

Povinné pojištění jako možné řešení odpovědnosti za činnost autonomních strojů

JUDr. JAN ROSŮLEK

Doktorand na Právnické fakultě Univerzity Karlovy

Právník v Kooperativa pojišťovně, a.s., Vienna Insurance Group

DOI: <https://doi.org/10.24132/ZCU.NADEJE.2022.573-581>

Klíčová slova:

Odpovědnost; autonomní stroje; povinné pojištění; rozsah pojištění; vada výrobku

Úvod

Představa, že by se po silnicích pohybovala vozidla, která nejsou ovládána člověkem nebo existence algoritmů, které nejenom, že vykonávají naprogramovanou činnost, ale ještě se v průběhu času sami „učí“ jak výkon dané činnosti vylepšit, se na přelomu nového miléniajevila spíše jako sci-fi. Dnes se však toto sci-fi postupně stává realitou. Například testování samořiditelných vozidel, již probíhá několik let a to i v reálném provozu. Přenesením z testovacího prostředí do reálného prostředí se lépe otestují schopnosti daného systému a snáze se odhalí jeho případné vady a nedostatky. Jejich zapojením do reálného provozu však vrostl také počet neočekávaných situací, se kterými se musí daný algoritmus vypořádat a tím následně vzrostlo nebezpečí nehod. Některé z nehod jsou bohužel i smrtelné. Příkladem lze uvést nehodu z roku 2018, kdy při testování neodhalilo čidlo automobilu chodkyni a při přecházení přes vozovku ji usmrtilo.¹

¹ ŽEMLIČKA, M. Selhalo úplně všechno technika i řidič hodnotí odborník smrtelnou nehodu samořiditelného auta, [online]. 2020, [cit. 2022-09-26], dostupné z <https://www.novinky.cz/clanek/auto-selhalo-uplne-vsechno-technika-i-ridic-hodnoti-odbornik-smrtelnou-nehodu-samoriditelného-auta-40264174>.

Výše uvedené nás tak plynule vede k tématu tohoto příspěvku a to je odpovědnost za újmu způsobenou autonomním strojem. Pojem autonomní stroj je v tomto příspěvku vymezen stejně jak ho definuje Kolaříková a to tak, že autonomní stroj je „ztělesněním“ autonomního systému.² V souladu s definicí obsaženou v bodu AA Doporučení o občanskoprávních pravidlech pro robotiku, se přitom autonomií rozumí „*schopnost činit rozhodnutí a uplatňovat je vůči okolnímu světu nezávisle na kontrole či vlivu zvnějšku.*“³

Odpovědnost autonomního stroje dle dnešní právní úpravy

Dnes účinný Občanský zákoník neobsahuje speciální ustanovení o odpovědnosti způsobené autonomním strojem. Autonomní stroj je proto stále i přes svoji autonomii považován pouze za výrobek a v souladu s § 2939 Občanského zákoníku by proto případnou škodu hradil výrobce (případně výrobce společně a nerozdílně s další osobou). Na vývoji autonomního stroje se se svými subdávky může podílet velké množství osob. Zpravidla se bude jednat o programátory či o výrobce jednotlivých částí hardwaru. V okamžiku, kdy se vada stroje projeví pak může být obtížné určit, v jakém článku řetězce se stala chyba a kdo za ni odpovídá.⁴ Pohlížet na autonomní stroj jako na výrobek je proto dle platné legislativy správným řešením i z pohledu zákazníka. Požadovat po zákazníkovi, aby svůj nárok uplatňoval po osobě, která v daném řetězci dala příčinu ke vzniku újmy, by nebylo spravedlivé a reálně by často ani nebylo možné tuto osobu identifikovat.

Ke stejnému závěru, že se dle současné legislativy i v souladu s evropskými předpisy užijí na újmu způsobenou autonomním strojem ustanovení o vadě výrobku, dospěl ve svém doporučení rovněž Evropský parlament⁵ ve své analýze Bertolini⁶ nebo ve svém článku Buğra.⁷ Pokud bychom však nehovořili a auto-

² KOLAŘÍKOVÁ, L. HORÁK, F. *Umělá inteligence a Právo*, Praha, Wolters Kluwer ČR, 2020, s. 216.

³ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

⁴ POLČÁK, R. Odpovědnost umělé inteligence a informační útvary bez právní osobnosti, *Bulletin advokacie*, 2018, č. 11, s. 23–30, Praha: Česká advokátní komora v Praze, ISSN 1210-6348.

