

BIELA KNIHA

Regulácia autonómnych vozidiel v Európskej únii a Slovenskej republike



PRÁVNICKÁ FAKULTA
Univerzita Komenského
v Bratislave

BIELA KNIHA

Regulácia autonómnych vozidiel v Európskej únii a Slovenskej republike

**Tento výstup bol podporený Agentúrou na podporu výskumu a vývoja na základe
Zmluvy č. APVV-20-0346 Právne a technické aspekty zavádzania autonómnych vozidiel**



Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta

2022

ZOZNAM SKRATIEK

ADS znamená automatizovaný systém riadenia;

EÚ znamená Európska únia;

GDPR znamená nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov);

GPS znamená globálny lokalizačný systém;

MDVaSR znamená Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky;

NACE Rev. 2 znamená štatistická klasifikácia ekonomických činností NACE Rev. 2;

nariadenie o typovom schválení vozidiel znamená Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES;

nariadenie o všeobecnej bezpečnosti znamená nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky;

návrh zákona o automatizovaných vozidlách znamená návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel;

PraF UK znamená Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta;

predpis OSN č. 155 znamená predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti [2021/387];

SAE znamená Society of Automotive Engineers;

SAE štandard znamená SAE J3016_202104 Taxonómia a definície pojmov súvisiacich so systémami automatizovaného riadenia pre cestné motorové vozidlá;

smernica NIS znamená smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1148 zo 6. júla 2016 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne bezpečnosti sietí a informačných systémov v Únii (Ú. v. EÚ L 194, 19.7.2016, s. 1 – 30);

smernica NIS 2 znamená smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2);

smernica PLD znamená smernica Rady 85/374/EC z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky

SR znamená Slovenská republika;

TP alebo Trestný poriadok znamená zákon č. 301/2005 Z. z. Trestný poriadok ;

TZ alebo Trestný zákon znamená zákon č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon;

TZPO znamená zákon č. 91/2016 Z. z. o trestnej zodpovednosti právnických osôb a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

UNECE znamená Európska hospodárska komisia OSN;

viedenský dohovor znamená Dohovor o cestnej premávke podpísaný 8. novembra 1968 vo Viedni;

vykonávacie nariadenie týkajúce sa typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel znamená vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel;

zákon o automatizovaných vozidlách znamená zákon č. 429/2022 Z. z., ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel;

zákon o cestnej premávke znamená zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke znamená zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

ZoKB znamená zákon č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov;

ženevský dohovor znamená Dohovor o cestnej premávke podpísaného 19. septembra 1949 v Ženeve.

OBSAH

1.	ÚVOD	6
2.	ZÁKLADNÉ POJMY, LIMITY A MOŽNOSTI REGULÁCIE AUTOMATIZOVANÝCH SYSTÉMOV. 8	
2.1	Základné pojmy	8
2.2	Možnosti regulácie automatizovaných systémov	13
2.3	Limity regulácie automatizovaných systémov	14
3.	VÝZVY REGULÁCIE AUTONÓMNYCH VOZIDIEL	15
3.1	Definovanie výziev a limitácia výskumu	15
3.2	Typové schvaľovanie vozidiel	15
3.3	Pravidlá cestnej premávky	16
3.4	Správa údajov	17
3.5	Kybernetická bezpečnosť.....	19
3.6	Trestné konanie	21
3.7	Zodpovednosť.....	23
3.7.1	Zodpovednosť prevádzkovateľa za vadný výrobok	23
3.7.2	Trestnoprávna zodpovednosť.....	23
3.7.3	Administratívnoprávna zodpovednosť	29
4.	SLOVENSKÁ REPUBLIKA: DISKUSIA A ODPORÚČANIA PRE PRÁVNÚ ÚPRAVU.....	33
4.1	Legislatívne návrhy v oblasti autonómnych vozidiel.....	33
4.2	Diskusia a odporúčania	33
4.2.1	Legálne definície základných pojmov	33
4.2.2	Proces typového schvaľovania vozidiel	36
4.2.3	Pravidlá cestnej premávky.....	37
4.2.4	Správa údajov.....	40
4.2.5	Kybernetická bezpečnosť	42
4.2.6	Trestné konanie.....	47
4.2.7	Zodpovednosť.....	56
4.2.7.1	Zodpovednosť za vadný výrobok	56
4.2.7.2	Trestnoprávna zodpovednosť.....	60
4.2.7.3	Administratívnoprávna zodpovednosť.....	68

1. ÚVOD

Autonómne vozidlá dnes reprezentujú jednu z vďačne diskutovaných tém medzi odbornou verejnosťou, akademikmi, zástupcami automobilového priemyslu či tvorcov verejných politík. Automatizácia zasahuje každú oblasť našich životov a je len prirodzené, že sa už dnes prenáša aj do automobilového priemyslu. Funkcie automobilov ako udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu, obmedzovač rýchlosti či meranie zdravotných funkcií vodiča resp. pasažierov sú dnes bežnou súčasťou vozidiel na cestách. Inteligentná a udržateľná mobilita je jedným z kľúčových cieľov v boji s klimatickou krízou. Zvýrazňovanie bezpečnosti a zníženie počtu nehôd na cestách je ďalším dôvodom pre zavádzanie technologicky vyspelejších strojov na naše vozovky. Predmetný trend ale so sebou prirodzene prináša aj niekoľko zásadných otázok týkajúcich sa regulácie.

Ak autonómne vozidlo spôsobí nehodu, kto bude zodpovedný z pohľadu správneho, občianskeho alebo trestného práva? Budeme za zodpovedného považovať majiteľa vozidla, „vodiča“, výrobcu alebo konkrétneho výrobcu softvérového vybavenia? A čo ak bola nehoda spôsobená v priamej súvislosti so spracúvaním rôznych údajov? Nemožno opomenúť ani prípady, keď autonómne vozidlo útočník na diaľku preberie či kompromituje. Je možné využívanie autonómnych vozidiel subsumovať pod súčasnú právnu úpravu cestnej premávky?

Práve vyššie položené otázky sú predmetom skúmania v rámci spoločného projektu medzi Univerzitou Komenského v Bratislave, Právnickou fakultou a Slovenskou technickou univerzitou v Bratislave, Fakultou informatiky a informačných technológií a Strojníckou fakultou. Náš výskum a závery sme sa rozhodli prezentovať v rámci tzv. Bielej knihy (*White Paper*). Zmysel Bielej knihy vnímame hlavne z toho pohľadu, že čitateľovi predkladá prehľad v problematike autonómnych vozidiel z pohľadu literatúry a legislatívy a zároveň prezentuje naše pohľady na niektoré regulačné otázky. Biela kniha predstavuje odbornú správu, z ktorej môžu vyhádzať výskumníci, ale aj tvorcovia politík a právnych noriem pri regulácii autonómnych vozidiel. Nevyvarovali sme sa ani kontroverzným otázkam a predkladáme naše vlastné návrhy pre reguláciu autonómnych vozidiel v Slovenskej republike.

Okrem tohto úvodu sa predkladaná Biela kniha delí na ďalšie tri časti. V druhej časti predstavíme základné pojmy, limity a možnosti regulácie automatizovaných systémov vo všeobecnosti. Táto kapitola má skôr teoretický charakter a slúži na reflektovanie koncepčných otázok regulácie. Primárnou metódou využitou v tejto časti je analýza dostupnej domácej a zahraničnej literatúry.

V tretej kapitole sa budeme venovať konkrétnym výzvam regulácie autonómnych vozidiel. Do úvahy budeme brať scenáre nižšej a vyššej automatizácie, až úplnej autonómnosti. Vzhľadom na zloženie riešiteľského kolektívu budeme diskutovať výzvy pre reguláciu správneho práva, trestného práva, zodpovednosti za vadný výrobok a práva informačných technológií vrátane správy a ochrany údajov či kybernetickej bezpečnosti. V tejto časti načrtneme regulačné výzvy a stručne poukážeme, či tu existuje v súčasnosti regulácia. Z hľadiska právnych aktov je potrebné klásť dôraz nielen na právny poriadok Slovenskej republiky, ale aj Európskej únie, ktorý niektoré z načrtnutých otázok a oblastí už upravuje. V tejto kapitole využívanie metódy analýzy a abstrakcie, pričom našimi zdrojmi sú literatúra a mediálne správy týkajúce sa autonómnych vozidiel.

Štvrtá kapitola sa už špecificky venuje diskusii a odporúčaniam pre právnu úpravu v Slovenskej republike. Na jednej strane budeme reflektovať výzvy definované v tretej časti Bielej knihy a zasadíme ich do právneho rámca Slovenskej republiky aj s ohľadom na novú právnu úpravu v oblasti automatizovaných vozidiel. Špecificky analyzujeme normatívne texty a interpretáciu

relevantných právnych noriem. Zároveň sa nevyhýbame kritike a našim vlastným odporúčaniam, ktorým smerom by sa právna úprava autonómnych vozidiel v Slovenskej republike mala uberať.

V prípade akýchkoľvek otázok, návrhov na zlepšenie či kritike nás neváhajte kontaktovať. Kontakt na autorov nájdete na poslednej strane Bielej knihy.

2. ZÁKLADNÉ POJMY, LIMITY A MOŽNOSTI REGULÁCIE AUTOMATIZOVANÝCH SYSTÉMOV

2.1 Základné pojmy

V médiách, odbornej a vedeckej literatúre sa v súvislosti s vozidlom, ktoré vykonáva niektoré alebo všetky jazdné úlohy (napr. riadenia, zrýchľovania a brzdenia) používajú pojmy ako autonómne vozidlo (*autonomous vehicle*), automatizované vozidlo (*automated vehicle*)¹, samo jazdiace vozidlo (*self-driving vehicle*), vozidlo bez vodiča (*driverless vehicle*) či robotické vozidlo (*robo-vehicle*).

Vo všeobecnosti sa **autonómne vozidlá** dajú opísať ako: „počítačom riadené vozidlá, ktoré jazdia samy, spoliehajú sa na množstvo zdrojov údajov, aby získali prístup k jazdnému prostrediu a riadili prevádzku vozidla.“²

Podľa autorov Lim a Taeihagh sú autonómne vozidlá schopné rozhodovať nezávisle od ľudského zasahovania. Pri interpretácii údajov, pri rozhodovaní o prevádzke vozidla a pri prispôbovaní sa meniacim podmienkam sa autonómne vozidlá spoliehajú na údaje zo senzorov a umelú inteligenciu.³

Nevyhnutnosť využitia umelej inteligencie v autonómnych vozidlách vyzdvihuje aj autorka Ducuing, podľa ktorej, aby mohlo byť rozhodovanie v oblasti prevádzky vozidla delegované na autonómne vozidlo, je nevyhnutné použiť umelú inteligenciu.⁴

Autori Jérémy a Alain Bensoussan dokonca rozlišujú medzi autonómnymi vozidlami a samo jazdiacimi vozidlami (*self-driving vehicles*). Na samo jazdiace vozidlá je podľa týchto autorov delegované rozhodovanie a nebol by potrebný žiadny ďalší ľudský zásah.⁵

Autor Knieps vychádzajúc zo správy OECD rozlišuje medzi autonómnymi vozidlami a automatizovanými vozidlami na základe kritéria, či vozidlo pre svoje fungovanie využíva informácie z externých zdrojov. Knieps tvrdí, že ak plne automatizované vozidlá závisia od informácií z cestnej infraštruktúry, informácií od ostatných účastníkov cestnej premávky alebo informácií z centra riadenia dopravy, nemôžu byť považované za plne autonómne vozidlá.⁶ Taktiež dodáva, že dokonca plne automatizované vozidlá budú spravidla povinné dodržiavať pravidlá založené na požiadavkách prepojených vozidiel implementovaných sieťovými automatizovanými operátormi vozidiel.⁷

Problematika autonómnych vozidiel a automatizovaných vozidiel nie je len predmetom skúmania akademikov, ale je upravená aj právne nezáväznými právnymi aktami (rezolúcie, návrhy, stanoviská a pod.) rôznych organizácií, ako aj normatívnymi právnymi aktami a normatívnymi zmluvami. Niektoré legislatívne akty priamo definujú pojem autonómne vozidlo alebo automatizované vozidlo a v niektorých prípadoch sa tieto dva pojmy používajú bez priamej definície.

¹ Preklad anglického pojmu *automated* možno v slovenčine preložiť ako *automatizovaný*.

² COLLINGWOOD, L.: Privacy implications and liability issues of autonomous vehicles. In *Information & Communications Technology Law*, roč. 26, č. 1, 2017, s. 32-45.

³ LIM, H.S.M. a TAEIHAGH, A.: Autonomous Vehicles for Smart and Sustainable Cities: An In-Depth Exploration of Privacy and Cybersecurity Implications. In *Energies*, roč. 11, č. 5, s. 3.

⁴ DUCUING, CH.: Towards an Obligation to Secure Connected and Automated Vehicles "by Design"? In VEDDER, A. a kol.: *Security and law. Legal and Ethical Aspects of Public Security, Cyber Security and Critical Infrastructure*. Cambridge: Intersentia, 2019, s. 189.

⁵ BENSOUSSAN, J. a BENSOUSSAN, A.: Les voitures intelligentes. In Larcier (ed) *Droit des Robots*, 2015, s. 81-89.

⁶ OECD/ITF: *Automated and Autonomous Driving Regulation under uncertainty*. 2015, s. 15 a 20.

⁷ KNIEPS, G.: Internet of Things, Big Data and the Economics of Networked Vehicles. In *Telecommunications Policy*, 2019, roč. 43, č. 2, s. 171, 173.

V závislosti od rôznych faktorov ako napr. či vozidlo jazdí samostatne vždy alebo len určitý čas, či bude potrebné zasiahnuť do riadenia zo strany vodiča, bude existovať niekoľko úrovní takýchto vozidiel, resp. ich systémov. Z technologického hľadiska sa tejto otázke venuje štandard SAE J3016_202104 Taxonómia a definície pojmov súvisiacich so systémami automatizovaného riadenia pre cestné motorové vozidlá (ďalej len „**SAE štandard**“)⁸, ktorý zaviedol **úrovne automatizácie**.

V závislosti od úrovne automatizácie⁹ možno podľa SAE štandardu rozdeliť automatizované vozidlá do šiestich úrovní, ktoré sa stupňujú. Tieto úrovne sa považujú skôr za opisné ako normatívne a viac technické, než právne. Vo všeobecnosti možno povedať, že úrovne SAE štandardu určujú predovšetkým to, ako je dynamická jazdná úloha rozdelená medzi vodiča a stroj. Na úrovni 0 (bez automatizácie) je vykonávaná výlučne ľudským vodičom a na úrovni 5 (úplná automatizácia) výlučne automatizovaným systémom riadenia.¹⁰

Úroveň 0 (bez automatizácie)

Ľudský vodič vykonáva všetky úlohy spojené s vedením vozidla. Napriek tomu, že sa táto úroveň nazýva „bez automatizácie“, mohli by sme tu zaradiť systém núdzové brzdenia, výstraha pred mŕtvym uhlom a varovanie pred opustením jazdného pruhu.¹¹ Tieto technológie sú považované za úroveň 0, pretože nevedú vozidlo, ale zabezpečujú varovanie alebo okamžité opatrenia v konkrétnych situáciách.

Úroveň 1 (podpora vodiča)

Systém automatizácie jazdy vykonáva buď pozdĺžny pohyb vozidla (zrýchlenie, spomalenie) alebo bočný pohyb vozidla (riadenie). Vodič je povinný monitorovať jazdné prostredie (napr. detekcia, rozpoznávanie a klasifikácia predmetov a udalostí a príprava na reakciu podľa potreby) a vykonať primeranú reakciu na takéto predmety a udalosti.¹²

Ostatné jazdné úlohy vykonáva vodič. Príkladom systému podpory vodiča je adaptívny tempomat (ACC¹³) alebo systém udržiavania v jazdnom pruhu (LKAS¹⁴).¹⁵

Úroveň 2 (čiastočná automatizácia)

Systém automatizácie jazdy vykonáva aj pozdĺžny pohyb vozidla (zrýchlenie, spomalenie) aj bočný pohyb vozidla (riadenie). Vodič je povinný monitorovať jazdné prostredie (napr. detekcia, rozpoznávanie a klasifikácia predmetov a udalostí a príprava na reakciu podľa potreby) a vykonať primeranú reakciu na takéto predmety a udalosti.¹⁶ Tieto systémy sú taktiež označované ako „pokročilé asistenčné systémy pre vodiča“ (ADAS¹⁷). Príkladom systému na úrovni 2 je asistent jazdy

⁸ Dostupné z: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/.

⁹ Pre účely tejto publikácie používame pojem úrovne automatizácie. V SAE štandarde sa hovorí o úrovniach automatizácie riadenia (levels of driving automation) a nie o úrovniach autonómie.

¹⁰ INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM AND CORPORATE PARTNERSHIP BOARD: Autonomous Driving: Regulatory Issues. 2015. Dostupné na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_autonomousdriving.pdf.

¹¹ FRISONI, R. a kol.: Research for TRAN Committee – Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport? 2016, s. 20. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOLE_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOLE_STU(2016)573434).

¹² SAE štandard, s. 27.

¹³ Skratka z anglického Adaptive Cruise Control.

¹⁴ Skratka z anglického Lane Keeping Assistance Systems.

¹⁵ FRISONI, R. a kol.: Research for TRAN Committee – Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport? 2016, s. 21. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOLE_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOLE_STU(2016)573434). UNECE: Informal document No.2. Automated driving. (14. marec 2017).

¹⁶ SAE štandard, s. 27.

