší. Klíčovou otázkou přitom je, zda musí být přítomen ve vozidle a zda musí být po celou dobu jízdy připraven převzít řízení vozidla. Německá úprava uvedené řeší tak, že řízení vozidla musí řidič převzít, pokud ho systém k převzetí vyzve, nebo pozná, nebo podle zjevných okolností musí poznat, že pro zapojení funkcí vysoce nebo plně automatizovaného řízení již nejsou podmínky.

Vídeňská úmluva o silniční dopravě uznává požadavek na přítomnost řidiče za splněný i ve chvíli, kdy vozidlo bude řízeno systémem autonomního řízení bez fyzické přítomnosti osoby řidiče, budou-li zároveň splněny regulační požadavky na provoz takového vozidla.

Řidič je v současné době v českém právním řádu definován jako účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Německá definice řidiče a jeho povinností může v ČR při legislativních úpravách pro autonomní vozidla sloužit spíše jako nasměrování legislativního procesu, nicméně není zcela úplná, a tudíž do budoucna dostačující.

S ohledem na provoz vozidel se systémy autonomního řízení bude nutné pod tuto definici podřadit také kategorie:

- řidič/operátor či
- provozovatel systému autonomního řízení,

které se zároveň samostatně definují, a přiřadit k nim pouze odpovídající povinnosti a tomu přizpůsobit i formu a průběh získávání odborné způsobilosti.

Fungování autonomního vozidla je z technického i procesního pohledu odchylné od fungování konvenčního vozidla a může být ovládáno různými osobami uvnitř i vně vozidla. Např. za aktualizaci SW, který ovládá vozidlo a je tak klíčovou komponentou fungování celého autonomního vozidla, by měl být primárně zodpovědný provozovatel vozidla se systémem autonomního řízení. Operátor by navíc měl být obdobně povinnosti, jako má řidič, a to zejména v případě, kdy bude ovládat vozidlo vzdáleně, např. převezme řízení za řidiče, který je zdravotně indisponován.

Mělo by být rovněž určeno, zda má řidič převzít kontrolu, pouze pokud je systémem autonomního řízení vyzván, nebo i pokud vzhledem k okolnostem provozu převzetí kontroly vyhodnotí jako nezbytné. Právě povinnost převzetí řízení s ohledem na okolnosti, např. špatný technický stav komunikace, nepříznivé počasí či příliš komplikovaná dopravní situace, by měla eliminovat do značné míry rizikové situace, kdy systém autonomního řízení může způsobit dopravní nehodu, resp. škodu. Analogií k podobné povinnosti může být platné znění § 18 odst. 1 zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy řidič je povinen rychlost jízdy přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.





## **Automatizovaný řídicí systém**

Dle definice novelizované verze Vídeňské úmluvy o silniční dopravě se jedná o systém vozidla, který využívá jak hardware, tak software pro provádění dynamického řízení vozidla na trvalém základě. Zpracovatel doporučuje tuto definici pro její rozumnou použitelnost převzít v plném rozsahu do národní legislativy.

Problematická je však definice pojmu software, který český právní řád nezná, pracuje v rámci autorského práva s pojmem počítačový program, což by mohlo způsobovat interpretační problémy.

## **Dynamické řízení**

Vídeňská úmluva o silniční dopravě jej definuje jako provádění všech v reálném čase uskutečňovaných operativních a taktických funkcí potřebných k pohybu vozidla, což zahrnuje ovládání bočních a podélných pohybů, sledování vozovky, reakce na události v silničním provozu a plánování a signalizace manévru. Zpracovatel doporučuje tuto definici pro její rozumnou použitelnost převzít v plném rozsahu do národní legislativy.

## **Automatizované vozidlo**

Na úrovni EU je Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, definováno jako motorové vozidlo navržené a vyrobené tak, aby se dokázalo po určitou dobu pohybovat autonomně, bez neustálého dohledu řidiče, kdy se však přesto očekává nebo vyžaduje zásah řidiče.

Jelikož se jedná o přímo použitelný předpis, podstatná úroveň harmonizace napříč členskými státy je tím z povahy věci zaručena. V rámci národních právních řádů je nicméně pojem třeba přesto zakotvit, ať už v převzaté podobě nebo vlastní, která svým obsahem definici v tomto nařízení koresponduje, jelikož silniční provoz a podmínky provozu motorových vozidel jsou standardně upraveny napříč několika různými předpisy, z nichž každý upravuje část této široké oblasti.

V Německu je například automatizované vozidlo definováno jako motorové vozidlo s funkcí autonomního řízení, které může samostatně vykonávat úkoly řízení ve vymezeném provozním prostoru, aniž by osoba řídila vozidlo a zároveň splňuje podmínky na technické vybavení, které zákon určuje.

Obdobná cesta by mohla být vhodná i pro českého zákonodárce, jelikož tímto způsobem dochází zároveň k harmonizaci pojmosloví také s Vídeňskou úmluvou o silniční dopravě, což zakládá na potenciální harmonizaci úpravy autonomních vozidel také na mezinárodní úrovni. Z tohoto důvodu by bylo vhodné převzít z Vídeňské úmluvy do národního právního řádu také institut dynamického řízení.

Pouze takové vozidlo, které je zavedeno v právním řádu jako věc po právu (lat. res secundum et intra legem), např. po vzoru německé úpravy definicí jeho vlastností, se může právně konformním způsobem účastnit silničního provozu (aniž by se jednalo o testovací provoz) a budou na něj aplikovány příslušné právní předpisy.



## **Plně automatizované vozidlo**

Dle nařízení EU uvedeného výše motorové vozidlo je navrženo a vyrobené tak, aby se dokázalo pohybovat autonomně, bez jakéhokoli dohledu či aktivní asistence řidiče, přičemž stejně jako pro definici automatizovaného vozidla platí, že tuto lze do národních právních řádů buďto bez dalšího převzít, nebo ji převzít po obsahové stránce a formálně ji upravit dle potřeb národního právního řádu. Takto je tomu například v Německu, kde je vysoce či plně automatizované vozidlo definováno splněním několika taxativně vymezených předpokladů.

Pro účely včasného zavedení právní úpravy vozidel s vysokým stupněm automatizace v Česku je možné se inspirovat německou definicí autonomního vozidla pomocí jistých vymezených vlastností, neboť se dá důvodně očekávat podstatně rychlejší dosažení shody než nad vlastní definicí autonomního vozidla. Taková definice by nadto byla v budoucnu flexibilnější k možným úpravám v rámci harmonizace mezi členskými státy EU i mezinárodní.

## **Stav minimálního rizika**

Tento stav je upraven například v Německu, přičemž autonomní systémy řízení musí rozpoznat limity svého fungování (dojde-li k technické závadě, která narušuje výkon funkcí autonomního řízení, dojde-li k překročení vymezeného provozního rozsahu, nebo k výpadku rádiového spojení) a uvést vozidlo do stavu minimálního rizika v případě dosažení svého limitu. Inspiraci německou úpravou na tomto úseku právních vztahů považujeme za vhodnou.

## **Technický dozor**

Jedná se o osobu, která může do řízení zasahovat, tedy deaktivovat systémy autonomního řízení nebo povolit určitý jízdní manévr. Typicky půjde o operátora, který v jistých vymezených situacích řídí vozidlo v režimu autonomního řízení na dálku. Tento koncept je zaveden zejména pro situace, kdy řidič nebude schopen systém autonomního řízení deaktivovat, resp. řidič již nebude ve vozidle přítomen vůbec a nebude tak možné deaktivaci provést, proto je nutné mít možnost vnějšího zásahu, samozřejmě s příslušnou autorizací k této činnosti. Pojem technického dozoru je rozpoznáván například v Německu, což znamená, že je kompatibilní s instituty autonomního a plně autonomního vozidla, a tedy, pokud by se tyto instituty převzaly do českého právního řádu, bylo by pravděpodobně bez dalšího možné implementovat i koncept technického dozoru jako autority, která v přesně vymezených situacích je oprávněna do řízení vzdáleně zasáhnout.