⁵ Bod AE Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

⁶ BERTOLINI, A. Artificial Intelligence and Civil Liability, European Union [online]. 2020, [cit. 2021-05-03], dostupné z <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>.

⁷ BUGRA, A. Room for compulsory product liability insurance in european union for smart robots?

nomním stroji, ale autonomním systému, který má pouze softwarový charakter a nespĺňuje definici movité věci, užila by se dle Tomíška, ustanovení o škodě způsobené provozní činností (§ 2924 občanského zákoníku), o škodě způsobené provozem zvlášt nebezpečným (§ 2925 občanského zákoníku) případně o škodě způsobené věci (§ 2937 občanského zákoníku).⁸

Vzhledem ke své autonomii, zejména u plně autonomních systémů implementovaných do autonomního stroje, které se samostatně rozvíjejí pomocí učení, je však odpovědnost výrobce za újmu autonomním strojem způsobenou poměrně přísným řešením, když výrobce sám již nedokáže po prodeji výrobku dále ovlivnit, co se v průběhu své existence systém následně naučí a jaké to bude mít následky. Rovněž je třeba dodat, že dle § 2942 odst. 2 Občanského zákoníku výrobce zodpovídá za vadu výrobku, která existovala v době uvedení výroku na trh. Za vady, které po uvedení na trh získá autonomní stroj samoučením by tak již výrobce odpovídat neměl. Pro zákazníka by přitom mohlo být poměrně složité prokazovat, zda daná vada vedoucí ke vzniku škody existovala již při prodeji. Dle mezinárodního výzkumu je z důvodu neprokázání této skutečnosti zamítnuto 53 % všech uplatněných nároků.⁹

Na tom, že stávající právní úpravu je třeba změnit a odpovědnost za činnost autonomních strojů bude třeba řešit, když stávající právní stav nevyhovuje, se shodnou jak Evropský parlament,¹⁰ tak Bertolini.¹¹

Reflection of the compelling challenges [online]. 5. 12. 2019 [cit. 2022-08-20], dostupné z <https://www.semanticscholar.org/paper/Room-for-Compulsory-Product-Liability-Insurance-in-Bu%E1%B8%A1ra/2eac602874ad64a09f14be9ff97dafa1500c9293>.

⁸ TOMÍŠEK, J. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém?, *Revue pro právo a technologie*, 2018, roč. 9, č. 18, s. 35–44, Brno: Masarykova univerzita, ISSN 1805-2797.

⁹ BUGRA, A. Room for compulsory product liability insurance in european union for smart robots? Reflection of the compelling challenges [online]. 5. 12. 2019 [cit. 2022-08-20], dostupné z <https://www.semanticscholar.org/paper/Room-for-Compulsory-Product-Liability-Insurance-in-Bu%E1%B8%A1ra/2eac602874ad64a09f14be9ff97dafa1500c9293>.

¹⁰ Část „Občanskoprávní odpovědnost“ přílohy k Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

¹¹ BERTOLINI, A. Artificial Intelligence and Civil Liability, European Union [online]. 2020, [cit. 2021-05-03], dostupné z <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>.

Dle Buġra¹² jsou možná následující řešení odpovědnosti autonomních strojů:

1. Objektivní odpovědnost bez možnosti liberace.
2. Povinné pojištění.
3. Povinné pojištění doplněné garančním fondem.

V tomto příspěvku přiblížím možná úskalí zavedení povinného pojištění.

Povinné pojištění odpovědnosti

Povinné pojištění je poměrně častým řešením odpovědnosti a to zejména v případech, kdy může být způsobena vysoká škoda. V Evropské unii je již uloženo například ve směrnici o odpovědnosti z provozu motorových vozidel,¹³ nařízení o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců¹⁴ nebo směrnice o pojištění majitelů lodí.¹⁵ V České republice lze v rámci předpisů ukládajících povinné pojištění zmínit pojištění odpovědnosti z provozu silničního vozidla,¹⁶ pojištění cestovních kanceláří¹⁷ nebo povinné pojištění advokátů při výkonu advokacie.¹⁸ Na skutečnost, že je povinné pojištění efektivním nástrojem pro krytí újmy způsobené třetím stranám, ukazuje i fakt, že se hovoří také o povinnosti pojištění pro dodavatele energií.¹⁹

Jako jedno z možných řešení udává povinné pojištění výrobců i Evropský parlament, kdy by se mělo jednat o systém, který je „založen na povinnosti

¹² BUGRA, A. Room for compulsory product liability insurance in european union for smart robots? Reflection of the compelling challenges [online]. 5. 12. 2019 [cit. 2022-08-20], dostupné z <https://www.semanticscholar.org/paper/Room-for-Compulsory-Product-Liability-Insurance-in-Bu%E1%B8%A1ra/2eac602874ad64a09f14be9ff97dafa1500c9293>.