¹⁷ Z anglického advanced driver assistance systems.

na diaľnici, ktorý je využívaný v automobiloch KIA, Hyundai či Genesis. Vodič má ruky na volante, ale pri jazde po diaľnici tento systém aktívne riadi, zrýchľuje a brzdí vozidlo.¹⁸ Do úrovne 2 by sme mohli taktiež zaradiť vzdialené parkovanie (RCP¹⁹).²⁰ Systémy využívané vo vozidlách úrovne 1 a 2 sa zvyknú označovať ako pokročilé systémy podpory vodiča (ADSA²¹). Tieto systémy sú aktivované vodičom a môžu byť kedykoľvek deaktivované alebo manuálne prekované vodičom. Vodič stále vykonáva dynamické jazdné úlohy a neustále sa podieľa na dynamických úlohách riadenia, a preto musí neustále monitorovať jazdné prostredie a v prípade potreby okamžite zasiahnuť.²²

Úroveň 3 (podmienená automatizácia)

Vozidlo monitoruje jazdné prostredie prostredníctvom systémov automatizovaného riadenia, ktoré vedú vykonať všetky jazdné úlohy za určitých definovaných prevádzkových podmienok. Ľudský vodič nemusí monitorovať dynamické jazdné úlohy²³, ale musí byť schopný kedykoľvek a bez predchádzajúceho upozornenia prevziať kontrolu nad vozidlom.²⁴ Vodič je v pozícii tzv. záložného užívateľa (*fallback ready user*), ktorý v prípade, ak sa vyskytne systémová chyba súvisiaca s výkonom dynamických jazdných úloh alebo ak ho o to automatizovaný systém riadenia požiada, musí vhodným spôsobom vykonať jazdné úlohy alebo dosiahnuť stav minimálneho rizika²⁵ (ďalej len „núdzové dynamické jazdné úlohy“).²⁶

Ako praktický príklad možno uviesť automatizovaný systém riadenia, ktorý vykonáva dynamické jazdné úlohy počas zápchy na diaľnici. Avšak tieto úlohy nie je schopný vykonať, keď príde na miesto dopravnej nehody, a preto požiada o zásah vodiča (záložného užívateľa), aby zasiahol. Vodič (záložný užívateľ) reaguje tak, že prevezme výkon všetkých dynamických jazdných úloh, aby mohol manévrovať okolo miesta nehody.²⁷

Vozidlo využíva rôzne systémy, resp. systémy ktoré môžu spĺňať kritériá pre umelú inteligenciu na rozhodovanie na základe meniacich sa jazdných situácií okolo vozidla.²⁸ Ako príklad možno uviesť asistenta pri dopravných zápchach, ktorý používa napr. Honda. Vozidlo využívajúce tento systém jazdí nižšou rýchlosťou, preberá plnú kontrolu nad vozidlom, čo umožňuje vodičovi vykonávať iné činnosti. Vodič však musí byť schopný kedykoľvek prevziať riadenie.²⁹

¹⁸ Dostupné na: <https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/levels-of-autonomous-driving-explained>.

¹⁹ Skratka z anglického Remote Control Parking.

²⁰ UNECE: Informal document No.2. Automated driving. (14. marec 2017).

²¹ Skratka z anglického Advanced Driver Assistance Systems.

²² UNECE: Informal document No.2. Automated driving. (14. marec 2017).

²³ Dynamické jazdné úlohy zahŕňajú monitorovanie a reagovanie na prostredie jazdy, dohľad nad manévrami a udržiavanie neustálej kontroly nad všetkými jazdnými úlohami. UNECE: Informal document No.2. Automated driving. (14. marec 2017).

²⁴ FRISONI, R. a kol.: Research for TRAN Committee – Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport? 2016, s. 21. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2016)573434).

²⁵ Stav minimálneho rizika (minimal risk condition) znamená stabilný stav, kedy vozidlo stojí, ktorý môže dosiahnuť vodič alebo systém automatizovaného riadenia vykonaním núdzových dynamických jazdných úloh, aby sa znížilo riziko havárie, keď daná cesta nemôže alebo by nemala pokračovať. Bod 3.16 SAE štandard.

²⁶ V angličtine sa tento koncept nazýva dynamic driving task (DDT) fallback. Ako príklady štandardov, ktoré upravujú problematiku bezpečnostného operátora možno uviesť BSI: PAS 1884:2021 Safety operators in automated vehicle testing and trialling – Guide. Dostupné na: <https://www.bsigroup.com/en-GB/CAV/pas-1884/>. CENTRE FOR CONNECTED AND AUTONOMOUS VEHICLES: Guidance - Code of Practice: automated vehicle trialling. 2022. Dostupné na: <https://www.gov.uk/government/publications/trialling-automated-vehicle-technologies-in-public/code-of-practice-automated-vehicle-trialling#safety-driver-and-operator-requirements>.

²⁷ SAE štandard, s. 11.

²⁸ Dostupné na: <https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/levels-of-autonomous-driving-explained>.

²⁹ Dostupné na: <https://www.jdpower.com/automotive-news/the-friday-five-the-new-outlander-prices-crumbling-u-s-infrastructure-self-driving-honda-edition?make=&model=>.

Systémom úrovne automatizácie 3 je napr. automatizovaný systém udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS³⁰), ktorý je aktivovaný vodičom a ktorý udržiava vozidlo vo svojom jazdnom pruhu pri rýchlosti jazdy 60 km/h alebo nižšej, riadením priečnych a pozdĺžnych pohybov vozidla na dlhší čas bez potreby ďalšieho zásahu vodiča.³¹ V decembri 2021 získal Mercedes-Benz ako prvý výrobca vozidiel na svete medzinárodne platné systémové povolenie pre automatizovaný systém udržiavania v jazdnom pruhu s názvom DRIVE PILOT. Tento systém možno v Nemecku využiť na 13 191 km diaľnice.³²

Úroveň 4 (vysoká automatizácia)

Za určitých definovaných prevádzkových podmienok môže vozidlo vykonávať všetky jazdné úlohy. Ľudský vodič môže prevziať kontrolu nad vozidlom, najmä ak podmienky menia vopred definované prípady použitia (napr. práce na ceste, odklony od cesty alebo keď si to vodič vozidla želá).³³ Automatizované vozidlo úrovne 4 nevyžaduje žiadnu ľudskú interakciu pri prevádzke vozidla, pretože je naprogramovaná tak, aby sa v prípade zlyhania systému samo zastavilo.³⁴

Automatizovaný systém riadenia vykonáva aj núdzové dynamické jazdné úlohy. V praxi by takéto systémy vykonali úkony ako zapnutie výstražných svetiel, manévrovanie s vozidlom na krajinu cesty a zaparkovanie a automatické privolanie núdzovej pomoci.³⁵

Systémy úrovne 4 sa v súčasnosti používajú najmä v taxislužbách a verejných dopravných službách.³⁶ V takýchto prípadoch má vozidlo jasne stanovené geografické limity a iné podmienky, v rámci ktorých môže jazdiť. Napr. v prípade vozidiel taxislužby úrovne 4 môžu jazdiť vozidlá len v rámci mesta, avšak už nie mimo neho. V prípade automatizovaných vozidiel úrovne 4, ktoré zabezpečujú verejnú kyvadlovú dopravu môžu mať presne zadanú trasu, ktorú nikdy neopustia.³⁷

Úroveň automatizácie 4 by sme mohli rozdeliť do **dvoch kategórií**. V prvom prípade by išlo o **úroveň automatizácie 4 (s vodičom)**, kedy by v rámci definovaných prevádzkových podmienok vykonával jazdné úlohy len systém, avšak mimo týchto prevádzkových podmienok by kontrolu nad vozidlom mohol prebrať vodič. Ako príklad možno uviesť vozidlo, ktorého systémy úrovne automatizácie 4 vykonávajú všetky jazdné úlohy len na diaľnici, avšak na cestách I. a II. triedy vykonáva jazdné úlohy už vodič. V prípade ak by vodič neprevzal kontrolu nad vozidlom, hoci ho systém o to požiadal, musia tieto systémy vždy priviesť vozidlo na bezpečné miesto.³⁸

V druhom prípade by išlo o **vozidlá úrovne automatizácie 4 (bez vodiča)**, kedy všetky jazdné úlohy vykonáva v rámci definovaných prevádzkových podmienok len systém a vozidlo je prevádzkované len v rámci týchto definovaných prevádzkových podmienok. Príkladom môže byť autobus mestskej hromadnej dopravy, ktorý využíva systémy úrovne automatizácie 4 a jazdí len

³⁰ Z anglického Automated Lane Keeping System.

³¹ Predpis OSN č. 157 – Jednotné ustanovenia na schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o systém automatizovaného udržiavania vozidla v jazdnom pruhu [2021/389]. Dostupné na: <https://unece.org/sites/default/files/2021-03/R157e.pdf>.

³² Dostupné na: <https://group.mercedes-benz.com/innovation/product-innovation/autonomous-driving/system-approval-for-conditionally-automated-driving.html>.

³³ FRISONI, R. a kol.: Research for TRAN Committee – Self-Piloted Cars: The Future of Road Transport? 2016, s. 21. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2016\)573434](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2016)573434).

³⁴ Dostupné na: <https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/levels-of-autonomous-driving-explained>.

³⁵ SAE štandard, s. 11.

³⁶ Napr. spoločnosť Alphabet predstavila samojazdiacu taxislužbu úrovne 4 Waymo v Arizone, kde testovali autá bez vodiča viac ako rok a viac najazdili viac ako 10 miliónov míľ. Dostupné na: <https://www.synopsys.com/automotive/autonomous-driving-levels.html>.

³⁷ UNECE: Informal document No.2. Automated driving. (14. marec 2017).

³⁸ UNECE: Reflections about an amendment proposal to the 1968 Convention on Road Traffic. (4. september 2017).

v rámci konkrétnych ulíc daného mesta. Príkladom vozidla tejto úrovne je autobus bez vodiča spoločnosti EasyMile z Francúzska, ktorý sa stal prvým európskym vozidlom s oprávnením na prevádzku na verejnej ceste.³⁹

Úroveň 5 (úplná automatizácia)

Ľudský vodič sa nevyžaduje. Automatizované systémy riadenia zvládajú všetky aspekty jazdných úloh bez toho, aby človek musel zasahovať. Vozidlo nevyžaduje žiadne pedále, volant. Automatizované systémy riadenia robia nezávislé rozhodnutia. Vozidlo môže zvládnuť situácie, keď nastane nepredvídateľná udalosť alebo sa zmení fyzické prostredie. Príkladom je úplná cesta z bodu A do bodu B.⁴⁰

V prípade, ak sa vyskytne systémová chyba súvisiaca s výkonom dynamických jazdných úloh, vykoná systém automatizovaného riadenia potrebné dynamické jazdné úlohy alebo dosiahne stav minimálneho rizika.⁴¹

Automatizované vozidlo úrovne 5 nemá definované prevádzkové podmienky ako v prípade automatizovaných vozidiel úrovne 4. V súčasnosti nie je na trhu vozidlo, ktoré by dosahovalo úroveň automatizácie 5. Automatizované vozidlá úrovne 3 a 4 sú niekedy označované ako **polo-autonómne vozidlá** a automatizované vozidlá úrovne 5 ako **autonómne vozidlá**.⁴²

V praktickej rovine je spoločným definičným znakom pojmov autonómneho vozidla, automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla systém, resp. systémy, ktoré vykonávajú niektoré alebo všetky jazdné úlohy namiesto vodiča.

V závislosti od toho, aké systémy sa využívajú pri jednotlivých úrovniach automatizácie, SAE štandard rozlišuje medzi:

- **systémom automatizácie jazdy** (*driving automation system*) a
- **automatizovaným systémom riadenia** (*automated driving system*).

Systém automatizácie jazdy (*driving automation system, DAS*) predstavuje: „Hardvér a softvér, ktoré sú kolektívne schopné trvalo vykonávať časť alebo všetky dynamické jazdné úlohy; tento výraz sa všeobecne používa na opis každého systému, ktorý je schopný úrovne 1-5 automatizácie jazdy.“⁴³

Na rozdiel od tohto všeobecného pojmu pre akýkoľvek systém úrovne 1-5, je **automatizovaný systém riadenia** (*automated driving system, ADS*) špecifickým pojmom pre systém úrovne 3-5. Automatizovaný systém riadenia je definovaný ako: „Hardvér a softvér, ktoré sú kolektívne schopné trvalo vykonávať všetky dynamické jazdné úlohy, bez ohľadu na to, či je obmedzená na konkrétne definované prevádzkové podmienky; tento výraz sa používa špecificky na opis systému automatizácie jazdy na úrovni 3, 4 alebo 5.“⁴⁴

³⁹ Dostupné na: <https://www.euronews.com/next/2021/12/01/france-approves-fully-autonomous-bus-for-driving-on-public-roads-in-a-european-first>.

⁴⁰ YEEFEN LIM, H.: Autonomous Vehicles and the Law Technology, Algorithms and Ethics. Edward Elgar Publishing, 2018, s. 4-5. SKEETE, JP.: Level 5 autonomy: The new face of disruption in road transport. In Technological Forecasting and Social Change, Elsevier, roč. 134(C), 2018, s. 22-34.

⁴¹ SAE štandard, s. 11.

⁴² COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS AND HUMAN RIGHTS: Legal aspects of "autonomous" vehicles. 2020, 14 s. Dostupné na: <https://assembly.coe.int/LifeRay/JUR/Pdf/DocsAndDecs/2020/AS-JUR-2020-20-EN.pdf>.

⁴³ Bod 3.8 SAE štandardu.

⁴⁴ Bod 3.2 SAE štandardu.

2.2 Možnosti regulácie automatizovaných systémov

Regulácia automatizovaných systémov či umelej inteligencie môže mať viaceré podoby. Napriek tomu, že sa v rámci predkladanej Bielej knihy sústredíme na klasickú reguláciu prostredníctvom noriem vynútiteľných právom, považujeme za vhodné aspoň stručne upozorniť aj na iné možnosti regulácie. Ostatne, už pojmy diskutované vyššie vychádzajú čiastočne aj z nezáväzných usmernení alebo aktov medzinárodných organizácií.

Karen Yeung vo svojej odbornej práci prezentovala taxonómiu regulácie umelej inteligencie, či už prostredníctvom štátnych zásahov alebo samotného automatizovaného rozhodovania.⁴⁵ Na účely tohto výstupu spomenieme tie, ktoré sú relevantné pre automatizované vozidlá. Legislatíva môže byť v kontexte nových technológií reaktívna alebo preventívna. Pri preventívnom type právnych aktov sa zákonodarca snaží predpovedať potenciálne škody prípadne ohrozenia plynúce z regulovanej technológie. Negatívom je, že častokrát sa tieto aspekty nedajú exaktne odhadnúť a právo sa v skutočnosti stáva brzdou inovácií. Na druhej strane, reaktívna regulácia iba reaguje už na vzniknuté problémy a otázky, kde častokrát môže byť už veľmi neskoro pre legislatívny zásah. Veľmi populárnou možnosťou pri nových technológiách je v súčasnosti regulácia prostredníctvom performatívnych pravidiel (*performance-based rules*). Ide o také pravidlá, ktoré nevyžadujú presne naplnenie určitých postupov, ale pozornosť súladu a dohľadu sústredia na konečný výsledok. Ďalšou možnosťou pre zákonodarcov je tvorba politík založených na skúmaní rizika (*risk-based approach*). To zahŕňa základné uvedomenie, že zákonodarca nevie vždy predpovedať, aké ujmy alebo škoda môže pri implementovaní nových technológií nastať a preto posúdenie rizikovosti nechá na adresátoch právnych noriem.

Tvorba politík však nie je jednoduchou záležitosťou ani v teoretickej rovine a nie to ešte pri niečom tak komplexnom, ako je umelá inteligencia. Potreba vytvorenia efektívneho systému, ktorý je schopný zvládnuť rôznorodé spôsoby využívania umelej inteligencie je nie len žiadúca, ale nevyhnutná. Pokusy o reguláciu umelej inteligencie z posledných niekoľko rokov boli značne poznačené normami „mäkkého práva“ (*soft law*). Regulácia prostredníctvom „mäkkého práva“ vo svojej podstate ponúka množstvo potenciálnych výhod oproti tradičným regulačným nástrojom, čo v konečnom dôsledku zrejme vysvetľuje ich rastúcu popularitu nielen v oblasti regulácie nových technológií. Najdôležitejšou z týchto výhod je, že tieto nástroje možno prijať a revidovať pomerne rýchlo, bez toho, aby museli prejsť zdĺhavým tradičným legislatívnym procesom.⁴⁶ Erdélyi a Goldsmith tvrdia, že regulácia prostredníctvom „mäkkého práva“ je najvýhodnejšia, keď „aktéri si chcú zachovať flexibilitu pri riešení otázok neistoty, rozmanitosti a meniacich sa okolností.“⁴⁷ V ostatnom období sa „mäkké právo“ stalo nevyhnutnou súčasťou tvorby politík pre prakticky všetky vznikajúce technológie vrátane umelej inteligencie. Avšak „mäkké právo“ nie je dokonalým nástrojom regulácie. Táto nedokonalosť pramení najmä z nedostatočnej vymáhateľnosti týchto noriem.⁴⁸ Čo v konečnom dôsledku má za následok ďalšie nedostatky, z ktorých primárnym je, že „mäkké právo“ vo všeobecnosti neposkytuje spoločnosti rovnakú právnu istotu ako tradičné formy regulácie, ktoré by

⁴⁵ YEUNG, K.: Algorithmic regulation: A critical interrogation. 2018, Regulation & Governance, 12: 505-523. <https://doi.org/10.1111/rego.12158>.