## **Systém monitorování dostupnosti řidiče**

Z legislativního hlediska je rovněž možné uvažovat o zavedení vhodné legální definice tzv. **Systému monitorování dostupnosti řidiče**, jak je definován v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu. Tedy systému umožňujícího pomocí software algoritmů vytěžujících data sesbíraná z příslušných senzorů posoudit, zda je řidič schopen ve zvláštních situacích případně převzít řízení od automatizovaného vozidla.



V případě inspirace německou právní úpravou by vhodně doplňoval koncepty technického dozoru a stavu minimálního rizika a zároveň, jak již bylo řečeno, do budoucna zajišťuje vysoký stupeň harmonizace v rámci EU.

### **Zkušební provoz vozidel s automatizovanými systémy**

V rámci ČR se předpokládá v současné době spíše postupné přijetí úpravy pro vozidla s různým stupněm automatizace, přičemž je prozatím vhodné upravit pro vozidla se stupněm automatizace 4 a 5 alespoň testovací provoz, jak je tomu například ve Francii, Nizozemí či Rakousku.

Je přitom vhodné postupovat obdobně jako s definicí plně automatizovaných vozidel a vymežit zkušební provoz spíše než jedinou celistvou definicí na základě jednotlivých dílčích předpokladů. Těmi nejpodstatnějšími otázkami přitom budou provozní prostor, nutnost přítomnosti řidiče a požadavky na takovou osobu, případně kolik vozidel je řidič oprávněn zároveň řídit a určitá maximální povolená míra rizika, stejně jako odpovědnost za provoz autonomních vozidel v testovacím režimu.

Nepřítomnost řidiče například v Nizozemí či Rakousku neznamena, že řidič kontrolující vozidlo na dálku nebude občanskoprávně a trestněprávně odpovědný. Řidič mimo vozidlo musí neustále monitorovat dopravní situaci a musí zasáhnout, pokud je to třeba. Stejnou cestou by se v případě testovacího provozu mohl vydat český zákonodárce už jen z toho důvodu, aby sjednotil úpravu testování těchto vozidel v sousedních státech a umožnil rozšíření provozního prostoru. Dalším benefitem by mohla být zvýšená poptávka výrobců vozidlových komponent i celých vozidel po testování v České republice.

### **Provozní prostor**

Provozní prostor je místně a prostorově vymezené veřejné prostranství, ve kterém lze autonomní vozidlo ve zkušebním režimu používat.

Jak již bylo uvedeno výše, bylo by vhodné sjednotit právní úpravu se sousedními státy, aby byl do budoucna zkušební provoz možný také na dálkových trasách, bude-li prostor je vybudovat. Z těchto tras by se v budoucnu mohly stát veřejně přístupné komunikace, nebudou-li mít nadále využití v rámci testování.

### **Povinnosti provozovatelů vozidel**

S ohledem na změnu fungování autonomních vozidel a celkového ekosystému je nutné, aby některé povinnosti přešly na provozovatele vozidel tak, aby byla zajištěna jejich vymahatelnost. Jedná se např. o povinnost aktualizace kritického SW, resp. zákazu bránit jeho aktualizaci, pakliže probíhá automaticky.

Dále je doporučeno postoupit na provozovatele vozidla i povinnosti vést záznamy a dodržovat dobu řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku u dopravců.



Jako potřebné se také jeví stanovit povinnost notifikací – např. povinnost oznámit, že vozidlo bylo napadeno např. kybernetickým útokem. Ke zvážení pak je otázka, zda nestanovit explicitní povinnost informovat příslušné orgány veřejné moci o podezření ze spáchání přestupku či trestného činu.

V neposlední řadě lze také doporučit stanovit povinnost řádně dodržovat obnovovací cyklus v automobilu přítomných nutných zařízení – např. hardwarového firewallu, prostřednictvím které je možné zajistit bezpečnost datové komunikace atd.

### **Specifikace pozemních komunikací a povinností správců**

Změny v souvislosti s rozvojem autonomního řízení se dotknou také dopravní infrastruktury a jejího příslušenství, jako jsou dopravní značení či komunikační zařízení poskytující dopravní informace či další dopravně-řídící povely, které mají vliv na spolehlivost fungování systémů autonomního řízení.

Je vhodné učinit vlastníky komunikací odpovědnými za stavební a technický stav komunikace, který nevyhovuje podmínkám nutným pro provoz autonomních vozidel. Důvodem je rozšíření odpovědnosti za případný vznik škody z důvodů na straně dopravní infrastruktury, kde musí být jasně definováno, jaké jsou minimální technické požadavky. Jedná se jak o technický stav silniční komunikace, tak o dostupnost a spolehlivost jednotlivých elektronických prvků, které jsou součástí infrastruktury nutné pro fungování systémů autonomního řízení. Tyto podmínky by měly být precizovány technickými standardy či technickými předpisy, vydávanými správci komunikací či mezinárodně uznávanými standardizačními organizacemi, na které se odpovídající právní předpisy budou odkazovat.

Pakliže k takové úpravě nedojde, bude velmi komplikované v případech, kdy příčinou vzniku dopravní nehody bude i stav dopravní infrastruktury, prokázat míru zavinění/odpovědnosti a bude to mít vliv i na oblast pojištění, kdy si pojišťovny budou toto riziko zahrnovat do výše sjednaného pojištění, které budou účtovat provozovatelům motorových vozidel, případně tyto pojistné události zahrnou do výluk a v takových případech pojišťovna nebude poskytovat pojistné plnění.

#### **6.2.2 Odpovědnost za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla**

Z výše popsaných institutů vyplývá další důležitá legislativní otázka – odpovědnost za škodu způsobenou automatizovaným vozidlem v souvislosti s náhradou škody. Dle britské úpravy, která tento institut nedílně pojí s otázkou pojištění vozidla, je například za škodu odpovědný především pojistitel, pokud bylo vozidlo pojištěno a bylo v režimu automatizovaného řízení. Pokud toto vozidlo pojištěno nebylo, je za škodu odpovědný vlastník vozidla. Odpovědnost pojistitele nebo vlastníka nevylučuje odpovědnost za škodu jiných osob.

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku upravuje občanský zákoník, nicméně je nutné v právní úpravě zohlednit skutečnost, že příčinnou škody bude pluralita vad, tzn. existence více vad a chyb, které ve spojení způsobí škodu. Tyto vady se mohou vyskytnout v jednom systému, ale s velkou pravděpodobností se budou vyskytovat ve více systémech, za které bude odpovídat v příslušné poměrové atribuci více škůdců. Vada se může vyskytnout i v systémech mimo



vozidlo, proto není možné, aby byl odpovědný pouze výrobce vozidla. Příkladem může být situace, kdy řidič je upozorněn, že má převzít řízení, ale neučiní tak, navíc nesleduje situaci ve vozidle a kolem něho, proto by vozidlo mělo učinit bezpečnostní manévry, ale ten neproběhne. Občanský zákoník by tak měl podrobněji dle přesvědčení zpracovatele na tomto úseku právních vztahů upravovat pravidla pro pluralitu škůdců a jejich vzájemné vypořádání.