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES, ze dne 16. září 2009, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009, o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.

¹⁶ § 1 odst. 2 Zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

¹⁷ § 6 odst. 1 Zákona o cestovním ruchu.

¹⁸ § 24a Zákona o advokacii.

¹⁹ ČTK. ERÚ navrhuje pro dodavatele povinné pojištění [online]. 8. 2. 2022 [cit. 2022-09-17], dostupné z <https://www.novinky.cz/clanek/ekonomika-eru-navrhuje-pro-dodavatele-povinne-pojisteni-40386518>.

výrobce pojištit autonomní roboty“,²⁰ přičemž pojištění by mělo zohledňovat „veškerou potencionální odpovědnost v rámci celého řetězce“. ²¹ V tomto návrhu však vidím hned tři body, které si zaslouží hlubší rozbor a kterými jsou:

- Pojistníkem by měl být výrobce.
- Pojištění má pokrývat veškerou odpovědnost.
- Ochotu pojišťoven k nabízení povinného pojištění.

Autonomní stroje, které jsou hmotné (produkt) mohou při své činnosti způsobit rozsáhlejší újmu, kdy na rozdíl od autonomních systémů, která je pouhou službou, mohou způsobit jak újmu na zdraví tak škodu na majetku. Je tak otázkou, zda i jednotlivé autonomní stroje nehodnotit podle rizikovosti a povinné pojištění stanovit pouze pro některé rizikové kategorie.²² Pro téma tohoto příspěvku však nemají tyto úvahy hlubší význam a proto je zmiňuji pouze na okraj.

Nelze přitom přehlížet některé výhody povinného pojištění, jak pro případné škůdce, tak pro poškozené. Z pohledu škůdců může pojištění předejít situaci, kdy by nebyli schopni uhradit škodu a to by mohlo vést až k jejich insolvenčnímu řízení a likvidaci. Poškozeným naopak dává pojištění jistotu, že jim bude případná škoda uhrazena i v případech, kdy by přesahovala výši majetku škůdce.

Pojistná doba

Jak uvádím výše, první nedostatek v návrhu Evropského parlamentu spatřuji v tom, že dle Evropské komise by měl být pojistníkem výrobce. Pojistná smlouva je vždy uzavírána na konkrétní pojistnou dobu. Na tuto pojistnou dobu se poté hradí pojistné, které může být buď uhrazeno jednorázově na začátku pojištění za celou dobu platnosti smlouvy nebo může být hrazena běžným pojistným, které se pravidelně hradí na konkrétní pojistné období. V okamžiku vzniku výrobku však výrobce neví a ani nemůže vědět, jak dlouho zůstane výrobek (rozuměj

²⁰ Část „Občanskoprávní odpovědnost“ přílohy k Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

²¹ Článek 57 Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komisi o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

²² BUGRA, A. Room for compulsory product liability insurance in european union for smart robots? Reflection of the compelling challenges [online]. 5. 12. 2019 [cit. 2022-08-20], dostupné z <https://www.semanticscholar.org/paper/Room-for-Compulsory-Product-Liability-Insurance-in-Bu%E1%B8%A1ra/2eac602874ad64a09f14be9ff97dafa1500c9293>.

autonomní stroj) v provozu. Nemůže tušit, na jakou pojistnou dobu by měla být pojistná smlouva uzavřena tak, aby pokrývala odpovědnost po celou délku provozu výrobku. Cena pojištění musí být z logiky věci započítána do ceny výrobku. Dejme si příklad, že by výrobce počítal s životností autonomního stroje 10 let a na tuto dobu ho pojistil. Co se však stane, pokud stroj zůstane v provozu let 20? Vzhledem k tomu, že výrobce v jeho kupní ceně počítal s náklady na pojistné pouze za 10 let provozu výrobku a přitom mu zákon ukládá povinnost výrobek pojistit, musí na dobu převyšující 10 let hradit pojistné „ze svého“ a tím se dostává do ztráty. Naopak, pokud by byl autonomní stroj v činnosti kratší dobu, pojistná smlouva by zanikla pro zánik pojistného zájmu a výrobce by tak měl na výrobku vyšší zisk. Dle Tomíška by přitom při výpočtu pojistného musel pojistitel vycházet z nejhoršího předpokladu, jakou újmu by mohl autonomní stroj způsobit což by pochopitelně vedlo k vysokému pojistnému a tedy nepřímo i vyšší pořizovací ceně výrobku.²³

Řešením by bylo, že by byl majitel povinen hradit výrobci například roční platby na úhradu pojistného. To se však již dostáváme do situace, kdy by byl výrobce pouze prostředníkem mezi majitelem výrobku a pojišťovnou. Pro zjednodušení procesu a snížení nákladů by bylo efektivnější přenést povinnost pojištění z výrobce na majitele.