⁴⁶ ABBOTT, K. - SNIDA, D.: Hard and Soft Law in International Governance. 2000. International Organization, 421-456. Dostupné na: <https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/hard-and-soft-law-in-international-governance/EC8091A89687FDF7FC9027D1717538BF>.

⁴⁷ EREDÉLYI, O. - GOLDSMITH J.: Regulating Artificial intelligence Proposal for a Global Solution. 2018. Dostupné na: https://dl.acm.org/doi/pdf/10.1145/3278721.3278731?casa_token=gXFSlbpqydUAAAAA%3APTrQCCNF5wrmMPXcJdTWlBgJxrN1UgHmM4PIO5T7KPML5TBQLOlBlq6AjNbrJKWPTPYFb4KLCWF01w.

⁴⁸ MERCHANT, G.: "Soft Law" Governance of Artificial intelligence. 2019. Dostupné na: <https://escholarship.org/content/qt0jq252ks/qt0jq252ks.pdf>.

znamenali vyššiu inštitucionálnu formálnosť, záväznosť, kolektívnu kontrolu informácií s komplexnou centralizovanou správou a rutinnejším riadením.⁴⁹ Ďalším veľkým nedostatkom „mäkkého práva“ je nedostatočná koordinácia medzi potenciálne veľkým počtom prekrývajúcich sa a možno dokonca nekonzistentných noriem. Pri riešení týchto prípadov sa tradičné formy regulácie spoliehajú na zaužívané princípy derogácie⁵⁰ vyplývajúce ešte z rímskeho práva. Ale v prípade „mäkkého práva“, neexistuje žiadna tradičná hierarchia. Čo v konečnom dôsledku znamená, že sa tieto normy stávajú princípmi bez skutočných princípov.⁵¹ Z týchto dôvodov je možné povedať, že naše východiská budeme musieť hľadať medzi normami „tvrdého práva“.

2.3 Limity regulácie automatizovaných systémov

Prirodzeným limitom regulácie automatizovaných systémov sú vyššie normy resp. hodnoty, ktoré je nutné rešpektovať. Autorský kolektív Bielej knihy si tieto súvislosti uvedomuje a z tohto dôvodu pri našich odporúčaníach budeme vyhádzať z hodnôt, ktoré uznáva Európska únia. Máme za to, že práve tieto hodnoty musia byť pilierom každej regulácie, vrátane právnej úpravy autonómnych vozidiel. Hodnoty v priestore EÚ definuje Zmluva o Európskej únii v článku 2: *„Únia je založená na hodnotách úcty k ľudskej dôstojnosti, slobody, demokracie, rovnosti, právneho štátu a rešpektovania ľudských práv vrátane práv osôb patriacich k menšinám. Tieto hodnoty sú spoločné členským štátom v spoločnosti, v ktorej prevláda pluralizmus, nediskriminácia, tolerancia, spravodlivosť, solidarita a rovnosť medzi ženami a mužmi.“*

Pri diskusií a koncipovaní našich návrhov budeme mať tieto hodnoty na zreteli.

⁴⁹ EREDÉLYI, O. - GOLDSMITH J.: Regulating Artificial intelligence Proposal for a Global Solution (2018). Dostupné na: https://dl.acm.org/doi/pdf/10.1145/3278721.3278731?casa_token=gXFSlbpdydUAAAAA%3APTrQCCNf5wrmMPXcJdTwiBgJxrN1UgHmM4PIO5T7KPML5TBQLOlblq6AjNbrJKWPTPYFb4KLCWF01w.

⁵⁰ Derogácia je možná na základe jednou z ôsmich podmienok, ktoré umožňujú právo. Pre nás najdôležitejšie budú (2.5) lex superior derogate legi inferior - t.j. právny akt vyššieho stupňa deroguje právny akt nižšieho stupňa. (2.6) Lex posterior derogate legi priori - t.j. neskorší právny akt deroguje skorší právny akt. (2.7) Lex specialis derogate legi generali - t.j. osobitný právny akt deroguje všeobecný právny akt. (2.8) Lex posterior generali non derogat legi priori speciali, t.j. - všeobecný právny akt neruší skorší osobitný právny akt. STELMACH, J. - BROZEK, B.: Methods of Legal Reasoning (2006), Springer Netherlands 978-1-4020-4939-2, s. 162.

⁵¹ GYURÁSZ, Z.: From principles to practice: regulating artificial intelligence. Míľhiky práva v stredoeurópskom priestore 2020 [elektronický dokument] : zborník z online medzinárodnej vedeckej konferencie doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov. - : 1. vyd. ISBN 978-80-7160-576-8. - Bratislava : Právnická fakulta UK, 2020. - S. 683-688.

3. VÝZVY REGULÁCIE AUTONÓMNYCH VOZIDIEL

3.1 Definovanie výziev a limitácia výskumu

V rámci tejto časti Bielej knihy predstavíme kľúčové výzvy, pred ktorými stojí regulácia autonómnych vozidiel. Tieto výzvy sme definovali vzhľadom na zloženie riešiteľského kolektívu a konkrétne sa budeme venovať oblastiam správneho práva, trestného práva a práva informačných technológií. Diskutované výzvy vyplývajú z odbornej literatúry a taktiež z reálnych prípadov, keď bolo možné pozorovať konkrétne aplikačné otázky automatizovaných alebo autonómnych vozidiel.

Limitáciou Bielej knihy je, že nie je možné na jednom mieste obsiahnuť problematiku regulácie autonómnych vozidiel v celom rozsahu. Z tohto dôvodu sme sa sústredili na problémy, v ktorých členovia riešiteľského kolektívu disponujú expertízou a ktoré považujeme za najdôležitejšie.

3.2 Typové schvaľovanie vozidiel

Technologický pokrok v oblasti automatizácie jazdenia dokazuje, že už dnešné vozidlá disponujú systémami, ktoré vodičovi buď pomáhajú vo vykonávaní niektorých jazdných úloh alebo čiastočne nahrádzajú vodiča vo vykonávaní niektorých jazdných úloh. Avšak pred tým ako budú akékoľvek vozidlá, systémy a ich komponenty nasadzované na pozemné komunikácie, musia spĺňať konkrétne technické požiadavky tak, aby nepredstavovali hrozbu pre účastníkov cestnej premávky.

Pred samotným uvedením vozidiel na trh tak, aby ich bolo možné používať na pozemných komunikáciách, musí byť vozidlo typovo schválené v súlade s administratívnymi postupmi a technickými požiadavkami. Typovému schváleniu podliehajú aj jednotlivé systémy motorového vozidla. V prípade automatizovaných a plne automatizovaných vozidiel je špecifikom to, že budú vybavené technológiami a systémami, ktoré v súčasnosti ešte nie sú voľne dostupné na trhu. Orgány verejnej moci zodpovedné za typové schválenie vozidiel, komponentov či systémov budú zohrávať v oblasti typového schválenia automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel **veľmi dôležitú úlohu**.

Problematika schvaľovania motorových vozidiel, ako aj systémov pre takéto vozidlá je upravená na úrovni práva EÚ nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (ďalej len „nariadenie o typovom schválení vozidiel“). Predmetné nariadenie sa uplatňuje od 1. septembra 2020.

Ďalším legislatívnym aktom na úrovni práva EÚ je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (ďalej len „nariadenie o všeobecnej bezpečnosti“). K predmetnému nariadeniu bolo prijatých niekoľko vykonávacích aktov. Problematika typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel je upravená vo vykonávacom nariadení

Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022 (ďalej len „vykonávacie nariadenie týkajúce sa typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel“).⁵²

Na vyššie uvedené legislatívne akty by mala nadväzovať národná právna úprava, ktorá by mala regulovať proces typového schválenia vozidiel či uznávanie špecifických výnimiek v kontexte vývoja nových technológií pre automatizované vozidlá.

3.3 Pravidlá cestnej premávky

Cestná premávka predstavuje ďalšiu oblasť správneho práva, ktorú výrazným spôsobom ovplyvnil príchod nových technológií v podobe automatizovaných vozidiel. Cestná premávka reguluje pravidlá pre používanie tradičných vozidiel na pozemných komunikáciách. Avšak zavádzaním vozidiel, ktoré budú vykonávať namiesto vodiča niektoré alebo všetky jazdné úlohy výrazným spôsobom ovplyvní tieto zaužívané pravidlá.

Pojem vodič v tradičnom chápaní ako fyzickej osoby, ktorá vedie vozidlo, bude výrazným spôsobom spochybnený a bude si vyžadovať v prípade plne automatizovaných vozidiel nové prístupy, nakoľko všetky jazdné úlohy budú vykonávať systémy. S tým súvisí aj nevyhnutná zmena právnych predpisov v oblasti cestnej premávky, ktoré vodičovi priznávajú konkrétne práva a ukladajú konkrétne povinnosti. Je taktiež otázne či budú vodiči v prípade plne automatizovaných vozidiel potrebovať vodičský preukaz. Aj v prípade automatizovaných vozidiel, kde je vodič povinný v určitom momente prevziať kontrolu nad vozidlom vznikne mnoho právnych otázok týkajúcich sa jeho povinností. Bude potrebné vyriešiť otázku či právna úprava cestnej premávky vôbec dovoľuje vodičovi vykonávať iné činnosti v čase, keď jazdné úlohy vykonávajú systémy.

Pojem vodič a jeho práva a povinnosti sú upravené v prvom rade na úrovni medzinárodného práva medzinárodnými zmluvami, ako aj na úrovni vnútroštátneho práva všeobecne záväznými právnymi predpismi v oblasti cestnej premávky. Medzinárodné zmluvy ako normatívne zmluvy a všeobecne záväzné predpisy ako normatívne právne akty predstavujú **pramene správneho práva**.⁵³

Právo EÚ reguluje skôr oblasť bezpečnosti cestnej premávky⁵⁴ ako postavenie vodiča a jeho práva a povinnosti. Avšak z definícií pojmov automatizované vozidlo⁵⁵ a plne automatizované vozidlo⁵⁶ v zmysle nariadenia o všeobecnej bezpečnosti vyplýva, že tento legislatívny akt počíta aj pri plne automatizovaných vozidlách s osobou vodiča. Inými slovami povedané, aj pri plne automatizovaných vozidlách bude potrebné stanoviť, kto bude vodičom, hoci táto osoba nebude fakticky vykonávať jazdné úlohy. Potreba stanovenia osoby vodiča je dôležitá najmä z pohľadu vyvodzovania zodpovednosti v prípade škodovej udalosti, zranení či usmrtení účastníka cestnej premávky v čase keď jazdné úlohy vykonával systém automatizovaného riadenia.

Automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlá taktiež ovplyvnia aj cestnú infraštruktúru. Zatiaľ, čo tradičný vodič vie ovládať vozidlo aj pri zle viditeľnom vodorovnom

⁵² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel.

⁵³ Bližšie pozri VRABKO, M.: *Pramene správneho práva* In VRABKO, M a kol.: *Správne právo hmotné Všeobecná časť*. 2. vydanie. Bratislava: C. H. Beck, 2018, s. 43-46.

⁵⁴ Bližšie pozri: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/what-we-do/eu-road-safety-legislation_en.

⁵⁵ Čl. 3 bod 21 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti. Automatizované vozidlo: „motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, no pri ktorom sa stále predpokladá alebo vyžaduje zásah vodiča.“

⁵⁶ Čl. 3 bod 22 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti. Plne automatizované vozidlo: „motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať bez dohľadu vodiča.“

dopravnom značení, automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlá potrebujú pre správne vykonávanie jazdných úloh viditeľné vodorovné dopravné značenie. Z tohto dôvodu budú musieť orgány verejnej moci zodpovedné za správu cestnej infraštruktúry udržiavať cesty, po ktorých budú jazdiť automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlá v dobrom technickom stave.

3.4 Správa údajov

Automatizované vozidlá, ktoré budú komunikovať s inými vozidlami či inteligentnými dopravnými systémami môžu prijímať, produkovať, spracovávať a prenášať obrovské množstvo údajov. Takéto vozidlá možno označiť za prepojené automatizované vozidlá.

V prvom rade tieto údaje zahŕňujú **údaje vo vozidle** (*in-vehicle data*), ktoré sa získavajú prostredníctvom rôznych technológií. Vo všeobecnosti možno hovoriť o troch druhoch:

1. **senzorové technológie.** K senzorovým technológiám patrí RADAR⁵⁷, LIDAR⁵⁸, VLC,⁵⁹ infračervený systém⁶⁰ a pod.
2. **technológie videnia.** Technológie videnia zahŕňajú HD kamery, *Stereo Vision System* (SVS)⁶¹ a pod.
3. **technológie určovania polohy.** Medzi technológie určovania polohy patrí GPS, radarový tempomat a radarová detekcia prekážok (RBOD).

Vyššie uvedené technológie komunikujú s inými vnútornými komponentmi vozidiel, ako sú telematika a aktuátor (riadený pohon), rôznymi sieťami. Medzi tieto siete patrí *Flexray*, siete *Ethernet*, *Controller Area Network* (CAN) atď.⁶²

Ako príklady údajov vo vozidle možno uviesť technické údaje o vozidle (informácie o rýchlosti, zrýchlení, teplote vzduchu, hladine paliva atď.), údaje o stave premávky, údaje o počasí, údaje o správaní počas jazdy a dokonca aj údaje o zdravotnom stave vodiča.⁶³

Údaje vo vozidle pomáhajú zaistiť správnu funkciu vozidla, kontrolujú jeho správne fungovanie, identifikujú, opravujú chyby, zdokonaľujú a optimalizujú funkcie vozidla. Tieto údaje je možné použiť na rôzne účely, ako sú opravy a údržba, bezpečnosť cestnej premávky a riadenie premávky, správa vozového parku, manažment kvality a vývoj produktov, ale aj na iné ako automobilové využitie (napríklad zdieľanie automobilov, prenájom automobilov, poistenie).⁶⁴

Tieto údaje je možné spracovať vo vozidle a za určitých okolností si ich vymieňať prostredníctvom komunikačných technológií s inými vozidlami, infraštruktúrou a výrobcami vozidiel.

Prepojené automatizované vozidlá môžu taktiež prijímať **údaje, ktoré sú odosielané** z iných vozidiel, cestných infraštruktúr, ako sú stanice kooperatívnych inteligentných systémov alebo

⁵⁷ Z anglického radio detection and ranging. RADAR sa otáča a poskytuje 360-stupňové skenovanie priestoru. Senzor funguje pomocou rádiových vln.

⁵⁸ Z anglického light detection and ranging. LIDAR pozostáva z GPS, skenera a laserovej technológie na generovanie 3D informácií v konkrétnej oblasti. LIDAR (Light Detection And Ranging), ktorý pomocou svetla skenuje celý svet a dodá hĺbkou všetkým blízkym prekážkam v 360 stupňoch.

⁵⁹ VLC je systém na báze viditeľného svetla na prenos informácií z jedného miesta na druhé, ale s malým dosahom iba asi 50 m.

⁶⁰ Infračervené systémy poskytujú vizuálne informácie, ako aj dvojrozmerný tvar predmetov. YEEFEN LIM, H.: *Autonomous Vehicles and the Law Technology, Algorithms and Ethics*. Edward Elgar Publishing, 2018, s. 11.

⁶¹ SVS pomocou dvoch kamier vidí ten istý objekt. KALA, R.: *On-Road Intelligent Vehicles. Motion Planning for Intelligent Transportation Systems*. Amsterdam: Elsevier, 2016, s. 15.

⁶² Bližšie pozri: SKIHO, K. - HRESTHA, R.: *Automotive Cyber Security Introduction, Challenges, and Standardization*. Singapore: Springer Nature Singapore, s. 21-23.

⁶³ KERBER, W. - GILL, D.: *Access to Data in Connected Cars and the Recent Reform of the Motor Vehicle Type Approval Regulation*. In JIPITEC 10, 2019, s. 247.

⁶⁴ ACEA: *Position Paper Access to vehicle data for third-party services*. 2016, s. 3. Dostupné na: https://www.acea.auto/files/ACEA_Position_Paper_Access_to_vehicle_data_for_third-party_services.pdf.

semaforey, značky, alebo od iných účastníkov premávky (cyklisti, chodci). Na tieto účely je možné použiť rôzne typy komunikačných technológií, ako sú komunikačné technológie krátkeho dosahu, ktoré pracujú vo vyhradenom frekvenčnom pásme 5,9 GHz, ako aj technológie dlhého dosahu ako sú mobilné siete 3G, 4G alebo 5G.⁶⁵

V tomto ohľade je prepojené automatizované vozidlo prepojenou entitou, ktorá prijíma údaje z externého zdroja a môže zdieľať údaje, ktoré sú zaznamenané so vzdialenou treťou stranou, na rôzne účely. Do prepojených automatizovaných vozidiel môžu byť importované údaje ako zoznam telefónnych kontaktov, cieľové destinácie pre navigáciu a údaje vytvorené vodičom a cestujúcimi (napr. navštívené webové stránky, preferencie online nakupovania atď.).

Externým zdrojom údajov môžu byť aj údaje, ktoré produkujú rôzne **orgány verejnej moci** zodpovedné za cestnú premávku a cestnú infraštruktúru. Informácie o cestnej premávke a údaje o infraštruktúre zahŕňajú napr. dynamické rýchlostné limity, pravidlá cestnej premávky, polohu stojacich vozidiel, názvy ciest, stav a dostupnosť vozoviek, dĺžku ciest, typ vozoviek, upozornenia na práce na ceste, počet a polohu semaforov a značiek, atď.