Ustanovení občanského zákoníku o odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku obsahuje příliš široké vymezení liberačních důvodů. Provozovatel za škodu neodpovídá, pokud příčinnou škody jsou okolnosti, které nemají původ v provozu a provozovatel nemohl škodě zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Předpokládá se, že autonomní vozidla budou reagovat rychleji a zároveň budou analyzovat chování jiných účastníků silničního provozu, proto budou bezpečnější než konvenční vozidla. Autonomní vozidlo by mělo reagovat i na okolnosti mimo provoz. Liberační důvody provozovatele u odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku by měly být vypuštěny, nebude-li podrobněji zanalyzovaná jejich důležitost v konkrétních situacích.

Bezpečný provoz autonomních vozidel bude závislý na datech, občanský zákoník neupravuje zvláštní odpovědnost za chybná data. Aplikace stávajících ustanovení občanského zákoníku je sporná, neboť neexistuje jednoznačný právní názor, zda data jsou věcí anebo se právní regulace vztahuje pouze na účinky užití dat.<sup>44</sup> Pakliže data nebudeme považovat za věc, pak odpovědnost za vadná data nelze aplikovat. Občanský zákoník by tedy měl obsahovat specifickou odpovědnost za vadná data a za správná data, která by v kombinaci zapříčinila vznik škody, protože by nesprávně interpretovala realitu. Vadná data by měla být i data v nedostatečné kvalitě. Všude tam, kde je vznik odpovědnosti vázán na vadu, a AV (nebo jiný výrobek nebo software) je založen na umělé inteligenci, měl by občanský zákoník předpokládat obrácené důkazní břemeno.

Podle současné právní úpravy musí vadu a příčinnou souvislost mezi vadou a vznikem škody prokázat poškozený. Pro poškozeného je velmi těžké, nebo dokonce nemožné prokázat obě tyto skutečnosti. Občanský zákoník by proto měl upravovat obrácení důkazního břemene všude tam, kde bude upravena odpovědnost za autonomní systémy.

Ustanovení o náhradě škody způsobené movitou věcí výrobcem, by se mělo rozšířit tak, aby zahrnovalo vztahy B2B a za movitou věc byl považován explicitně i software. Odpovědnost za SW se v současné době řeší v rámci tzv. product liability a evidentně se jedná o problematiku, která zasahuje do vícero odvětví, nikoliv pouze do oblasti autonomního řízení, proto je vhodné tuto připravovanou úpravu využít i v rámci regulace motorových vozidel s prvky autonomního řízení.

Občanský zákoník by měl dále obsahovat ustanovení, kdo odpovídá za škodu způsobenou bezpečnostním manévrem, který byl proveden poté, co řidič na výzvu nezareagoval. Nebo v situaci, kdy bezpečnostní manévry vozidlo neučinilo, byť ho učinit mělo. Jedná se o ustanovení, aby v těchto případech nedocházelo ke sporům o odpovědnost, jde tedy o zpřesnění současné právní úpravy, jejíž cílem je sporné situace eliminovat.

---

<sup>44</sup> Viz např. článek POLČÁK, Radim. Informace a data v právu. In: Revue pro právo a technologie, č. 13. Brno: Masarykova univerzita, 2016. ISSN 1805-2797, dostupné z [https://is.muni.cz/repo/1358820/Polcak\\_clanek.pdf](https://is.muni.cz/repo/1358820/Polcak_clanek.pdf)



Výše uvedené změny jsou doporučeny, neboť dopřesňují stávající právní úpravu a reflektují specifika autonomních vozidel. Pakliže k výše uvedeným úpravám nedojde, dají se očekávat situace, kdy nebude možné jednoznačně určit původce způsobené škody, anebo naopak viníkem bude určen subjekt, který nebyl schopen vzniku škody objektivně zabránit, ale právně je za vzniklou škodu odpovědný. V takovém případě pak určenému viníkovi nezbude jiná cesta, než se bránit soudní cestou a domáhat se nápravy, resp. náhrady škody ze strany skutečného původce škody, v takovém případě je však důkazní břemeno na jeho straně a musí tak objektivní skutečnosti jednoznačně tvrdit a prokázat.

### 6.2.3 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem autonomního vozidla by bylo možné upravit v rámci českého právního řádu obdobně jako odpovědnost za škodu, kdy oblast pojištění je jednou z nepochybně nejpodstatnějších oblastí, na které legislativní změny v této oblasti dopadnou.

Bude nicméně třeba rovněž postavit na jisto, kdy je vozidlo řízeno přímo osobou řidiče, nebo kdy by mělo být. K tomu výrazně pomůže zavedení definic pro instituty jako stav minimálního rizika či technický dozor.

V oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem motorového vozidla v souvislosti se zaváděním systémů autonomního řízení je nutné přijmout následující změny:

- rozšířit definici vozidla podléhajícího pojištění odpovědnosti o pojmy plně autonomní a částečně autonomní vozidlo; je nutné definovat specifický širší režim datové výměny pro tato vozidla, např. informace předcházející nehodovému ději, např. v jakém režimu jízdy se vozilo nacházelo bezprostředně před nehodou. V současné době se předpokládá, že každé vozidlo má během provozu vždy svého řidiče, což již do budoucna platit nebude.
- stanovit povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti na provozovatele vozidla, čímž se lépe zohlední objektivní odpovědnost i osoba, na kterou se poškozený může s nárokem obrátit i v případě komplikovaných vlastnických vztahů u flotil autonomních vozidel; do budoucna lze očekávat výrazně širší rozsah flotilových vlastnictví vozidel, s komplikovanou strukturou, sdílení vozidel atd. Povinnost uzavření pojištění ze strany provozovatele tak lépe zohledňuje konkrétní rizikovost typu klienta i zjednodušuje nárokování pojistného plnění ze strany poškozeného (kontakt na „lokálního provozovatele“ bude jednodušší než na případného „vzdáleného“ vlastníka vozidla);
- v režimu objektivní odpovědnosti zajistit, že bez ohledu na režim jízdy vozidla (autonomní, manuální) bude poškozený odškodněn vždy stejně dle platných standardů pro kompenzace všech typů újmy, jak se odškodňují v pojištění odpovědnosti; objevovaly se návrhy, aby škody autonomních vozidel byly odškodňovány v režimu odpovědnosti za vady výrobku atd., kde standardy odškodnění poškozených na rozdíl od povinného ručení nejsou stanovené a celý proces by se tak výrazně zkomplikoval (poškozený by se musel obracet na subjekt v celém dodavatelsko-výrobním řetězci, jehož chyba způsobila nehodu a to by bylo komplikované). V režimu objektivní odpovědnosti provozovatele autonomního vozidla bude kontinuita se stávajícím režimem odškodnění zajištěná;