Problematická také může být otázka pojistného zájmu. Výrobce může pojistit pouze svou odpovědnost za újmu, za kterou dle účinné legislativy odpovídá. Pokud by měla být pojištěním kryta i náhrada újmy, za kterou neodpovídá (například újmy, jejíž vznik byl zapříčiněn rozvojem autonomního stroje díky samoučení), byla by v tomto rozsahu pojistná smlouva neplatná pro absenci pojistného zájmu výrobce.²⁴

Povinnost pojištění na straně výrobce by měla být pouze v okamžiku, kdy není autonomní stroj prodáván (není převáděno vlastnické právo k němu), ale je kupujícím pouze poskytnut jako služba. V tom případě, může být pojistné hrazeno kupujícím v rámci pravidelných plateb za danou službu a byla by zachována také existence pojistného zájmu na straně výrobce. V opačném případě se domnívám, že by uzákonění povinného pojištění výrobcem vneslo více otázek a problematických bodů nežli užítku.

²³ TOMÍŠEK, J. Jaký je ideální model odpovědnosti za autonomní systém?, *Revue pro právo a technologii*, 2018, roč. 9, č. 18, s. 35–44, Brno: Masarykova univerzita, ISSN 1805-2797.

²⁴ § 2794 odst. 2 Občanského zákoníku.

Rozsah pojištění

Základem každé pojistné smlouvy je vymezení pojistného krytí. Tedy vymezení událostí na které se daná smlouva vztahuje. Vymezení pojistného krytí je vždy podstatnou náležitostí pojistné smlouvy. Pokud by ve smlouvě absentovalo, je pojistná smlouva neurčitá a hovořili bychom tak pouze o zdánlivém právním jednání.²⁵ Pozitivním vymezením pojistného krytí je tak například uvedení, že je pojištěním kryta náhrada újmy způsobené provozem pojištěného vozidla třetí osobě. Vedle pozitivního vymezení ve smlouvách bývá tradičně uváděno i vymezení negativní (výčet událostí, které pojištěním kryty nejsou). Tento výčet je běžně nazýván jako výluky z pojištění. Ve většině případů jsou výluky vymezeny ve všeobecných pojistných podmínkách. Výluky je přitom možné rozdělit na obecné (např. ustanovení, že se krytí nevztahuje na události vzniklé během vyhlášeného válečného stavu) a konkrétní (např. pojištění se nevztahuje na poškození čelního skla automobilu).

Doporučení Evropského parlamentu hovoří o tom, že by pojištění mělo pokrývat veškerou odpovědnost za újmu způsobenou autonomními stroji.²⁶ Jako pozitivní vymezení se tak nabízí analogie s již dnes nabízeným „pojištěním odpovědnosti občana“, které kryje újmu způsobenou člověkem jeho jednáním. Jako výluka v případě autonomního stroje se nabízí, aby pojištěním nebyla kryta například činnost, kterou autonomní stroj učinil v důsledku hackerského útoku. Rovněž nelze pominout, že dle českého práva má ze své odpovědnosti za vadu výrobku výrobce možnost liberace, přičemž jedním z liberačních důvodů je, že „stav vědeckých a technických znalostí v době, kdy uvedl výrobek na trh, neumožnil zjistit jeho vadu“.²⁷ Tento liberační důvod je stanoven mimo jiné ve směrnici v článku 7 písm. e) směrnice 85/374/EEC dle kterého nejsou výrobci za vadu odpovědní, pokud prokáží, že postupovali v souladu se stavem vědeckých a technických znalostí v době uvedení výrobku do oběhu. Soudní dvůr EU ve svém rozhodnutí následně zpřesnil, že daný požadavek je objektivní (nezáleží pouze na konkrétních znalostech daného výrobce). Výrobce musí prokázat, že stav vědeckých a technických znalostí, včetně nejpokročilejší úrovně těchto znalostí, neumožňoval zjistit existenci vady.²⁸

²⁵ § 553 odst. 1 Občanského zákoníku.

²⁶ Článek 57 Usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. února 2017 obsahující doporučení Komise o občanskoprávních pravidlech pro robotiku (2015/2103(INL)).