Údaje generované vozidlom a údaje produkované vodičom alebo cestujúcimi majú hodnotu nielen pre výrobcov vozidiel, ale aj pre orgány verejnej moci (napr. údaje o cestnej premávke, stav vozovky a pod.) a subjekty, ktoré by chceli poskytovať služby používateľom vozidla (napr. služby automobilového trhu s náhradnými dielmi, online nákupy, poistenie a pod.).⁶⁶

Údaje prepojených automatizovaných vozidiel vytvárajú nové inovatívne služby v oblasti opráv a údržby vozidiel (diaľkové monitorovanie prevádzky vozidla, diaľková diagnostika, diaľková a prediktívna údržba a opravy), navigačné služby, parkovacie aplikácie, online nakupovanie alebo poisťovacie služby. Na poskytovanie týchto služieb je však potrebný prístup k údajom vo vozidle a k vlastným zdrojom vozidla. V niektorých prípadoch bude dokonca potrebný prístup k údajom o vozidle v reálnom čase.⁶⁷

Na základe našich zistení vyššie si vývoj, testovanie a používanie autonómnych vozidiel vyžaduje spracovanie obrovského množstva údajov vrátane osobných údajov. Európske združenie výrobcov automobilov (ACEA) rozlišuje medzi rôznymi typmi údajov spracovávaných v rámci vozidiel. Prvá kategória zahŕňa čisto technické údaje týkajúce sa vozidla, napr. sériové čísla komponentov vozidla, verziu softvéru alebo diagnostické chybové kódy. Druhú kategóriu spracúvaných údajov tvoria osobné údaje týkajúce sa dotknutých osôb, a to štatistiky používateľov, využívanie zábavných služieb alebo zmluvné a finančné údaje. Tretia kategória sa týka prostredia autonómneho vozidla – vonkajšia teplota, chodci alebo iné poznávacie značky zachytené senzormi alebo kamerami.⁶⁸ Podobne, aj Európsky výbor na ochranu údajov (European Data Protection Board, EDPB) uviedol, že v rámci autonómnych vozidiel budú spracúvané viaceré kategórie údajov vrátane osobných údajov. Ako osobné údaje vo svojom usmernení klasifikuje aj technické údaje o vozidle ako rýchlosť alebo

⁶⁵ Návrh delegovaného nariadenia KOMISIE (EÚ) .../... ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o zavádzanie a prevádzkové využívanie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov. C/2019/1789 final.

⁶⁶ KERBER, W. - GILL, D.: Access to Data in Connected Cars and the Recent Reform of the Motor Vehicle Type Approval Regulation. In JIPITEC 10, 2019, s. 248.

⁶⁷ Prístup k zdrojom vo vozidle zahŕňa IT systémy, senzory, telematické systémy a rozhranie človek-stroj (palubná doska). V prípade vzdialenej diagnostiky, vzdialenej a prediktívnej údržby a opráv je potrebné nielen čítanie (sťahovanie dát), ale najmä zápis dát pre aktualizáciu či rekonfiguráciu softvéru. Bližšie pozri: KERBER, W. a GILL, D.: Access to Data in Connected Cars and the Recent Reform of the Motor Vehicle Type Approval Regulation. In JIPITEC, roč. 10, č. 2, 2019, s. 248. KERBER, W.: Data Governance in Connected Cars: The Problem of Access to In-Vehicle Data. In JIPITEC, roč. 9, č. 3, 2018.

⁶⁸ European Automobile Manufacturers Association. ACEA Comments. European Data Protection Board Guidelines 1/2020 on Processing Personal Data in the Context of Connected Vehicles and Mobility Related Applications. April 2020. Available online: https://www.acea.auto/files/ACEA_comments_EDPB_guidelines_1-2020.pdf.

prejdená vzdialenosť. Zároveň výbor upozorňuje na spracúvanie citlivejších údajov ako sú lokalizačné údaje, biometrické údaje a údaje týkajúce sa trestných činov a priestupkov.⁶⁹ Nakoľko tie v rámci legislatívy EÚ podliehajú osobitnému režimu, je nutné aby im prevádzkovatelia vozidiel venovali pri spracúvaní zvýšenú pozornosť. Z tohto dôvodu prirodzene nastupujú otázky, ktoré sa týkajú ochrany súkromia a ochrany osobných údajov ako kto tieto údaje kontroluje, zodpovedá za ich spracúvanie či ako sú využívané.⁷⁰

Na problematiku správy údajov je možné hľadiť z dvoch pohľadov, ktoré čiastočne reflektuje aj zakotvenie práva na súkromie a práva na ochranu osobných údajov v Charte základných práv EÚ. Ak berieme do úvahy širší koncept súkromia a prípadné zásahy do neho v rámci autonómnych vozidiel, môžeme reflektovať otázky zásahov do súkromného a rodinného života či prístup orgánov verejnej moci k údajom, ktoré sa v rámci autonómnych vozidiel spracúvajú. Nejde pritom iba o teoretické otázky, ale výsostne otázky aplikačnej praxe, nakoľko vyšetrovanie priestupkov, trestných činov alebo iné účely zo strany štátu môžu vyžadovať prístup k údajom z autonómneho vozidla.

Zároveň, otázky spracúvania osobných údajov upravuje sekundárne právo EÚ komplexne. Národnej legislatíve je však daná možnosť určité parciálne otázky upraviť špecificky. Ide napríklad o kreovanie špecifických právnych základov pre adresátov noriem týkajúcich sa spracúvania osobných údajov vo vozidle či limity využívania týchto údajov zo strany orgánov verejnej moci. Osobitné otázky súvisia s korektným definovaním kľúčových aktérov spracúvania údajov a ich postaveniu a zodpovednosti v rámci legislatívy na ochranu osobných údajov. Zaujímavou problematikou sú aj cezhraničné prenosy osobných údajov mimo priestor EÚ, ktoré sú nevyhnutné pri využívaní niektorých softwarových riešení a na ktoré sa aplikujú špecifické požiadavky právneho rámca.

3.5 Kybernetická bezpečnosť

Automatizované vozidlá sú vybavené rôznymi systémami a technológiami, ktoré umožňujú ich bezdrôtové pripojenie na iné vozidlá či infraštruktúru, a tak sa môžu stať cieľom rôznych kybernetických útokov, ktorých výsledkom môže byť aj kybernetický bezpečnostný incident. Kybernetický bezpečnostný incident nemusí byť len výsledkom cieleného kybernetického útoku, ale aj chybou systému či nesprávnou ľudskou manipuláciou. Následkom kybernetického bezpečnostného incidentu môže byť narušenie fungovania alebo znefunkčnenie dôležitých funkcií vozidla, únik údajov a pod.

Takéto kybernetické bezpečnostné incidenty môžu mať fatálne následky v cestnej premávke nielen pre vodiča a pasažierov vozidla, ale aj pre ostatných účastníkov cestnej premávky, nakoľko môže dôjsť k narušeniu bezpečnosti cestnej premávky, vzniku škodovej udalosti, zraneniu osoby či dokonca usmrteniu osoby. Preto je viac ako potrebné sa zaoberať otázkami kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ktorá by mala zabezpečiť dostatočnú úroveň ochrany automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, resp. ich systémov pred rôznymi kybernetickými hrozbami.

Bezpečnosť cestnej premávky závisí od zaistenia dostatočnej úrovne bezpečnosti automatizovaných systémov riadenia, ktoré vykonávajú jazdné úlohy namiesto vodiča. Preto je aj verejným záujmom, aby výrobcovia automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel

⁶⁹ EUROPEAN DATA PROTECTION BOARD: Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications. Version 1.0. Adopted on 28 January 2020.

⁷⁰ BOEGLIN, J.: The costs of self-driving cars: Reconciling freedom and privacy with tort liability in autonomous vehicle regulation. Yale Journal of Law & Technology, 17, article 4, 171.

realizovali bezpečnostné opatrenia a plnili na úseku kybernetickej bezpečnosti konkrétne povinnosti v prípade vzniku kybernetických bezpečnostných incidentov.

Príkladov úspešných kybernetických útokov na vozidlá, resp. ich systémy je viacero. V roku 2015 dvaja etickí hackeri Charlie Miller a Chris Valasek demonštrovali kybernetický útok, ktorým získali vzdialený prístup do vnútornej siete motorového vozidla Chrysler-Jeep a následne mohli ovládať brzdy, motor či stierače.⁷¹

Kybernetické útoky môžu byť namierené na elektronické kontrolné jednotky (ECU)⁷², ktoré ovládajú elektrické systémy a subsystémy vo vozidle. Ako príklady elektronických kontrolných jednotiek možno uviesť rôzne moduly protiblokovacieho systému (ABS)⁷³, riadenia bŕzd, riadenia prevodovky, riadenia pohonnej jednotky, riadenia motora a i.⁷⁴

Taktiež môžu byť kybernetické útoky namierené na senzorové technológie (RADAR, LIDAR), technológie videnia (HD kamery) či technológie určovania polohy (GPS). Cieľom kybernetických útokov môžu byť aj komunikačné technológie vo vozidle, ktoré zabezpečujú prenos údajov v rámci vozidla, ako aj komunikáciu vozidla s inými vozidlami či infraštruktúrou.⁷⁵

Navyše, nemožno sa sústrediť len na kybernetickú bezpečnosť samotných automatizovaných vozidiel a systémov, ktoré vykonávajú niektoré alebo všetky jazdné úlohy, ale aj na kybernetickú bezpečnosť infraštruktúry, s ktorou automatizované vozidlá komunikujú, resp. budú komunikovať. Ako príklad možno uviesť svetelnú signalizáciu alebo dopravné značenie. V prípade, ak by inteligentné dopravné systémy odosieli pozmenené údaje napr. o polohe vozidiel, vzdialenosti medzi vozidlami, tak by mohlo dôjsť k dopravnej nehode, a to z dôvodu, že systém vyhodnotil situáciu na základe týchto nesprávnych údajov.

V oblasti kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel zohráva dôležitú úlohu aj certifikácia kybernetickej bezpečnosti. A teda je namieste sa pýtať, či systémy, ktoré vykonávajú niektoré alebo všetky jazdné úlohy musia spĺňať presne stanovené požiadavky na kybernetickú bezpečnosť. Certifikácia automatizovaných systémov riadenia, ktoré budú vykonávať jazdné úlohy namiesto vodiča má odlišné charakteristiky v porovnaní s certifikáciou fyzických komponentov vozidiel. Takéto systémy si vytvárajú aj vlastný kód (softvér) nezávisle od svojho autora, a teda dochádza k neustálej zmene systému a nemožno povedať, že takýto systém je ten istý systém, ktorý bol certifikovaný pred uvedením na trh. Zodpovedanie týchto otázok bude pre kybernetickú bezpečnosť automatizovaných vozidiel, ale aj pre bezpečnosť v cestnej premávke veľmi dôležitá.

Kybernetická bezpečnosť je v stratégii pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska chápaná ako prvok inteligentnej mobility a predstavuje jeden z kľúčových oblastí aj pre výskum a vývoj riešení v danej oblasti. Taktiež sa v predmetnej stratégii uvádza, že je potrebné aktualizovať a zdokonaľovať existujúci bezpečnostný rámec vrátane riešenia kybernetických hrozieb. Jednou z

⁷¹ SCHELLEKENS, M.: Car hacking: Navigating the regulatory landscape. In Computer Law and Security Review. 2015, roč. 32, č. 2, s. 307. Súčasnú luxusnú autá ako napr. BMW rady 7 môžu obsahovať až 150 elektronických kontrolných jednotiek. Bližšie pozri CHARETTE, R. N.: How Software Is Eating the Car The trend toward self-driving and electric vehicles will add hundreds of millions of lines of code to cars. Can the auto industry cope? Dostupné na: <https://spectrum.ieee.org/software-eating-car>.

⁷² Z anglického electronic control unit (ECU). Niekedy taktiež známe ako electronic control module (ECM).

⁷³ Z anglického anti-lock braking system.

⁷⁴ KYOUNGGON, K. a kol.: Cybersecurity for autonomous vehicles: Review of attacks and defense. In Computers & Security. 2021, roč. 103, s. 2.

⁷⁵ K príkladom kybernetických útokov pozri KYOUNGGON, K. a kol.: Cybersecurity for autonomous vehicles: Review of attacks and defense. In Computers & Security. 2021, roč. 103, s. 1-27.

priorít predmetnej stratégie je aj zlepšenie súvisiacich predpisov, napríklad predpisov týkajúcich sa rámca certifikácie kybernetickej bezpečnosti pre automatizované vozidlá.⁷⁶

3.6 Trestné konanie

Z pohľadu trestno-procesného aspektu, ktorý vníma autonómne vozidlo výlučne ako nosič dát a informácií významných pre trestné stíhanie, nemá v súčasnosti procesný význam rozlišovať o akú úroveň automatizácie vozidla⁷⁷ ide pri poskytovaní dát, resp. pri procese ich získavania pre účely trestného stíhania. Súčasná právna úprava Trestného poriadku ako i úprava *de lege ferenda* pristupuje k autonómnemu vozidlu ako k dátovému nosiču a zdroju digitálnych údajov, ktorých zaistenie, vydanie, skúmanie a ukladanie sa riadi jednak príslušnými ustanoveniami Trestného poriadku, ale taktiež príslušnými medzinárodnými ISO štandardmi aplikovanými pre oblasť kybernetickej bezpečnosti a elektronických dôkazov.⁷⁸

Úroveň automatizácie vozidla z pohľadu pro-futuro má trestnoprocesný význam rozlišovať pravdepodobne iba pri úrovni 5 a prípadne vyššie⁷⁹, a to za podmienky, že trestné právo procesné akceptuje za určitých okolností⁸⁰ umelú inteligenciu autonómného vozidla *de lege ferenda* ako subjekt trestnej zodpovednosti za spáchaný trestný čin, ktorý by v trestnom konaní mal postavenie obvineného s garantovaným právom na obhajobu v zmysle §2 ods. 9 Trestného poriadku a ostatnými právami podľa zásady rovnosti. Hmotnoprávnym otázkam trestnej zodpovednosti umelej inteligencie autonómného vozidla je venovaná samostatná hmotnoprávna časť Bielej knihy, na ktorú bez ďalšieho odkazujeme.

Pre účely trestného konania má okrem hore uvedeného význam umelú inteligenciu autonómného vozidla vnímať, za predpokladu jej aspoň čiastočnej právnej subjektivity *de lege ferenda*, ako subjekt trestného konania s analytickými schopnosťami, ktorý vie poskytnúť orgánom činným v trestnom konaní alebo súdu či už samostatne, alebo prostredníctvom znalca, výstupy, predikcie, alebo údaje, ktoré sú dôležité pre trestné stíhanie na podklade doručených súhlasov, alebo príkazov (k tomu pozri nižšie), pričom by malo ísť o takú úroveň samostatného konania, ktoré je analogické so všeobecnou doktrínou definíciou svedka⁸¹ ako *subjektu, ktorý dokáže vypovedať o skutočnostiach dôležitých pre trestné stíhanie, ktoré vnímal svojimi zmyslami*,⁸² ktoré by boli v prípade umelej inteligencie nahradené jej senzormi, kamerami atď. V týchto prípadoch by malo ísť o situácie, kedy autonómne vozidlo získa informácie dôležité pre trestné stíhanie, elektronické dôkazy⁸³, v rámci

⁷⁶ Bližšie pozri stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska. Dostupné na: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/26846/1>.

⁷⁷ Dostupné na: <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>.

⁷⁸ Napr. ISO 27001, 27041, 27042.

⁷⁹ Dostupné na: <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>. [navštívené dňa 07. septembra 2022]. [Ak sa zmení škálovanie stupňov autonómie vozidiel](#).

⁸⁰ VAN GERDEREN - HOVEN AN DEN; R: Legel Personhood in the Age of the artificially intelligent robots; In: Law of Artificial Intelligence, Ed: BARFIELD, W.; PAGALLO, U.: Edward Elgar Publishing, 2018, str. 224 a nasl.

⁸¹ K tomu pozri: ČENTÉŠ, J. a kolektív.: Trestné právo procesné, Všeobecná časť. Bratislava. Heuréka. 2016. ISBN, 978-80-8173-020-7 str. 379; porovnaj aj Rozsudok Najvyššieho súdu SR z 18. júna 2013, sp. zn. 2 Tdo 26/2013; Uznesenie Najvyššieho súdu SR z 21. februára 2010, sp. zn. 2 Tdo 5/2012, alebo Rozsudok Európskeho súdu pre ľudské práva vo veci Rosselet - Christ proti Slovenskej republike z 26. októbra 2010 k sťažnosti č. 25329/05.

⁸² VAN GERDEREN - HOVEN AN DEN; R; Legel Personhood in the Age of the artificially intelligent robots; In: Law of Artificial Intelligence, Ed: BARFIELD, W. - PAGALLO, U.: Edward Elgar Publishing, 2018, str. 224 a nasl.

⁸³ Napriek tomu, že elektronické dôkazy majú vo všeobecnosti stúpajúcu tendenciu, táto skutočnosť doposiaľ nepriniesla uspokojivé riešenie v podobe ich kategorizovania do univerzálnej definície. Ba dokonca, ani právnu rešeršou relevantných rozhodnutí Európskeho súdu pre ľudské práva sa nám nepodarilo nájsť súdny výklad tohto pojmu. V kontexte činnosti Rady Európy možno poukázať na relatívne nedávno prijatý dokument, ktorý definuje obsah pojmu elektronický dôkaz ako „akýkoľvek dôkaz odvodený z údajov obsiahnutých alebo vytvorených akýmkoľvek zariadením, ktorého fungovanie závisí od programu.“ V podmienkach Slovenskej republiky takisto neexistuje žiadny právny predpis, ktorý by vymedzoval legálnu

štandardnej (obvyklej) prevádzky samotného vozidla resp. jeho senzorov, ktoré sa predpísaným spôsobom ukladajú a *ex post* vznikne potreba ich využitia pre účely trestného stíhania.