- regresní řízení a právo pojistitele na úhradu plnění v případě, že nehodu způsobí opomenutí, technická závada nebo jiná zjištěná chyba u autonomních systémů;
- možnost pojistitele využít pro tato šetření informace ze záznamového zařízení vozidla pro objektivní likvidaci škody z dopravní nehody v zájmu poškozené třetí osoby;
- zohlednění v rámci datové výměny mezi Kanceláří pojistitelů, Registrem motorových vozidel, Policií ČR a dalších subjektů zcela odlišného rozsahu a charakteru dat, než je tomu dnes u konvenčních vozidel; v budoucím reflektování skutečnosti, že u moderních (polo)autonomních vozidel budou podstatné úplně jiné technické parametry, než je tomu nyní (objem, výkon, typ paliva) ale bude podstatná vybavenost vozidla konkrétními typy autonomních systémů apod. Bude záviset, jak se bude vyvíjet technická specifikace u autonomních vozidel, co se bude zaznamenávat v (digitálním) technickém průkazu apod.
- transparentní řešení předávání a přebírání řízení řidičem mezi autonomním a manuálním režimem; uvedený problém se řešil při implementaci autonomního řízení v Německu, výzva k převzetí řízení by měla být na základě jasného pokynu ze strany systému (akustický signál...), zároveň by měla ale dát časový prostor řidiči k reálnému převzetí. Problémové je ustanovení typu, že řidič přebírá řízení „kdykoliv na základě zjevných vnějších okolností může rozpoznat, že má řízení převzít“. Pak se totiž jakýkoliv benefit z autonomní jízdy ztrácí a řidič pořád musí sledovat provoz i v autonomním režimu.
- umožnit oddělit při posuzování minulého škodního průběhu pojištění škody vzniklé v autonomním a manuálním režimu řízení; technicky lze řešit v databázi ČKP příznakem, jestli škoda vznikla v autonomním nebo manuálním režimu a mezi tzv. rozhodné do klasického B/M počítat jen ty, které vznikly v manuálním režimu.<sup>45</sup> Na druhou stranu i škodní historie provozovatele na škodách v autonomním režimu může mít smysl a ukazovat např., jak spolehlivé systémy s rizikem škod ve svých autech konkrétní provozovatel má, a i to může být významné z hlediska jeho rizikivosti.

Nemožnost využívat data k vyšetřování dopravních nehod povede k jejich nižší objasňenosti a bude značně komplikované určit příčinu vzniku škody a tedy riziko nemožnosti vymáhání regresního nároku po původci škody, což se odrazí v ceně pojistného pro uživatele vozidel se systémy autonomního řízení, kdy si pojišťovny tato rizika zohlední, případně tyto pojistné události vyloučí z krytých pojistných událostí.

Současně hrozí absence dostatečného finančního krytí v případech škod nikoliv nepatrných a celková finanční komplikace poškozené strany, vedoucí v konečném důsledku k obtížnému civilnímu vymožení nároku na původci způsobené / zaviněné škody;

V neposlední řadě by mohlo dojít k narušení trhu operativních leasingů a dalších finančních a nefinančních produktů z důvodu neflexibilních prostředků pro úhradu vzniklých škod.

---

<sup>45</sup> V tomto případě bude nutné, aby tyto údaje poskytovala buď Policie ČR, která bude dopravní nehody vyšetřovat anebo aby byl nastaven takový mechanismus, který umožní na základě dat z vozidlového zapisovače tyto informace sdělit pojišťovně.



#### **6.2.4 Odpovědnost za přestupky v návaznosti na povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu**

Oblast odpovědnosti za přestupky musí vycházet z definovaných povinností jednotlivých účastníků silničního provozu v souvislosti s provozem autonomních vozidel, tj. nejen provozovatele a řidiče motorového vozidla či správců dopravní infrastruktury, ale i nových subjektů, které bude dle názoru zpracovatele potřeba definovat, tj. operátor a technický dozor.

Taxativní stanovení přestupků v souvislosti s provozem částečně či plně autonomního vozidla je tedy možné až ve chvíli, kdy budou definovány jednotlivé povinnosti účastníků silničního provozu v souvislosti s provozem autonomních vozidel, a ty bude možné účinně vymáhat.

Ačkoliv stávající úprava přestupků v návaznosti na povinnosti jednotlivých účastníků silničního provozu je aplikovatelná i na oblast částečně autonomních vozidel, řada povinností s jejich zaváděním odpadne, resp. se změní, jako např. povinnost řidiče se během jízdy plně věnovat řízení, což přinese změnu i v případě přestupků.

Zároveň však přibude mnoho povinností jednotlivým účastníkům (včetně nově definovaným subjektům, tj. Operátor či Technický dozor), jako je např. povinnost převzít řízení částečně autonomního vozidla v případě výzvy, anebo pokud to vyžaduje situace.

Přestupky by měly reflektovat nové povinnosti řidiče k převzetí kontroly (pokud je vyzván či pokud to okolnosti vyžadují), povinnosti nezasahovat do softwaru vozidla, povinnost nepokračovat v jízdě, pokud vozidlo hlásí vadu či povinnost provést aktualizaci SW, resp. povinnost neznemožnit aktualizaci SW, a to v případě, že aktualizace nebude probíhat automaticky bez zásahu obsluhy, což bude spolehlivější varianta eliminující rizika spojená s chybami v SW apod.

Pokud bychom do právního řádu nezavedli odpovídající odpovědnost za přestupky, pak bude velmi složité v takových situacích povinnosti účastníků silničního provozu vymáhat a jejich nedodržení povinností, což v konečném důsledku může vést k situaci, kdy účastníci nové povinnosti v souvislosti s provozem částečně či plně autonomních vozidel nebudou dodržovat.

#### **6.2.5 Trestněprávní odpovědnost za trestné činy mající vliv na fungování a provoz autonomních vozidel**

Stejně jako u přestupků i v případě trestněprávní odpovědnosti za trestné činy mající vliv na fungování a provoz autonomních vozidel musí trestné činy, které je možné stíhat, vycházet z definovaných povinností jednotlivých účastníků silničního provozu v souvislosti s provozem autonomních vozidel, tj. nejen provozovatele a řidiče motorového vozidla či správců dopravní infrastruktury, ale i nových subjektů, které budou definovány, tj. operátor a technický dozor.

V rámci nastavení odpovídající právní regulace je vhodné zvážit doplnění trestného činu ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti opomenutí aktualizovat kritický software. V současné době je toto možné jen výkladem jiného podobného nebezpečného jednání.





Z důvodu ochrany kritických systémů bude rovněž vhodné zvážit doplnění počítačových trestných činů o umožnění získání přístupu k počítačovému systému z nedbalosti/z hrubé nedbalosti, dopadající na osoby, které z nedbalosti způsobily nebo opomněly napravit chybu systému, která umožnila jinému pachateli spáchat kybernetický útok. Současná právní úprava počítačových trestných činů vyžaduje prokázání úmyslu pachatele.

Do zákona o trestní odpovědnosti právnických osob je vhodné doplnit osoby, jejichž jednání je přičitatelné právnické osobě. Jednání spáchané osobou samostatně výdělečně činnou, která provádí úkoly na základě smlouvy s právnickou osobou (např. nedbalost při údržbě části sítě elektronických komunikací), by mohlo být přičitatelné právnické osobě.

V neposlední řadě je vhodné zvážit, zda by nepřevzetí řízení vozidla řidičem po výzvě nebo bez výzvy, mohl-li a měl-li řidič řízení převzít, nemělo být nedbalostním trestným činem.

Obecně se dá konstatovat, že absence výše uvedených institutů trestního práva může narušit veřejný pořádek v důsledku horší možnosti stíhat trestné činy spojené s provozem autonomních vozidel (v některých případech by to bylo prakticky nemožné, neboť se podle současné právní úpravy o trestný čin nejedná) a rovněž by tak chyběl preventivní význam výše uvedených trestných činů, který by mnoho potenciálních pachatelů po páchání trestné činnosti odradil.

Současně bylo identifikováno riziko ostrovně odchylné právní úpravy od jiných států, které úpravu naopak přijmou.

## 6.2.6 Ochrana osobních údajů a nakládání s daty

Autonomní vozidla generují obrovské množství dat (řádově TB), která vyžívají ke svému provozu, ale zároveň také velké množství dat se využívá v rámci komunikace s dalšími vozidly či s komunikačními systémy na dopravní infrastrukturu a některá data mají charakter osobních údajů, anebo mohou ve spojení s jinými informacemi charakter osobních údajů získat.