²⁷ § 2942 odst. 2 písm. e) Občanského zákoníku.

²⁸ Rozhodnutí Soudního dvora EU ze dne 29. 5. 1997, Case C-300/95.

Nicméně, aby bylo doporučení Evropského parlamentu splněné, znamená to, že ve smlouvě by musely výluky z pojištění absentovat. Pokud by je smlouva obsahovala, již by nebylo možné hovořit o tom, že pojištění pokrývá „veškerou“ újmu. To poté navazuje na další problémový bod definice Evropského parlamentu a to, zda by byly nějaké pojišťovny ochotny dané pojištění komerčně nabízet, když právě zejména obecné výluky (výluka v případě války, jaderné katastrofy nebo občanských nepokojů) slouží k tomu, aby pojišťovny vyloučily krytí u událostí, které jsou sice málo pravděpodobné, ale v případě kdy by nastaly, pojišťovna by nemusela mít prostředky pro pokrytí veškerých nastalých pojistných událostí, případně by mohla ohrozit svou stabilitu nebo ochotu dané pojištění nabízet.

Vedle toho se minimálně z počátku jeví jako problematické, jak by pojišťovny měly pojistné riziko daného autonomního stroje ohodnotit, když nebudou mít k dispozici žádné předchozí zkušenosti. Dále budou muset při výpočtu pojistného rizika přihlídnout také k naprogramovanému rozhodování autonomního stroje v krizových situacích. Například rozhodnutí, zda má autonomní vozidlo v případě objevivší se překážky tuto překážku přejet nebo změnit směr jízdy a tím ohrozit posádku.²⁹ Tato nejistota ve výši pojistného rizika by ve svém důsledku mohla vést k neochotě pojistitelů autonomní stroje pojistit.

Jako řešení se nabízí stanovit rozsah pojištění zákonem a pojistné události, které nebudou pojištěním kryty, by měly být hrazeny z garančního fondu. Obdobný postup je zvolený například v případě cestovních kanceláří, když pojistné plnění nad sjednaný limit vyplácí namísto pojistitele garanční fond.³⁰ Bude však třeba vyřešit, jaký bude zákonný rozsah pojištění a z jakých prostředků bude garanční fond tvořen, jaké budou parametry pro výplatu a zejména kdo ho bude spravovat. Vzhledem k mezinárodnímu přesahu výrobců autonomních systémů, kteří nejsou tak lokálně zaměřeni jako cestovní kanceláře se jako ideální správce fondu jeví spíše nějaké entita s nadnárodním přesahem, než aby byl garanční fond tvořen pouze vnitrostátně.

²⁹ Více o této problematice je například v ČERNOCH, V.; MATUŠKOVÁ, L. Etika pro budoucnost, [online]. 2018 [cit. 2022-09-25], dostupné z <https://pdf.avcr.cz/A/2018-04/#page=15>.

³⁰ § 7a odst. 3 zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

Závěr

Dnešní úprava řešení odpovědnosti za újmu způsobenou autonomním strojem se pro budoucnost jeví jako nevyhovující. Jednou z diskutovaných variant je povinné pojištění autonomního stroje. Je však třeba dořešit otázku, kdo by byl osobou povinnou autonomní stroj pojistit. V případě, že by se jednalo o výrobky s hmotnou podstatou, měl by být povinnou osobou majitel autonomního systému. Na širší diskusi také bude, jaký bude rozsah pojištění, který by měl být kryt pojišťovnamí. Jako vhodnější řešení se jeví, aby bylo pojištění doplněno o garanční fond. Bude však třeba vyřešit otázky, jak by měl být garanční fond tvořen a kdo by ho měl spravovat.

Použité zkratky

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (v příspěvku jako **“Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla”**)

Zákon č. 85/1996 Sb. o advokacii (v příspěvku jako **“Zákon o advokacii”**)

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (v příspěvku jako **“Občanský zákoník”**)

Zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu a o změně zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) (v příspěvku jako **“Zákon o cestovním ruchu”**)

Abstract

Compulsory insurance as a possible solution to the liability for the operation of autonomous machines

Today's regulation of liability for damage caused by an autonomous machine appears inadequate for the future. One of the variants discussed is the mandatory insurance of the autonomous machine. However, the question of who would be the person obliged to insure the autonomous machine needs to be resolved. In the case of tangible products, the owner of the autonomous system should be the liable person. Furthermore, a more appropriate solution seems to be to supplement the insurance with a guarantee fund. There is then a broader discussion of how the guarantee fund should be created and who should manage it.