Ak by sa uvedené senzory umelej inteligencie používali na *ex ante* cielenú a vedomú diaľkovú biometrickú identifikáciu fyzických osôb „v reálnom čase“ vo verejne prístupných priestoroch na účely presadzovania práva, tak by takýto postup bolo možné považovať za obzvlášť rušivý zásah do práv a slobôd dotknutých osôb, keďže môže ovplyvniť súkromný život veľkej časti obyvateľstva, tým, že vyvoláva pocit neustáleho sledovania.⁸⁴ Používanie týchto systémov na účely presadzovania práva⁸⁵ by sa preto malo v zásade povoliť pre tri okruhy činností orgánov vynucujúcich právo⁸⁶:

- pátranie po potenciálnych obetiach trestných činov vrátane nezvestných detí,
- niektoré prípady ohrozenia života alebo fyzickej bezpečnosti fyzických osôb alebo hrozby teroristického útoku a
- odhaľovanie, lokalizáciu, identifikáciu alebo stíhanie páchatelov trestných činov uvedených v rámcovom rozhodnutí Rady 2002/584/SVV o Európskom zatýkacom rozkaze⁸⁷ ak za ne možno v danom členskom štáte uložiť trest odňatia slobody alebo ochranné opatrenie spojené s odňatím slobody s hornou hranicou trestnej sadzby najmenej tri roky, alebo podozrivých zo spáchania takýchto trestných činov,⁸⁸

definíciu pojmu elektronický dôkaz. Doposiaľ sa s týmto pojmom nevysporiadali ani súdne authority Slovenskej republiky v rámci rozhodovacej činnosti, a to napriek tomu, že najmä v období posledných rokov sa s takýmto typom dôkazov stretávajú pomerne často. Je však potrebné uvedomiť si, že elektronické dôkazy sú svojou koncepciou rovnaké ako všetky ostatné dôkazy mu alebo z údajov, ktoré sú uchovávané alebo prenášané prostredníctvom počítačového systému alebo siete.

⁸⁴Odsek 18 Recitálu návrhu Nariadenia o umelej inteligencii, ktorý predstavila Európska únia. Dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0206&from=SK>.

⁸⁵K otázke plošného využívania nástrojov tvárovej identifikácie zložkami vynucujúcimi právo v rámci boja s terorizmom porovnávajú názor britského Information Commissioner Office z 31. októbra 2019. Dostupné: <https://ico.org.uk/media/about-the-ico/documents/2616184/live-frt-law-enforcement-opinion-20191031.pdf>.

Pozn. autorov, uvedený právny názor bol publikovaný ešte pred predstavením znenia návrhu Nariadenia o umelej inteligencii, ktorý predstavila Európska únia. Odkaz viď vyššie.

⁸⁶Ak je splnená požiadavka proporcionality v zmysle odseku 19 Recitálu návrhu Nariadenia o umelej inteligencii, ak je to nevyhnutné na dosiahnutie podstatného verejného záujmu, ktorého význam prevažuje nad rizikami.

⁸⁷Kategórie 32 trestných činov majú viac kriminologický charakter a nie je možné ich považovať za definície trestných činov, pričom v zmysle čl. 2 ods. 2 citovaného nariadenia ide o: 1. účasť na zločinnom spolčení; 2. terorizmus; 3. obchodovanie s ľuďmi; 4. sexuálne zneužívanie detí a detská pornografia; 5. nedovolené obchodovanie s omamnými a psychotropnými látkami; 6. nedovolené obchodovanie so zbraňami, strelivom a výbušnami; 7. korupcia; 8. podvod vrátane podvodu týkajúceho sa finančných záujmov Európskych spoločenstiev podľa Dohovoru o ochrane finančných záujmov Európskych spoločenstiev z 26. júla 1995; 9. legalizácia príjmov z trestnej činnosti; 10. falšovanie a pozmeňovanie meny vrátane eura; 11. počítačová kriminalita; 12. trestné činy proti životnému prostrediu vrátane nedovoleného obchodovania s ohrozenými živočíšnymi a rastlinnými druhmi, ich plemenami a odrodami; 13. uľahčenie neoprávneného prekročenia štátnej hranice a neoprávneného pobytu; 14. vražda, závažné ublíženie na zdraví; 15. nedovolené obchodovanie s ľudskými orgánmi a tkanivami; 16. únos, obmedzovanie osobnej slobody a branie rukojemníka; 17. rasizmus a xenofóbia; 18. organizovaná alebo ozbrojená lúpež; 19. nedovolené obchodovanie s kultúrnymi objektmi vrátane starožitností a umeleckých diel; 20. podvodné konanie; 21. vymáhanie peňazí alebo inej výhody a vydieranie; 22. falšovanie, pozmeňovanie výrobkov vrátane konaní porušujúcich práva duševného vlastníctva alebo ich distribúcia; 23. falšovanie a pozmeňovanie verejných listín a obchodovanie s takými listinami; 24. falšovanie a pozmeňovanie platobných prostriedkov; 25. nedovolené obchodovanie s hormonálnymi látkami a ďalšími prostriedkami na podporu rastu; 26. nedovolené obchodovanie s jadrovými alebo rádioaktívnymi materiálmi; 27. obchodovanie s odcudzenými vozidlami; 28. znásilnenie; 29. podpaľačstvo; 30. trestné činy podliehajúce právomoci Medzinárodného trestného súdu; 31. nezákonné ovládnu-tie lietadla alebo plavidla, alebo; 32. sabotáž. I keď členské štáty implementovali do svojich právnych poriadkov uvedený zoznam 32 kategórií trestných činov, Rada je oprávnená v zmysle článku 3 ods. 2 Rámcového rozhodnutia zmeniť svoje priority a pridať nové trestné činy do už existujúceho zoznamu. Ak tak Rada urobí, novo pridané trestné činy sa budú spravovať tými istými princípmi a uplatnia sa na ne tie isté zásady stanovené v Rámcovom rozhodnutí.

⁸⁸Odsek 19 Recitálu návrhu Nariadenia o umelej inteligencii, ktorý predstavila Európska únia, dostupné na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0206&from=SK>.

a súčasne každé použitie tohto systému vo verejne prístupných priestoroch na účely presadzovania práva by malo podliehať predchádzajúcemu povoleniu nezávislého správneho orgánu členského štátu, ibaže by vec nezniesla odklad.⁸⁹

Ďalším okruhom problémov autonómnych vozidiel vo vzťahu k trestnému právu procesnému je využiteľnosť dát získaných autonómnym vozidlom o podozreniach z trestnej činnosti resp. protiprávnej činnosti samotným držiteľom resp. prevádzkovateľom autonómneho vozidla. Ide o otázku právnej etiky všeobecne, ktorá má pomerne významný presah do *zásady nemo tenentur ipso accusare* v tom zmysle, či by autonómne vozidlo po vyhodnotení všetkých dostupných údajov, ak dospeje k záveru, že dochádza k nezákonnému konaniu samotným držiteľom, malo samo privolať príslušné zložky za účelom eliminácie príslušnej hrozby na živote, zdraví, alebo majetku.⁹⁰ V praxi sa bude jednať o prípady vedenia motorového vozidla pod vplyvom omamných a psychotropných látok, ale i únosov, prevádzkačstva, obchodovania s ľuďmi apod. Sme toho názoru, že za súčasného právneho stavu a obsahu uvedenej zásady vo vzťahu k držiteľovi resp. používateľovi autonómneho vozidla by bol hore naznačený postup porušením zásady *nemo tenentur ipso accusare*. Sme toho názoru, že uvedený účel, ktorým je eliminácia hrozby protiprávneho konania, je možné aspoň čiastočne dosiahnuť automatickým núdzovým zastavením vozidla a nepokračovaním v jazde, ak by autonómne vozidlo s prihliadnutím na všetky získané údaje⁹¹ interpretovalo dianie vo vozidle ako podozrenie z páchania trestnej činnosti.

3.7 Zodpovednosť

3.7.1 Zodpovednosť prevádzkovateľa za vadný výrobok a AI

Otázky zodpovednosti z pohľadu civilného práva obsahujú viacero potenciálnych problémov v kontexte autonómnych vozidiel. Viacerí autori deklarujú, že súčasné pravidlá občianskoprávnej zodpovednosti sú schopné absorbovať aj zodpovednosť za škodu spôsobenú autonómnych vozidiel.⁹² Neplatí to ale absolútne, relevantné otázky zodpovedného subjektu či posúdenia nedbanlivosti stále ostávajú nezodpovedané.

3.7.2 Trestnoprávna zodpovednosť

Umelá inteligencia, či už vo forme softwaru alebo jej začlenenia v rámci rôznych systémov (strojov, výrobkov) púta v súčasnosti čím ďalej väčší a väčší záujem v rôznych spoločenských oblastiach, a to vrátane práva.⁹³ V súčasnosti asi najviditeľnejším príkladom jej aplikácie sú práve autonómne vozidlá. Mimoriadny záujem je venovaný prípadným krokom umelej inteligencie, resp.

⁸⁹ Primerane porovnaj odsek 21 Recitálu návrhu Nariadenia o umelej inteligencii. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0206&from=SK>.

⁹⁰ EDER, N.: Privacy, Nondiscrimination and Equal Treatment: Developing Fundamental Right Response to Behavioral Profiling; In Algorithmic Governance and Governance of Algorithms- legal and Ethical Challenges; vol.1; Ed.: EBERS, M.; GAMITO, C.,M.; Springer, Cham, Switzerland, s. 26-29.

⁹¹ Napr. zvýšená teplota osôb vo vozidle, zvýšená hlasová intenzita, plač, slovný reťazec a rečové algoritmy evokujúce násilie alebo hrozbu, neštandardne pokyny vodiča pred jazdou, počas jazdy, alebo po jej skončení. K tomu viac: EDER, N.: Privacy, Nondiscrimination and Equal Treatment: Developing Fundamental Right Response to Behavioral Profiling; In Algorithmic Governance and Governance of Algorithms- legal and Ethical Challenges; vol.1; Ed.: EBERS, M.; GAMITO, C.,M.; Springer, Cham, Switzerland, s. 26-29.

⁹² Pozri napríklad CHESTERMAN, S.: We, the Robots? Regulating Artificial Intelligence and the Limits of the Law. Cambridge: CUP, 2021.

⁹³ K nárastu článkov ohľadne umelej inteligencie v oblasti práva pozri napr. ROSCA, C., COVRIG, et al. : Return of the AI: An Analysis of Legal Research on Artificial Intelligence Using Topic Modeling. In: N. Aletras, I. Androutsopoulos, L. Barrett, A. Meyers, & D. Preoiuc-Pietro (Eds.), Proceedings of the Natural Language Processing Workshop 2020, CEUR-WS.org, s. 3 -10. Dostupné on-line na <http://ceur-ws.org/Vol-2645/paper1.pdf>.

systémov ju využívajúcich (vrátane autonómnych vozidiel), ktoré môžu viesť k protiprávnym následkom, ktoré označujeme ako trestné činy. To, že nejde iba o sci-fi dokumentujú už aj príklady z praxe, kedy stroj riadený umelou inteligenciou strčil do pracovníka na výrobné linke, nakoľko ho detegoval ako hrozbu vo vzťahu k svojej činnosti, čo viedlo k tomu, že uvedený pracovník padol do stroja, kde bol usmrtený.⁹⁴ Vo svete sú už zdokumentované prípady, kedy autonómne vozidlá riadené, resp. obsahujúce umelú inteligenciu boli účastníkom dopravnej nehody, resp. incidentov, kedy došlo dokonca k usmrteniu osoby.⁹⁵

Trestné právo ako prostriedok *ultima ratio* predstavuje odvetvie práva, ktorého úlohou je práve zabezpečenie ochrany spoločenských vzťahov pred ich najzávažnejšími porušeniami alebo ohrozeniami. Základnými predpismi trestného práva sú Trestný zákon (zákon č. 300/2005 Z. z., ďalej aj ako „TZ“), Trestný poriadok (zákon č. 301/2005 Z. z., ďalej aj ako „TP“) a zákon o trestnej zodpovednosti právnických osôb (zákon č. 91/2016 Z. z., ďalej aj ako „TZPO“).

Otázka vzťahu autonómnych vozidiel a trestného práva, a najmä otázky trestnej zodpovednosti za konania spojené s prevádzkou autonómnych vozidiel, nie sú v súčasnosti ako také predmetom samostatnej úpravy v podobe samostatného právneho predpisu alebo osobitných ustanovení v rámci existujúcich predpisov trestného práva.

Uvedené však neznamená, že na zodpovednostné vzťahy spojené s prevádzkovaním autonómnych vozidiel a ich systémov (najmä umelej inteligencie) nie je možné aplikovať ustanovenia predpisov trestného práva ako aj teóriu trestného práva. Možnosť aplikácie sa za súčasného stavu právnej úpravy trestnej zodpovednosti bude odvíjať najmä od úlohy a postavenia autonómneho vozidla v rámci konaní, ktoré vykazujú znaky trestných činov.

Autonómne vozidlá, ako aj na samotná umelá inteligencia v nich obsiahnutá, resp. ich systémy môžu byť predmetom trestnoprávnych vzťahov z hľadiska riešenia viacerých možných situácií. Možné oblasti interakcie autonómnych vozidiel a trestného práva môžeme zhrnúť do štyroch základných oblastí, ktoré sú alebo v budúcnosti môžu byť predmetom právnej regulácie týkajúcej sa autonómnych vozidiel a ich systémov, vrátane umelej inteligencie :

- a) autonómne vozidlo (umelá inteligencia) ako objekt ochrany trestného práva;
- b) autonómne vozidlo (umelá inteligencia) ako nástroj alebo predmet na páchanie trestnej činnosti;
- c) autonómne vozidlo (umelá inteligencia) ako „páchateľ“ trestnej činnosti;
- d) autonómne vozidlo (umelá inteligencia) ako zdroj dát o trestnej činnosti, resp. ako dôkaz;

Oblasti uvedené pod písmenami a) až c) predstavujú oblasti, v ktorých primárne trestnoprávna úprava je, alebo bude v budúcnosti doménou právnych predpisov trestného práva hmotného a ich vývoja, a to vrátane aj aspektov hmotnoprávnej časti teórie trestného práva. Oblasť uvedená pod písm. d) je a bude naopak doménou úpravy právnych predpisov trestného práva procesného a jeho teórie.

Z hľadiska riešenia otázok týkajúcich sa oblastí pod písm. a) a b) je z pohľadu trestného práva možné na tieto oblasti aplikovať buď úplne alebo len s menšími úpravami súčasnú trestnoprávnu úpravu nachádzajúcu sa v hmotnoprávnych predpisoch, teda v TZ, resp. TZPO. Súčasne je možné na tieto situácie aplikovať aj poznatky trestnoprávnej teórie.

⁹⁴ HALLEVY, G.: The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control. In: Akron Intellectual Property Journal. 2010, Vol. 4, Iss. 2, Article 1, s. 171 – 172, dostupné on-line na <https://ideaexchange.uakron.edu/akronintellectualproperty/vol4/iss2/1>.

⁹⁵ Pozri napríklad <https://tech.sme.sk/c/20784757/autonomne-auto-po-prvykrat-zabilo-chodca.html>. K nehodovosti autonómnych vozidiel pozri <https://zive.aktuality.sk/clanok/ljNroEc/oficialny-rebricek-nehodovosti-autonomnych-systemov-v-usa-vedie-tesla-autopilot/>.

Čo sa týka problematiky vyvodzovania trestnej zodpovednosti v súvislosti s prevádzkou (prípadne vývojom) autonómnych vozidiel, resp. ich systémov (najmä umelej inteligencie), tak z hľadiska trestného práva hmotného sa táto problematika koncentruje do oblastí definovanými vyššie pod písm. b) a c), nakoľko tieto oblasti riešia práve otázky spojené s používaním, využívaním, prípadne zneužívaním autonómnych vozidiel pri páchaní trestnej činnosti alebo všeobecne s činnosťou (konaním) autonómnych vozidiel a ich systémov, ktoré vedie k trestnoprávne relevantným následkom. Teda ich výsledkom je spáchanie trestného činu za priamej účasti alebo súčinnosti autonómneho vozidla alebo jeho systémov v najširšom slova zmysle.

Výzvou a kľúčovým problémom trestného práva bude adekvátne vyriešenie otázok týkajúcich sa vyvodzovania trestnej zodpovednosti v prípadoch pod písm. c), kedy ako možný páchatel' bude prichádzať do úvahy samotné autonómne vozidlo, resp. niektorý z jeho kľúčových prvkov (najmä umelá inteligencia zodpovedná za rozhodovanie a fungovanie autonómne vozidla ako funkčného systému). Uvedené sa týka najmä situácie ak by do prevádzky boli uvedené autonómne vozidlá úrovne 5 podľa klasifikácie Society of Automotive Engineers (ďalej ako „SAE“). Nie je vylúčené, že riešenie týchto otázok bude do určitej miery potrebné aj u niektorých situácií, ak by boli do prevádzky uvedené autonómne vozidlá úrovne 4 podľa klasifikácie SAE.