Zpracovávání dat nezbytných pro provoz autonomních vozidel by měl upravovat zvláštní právní předpis s tím, že některá data mohou mít charakter osobních údajů nebo ve spojení s jinými informacemi charakter osobních údajů získat. Tento předpis by měl zdůraznit, že osobní údaje je třeba pseudonymizovat nebo anonymizovat, pokud je to možné k zachování účelu.

Tento předpis by měl upravovat, jaká data je nezbytné zpracovávat, kdo má povinnost data zpracovávat, jakým subjektům se mohou předávat a jak dlouho data uchovávat obecně a při nehodě nebo události, která by mohla mít vliv na bezpečnost provozu. Tento zákon by měl stanovit, jaká bezpečnostní opatření musí být přijata.

Vzhledem k tomu, že na provozu autonomních vozidel, a tudíž i na zpracování osobních údajů se bude podílet velký počet správců, bylo by vhodné standardizovat plnění informační povinnosti, aby byl subjekt údajů informován, ale na druhou stranu, aby nebyl informacemi zahlcen. Standardizovat by se měly i postupy pro uplatnění práva subjektů údajů.



Řidič částečně autonomního vozidla by měl být informován, kteří správci o něm zpracovávají osobní údaje a jaké osobní údaje to jsou. Pokud bude správce zpracovávat biometrické údaje umožňující identifikaci, údaje o zdravotním stavu nebo další zvláštní kategorie osobních údajů, mělo by být vyjasněno, jaké údaje lze zpracovávat bez výslovného souhlasu subjektu údajů (např. pro splnění právní povinnosti či oprávněného zájmu spolu s výjimkou významného veřejného zájmu).

Pokud nebude této oblasti věnován odpovídající pozornost, aby bylo zpracování osobních údajů realizováno právně konformním způsobem, může to zcela paralyzovat zavádění komponent autonomního řízení do vozidel, neboť právní nejistota by pro výrobce komponent i celých vozidel představovala značné riziko, a to nejen pokuty za nedodržování platné právní regulace, ale zejména riziko reputační, že neoprávněně nakládá s osobními údaji svých zákazníků, což by v konečném důsledku znamenalo podstatně vyšší ztráty než jen pokuta za nedodržování zákona.

### 6.2.7 Standardy a technické normy pro provoz a bezpečnost vozidla

Jak již bylo několikrát zmíněno v předchozích kapitolách, klíčovou roli v rámci regulace autonomní mobility budou hrát standardy a technické normy, které stanoví minimální požadavky, které je nutné splnit, aby bylo možné autonomní vozidla provozovat. Jedná se jak o bezpečnostní manévry autonomních vozidel, nastavení pravidel pro homologaci vozidel, tak zejména minimální parametry, které musí splňovat dopravní infrastruktura, tj. pozemní komunikace včetně dopravního značení a veškeré technické vybavení, které může mít vliv na spolehlivost fungování systémů autonomního řízení.

V rámci přípravy provozních standardů by měla být stanovena podoba bezpečnostního manévru v případě nepřevzetí kontroly nebo výpadku systémů. Jedná se o manévr pro odvrácení nebo snížení rizika vzniku dopravní nehody, resp. škody, kterého musí být schopno každé vozidlo využívající funkci autonomního řízení. Předpokladem pro zavedení této povinnosti je existence technického předpisu, který bude jasně definovat, jak se má autonomní vozidlo v rizikové situaci zachovat.

Zcela zásadní oblastí bude nastavení standardů komunikace mezi řidičem a vozidlem, tj. zejména výzva vozidla, aby řidič převzal řízení, aktivace bezpečnostního manévru atp. tak, aby tato situace byla pro řidiče zcela jednoznačná a srozumitelná a zároveň bylo jednoznačně možné prokázat, že vozidlo tuto informaci standardizovaným způsobem řidiči sdělilo, což je zcela klíčové v případech, kdy řidič na výzvu nezareaguje či zareaguje pozdě a důsledkem bude vznik škody.

Klíčovou problematikou bude také ukládání dat a jejich přenos, neboť, jak již bylo uvedeno výše, autonomní vozidla generují obrovské množství dat, která se využívají pro spolehlivé autonomních vozidel, nicméně pouze zlomek z nich je nutné ukládat, a to s ohledem na zajištění auditní stopy a podkladů pro případnou investigaci příčin dopravních nehod a vzniku škody. Právě standardizace struktury uchovávaných dat bude pro efektivní vyšetřování nehod a škodných událostí autonomních vozidel zcela zásadní. Nicméně se dá očekávat, že tyto standardy budou definovány na evropské úrovni v souvislosti se zavedením povinnosti vybavovat nová vozidla záznamovým zařízením, tzv. Event Data Recorder (EDR).



V případě technických standardů, využívaných pro homologaci motorových vozidel a zejména komponent autonomního řízení lze spoléhat na evropskou předpisovou základnou EHK OSN, nicméně i v tomto případě bude velké množství povinností, které bude nutné v českém právním řádu dopracovat, a to s ohledem na oblasti, které jsou v těchto dokumentech exaktně označeny, že si je mají řešit jednotlivé státy samy.

V rámci revize právní úpravy podmínek provozu na pozemních komunikacích je nutné podrobně nastavit podmínky provozu a kontroly STK tak, aby odpovídaly provozu částečně a plně autonomních vozidel, zejména zohlednit povinnou homologaci a ověřování softwaru ve virtuálním prostředí atp., což znamená stanovení rozsahu těchto zkoušek a definovat pro tyto agendy vhodné standardizované postupy. Stejně tak bude nutné nastavit procesy homologace a ověřování spojené s rozšiřováním autonomních funkcí motorových vozidel, které bude možné aplikovat pouhou aktualizací SW.

Důsledkem rozšíření odpovědnosti za případný vznik škody z důvodu na straně dopravní infrastruktury musí být jasně definováno, jaké jsou minimální technické požadavky kladené na dopravní infrastrukturu. Jedná se jak o technický stav silniční komunikace, tak o dostupnost a spolehlivost jednotlivých elektronických prvků, které jsou součástí infrastruktury nutné pro fungování systémů autonomního řízení. Tyto podmínky by měly být stanoveny technickými standardy či technickými předpisy, vydávanými správcem komunikací, na které se odpovídající právní předpisy budou odkazovat.

Pakliže k takové úpravě nedojde, bude velmi komplikované v případech, kdy jednou z příčin vzniku dopravní nehody bude nedodržení výše uvedených standardů, např. stav dopravní infrastruktury pod stanovenou minimální hranicí, prokázat míru zavinění a bude to mít vliv i na oblast pojištění, kdy si pojišťovny budou toto riziko zahrnovat do výše sjednaného pojištění, které budou účtovat provozovatelům motorových vozidel, případně tyto pojistné události zahrnou do výluk a v takových případech pojišťovna nebude poskytovat pojistné plnění. Takto právně entropický stav je z povahy věci potřeba eliminovat mj. z důvodu zachování rozumných pravidel veřejného pořádku.

### 6.3 Zhodnocení možností a doporučení dalšího postupu

Obě výše uvedené možnosti jsou zcela relevantními přístupy k zavádění obsahových celků do českého právního řádu, přičemž každá z výše uvedených variant má své výhody i nevýhody.

Řešitelský tým se však z pragmatických důvodů přiklání k variantě přípravy komplexního samostatného právního předpisu s vlastními promulgačním číslem, který by na jednom místě řešil veškeré aspekty systémů autonomního řízení. Jedná se o praktičtější a legislativně přehlednější způsob s významnými benefity pro adresáty a recipienty právních norem je příprava samostatného právního předpisu.

Na druhou stranu jsme si vědomi rizik, která jsou s tímto přístupem spojeny, a proto jsou dále v této kapitole uvedeny navrhované změny právního řádu podle své důležitosti, a to ve třech stupních tak, že bez zásadních změn právní regulace nebude možné provoz zajistit, byť s limity. Doporučené změny představují takové úpravy zákonné úpravy, která je vhodná přijmout, neboť mají vliv na provozní aspekty autonomní mobility, ale bez jejich přijetí je možné využívat obecnou právní regulaci. Méně významné legislativní změny jsou již úpravy, jejichž dopad na současnou právní úpravu je marginální či



současná právní úprava je de facto vyhovující a pouze nezohledňuje benefity, které systémy autonomního řízení do života přinášejí.

### 6.3.1 Zásadní legislativní úpravy

Níže uvedené zásadní legislativní úpravy představují doporučený rozsahu změn, které je vhodné přijmout co nejrychleji, aby bylo umožněno právně konformní provoz autonomních vozidel, zajistí technické a procesní podmínky provozu a umožní řešit situace, které mohou při provozu těchto vozidel nastat, tj. vznik škody a její řešení, včetně náhrady způsobené škody.

- 1) Zavedení definice autonomních vozidel a jejich vlastností a rovněž definic, které s provozem autonomních vozidel souvisejí, zejména:
  - definice řidiče a jeho povinností s ohledem na provoz vozidel se systémy autonomního řízení (rozdělit kategorie řidič/operátor či provozovatel systému autonomního řízení a přiřadit k nim pouze odpovídající povinnosti a tomu přizpůsobit i formu a průběh získávání odborné způsobilosti);
  - definice podmínek účasti na provozu na pozemních komunikacích s ohledem na provoz autonomních vozidel;
  - definice autonomního vozidla a jeho vlastností, včetně minimálních požadavků na software a jeho provoz atp.;
  - nastavení podmínek provozu autonomního vozidla a kontroly STK, aby odpovídaly provozu částečně, vysoce a plně autonomních vozidel;
  - revize pravidel silničního provozu s ohledem na koexistenci konvenčních a autonomních vozidel (např. zavedení bezpečnostního manévru a situací, kdy je nutné jej použít, nastavení reakcí na některé situace – nečekaná překážka, výpadek datové infrastruktury atp.);
  - revize rozsahu řídicích oprávnění ve smyslu možnosti řízení autonomního vozidla (např. vozidla L5 zcela bez řídicího oprávnění či pouze s jiným řídicím oprávněním, než je pro konvenční vozidla);
  - definice vozidla podléhajícího pojištění odpovědnosti.
- 2) Zavedení nových povinností a odpovědnosti pro řidiče částečně autonomních vozidel, např.
  - zavedení povinnosti převzetí kontroly v případě, že je k tomu systémem vyzván nebo s ohledem na okolnosti převzetí kontroly vyhodnotí jako nezbytné;
  - zavedení nových přestupků a sankcí, a to jak pro řidiče, tak pro provozovatele vozidla, např. porušení povinnosti nezasahovat do SW vozidla, znemožnění aktualizace kritického SW apod.
- 3) Zavedení odpovědnosti za přestupky v případě autonomních vozidel, tedy v takových případech, kdy se jedná o sdílenou odpovědnost a není ji tak možné vymáhat pouze po řidiči, resp. operátorovi a pokud se jedná o přestupky vozidla, které funguje zcela bez zásahu řidiče.
- 4) Zavedení nových povinností provozovatelů autonomních vozidel (zejména pokud se řidič na řízení motorového vozidla již nepodílí vůbec), řidičů částečně autonomních vozidel a vlastníků pozemních komunikací včetně odpovídajících sankcí při jejich nedodržení.
- 5) Zavedení v režimu objektivní odpovědnosti povinnosti odškodnění poškozeného bez ohledu na režim jízdy vozidla, a to dle platných standardů.



- 6) Úprava regresního řízení a zavedení práva pojistitele na úhradu plnění v případě, že nehodu způsobí opomenutí, technická závada nebo jiná zjištěná chyba u autonomních systémů.
- 7) Vypuštění liberačních důvodů provozovatele vozidla u odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku.
- 8) Nastavení pravidel pro náhradu škody způsobené vícero příčinami, za které odpovídá více subjektů podílejících se na autonomním řízení.
- 9) Rozšíření možnosti náhrady škody způsobenou movitou věcí výrobcem, aby zahrnovalo vztahy B2B a za movitou věc byl považován i software.
- 10) Zavedení regulace zpracování dat nezbytných pro provoz autonomních vozidel s tím, že některá data mohou mít charakter osobních údajů nebo ve spojení s jinými informacemi charakter osobních údajů získat (v případech, kdy to bude možné zavést povinnost tyto údaje anonymizovat).
- 11) Zavedení nových povinností pro vlastníky pozemních komunikací (schválení komunikace pro provoz autonomních vozidel, udržování ve stavu vhodném pro jejich provoz, náhrada škody, pokud stav komunikace byl příčinou nebo jednou z příčin vzniku škody).

### 6.3.2 Doporučené legislativní změny

Níže uvedené doporučené legislativní úpravy představují rozsahu změn, které sice nepředstavují zásadní překážku pro právně konformní fungování autonomních vozidel a nejsou tak zcela urgentní, ale bude vhodné je přijmout, neboť transformují stávající právní úpravu, resp. ji dopřesňují tak, aby byla lépe zachycena specifika fungování autonomních vozidel a právní úprava byla jednoznačná či poskytovala nástroje pro efektivní řešení situací spojeným s provozem autonomních vozidel (např. dostatek dat pro objasňování příčin dopravních nehod, určování jejich příčin a efektivnější poskytování pojistného plnění poškozeným).

- 1) Zavedení pravidelné kontroly odborné způsobilosti řidičů, aby nedošlo k předpokládanému snížení řidičských schopností v důsledku využívání systémů autonomního řízení.
- 2) Učinění vlastníků komunikací odpovědnými za stavební a technický stav komunikace, který nevyhovuje podmínkám nutným pro provoz autonomních vozidel, a to včetně technického vybavení.
- 3) Zajištění možnosti pro pojistitele využít pro šetření a likvidaci pojistné události data a informace ze záznamového zařízení z vozidla.
- 4) Revize rozsahu datové výměny mezi Kanceláří pojistitelů, Registrem motorových vozidel, Policií ČR a dalšími, zejména se jedná o stupeň automatizace vozidla a informace o vybavenosti vozidla konkrétními asistenčními systémy.
- 5) Zavedení specifického druhu registračních značek pro vozidla s částečnou a plnou autonomií.
- 6) Revize možností dopravního značení i dalšími prostředky, než jsou svíslé a vodorovné (např. virtuální dopravní značení, a to jak komunikované prostřednictvím bezdrátových sítí anebo jako součást mapových podkladů);
- 7) Rozšíření stávajícího rozsahu trestných činů v souvislosti s provozem autonomního vozidla, a to:
  - o doplnění trestného činu ohrožení a obecného ohrožení z nedbalosti opomenutí aktualizovat kritický software;



- doplnění počítačových trestných činů o umožnění získání přístupu k počítačovému systému z nedbalosti/z hrubé nedbalosti, dopadající na osoby, které z nedbalosti způsobily nebo opomněly napravit chybu systému, která umožnila jinému pachateli spáchat kybernetický útok;
  - rozšíření trestní odpovědnosti právnických osob o osoby, jejichž jednání je přičitatelné právnické osobě, např. jednání spáchané osobou samostatně výdělečně činnou, která provádí úkoly na základě smlouvy s právnickou osobou (např. nedbalost při údržbě části sítě elektronických komunikací);
- 8) Zavedení definice a parametrů sítě pro provoz propojených a autonomních vozidel, harmonizace podmínek a sdílení informací v rámci EU,
  - 9) Stanovení minimálních technických parametrů komunikačních sítí využívaných v rámci systémů autonomního řízení.
  - 10) Stanovení minimálních technických parametrů pro pozemní komunikace, na kterých bude možné částečně nebo plně autonomní vozidlo provozovat.
  - 11) Revize kritérií pro určení povinných subjektů v oblasti kybernetické bezpečnosti a zahrnutí infrastruktury pro autonomní mobilitu do kategorie KII.
  - 12) Revize podmínek využívání digitálních služeb a digitálního obsahu a zákaz jejich používání za jízdy, s výjimkou, které přímo souvisejí s provozem a bezpečností autonomních vozidel.