Problematika definovaná v oblasti pod písm. d) úzko súvisí s oblasťami definovanými pod písm. a) až c), nadväzuje na ne, avšak je doménou úpravy právnych predpisov trestného práva procesného a jeho teórie. Jej úlohou je prioritne zabezpečiť zákonné zdokumentovanie trestnej činnosti, odhalenie páchatel'ov a ich primerané potrestanie. Ide o oblasť úpravy trestného konania, kde otázky a výzvy s týmto spojené sú predmetom samostatnej kapitoly.

a) Autonómne vozidlo ako objekt ochrany trestného práva

V prípadoch ponímania autonómneho vozidla ako objektu ochrany trestného práva je protiprávne konanie, ktoré naplňa znaky niektorého z trestných činov uvedených v osobitnej časti Trestného zákona zamerané voči samotnému autonómnemu vozidlu, resp. jeho systémom. Autonómne vozidlo, resp. jeho systémy sú teda objektom protiprávneho konania (napadnutia, útoku). Samotné autonómne vozidlo alebo jeho systém je v tomto prípade v postavení hmotného predmetu útoku, teda protiprávne konanie páchatel'a smeruje voči nemu ako fyzickému objektu, alebo smeruje voči jeho systémom (software a informácie) ako nehmotným objektom. Nakoľko autonómne vozidlo je objektom napadnutia, tak trestné právo svojimi ustanoveniami poskytuje samotnému vozidlu, jeho vlastníkovi alebo užívateľovi ochranu. V prípade tejto oblasti regulácie vzťahov autonómneho vozidla – trestné právo bude delenie autonómnych vozidiel na rôzne úrovne podľa klasifikácie SAE v zásade irelevantné.

Problémy trestnoprávnej regulácie v tomto smere môžu nastať najmä ohľadom riešenia nasledujúcich otázok:

- správna právna kvalifikácia trestného činu (trestných činov), ku ktorého spáchaniu došlo v súvislosti s protiprávnym konaním voči autonómnemu vozidlu, resp. jeho systémom. Otázkou pre ďalší legislatívny vývoj bude, či v prípade autonómnych vozidiel nebude potrebné prijať osobitné skutkové podstaty postihujúce najmä napadnutie systémov vozidla vykonané s cieľom zmocniť sa vozidla alebo ho zneužiť na prípadne páchanie trestnej činnosti. V prípade druhej alternatívy sa uvedené prelína už s problematikou oblasti pod písm. b);
- určovanie, kto bude poškodeným samotným trestným činom, najmä v prípade napadnutia systémov autonómneho vozidla - bude ním majiteľ alebo užívateľ (prevádzkovateľ) autonómneho vozidla alebo tvorca systémov, resp. osoba ktorá disponuje právami duševného vlastníctva k uvedeným systémom (autorské práva, priemyselné práva, a pod.). Riešenie tejto situácie sa bude prelínať s otázkami spojenými s úpravou trestného konania

(trestného práva procesného), kde si poškodený budú uplatňovať svoje práva, a bude ovplyvnené aj tým, k spáchaniu akého trestného činu v prípade napadnutia autonómneho vozidla došlo.

- v budúcnosti, ak dôjde vývoj autonómnych vozidiel na úroveň 5 podľa klasifikácie SAE bude otázkou, či samotné vozidlo, resp. systém umelej inteligencie ho ovládajúci, nie je samostatným subjektom práva (tzv. elektronickou osobou), ktorej bude treba priznať práva poškodeného. Táto otázka je však opäť viac otázkou z oblasti trestného práva procesného ako hmotného.

b) Autonómne vozidlo ako nástroj alebo predmet na páchanie trestnej činnosti

V prípade tejto oblasti regulácie vzťahov, v ktorých vystupuje autonómne vozidlo, predstavuje autonómne vozidlo nástroj (pomôcku, predmet), prostredníctvom ktorého sa iná osoba (fyzická, právnická) dopúšťa konania, ktoré má znaky niektorého z trestných činov uvedených v osobitnej časti TZ.

Z pohľadu trestnoprávnej zodpovednosti za takéto konania môžeme hovoriť a právnu reguláciu riešiť výhradne otázku trestnej zodpovednosti osoby (fyzickej, právnickej), ktorá autonómne vozidlo alebo jeho systémy (umelú inteligenciu) použila alebo zneužila na spáchanie trestného činu alebo pri jeho páchaní. U takejto osoby bude kľúčovou otázkou riešenou v rámci trestného konania, otázka zavinenia, teda otázka vnútorného vzťahu páchatela k spáchanému trestnému činu, cez skúmanie existencie a kvality vôľovej a vedomostnej zložky konania osoby. Jej vyriešenie bude vplývať na konštatovanie, či došlo k naplneniu zákonných znakov trestného činu a konkrétne znaky ktorého trestného činu boli naplnené.

Zavinenie sa naopak nebude skúmať vôbec u autonómneho vozidla, a ani u jeho systémov postavených zväčša na umelej inteligencii, nakoľko tieto stoja v pozícii nástroja alebo predmetu určeného na páchanie trestnej činnosti.

Autonómne vozidlo je teda pri trestnej činnosti využité ako „solistikovanejší“ nástroj, ktorý len vykonáva svoju úlohu pre samotného páchatela trestného činu. Prípady využitia autonómnych vozidiel, alebo umelej inteligencie v nich obsiahnutej, ako nástroja na páchanie trestnej činnosti sa budú zväčša líšiť od trestnej činnosti vykonávanej bežnými nástrojmi, a to sofistikovanejším vykonaním.

Typicky môže ísť o využitie autonómnych vozidiel na páchanie napríklad útokov na život alebo zdravie fyzických osôb, na útoky proti majetku inej osoby, ale aj na páchanie ekonomickej kriminality, napr. v podobe podvodov, útokov na počítačové systémy (hacking) a iných druhov kyberkriminality. Pri páchaní takejto trestnej činnosti môže súčasne dôjsť k prelínaniu právnych otázok z oblastí opísanej pod písm. a) s oblasťou pod písm. b). Páchatel typicky najskôr napadne systém (systémy) autonómneho vozidla (hacking, kyberkriminalita) s cieľom získať nad ním kontrolu a následne sa s využitím autonómneho vozidla sa dopustí konkrétneho trestného činu (napr. útoku na konkrétnu osobu alebo jej majetok). V prvej časti konania páchatela tento teda útočí na samotné autonómne vozidlo, ktorému trestné právo poskytuje pred takýmto konaním ochranu. Následne však už autonómne vozidlo využíva ako nástroj alebo pomôcku pri páchaní trestnej činnosti. V tomto štádiu konania však už autonómnemu vozidlu zo strany trestného práva ochrana poskytovaná nie je.

V prípade tejto oblasti vzťahu autonómneho vozidla – trestné právo bude mať delenie autonómnych vozidiel na rôzne úrovne podľa klasifikácie SAE význam v niektorých prípadoch konaní, najmä pri skúmaní formy zavinenia.

Problémy z hľadiska súčasného stavu trestnoprávnej teórie ako aj úpravy trestného práva hmotného môžu nastať najmä ohľadom riešenia nasledujúcich otázok:

- správnej právnej kvalifikácie trestného činu (trestných činov), ku ktorých spáchaniu došlo v súvislosti s protiprávnym konaním, najmä v prípadoch ak sa najskôr páchatel' nelegálne zmocní autonómneho vozidla alebo zasiahne do jeho systémov a až následne toto použije ako nástroj;
- nakoľko autonómne vozidlá predstavujú sofistikovaný nástroj na páchanie, problém môže nastať v prípade autonómnych vozidiel stupňa 4 a najmä 5, najmä z hľadiska skúmania zavinenia páchatel'a využívajúceho vozidlo ako nástroj, ak autonómne vozidlo, resp. najmä umelá inteligencia v ňom obsiahnutá sa dopustí pri páchaní protiprávneho konania excesu. Teda autonómne vozidlo vykoná konanie inak ako si predstavoval a ako zamýšľal páchatel', ktorý ho na trestnú činnosť použil (*napríklad páchatel' zamýšľal len poškodenie majetku iného nárazom vozidla do veci, avšak pred nárazom do veci sa pred vozidlo postavil majiteľ veci, pričom vozidlo svojimi algoritmami vyhodnotilo situáciu tak, že táto osoba tvorí prekážku pre splnenie jeho úlohy a osobu zrazilo a usmrtilo, aby mohlo dokončiť zadanú úlohu*). Tu už sa dostávame do roviny, kedy by sme mohli uvažovať autonómnom vozidle ako o páchatel'ovi (spolupáchatel'ovi) trestného činu.

c) Autonómne vozidlo ako možný „páchatel' trestnej činnosti;

Najproblematickejšou legislatívnou oblasťou a výzvou z hľadiska interakcie autonómne vozidlo (jeho systémy) a trestné právo je riešenie otázky vyvodzovania trestnej zodpovednosti v prípadoch, keď do úvahy prichádza ako možný páchatel' (prípadne spolupáchatel', eventuálne pomocník) samotné autonómne vozidlo alebo jeho systém (umelá inteligencia).

Hneď úvodom treba uviesť, že za súčasného stavu vývoja autonómnych vozidiel, uplatňovaných konceptov a z hľadiska predpokladaného časového rámca ich zavedenia do samotnej prevádzky sa javí táto otázka z právneho hľadiska ako predčasná. Kľúčovou sa táto otázka stane až v prípade zavedenia do prevádzky autonómnych vozidiel úrovne 5 podľa klasifikácie SAE. Eventuálne v niektorých situáciách sa môže riešenie tejto otázky ukázať ako relevantné aj v prípade spustenia prevádzky vozidiel úrovne 4 klasifikácie SAE (*napríklad spôsobenie nehody vozidlom pri zapnutom autonómnom vykonávaní špecifického režimu jazdy, kedy systém bude reagovať nesprávne a nevyzval, resp. neupozornil vodiča na nutnosť prevzatia riadenia*). Riešenie tejto otázky bude podmienené množstvom faktorov, medzi ktoré budú určite patriť otázky legislatívnej úpravy práva a povinností subjektov pri prevádzke autonómnych vozidiel (najmä výrobca, predajca, používateľ), otázky princípov na akých bude vystavané samotné fungovanie autonómnych vozidiel a ich systémov (najmä umelej inteligencie), ako bude prebiehať napríklad ich certifikácia alebo konanie o zhode pred uvedením do prevádzky, a pod..

V súčasnosti existujúce modely trestnej zodpovednosti sa pritom môžu ukázať ako neadekvátne vo vzťahu k predpokladanej budúcej roli umelej inteligencie (vrátane tej v autonómnych vozidlách) v trestnoprávne relevantných konaniach. V tomto smere treba poukázať najmä na skutočnosť, že kontinentálna európska právna kultúra dlhodobo vychádzala a vychádza z konceptu individuálnej trestnej zodpovednosti fyzickej osoby. Aj v súčasnosti v slovenskom právnom poriadku aplikované modely trestnej zodpovednosti fyzických alebo právnických osôb vychádzajú z tohto konceptu. Uvedené platí aj v prípade riešenia trestnej zodpovednosti právnických osôb, nakoľko základom pre vyvodenie trestnej zodpovednosti právnických osôb je pričítateľnosť protiprávneho konania konkrétnej fyzickej osobe, ktorá je v určitom vzťahu (reprezentuje) právnickú osobu. V tomto prípade sa skúma rovnako zavinenie určitej fyzickej osoby.

Na základe rozboru, najmä zahraničnej odbornej literatúry ohľadom otázky trestnoprávnej zodpovednosti umelej inteligencie, môžeme identifikovať 3 možné teoretické prístupy k riešeniu

vyvodzovania možnej trestnej zodpovednosti autonómnych vozidiel (resp. umelej inteligencie ich riadiacej). Uvedené prístupy vychádzajú z práce G. Hallevyho,⁹⁶ ktorá je najpertraktovanejšou prácou k danej problematike.⁹⁷ V predmetnej práci boli identifikované 3 základné modely (koncepty) prístupov k riešeniu trestnej zodpovednosti umelej inteligencie, resp. systémov, ktoré ju využívajú. Ide o :

- 1) model spáchania prostredníctvom iného (*perpetration by another*);
- 2) model prirodzene predvídateľných následkov (*natural probable consequence*);
- 3) model priamej zodpovednosti (*direct liability*);

Prvé dva prístupy predstavujú aplikáciu a prispôsobenie (analógiu) už aplikovaných a existujúcich prístupov k riešeniu a vyvodzovaniu trestnej zodpovednosti v kontinentálnych právnych poriadkoch. Tretí prístup uvažujúci s priamou zodpovednosťou umelej inteligencie naráža na limity existujúcich prístupov k otázke trestnej zodpovednosti. Podľa G. Hallevyho je možné modely navzájom aj kombinovať pri riešení rôznych situácií.

Prvý model – spáchania prostredníctvom iného (*perpetration by another*) – rieši zodpovednosť umelej inteligencie v prípadoch, keď využitá alebo zneužitá ako nástroj na páchanie trestnej činnosti trestne zodpovednou osobou, najčastejšie programátorom alebo užívateľom umelej inteligencie (autonómneho vozidla). Ide de facto o problematiku opísanú pod písm. b) vyššie.

Ide v podstate o akúsi odvodeninu (analógiu) v teórii trestného práva známeho modelu nepriameho páchatelstva, ktorý spočíva vo využití, resp. použití na spáchanie trestného činu trestne nezodpovednej osoby. V tomto prípade je trestne nezodpovednou osobou umelá inteligencia, resp. systém obsahujúci umelú inteligenciu (napr. plne autonómne vozidlo). Výsledkom tohto modelu je, že môžeme hovoriť a riešiť výhradne otázku trestnoprávnej zodpovednosti osoby (fyzickej, právnickej), ktorá umelú inteligenciu použila na spáchanie trestného činu.

Druhý model (prístup) trestnej zodpovednosti umelej inteligencie – prirodzene predvídateľných následkov (*natural probable consequence*) vychádza z predpokladu určitej predvídateľnosti možnosti spáchania trestného činu konkrétnou umelou inteligenciou (systémom mu obsahujúcim – napr. autonómne vozidlo). Model (prístup) je založený na schopnosti tvorcu (programátora) alebo užívateľa predvídať potencionálnu možnosť spáchania trestného činu zo strany umelej inteligencie (autonómneho vozidla ako takého).⁹⁸ Z hľadiska vyodenia trestnoprávnej zodpovednosti model vychádza z nedbanlivostnej formy zavinenia, teda predpokladu, že tvorca alebo užívateľ umelej inteligencie (prevádzkovateľ autonómneho vozidla) nemali úmysel (priamy alebo nepriamy) spáchať prostredníctvom umelej inteligencie trestný čin a o páchaní trestného činu nemali vedomosť až kým nebol spáchaný. Tieto osoby by teda boli zodpovedné trestné činy, ktoré je možné spáchať z nedbanlivosti a ktorých objektívna stránka je predstavovaná konaním umelej inteligencie, resp. autonómneho vozidla (najmä z hľadiska následku).

⁹⁶ HALLEVY, G.: The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control. In: Akron Intellectual Property Journal. 2010, Vol. 4, Iss. 2, Article 1, s. 171 – 201, dostupné on-line na <https://ideaexchange.uakron.edu/akronintellectualproperty/vol4/iss2/1>.

⁹⁷ Pozri napr. KINGSTON, C., K., J.: Artificial Intelligence and Legal Liability. In: BRAMER, M., PETRIDIS, M. (eds) Research and Development in Intelligent Systems XXXIII. SGAI 2016, Cham (Švajčiarsko): Springer, 2016, s. 269 – 279, https://doi.org/10.1007/978-3-319-47175-4_20, KING, C., T. - AGGARWAL, N. - TADDEO, M. - FLORIDI, L.: Artificial Intelligence Crime: An Interdisciplinary Analysis of Foreseeable Threats and Solutions. In: Science and Engineering Ethics. 2020, Vol. 26, Iss. 1, s. 108 – 110. HALAS, N.: Možnosti trestnej zodpovednosti autonómnych systémov. In: SZABOVÁ, E., VRTÍKOVÁ, K. - MOKRÁ, I.(eds): Ochrana základných ľudských práv prostriedkami trestného práva. Zborník z medzinárodnej vedeckej konferencie. Praha: Leges, 2021, s. 228 – 241, OSMANI, N.: The Complexity of Criminal Liability of AI Systems. In: Masaryk University Journal of Law and Technology. 2020, Vol. 14, No. 1, s. 53 - 82, <https://doi.org/10.5817/MUJLT2020-1-3>; DOBRINOIU, M.: The influence of artificial intelligence on criminal liability. In: Lex ET Scientia International Journal. e-ISSN: 2066-1886, 2019, No. XXVI, Vol. 1, s. 144,

⁹⁸ HALLEVY, G.: The Criminal Liability of Artificial Intelligence Entities - from Science Fiction to Legal Social Control. In: Akron Intellectual Property Journal. 2010, Vol. 4, Iss. 2, Article 1, s. 182

Blízkym tomuto modelu sú aj prístupy vychádzajúce zo snahy o riešenie trestnej zodpovednosti umelej inteligencie (analogicky autonómnych vozidiel) na podobných princípoch ako je riešenie trestnoprávnej zodpovednosti právnických osôb. Teda napríklad na princípe pričítateľnosti konania autonómneho vozidla jeho tvorcovi, výrobcovi alebo prevádzkovateľovi bez ohľadu na skúmanie zavinenia.⁹⁹ Išlo by teda o zavedenie konceptu objektívnej trestnej zodpovednosti za protiprávne konanie umelej inteligencie, ktorá by bola vzťahovaná na jej tvorca alebo subjekt, ktorý ju uviedol na trh, resp. dal do užívania, prípadne ju používa.