### 6.3.3 Méně významné legislativní změny

Níže uvedené méně významné legislativní úpravy představují rozsah změn, které řeší benefity plynoucí z provozu silničních vozidel s prvky autonomního řízení anebo vytváření nástroje, které zvýší bezpečnost komponent autonomního řízení nejen v rámci České republiky.

- 1) Revize četnosti přestávek u vozidel se systémy autonomního řízení a možnost jejich snížení v případech, kdy řidič využívá systémů autonomního řízení, u plně autonomních vozidel tyto přestávky nejsou nutné vůbec.
- 2) Zavedení možnosti elektronického vedení záznamů a dodržování doby řízení a revize odpovědnosti za tyto záznamy, kde by mohl být odpovědný provozovatel vozidla či dopravce.
- 3) Zavedení certifikační schémat pro certifikaci komponent kybernetické bezpečnosti využívaných v systémech autonomního řízení.
- 4) Sjednocení povinností plnění informační povinnosti správců osobních údajů, aby byl subjekt údajů adekvátně informován, ale zároveň nebyl těmi informacemi zahlcen.
- 5) Zavedení mezinárodního integrovaného informačního systému pro kontrolu, testování, homologaci autonomních vozidel a komunikaci mezi propojenými vozidly a stanovení povinností členských států tento systém implementovat a nastavit minimální parametry.

## 6.4 Legislativní možnosti úpravy právních předpisů

Zavedení právní regulace provozu motorových vozidel vybavených systémem autonomního řízení lze legislativně realizovat v zásadě dvěma způsoby, a to:

- 1) Zavedení regulace autonomní mobility samostatným zákonem s vlastním promulgačním číslem



- 2) Zavedení regulace autonomní mobility postupným způsobem technickými novelami stávajících právních předpisů

Každá z variant legislativního procesu je dále v této kapitole zhodnocena z pohledu výhod a nevýhod.

#### 6.4.1 Samostatný zákon s vlastním promulgačním číslem

Zavedení právní regulace motorových vozidel se systémem autonomního řízení samostatným zákonem s vlastním promulgačním číslem vychází zejména ze situace, kdy se jedná o opravdu velmi rozsáhlou, a navíc novou, oblast, která se navíc dynamicky rozvíjí a postupně mění.

Je tedy více než žádoucí vytvoření vlastního pojmosloví, vlastní teleologie a komplexní regulaci konkrétní technické oblasti, která navíc srozumitelně na jednom místě řeší celou oblast a umožňuje derogovat části souvisejících právních předpisů, které by byly s tímto *lex specialis* ve zjevném rozporu. Předpokladem tohoto postupu je rovněž vypracování velmi důkladné důvodové zprávy, která by umožnila odpovědět na klíčové otázky. S tím souvisí i předpokládaná poptávka po vydání komentovaného znění zákona, které by umožnilo lépe osvětlit hlavní myšlenky právního předpisu a jeho přesahy do dalších právních předpisů.

Dalším benefitem tohoto komplexního legislativního postupu je možnost efektivně řídit legislativní změny a novelizace, včetně posouzení případných dopadů a zajištění dlouhodobé konzistence celkové právní regulace.

Nevýhodou tohoto postupu je samozřejmě delší legislativní proces, zejména v oblasti sporných bodů, o které bude nutné diskutovat a předpokládané střety v rámci schvalovacího procesu, neboť tato oblast, kvůli své novosti a rovněž strachu některých lidí, vyvolává značné emoce.

Analogicky se dá uvést, že velká témata jako datové schránky, elektronické podpisy byly do právního řádu zavedeny samostatným právním předpisem. V případě právní regulace elektronických podpisů se již v době přijímání zákona č. 227/2000 Sb., o elektronickém podpisu a o změně některých dalších zákonů (zákon o elektronickém podpisu) očekávalo, že v budoucnu bude tato oblast harmonizována na evropské úrovni, což bylo naplněno přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 910/2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu s účinností od 1. července 2016 a zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce.

#### Klady postupu:

- Pod jedním promulgačním číslem je zařazena komplexní agenda, jíž je v budoucnu možné měnit a nahrazovat novým zněním.
- Lepší vysvětlitelnost v odborných kruzích a na Legislativní radě vlády, a to z důvodu ohraničenosti právních institutů v jednom právním předpisu.
- Lepší srozumitelnost pro adresáty a recipienty právních norem, kdy právní úprava bude k dispozici v jednom právním předpise odlišném od jiných předpisů zajišťujících i jiné agendy.



- Srozumitelnější v situaci, kdy budou paralelně provozovány dva typy vozidel, částečně a plně autonomní vozidla a vozidla neautonomní, přičemž takový předpis bude *lex specialis* k předpisům regulujících neautonomní vozidla.

#### Zápory postupu:

- Zjevná nutnost zapracování teleologie nového právního předpisu a jeho ukotvení v nomenklatuře předpisů.
- Potřebnost připravit definice pro právní normy v samostatném předpisu, kdy nelze vyloučit již existující předpisy obsažené ve stávající právní úpravě.

#### 6.4.2 Novelizace stávajících právních předpisů

Druhou variantou legislativního postupu je přijetí technické novely právního řádu, která by v příslušných právních předpisech upravovala specifické oblasti týkající se provozu motorových vozidel se systémem autonomního řízení. V teoretické rovině by bylo možné touto novelou zajistit i zavedení tzv. regulatorního sandboxu, nicméně pokud se Česká republika chce zaměřit na regulaci provozu zejména částečně a vysoce autonomních vozidel, pak je zavádění regulatorního sandboxu spíše krokem zpět, proto zavádění tohoto právního institutu není doporučován.

Celkově se však jedná o postupnou novelizaci klíčových zákonů, přičemž legislativní proces nepřinese komplexní řešení, ale pouze technicky zavede klíčové pojmy a základní podmínky provozu motorových vozidel s různými stupni autonomie a bude moci být řešen postupnými kroky, které budou jednotlivé prvky právní regulace zavádět v jednotlivých etapách.

Zásadní výhodou tohoto postupu je rychlost, kterou by se tyto novely daly přijmout, tedy příprava důvodové zprávy, paragrafového znění a schválení ve všech stupních legislativního procesu, a je velmi pravděpodobné, že postupné změny nevzbudí mezi zákonodárci takové vášně a hluboké diskuse, jaké by provázely komplexní zákon o autonomním řízení.

Tento postup však přináší také určitá rizika, která jsou spojená s roztříštěností právní úpravy, její nesrozumitelností pro recipienty a rovněž problémy ve schvalovacím procesu, kde by došlo k přijetí jen části změn, které by v konečném důsledku nebyly dostatečné k legálnímu provozu vozidel s autonomním řízením.