Najkontroverzejším a najťažším uchopiteľným modelom trestnoprávnej zodpovednosti umelej inteligencie z hľadiska dnešného stavu trestnoprávnej teórie je **tretí model** – priamej trestnej zodpovednosti (*direct liability*). Z hľadiska riešenia zodpovednosti má tento koncept svoje uplatnenie najmä v prípade, ak vývoj dospeje na úroveň všeobecnej umelej inteligencie alebo tesne k tejto úrovni, prípadne túto úroveň presiahne.¹⁰⁰

3.7.3 Administratívnoprávna zodpovednosť

Je nepochybné, že otázku využívania autonómnych vozidiel treba skúmať aj z pohľadu správneho práva. Správne právo ako súbor právnych noriem, ktoré upravujú práva, povinnosti a procesné postupy ich uplatňovania v oblasti verejnej správy, nám normuje aj pravidlá správania v súvislosti s cestou dopravou.¹⁰¹ Správne právo v tejto oblasti upravuje napríklad pravidlá podnikania v cestnej doprave (napr. v autobusovej doprave, taxislužby, medzinárodná doprava), otázky premávky na pozemných komunikáciách a pod.¹⁰² Vzhľadom na skutočnosť, že správne právo je, s výnimkou trestného práva, jediným právnym odvetvím s vlastným (relatívne) komplexným systémom vyvodzovania zodpovednosti,¹⁰³ s predostretými otázkami sa, prirodzene, spája práve aj otázka zodpovednosti a vzťahov s ňou súvisiacimi.

Tieto výzvy vzťahujúce sa na legislatívu sú pritom mimoriadne dôležité. V dohľadnej budúcnosti, a ako aj vyplýva z tejto Bielej knihy, sa predpokladá rozmach autonómnych vozidiel a ich využívanie v každodennom živote. Túto skutočnosť možno vnímať ako dôležitý materiálny prameň práva,¹⁰⁴ ako bola v nedávnej minulosti (a stále je) pandémia vírusového ochorenia COVID-19.¹⁰⁵ Práve negatívne skúsenosti s týmto ochorením, ktoré nám ukázali nepripravenosť právnej úpravy na takýto nebezpečný stav, nám zdôrazňuje to, aby v oblasti autonómnych vozidiel, kde v hre sú ľudské životy, zdravie a majetok, boli pravidlá prijaté s predstihom.¹⁰⁶

⁹⁹ Pozri napr. OSMANI, N.: The Complexity of Criminal Liability of AI Systems. In: Masaryk University Journal of Law and Technology. 2020, Vol. 14, No. 1, s. 70 - 74

¹⁰⁰ V prípade presahu úrovne všeobecnej inteligencie sa hovorí o tzv. superinteligencii, čo je hypotetický stav kedy umelá inteligencia prevýši všetky kognitívnu výkonnosť (inteligenciu) ľudí prakticky vo všetkých oblastiach záujmu. V tomto stave bude superinteligencia vykonávať zdokonaľovanie samotnej umelej inteligencie. K uvedenému pojmu a problematike pozri napr. BOSTROM, N.: Superintelligence, Paths, Dangers, Strategies. 2014, Oxford: Oxford University Press, český preklad (J. Petříček) Superintelligence: Až budou stroje chytřejší než lidé. 2018, Praha: Prostor, 512 s., ISBN 978-80-7260-389-3, K možnému časovému horizontu vývoja umelej inteligencie pozri napr. GREGOR, M.: Umelá inteligencia, explózia inteligencie a technologický pokrok. 2014, ProIN, s. 11. Dostupné on-line na https://www.researchgate.net/publication/280553214_Umela_inteligencia_explozia_inteligencie_a_tecnologicky_pokrok.

¹⁰¹ K cestnej doprave pozri napríklad CEPEK, B. a kol. Správne právo hmotné. Osobitná časť. Bratislava : Wolters Kluwer, 2017, s. 249 a nasl.

¹⁰² VRABKO, M. a kol. Správne právo hmotné. Osobitná časť. Bratislava : Wolters Kluwer, 2017, s. 268 a nasl.

¹⁰³ Porovnaj napríklad PRUCHA, P. Správni právo. Obecná časť. Brno : MU a nakladatelství Doplněk, 2007, s. 380 a nasl.

¹⁰⁴ K tomu pozri napríklad FÁBRY, B., KASINEC, R., TURČAN, M. Teória práva. Bratislava : Wolters Kluwer, 2019, s. 112 a nasl.

¹⁰⁵ K akým (častým) zmenám v tejto súvislosti došlo napríklad len v rámci krajín V4 pozri napríklad HORVAT, M., PIATEK, W., POTĚŠIL, L., ROZSNYAI, K. Public administration's adaptation to COVID-19 pandemic - Czech, Hungarian, Polish and Slovak experience. In Central European Public Administration Review. Roč. 19, č. 1 (2021), s. 133 - 158.

¹⁰⁶ Uvádza sa, že najčastejšie nehody spôsobené autonómnymi vozidlami, sú nehody zozadu a bočné zrážky. Na 1 000 000 najazdených kilometrov pritom pripadá 9,1 nehody pri autonómnych vozidlách, zatiaľ čo pri vozidlách s vodičom je to 4,1 nehody na 1 000 000 najazdených kilometrov. Citované podľa 24 Self-Driving Car Statistics & Facts. Dostupné na: <https://carsurance.net/insights/self-driving-car-statistics/>.

Veríme, že vhodná právna úprava bude viesť k stimulácii prostredia a napomôže aj súkromnému sektoru pri rozvoji autonómnych vozidiel. Na strane druhej však treba pripomenúť, že súčasný stav využívania autonómnych vozidiel v praxi je natoľko obmedzený, že aj seba lepšie nachystaná právna úprava zrejme nedá hneď a všade jednoznačnú odpoveď na všetky praktické problémy, ktoré s využívaním autonómnych vozidiel môžu v realite nastať.¹⁰⁷

V nasledujúcom texte sa preto zameriame na výzvy, ktoré sú spojené s administratívnoprávnu zodpovednosťou aj keď si nekladíme za cieľ postihnúť túto problematiku v úplnej šírke, čo vyplýva z limitácií, o ktorých sa hovorilo vyššie.

Prvou výzvou vo vzťahu k administratívnoprávnej zodpovednosti je vymedzenie jej vzťahu k zodpovednosti trestnoprávnej. Vo všeobecnosti sa akcentuje, že trestnoprávna zodpovednosť predstavuje vo verejnom práve zodpovednosť, ktorej vyvodenie sa v určitom slova zmysle preferuje. Vyplýva to zo skutočnosti, že hodnoty, ktoré sú chránené trestným právom, sú najzávažnejšími hodnotami, a preto ich porušenie zo strany páchatela musí byť trestané práve prostredníctvom trestnoprávných predpisov.¹⁰⁸ Na strane druhej, princíp *ultima ratio*¹⁰⁹ bude naplnený, a to v tom prípade, ak orgány činné v trestnom konaní alebo súd budú dospieť k záveru, že skutok nie je trestným činom, ale ide o správny delikt a budú vec postupovať príslušným správnym orgánom na vyvodenie administratívnoprávnej zodpovednosti.¹¹⁰

Sme toho názoru, že jednoznačné vymedzenie čiary medzi trestnoprávnou a administratívnoprávnu zodpovednosťou, v súčasnej chvíli možné nie je. Prikláňame sa však k názoru, že minimálne z dôvodu ochrany spoločenských hodnôt, ktoré môžu byť autonómnym vozidlom ohrozené alebo porušené, minimálne v prvých rokoch účinnosti právnej úpravy, by mali podliehať trestnoprávnej zodpovednosti. Až na základe následnej analýzy bude možné lepšie dospieť k záveru, či by malo ísť o zodpovednosť trestnoprávnou alebo administratívnoprávnu. Tomuto záveru zodpovedá aj analýza Bielej knihy, ktorú sme uviedli v predchádzajúcej podkapitole.

Druhou výzvou správnoprávnej zodpovednosti predstavujú definície. Na rozdiel od trestnoprávnej zodpovednosti, kde pojmy použité zákonodarcom, až na niektoré výnimky, nie je nevyhnutné definovať; pri správnom práve a jeho zameraní, je práve právna úprava vhodná na zavedenie legislatívnych pojmov. Výhoda definícií v oblasti správneho práva je, že budú (resp. môžu mať) využitie v celom právnom poriadku a nielen v jeho niektorom odvetví. Pôjde teda o všeobecne zavedené a využiteľné definície.

K definíciám, ktoré bude nevyhnutné prijať, budú následne na to prijateľné aj tie, ktoré majú súvis aj s vyvodzovaním zodpovednosti. Ide o pojmy ako automatizované vozidlo, automatizované doručovacie vozidlo, prípadne ich iné modifikácie (plne automatizované vozidlo). Rozhodne treba tiež vymedziť samostatne povinnosti vodiča ako osobu prítomnú v automatizovanom vozidle, alebo osoba, ktorá by mohla prevziať na diaľku ovládanie tohto vozidla. Právna úprava by mala reflektovať osobitné postavenie takéhoto vodiča. Príkladom osobitnej úpravy povinností vodiča v tejto súvislosti by malo byť napríklad využitie mobilného telefónu aj iným spôsobom ako prostredníctvom bluetooth pripojenia s vozidlom.

Špecificky v prípade automatizovaných doručovacích vozidiel treba upraviť povinnosti súvisiace s využívaním rozličných pozemných komunikácií, keďže pri nich treba rátať aj s využívaním napríklad chodníkov, prechod pre chodcov, cyklochodníkov a podobne. Tiež treba rátať s osobitnou

¹⁰⁷ Porovnaj Rosemberg, A. Strict Liability: Imagining a Legal Framework for Autonomous Vehicles. In Tulane Journal of Technology and Intellectual Property, vol. 20, 2017, s. 210 – 211.

¹⁰⁸ Primerane porovnaj napríklad HAMULÁKOVÁ, Z., HORVAT, M.: Základy správneho práva trestného. Bratislava : Wolters Kluwer, 2019, s. 23.

¹⁰⁹ Pozri napríklad KURILOVSKÁ, L.: Základné zásady trestného konania. Šamorín : Heuréka, 2013.

¹¹⁰ Pozri § 214 ods. 1 TP, § 241 ods. 1 písm. b) TP, § 244 ods. 1 písm. b) TP, § 280 ods. 2 TP, § 320 ods. 1 písm. a) TP.

úpravou bezpečnej vzdialenosti medzi dvomi vozidlami, či bezpečného predchádzania týmto vozidlom.

Vzhľadom na skutočnosť, že automatizované vozidlá nemusia ísť priamo do plného využitia, mal by zákonodarcu upraviť špecificky aj povinnosti súvisiace so skúšobnou prevádzkou týchto vozidiel a upraviť, ktoré zo zákonných porušení povinností majú takú závažnosť, aby ich bolo možné označiť za správny delikt.

Vzhľadom na skutočnosť, že viaceré z pojmov môžu a sú využívané aj nadnárodnou právnou úpravou (osobitne nariadeniami EÚ¹¹¹), bude treba zosúladiť pojmoslovie s pojmoslovím, ktoré je využívané z pohľadu práva Európskej únie, aby nedochádzalo tak k zlému prekladu pojmov využitých v nariadení, ako aj s odlišným definíciám použitým na národnej úrovni.

Napokon, výzvou je riadne vymedzenie jednotlivých skutkových podstát správnych deliktov. V prvom rade treba vymedziť, v akom právnom predpise by mali byť tieto skutkové podstaty zakotvené. Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o priestupkoch“) ako všeobecný právny predpis pre priestupkové právo sa javí ako vhodný kandidát, ale na druhej strane tento predpis možno využiť len v prípade fyzických osôb. Ako ďalší kandidát sa javí zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“). Tento zákon upravuje z pohľadu zodpovednosti tak zodpovednosť právnických osôb, ako aj fyzických osôb. Otázne však je, či pri osobách fyzických ísť do úpravy deliktu ako priestupku alebo iného správneho deliktu.

Úprava skutkovej podstaty vo vzťahu k fyzickým osobám ako priestupku alebo ako iného správneho deliktu má potom aj veľmi významné procesnoprávne dôsledky, keď procesnoprávna úprava priestupkov by podliehala zákonu o priestupkoch, čo možno hodnotiť pozitívne, zatiaľ čo v prípade iného správneho deliktu by išlo o zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“). Správny poriadok vzhľadom na svoj všeobecný charakter však nie je vhodným predpisom na vyvodzovanie zodpovednosti.¹¹²

Spomenutá nevyhnutnosť vymedzenia povinností zainvolvovaných osôb súvisiaca s využívaním automatizovaných vozidiel má svoj dopad aj na formuláciu najpodstatnejšieho aspektu súvisiaceho s vyvodzovaním administratívnoprávnej zodpovednosti, a to skutkových podstát jednotlivých deliktov. Len porušenie povinnosti ustanovenej zákonom má za následkom možnosť (povinnosť) štátu (alebo iného verejnomocenského subjektu, ak je na to zákonom zmocnený) vyvodiť voči narušiteľovi zodpovednosť. Ide tu o vyjadrenie ústavného princípu¹¹³ *nullum crimen sine lege* (nieť deliktu bez zákona).¹¹⁴

Netreba tu totiž zabúdať ani na skutočnosť, že jedným z aspektov princípu *nullum crimen sine lege*, je aj aspekt *nullum crimen sine lege certa*,¹¹⁵ ktorý požaduje, aby skutkové podstaty správneho deliktu boli vymedzené presne a určito; nejednoznačnosť právnej úpravy tu potom nemožno brať na ťarchu spravovaného subjektu (fyzickej alebo právnickej osoby).

¹¹¹ Napríklad Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

¹¹² Porovnaj napríklad HORVAT, M.: Administratívnoprávna zodpovednosť právnických osôb. Bratislava : Wolter Kluwer, 2017, s. 186 a nasl.

¹¹³ Článok 49 Ústavy Slovenskej republiky: Len zákon ustanoví, ktoré konanie je trestným činom a aký trest, prípadne iné ujmy na právach alebo majetku možno uložiť za jeho spáchanie. Pojem trestný čin tu treba v dôsledku záväznosti Európskeho dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd a jeho článku 6 vykladať extenzívne, ako aj správny delikt; k princípu pozri napríklad MASLEN, M. Povinnosť dokazovania ako princíp a právna úprava správneho trestania, s. 162 a nasl. Dostupné na: <https://www.polac.cz/katedry/kvs/konfer/sborniky/maslen.pdf>.

¹¹⁴ K princípu pozri napríklad HAMULÁKOVÁ, Z., HORVAT, M.: Základy správneho práva trestného. Bratislava : Wolters Kluwer, 2020, s. 55 a nasl.

¹¹⁵ HORVAT, M.: Nullum crimen sine lege certa - opomínaný princíp správneho trestania? In: Princípy trestania a správne delikty. Trnava : Trnavská univerzita, Právnická fakulta, 2016, s. 79 - 88.

Ak sme spomínali ako vhodných kandidátov na zakotvenie právnej úpravy zákon o priestupkoch a zákon o cestnej premávke, treba tiež spomenúť, že niektoré skutkové podstaty správnych deliktov nemusia byť nevyhnutne zakotvené len v jednom z týchto predpisov, ale vzhľadom na šírku problematiky môžu byť niektoré čiastkové skutkové podstaty zakotvené aj v iných právnych predpisov, ako napríklad zákon č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov alebo v zákone č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V takom prípade bude nevyhnutné zabezpečiť, aby nedochádzalo k zbytočnému prekrývaniu jednotlivých skutkových podstat.

V neposlednom rade by mala právna úprava dať jednoznačnú odpoveď aj na otázky súvisiace so sankciami, aké konkrétne sankcie možno uložiť za spáchaný správny delikt. Je zrejmé, že zákonodarca určite siahne po sankcii pokuty, keďže tá predstavuje všeobecne využívaný typ sankcie v oblasti správneho práva. S ohľadom na závažnosť porušenia objektu, čo by malo vyplývať zo skutkovej podstaty správneho deliktu, bude nevyhnutné pristúpiť k proporčnému vymedzeniu hraníc pokuty. Pri najzávažnejších skutkových podstatách bude nevyhnutné upraviť aj dolnú sadzbu pokuty, čo v správnom práve nebýva úplne zvykom, osobitne pri zodpovednosti fyzických osôb.

Ako ďalšiu možnú sankciu možno spomenúť aj sankciu prepadnutia veci (automatizovaného vozidla), kde opäť bude nevyhnutné optimálne nastaviť proporcionalitu, teda vymedzenie za aké skutkové podstaty a aký stupeň závažnosti konania (opomenutia konania) páchatela, bude možné pristúpiť k takejto sankcii.

Za úvahu potom bude stáť aj zakotvenie osobitného druhu sankcie zákazu činnosti, s ktorým by mala (mohla) súvisieť aj sankcie zadržania vodičského preukazu – pripadá do úvahy takáto sankcia aj pri automatizovaných vozidlách, je vhodná? Ak áno, tak pri akých skutkových podstatách by bola táto sankcia využiteľná?