#### Klady postupu:

- Obecně menší náročnost na důvodovou zprávu jako v případě nového samostatného právního předpisu.
- Předpokládané rychlejší zakotvení v právním řádu díky bezproblémovějšímu legislativnímu procesu.
- Lze problematiku autonomních vozidel řešit postupně na úrovni vybraných agend a není potřeba nabídnout komplexní pokrytí všech relevantních témat, jak by bylo očekáváno odbornou společností a v případě samostatného předpisu.

#### Zápory postupu:





- Absence komplexní a přehledné právní úpravy regulace autonomní mobility.
- Roztříštěnost právní úpravy a riziko nekonzistentnosti a nesrozumitelnosti recipienty.
- Riziko časového nesouladu přijímání jednotlivých novelizovaných znění a tím pádem zavedení pouze částečné regulace, která v konečném důsledku nemusí zcela naplnit podmínky provozu motorových vozidel se systémem autonomního řízení.



## 7 Použité zdroje

### Odborné publikace a sborníky:

- 1) SAE 2021: Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles
- 2) Huber, Christian. Automatisiertes und autonomes Fahren – wer haftet?, in: Frenz, W (Hrsg.). Handbuch Industrie 4.0: Recht, Technik, Gesellschaft. Berlin: Springer, 2020
- 3) Van Wees, Kiliaan. Obstacles and Regulatory Gaps in Road Traffic Law, in: Van Uytsel, Steven, Vasconcellos Vargas, Danilo. Autonomous Vehicles. Business, Technology and Law. Singature: Springer, 2021
- 4) Vingiano-Viricel, Iolande. Véhicule autonome: qui est responsable ? : Impacts de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité. Paris: LexisNexis, 2019

### Internetové zdroje:

- 5) European Commission. Ethics of Connected and Automated Vehicles. Recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility. [online] 2020 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89624e2c-f98c-11ea-b44f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>
- 6) Evropská komise. Sdělení Komise Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti. COM(2018) 283 final. [online] 2018 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0283&from=EN>
- 7) European Commission. Guidelines on the Exemption Procedure for the EU Approval of Automated Vehicles. [online] 2019 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/34802>
- 8) UNECE. Global Forum for Road Trac Safety (WP.1) Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic. [online] 2018 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1\\_Resolution\\_Brochure\\_EN\\_web.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1_Resolution_Brochure_EN_web.pdf)
- 9) UNECE. Working Party on Road Traffic Safety. Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety. [online] 2014 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>
- 10) Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée 2020-2022. Ministère de la transition écologique. [online] 2020 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20171\\_strategie-nationale-vehicule%20automatise\\_web.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20171_strategie-nationale-vehicule%20automatise_web.pdf)
- 11) UNECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations: Framework document on automated/autonomous vehicles. [online] 2020 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/FDAV\\_Brochure.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/FDAV_Brochure.pdf)
- 12) Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1): Resolution on the Deployment of Highly and Fully Automated Vehicles in Road Traffic. [online] 2018 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1\\_Resolution\\_Brochure\\_EN\\_web.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1_Resolution_Brochure_EN_web.pdf)



- 13) National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). The Evolution of Automated Safety Technologies. [online] 2020 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>
- 14) Rules on safe use of automated vehicles on GB roads. [online] 2021 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/consultations/safe-use-rules-for-automated-vehicles-av/rules-on-safe-use-of-automated-vehicles-on-gb-roads>.
- 15) Future of transport regulatory review: regulatory sandboxes. [online] 2021 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/consultations/future-of-transport-regulatory-review-regulatory-sandboxes/future-of-transport-regulatory-review-regulatory-sandboxes>
- 16) Les véhicules autonomes. Ministère de la transition écologique. [online] 2019 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ecologie.gouv.fr/vehicules-autonomes>
- 17) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Legifrance. [online] 2019 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574/>
- 18) Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen. Memorie van toelichting, Eerste kamer [online] 2017 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.eerstekamer.nl/behandeling/20171122/memorie-van-toelichting/document3/f=/vjkknftz0zi.pdf>
- 19) Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV). [online] 2022 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20009740>
- 20) Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications. European Data Protection Board (europa.eu). [online] 2020 [cit. 31.3.2022]. Dostupné z: [https://edpb.europa.eu/our-work-tools/documents/public-consultations/2020/guidelines-12020-processing-personal-data\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/documents/public-consultations/2020/guidelines-12020-processing-personal-data_en)

### Právní předpisy:

- 21) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- 22) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- 23) Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- 24) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- 25) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- 26) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- 27) Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- 28) Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
- 29) Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník
- 30) Zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob



- 31) Zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon)
- 32) Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů
- 33) Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích)
- 34) Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti
- 35) Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich
- 36) Zákon č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích ve znění pozdějších předpisů
- 37) Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů
- 38) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2017/2394 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele
- 39) Nařízení Evropského parlamentu a Rady o agentuře ENISA, Evropské agentuře pro kybernetickou bezpečnost, a zrušení nařízení (EU) č. 526/2013 a o certifikaci kybernetické bezpečnosti informačních a komunikačních technologií (akt o kybernetické bezpečnosti)
- 40) Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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
- 41) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/679, 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)
- 42) Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2018/1807 ze dne 14. listopadu 2018 o rámci pro volný tok neosobních údajů v Evropské unii
- 43) Směrnice 2001/95/EC Evropského parlamentu a Rady o obecné bezpečnosti výrobků
- 44) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy
- 45) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2019/520/ES ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mytného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii
- 46) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2019/770 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o poskytování digitálního obsahu a digitálních služeb
- 47) 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
- 48) 5.29 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2019/790 ze dne 17. dubna 2019 o autorském právu a právech s ním souvisejících na jednotném digitálním trhu a o změně směrnic 96/9/ES a 2001/29/ES
- 49)

#### Ostatní dokumenty:

- 50) Úmluva o silničním provozu (tzv. Ženevská úmluva z roku 1949) - Sdělení č. 82/2013 Sb.
- 51) Úmluva o silničním provozu (tzv. Vídeňská úmluva z roku 1968) - Sdělení č. 83/2013 Sb.



- 52) Rozhodnutí Komise č. 2008/671/ES ze dne 5. srpna 2008 o harmonizovaném využívání rádiového spektra v kmitočtovém pásmu 5 875 – 5 905 MHz pro aplikace inteligentních dopravních systémů (ITS)
- 53) Doporučení Komise č. 2001/551/ES ze dne 4. července 2001, o vypracování právních a obchodních rámcových podmínek pro účast soukromého sektoru na rozšiřování telematických dopravních a cestovních informačních služeb v Evropě
- 54) Sdělení Komise ze dne 16. 12. 2008 Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě
- 55) Doporučení Komise ze dne 26. května 2008 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech: Aktualizace Evropského prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj
- 56) Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 25.4.2018 COM (2018) 237 Umělá inteligence pro Evropu
- 57) Návrh nařízení ePrivacy (nařízení o respektování soukromého života a ochraně osobních údajů v elektronických komunikacích a o zrušení směrnice 2002/58/ES)
- 58) Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (Akt o umělé inteligenci)
- 59) Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu
- 60) Návrh Prováděcího nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení 2019/2144 Evropského parlamentu a Rady (EU), pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na jejich systém automatizovaného řízení

**T A**  
**Č R**

Tento projekt je financován se státní podporou  
Technologické agentury ČR  
v rámci programu BETA2

[www.tacr.cz](http://www.tacr.cz)  
Výzkum užitečný pro společnost



Ministerstvo dopravy



**FAKULTA  
DOPRAVNÍ  
ČVUT V PRAZE**

**WHITE & CASE**



Akademie věd ČR