4. SLOVENSKÁ REPUBLIKA: DISKUSIA A ODPORÚČANIA PRE PRÁVNÚ ÚPRAVU

4.1 Legislatívne návrhy v oblasti autonómnych vozidiel

Dňa 26. augusta 2022 bol Národnej rade Slovenskej republiky doručený vládny návrh prvého zákona o automatizovaných vozidlách na Slovensku (ďalej len „**návrh zákona o automatizovaných vozidlách**“). Cieľom návrhu je naplniť jeden z vládnych cieľov v oblasti inteligentnej mobility, konkrétnejšie zlepšiť verejné politiky v oblasti dopravy, inovačných kapacít v doprave a podpory partnerstiev pri zavádzaní inteligentnej mobility.¹¹⁶ Ako uvádza dôvodová správa: „*Súčasná právna úprava dostatočným spôsobom nereflektuje na všetky aspekty inteligentnej mobility. Keďže je inteligentná mobilita oblasťou, ktorá zasahuje do mnohých oblastí aplikačnej praxe, je potrebné predložiť návrh zákona, ktorým sa tento stav napravi a nastaví sa jednoznačný podklad na aplikáciu inteligentnej mobility v podmienkach Slovenskej republiky. Pri koncipovaní návrhu zákona predkladateľ rešpektoval a prihliadol aj na skúsenosti z iných krajín Európskej únie, ktoré už oblasť inteligentnej mobility zdefinovali vo svojich právnych úpravách. Tieto skúsenosti z iných krajín Európskej únie boli v návrhu zákona rešpektované a modifikované vo vzťahu k špecifikám právneho poriadku Slovenskej republiky.*“¹¹⁷

Výsledkom legislatívneho procesu bolo prijatie zákona č. 429/2022 Z. z. ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel (ďalej len „**zákon o automatizovaných vozidlách**“).

Národný regulátor predmetným právnym predpisom reguluje viaceré právne predpisy vrátane zákona o cestnej premávke a zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke“).

Slovenský zákon o automatizovaných vozidlách prijíma nové koncepcie v oblasti inteligentnej mobility, najmä skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, prevádzku automatizovaného doručovacieho vozidla a nové typy vodičov.

Už v rámci medzirezortného pripomienkového konania bol návrh zákona o automatizovaných vozidlách podrobený kritike odbornej, ale aj laickej verejnosti. V rámci predkladanej Bielej knihy budeme reflektovať aj na predložený text návrhu zákona, resp. schválené a vyhlásené znenie zákona o automatizovaných vozidlách a poukazovať na možné nedostatky tam, kde to považujeme za vhodné a nevyhnutné.

4.2 Diskusia a odporúčania

4.2.1 Legálne definície základných pojmov

Dohovor o cestnej premávke podpísaného 19. septembra 1949 v Ženeve (ďalej len „**ženevský dohovor**“) a Dohovor o cestnej premávke podpísaný 8. novembra 1968 vo Viedni (ďalej len „**viedenský dohovor**“) predstavujú medzinárodné zmluvy, ktorých cieľom je uľahčiť medzinárodnú cestnú premávku a zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky zavedením štandardných pravidiel cestnej premávky medzi zmluvnými stranami.¹¹⁸

¹¹⁶ Dôvodová správa k zákonu o automatizovaných vozidlách. Dostupné na: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=515513>.

¹¹⁷ Tamže.

¹¹⁸ Bližšie k medzinárodným zmluvám pozri napr. VRŠANSKÝ, P., VALUCH, J. a kol.: Medzinárodné právo verejné. Všeobecná časť. Bratislava: EUROKÓDEX, 2012, s. 82 – 91. VRŠANSKÝ, P., VALUCH, J. a kol.: Medzinárodné právo verejné. Osobitná časť. Bratislava: EUROKÓDEX, 2013, s. 316 – 345. BEDNÁR, D., VALUCH, J.: Analýza predbežného vykonávania

K decembru 2022 sú zmluvnými stranami ženevského dohovoru 102¹¹⁹ krajín a zmluvnými stranami viedenského dohovoru 87¹²⁰ štátov. Zmluvné strany sú povinné dať svoje vnútroštátne právne poriadky do súladu s pravidlami cestnej premávky z dohovorov, ktorých sú zmluvnými stranami.¹²¹

Ženevský dohovor aj viedenský dohovor ustanovili **dve základné pravidlá**. Prvým je, že každé vozidlo musí mať vodiča. Druhým pravidlom je, že vodič musí vždy ovládať vozidlo.¹²² Tieto pravidlá bolo potrebné prehodnotiť, nakoľko s príchodom automatizovaných systémov riadenia, ktoré môžu vykonávať niektoré jazdné úlohy bez účasti vodiča, bola prítomnosť vodiča vo vozidle a požiadavka na jeho ovládanie nad vozidlom spochybnená.

Ženevský dohovor ani viedenský dohovor nedefinujú pojem autonómne vozidlo či automatizované vozidlo. Avšak posun v oblasti využívania automatizovaných vozidiel v súlade s viedenským dohovorom tak, aby bola splnená požiadavka, aby vodič ovládal vozidlo, priniesli rokovania na Svetovom fóre pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1).¹²³

Legislatíva EÚ nedefinuje pojem autonómne vozidlo, ale pojem **automatizované vozidlo** a **plne automatizované vozidlo**. Problematiku automatizovaných vozidiel upravuje nariadenie o všeobecnej bezpečnosti.¹²⁴

Predmetné nariadenie definuje **automatizované vozidlo** ako: „motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, no pri ktorom sa stále predpokladá alebo vyžaduje zásah vodiča.“¹²⁵ V anglickom preklade predmetného pojmu sa pre slovné spojenie „samostatne pohybovať“ používa slovné spojenie „move autonomously“. V českom preklade je uvedené slovné spojenie „pohybovať autonómne“. Nariadenie o všeobecnej bezpečnosti bližšie nešpecifikuje požiadavky na autonómny pohyb vozidla. Z vyššie uvedenej definície vyplývajú **štyri základné zákonné požiadavky na automatizované vozidlo**. V prvom rade musí byť motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo samostatne pohybovať. V druhom rade je samostatný pohyb vykonávaný len určitý čas. V treťom rade, motorové vozidlo sa vie samostatne pohybovať bez dohľadu vodiča. Túto požiadavku je možné vyložiť tým spôsobom, že vodič nemusí ovládať vozidlo a môže vykonávať iné činnosti. V zmysle poslednej požiadavky sa od vodiča očakáva, že sa bude od neho vyžadovať zásah. Inými slovami, od vodiča sa vyžaduje, aby za určitých okolností prevzal ovládanie vozidla.

Nariadenie o všeobecnej bezpečnosti vytvorilo koncept **plne automatizovaných vozidiel**. V slovenskom preklade je tento pojem definovaný ako: „motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať bez dohľadu vodiča.“¹²⁶ Avšak v anglickom jazyku je definícia

medzinárodnej zmluvy v zmysle článku 25 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z r. 1969 v podmienkach Slovenskej republiky. In Justičná revue, 2019, roč. 71, č. 1 s. 14-25.

¹¹⁹ Dostupné na: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=en.

¹²⁰ Dostupné na: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?chapter=11&mtdsg_no=XI-B-19&src=TREATY.

¹²¹ Čl. 6 Ženevského dohovoru a čl. 3 viedenského dohovoru.

¹²² Čl. 8.1 a 8.5 Ženevského dohovoru a čl. 8.1 a 8.5 viedenského dohovoru.

¹²³ Predmetný návrh bol viackrát pozmenený. Bližšie pozri: UNECE: Amendment proposal to the 1968 Convention on Road Traffic. (19. december 2019) UN Doc ECE/TRANS/WP.1/2020/1 a UNECE: Revised Amendment proposal to the 1968 Convention on Road Traffic. (10. júl 2020) UN Doc ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1.

¹²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166.

¹²⁵ Čl. 3 bod 21 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti.

¹²⁶ Čl. 3 bod 22 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti.

nasledovná: „*motor vehicle that has been designed and constructed to move **autonomously** without any driver supervision.*“ V slovenskom preklade chýba slovo „samostatne“. V tomto prípade ide o závažnú chybu v slovenskom preklade predmetného nariadenia. V porovnaní s automatizovaným vozidlom sa plne automatizované vozidlo pohybuje samostatne bez akýchkoľvek obmedzení a nevyžaduje sa, aby vodič zasiahol.

Automatizované vozidlá, ako aj plne automatizované vozidlá musia byť vybavené konkrétnymi systémami. Požiadavka, aby sa tieto vozidlá samostatne pohybovali bude splnená najmä prostredníctvom systémov nahradzujúcich ovládanie vozidla vodičom, vrátane signalizácie, riadenia, zrýchľovania a brzdenia.¹²⁷

Podstatou automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel sú systémy, ktoré vykonávajú jazdné úlohy namiesto vodiča. Nariadenie o všeobecnej bezpečnosti priamo nedefinuje pojem automatizovaný systém riadenia (*automated driving system, ADS*), ktorý definuje SAE štandard. Avšak vykonávacie nariadenie týkajúce sa typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel definuje pojem **automatizovaný systém riadenia (ADS)** ako: „*hardvér a softvér, ktoré sú spoločne schopné nepretržite vykonávať celú dynamickú úlohu riadenia v konkrétnej prevádzkovo-konštrukčnej doméne (ODD).*“

Zákon o automatizovaných vozidlách dopĺňa do zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke definície pojmov:

- automatizované vozidlo,
- plne automatizované vozidlo,
- automatizovaný systém riadenia.

Legálne definície pojmov automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo nadväzujú na pojmy z nariadenia o všeobecnej bezpečnosti:¹²⁸

„*ac) automatizovaným vozidlom automatizované vozidlo podľa osobitného predpisu6a) alebo iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, pri ktorom sa ale zásah vodiča predpokladá alebo vyžaduje,*

ad) plne automatizovaným vozidlom plne automatizované vozidlo podľa osobitného predpisu6b) alebo iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať samostatne,

ae) automatizovaným systémom riadenia systém riadenia vozidla, ktorý na zabezpečenie dynamickej kontroly nad vozidlom trvalo využíva hardware a software.“

V návrhu zákona o automatizovaných vozidlách, ktorý bol predložený do legislatívneho procesu¹²⁹ došlo v prípade pojmu plne automatizované vozidlo k prebratiu nesprávneho slovenského prekladu, ktorý je uvedený v slovenskej verzii nariadenia o všeobecnej bezpečnosti. V anglickom jazyku je definícia plne automatizovaného vozidla nasledovná: „*motor vehicle that has been designed and constructed to move autonomously without any driver supervision.*“ V slovenskom preklade chýbalo slovo „samostatne“. V tomto prípade išlo o závažnú chybu v slovenskom preklade predmetného nariadenia. V porovnaní s automatizovaným vozidlom sa plne automatizované vozidlo pohybuje samostatne (autonómne) bez akýchkoľvek obmedzení. Navrhovaná definícia bola po

¹²⁷ Čl. 11 ods. 1 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti.

¹²⁸ § 2 ods. 2 písm. ac) až ae), zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹²⁹ LP/2022/53, návrh zákona ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/-/SK/dokumenty/LP-2022-53>.

pripomienke Univerzity Komenského v Bratislave, Právnickej fakulty (ďalej len „PraF UK“) doplnená o slovo „samostatne“.¹³⁰

Pojem automatizovaný systém riadenia je v zákone o automatizovaných vozidlách definovaný ako: „systém riadenia vozidla, ktorý na zabezpečenie dynamickej kontroly nad vozidlom trvalo využíva hardware a software.“ V tomto prípade ide o systémy, ktoré sú v SAE štandarde a v novom ustanovení viedenského dohovoru (čl. 1 písm. (ab))¹³¹ označené ako ADS (*automated driving systems*), ktoré sa využívajú v automatizovaných vozidlách úrovne automatizácie 3 a vyššie.

Zákon o automatizovaných vozidlách nedefinuje pojem dynamická kontrola. Tento pojem je napríklad definovaný v novom ustanovení viedenského dohovoru (čl. 1 písm. (ac)).¹³² Ekvivalentom pojmu dynamická kontrola je pojem dynamická úloha riadenia (DDT), ktorý je definovaný vo vykonávacom nariadení týkajúcom sa typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel. V zmysle čl. 2 ods. 4 predmetného vykonávacieho nariadenia predstavuje dynamická úloha riadenia (DDT): „všetky prevádzkové funkcie v reálnom čase a taktické funkcie potrebné na prevádzku vozidla s výnimkou strategických funkcií, ako je plánovanie ciest a výber cieľových miest a traťových bodov, a vrátane okrem iného týchto čiastkových úloh:

- a) ovládanie bočného pohybu vozidla prostredníctvom riadenia (prevádzkové);
- b) ovládanie pozdĺžneho pohybu vozidla prostredníctvom zrýchlenia a spomalenia (prevádzkové);
- c) monitorovanie prostredia jazdy detekciou objektov a udalostí, rozpoznávaním, klasifikáciou a prípravou reakcie (operačná a taktická);
- d) vykonanie reakcie na objekty a udalosti (prevádzkové a taktické);
- e) plánovanie manévrov (taktické);
- f) zvyšovanie viditeľnosti osvetlením, použitím klaksónu, signalizáciou, gestikuláciou atď. (taktické).“

Bolo by viac ako vhodné, aby bola definícia pojmu dynamická kontrola doplnená do zákona o automatizovaných vozidlách, resp. aby sa pri tomto pojme urobil odkaz na definíciu pojmu dynamická úloha riadenia v zmysle vykonávacieho nariadenia týkajúceho sa typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel.

4.2.2 Proces typového schvaľovania vozidiel

Zákon o automatizovaných vozidlách zavádza možnosť prevádzkovať automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlo v rámci povolenia skúšobnej prevádzky. V zmysle nového ustanovenia § 49 ods. 1 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke možno prevádzkovať v cestnej premávke na základe povolenia typového schvaľovacieho orgánu na účel skúšobných jázd (skúšobná prevádzka) aj: „*automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo využívajúce automatizovaný systém riadenia v cestnej premávke, ktoré nebolo schválené na prevádzku v cestnej premávke, na účel skúšobných jázd pri vývoji, výrobe alebo schvaľovaní vozidla, jeho systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek.*“

Návrh na povolenie skúšobnej prevádzky pri skúšobnej prevádzke automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla podáva výrobca alebo zástupca výrobcu pre automatizované vozidlá alebo plne automatizované vozidlá využívajúce automatizovaný systém riadenia, ktoré vyvíja

¹³⁰ Bližšie pozri vyhodnotenie pripomienok. Dostupné na: <https://hsr.rokovania.sk/z36012022-/?cst=7631515756563565402>.

¹³¹ „Automatizovaný systém riadenia“ sa vzťahuje na systém vozidla, ktorý využíva hardvér aj softvér na trvalé vykonávanie dynamickeho ovládania vozidla.

¹³² „Dynamické ovládanie“ sa vzťahuje na vykonávanie všetkých operačných a taktických funkcií v reálnom čase, ktoré sú potrebné na pohyb vozidla. To zahŕňa ovládanie priečného a pozdĺžneho pohybu vozidla, sledovanie vozovky, reagovanie na udalosti v cestnej premávke a plánovanie a signalizáciu manévrov.

alebo vyrába.¹³³ Výpočet oprávnených žiadateľov je taxatívny, čo znamená, že okrem vyššie uvedených subjektov nemôže nikto iný požiadať o povolenie skúšobnej prevádzky.

Predmetný návrh musí obsahovať všetky údaje, ktoré vyžaduje § 49 vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 131/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel. Predmetná vyhláška je novelizovaná vyhláškou Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 442/2022 Z. z.

Navrhovateľ musí v skúšobnej prevádzke zabezpečiť, aby pri skúšobnej prevádzke nedošlo k ohrozeniu verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví, a to z hľadiska svojho technického vybavenia, personálneho zabezpečenia a organizačnej štruktúry. Skutočnosť, že skúšobná prevádzka automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla využívajúceho automatizovaný systém riadenia nepredstavuje ohrozenie verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví, preukazuje navrhovateľ typovému schvaľovaciemu orgánu informáciami o odskúšaní automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla využívajúceho automatizovaný systém riadenia mimo cestnej premávky alebo informáciami o skúšobnej prevádzke v zahraničí.¹³⁴

Pre automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlá bude obzvlášť dôležité dokázať, že nepredstavujú ohrozenie verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví, a to najmä z toho dôvodu, že automatizované systémy riadenia budú vykonávať jazdné úlohy namiesto vodiča.

Pred nadobudnutím účinnosti zákona o automatizovaných vozidlách typový schvaľovací orgán vydával povolenie skúšobnej prevádzky s platnosťou najviac jeden rok, v ktorom mohol určiť podmienky skúšobnej prevádzky.¹³⁵ Zákon o automatizovaných vozidlách toto ustanovenie špecifikuje v tom zmysle, že v povolení možno okrem podmienok skúšobnej jazdy určiť: „*obmedzenia skúšobnej prevádzky, povolené územie, trasu a čas skúšobnej prevádzky a ak ide o automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky.*“¹³⁶ Príkladom obmedzenia skúšobnej prevádzky je povolenie maximálnej povolenej rýchlosti. Skúšobná prevádzka môže byť obmedzená na konkrétne územie obce a na konkrétny čas, napr. mimo najväčšej vyťaženosti ciest a pod. Ďalšie obmedzenia sa môžu týkať vymedzenia konkrétneho druhu ciest, kde môže automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo vykonávať jazdné úlohy (napr. diaľnica, rýchlostná cesta).

Takéto povolenie vydáva typový schvaľovací orgán a vodič vozidla sa ním preukazuje kontrolným orgánom v cestnej premávke.¹³⁷ Typovým schvaľovacím orgánom je Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDVaSR“).¹³⁸

4.2.3 Pravidlá cestnej premávky

Zákon o cestnej premávke je ďalším právnym predpisom, ktorý je novelizovaný zákonom o automatizovaných vozidlách. Zákon o automatizovaných vozidlách vytvára **nový druh vodiča**. Za vodiča sa okrem osoby, ktorá vedie vozidlo, považuje aj: „**osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia.**“¹³⁹ Vo vzťahu k osobe, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia (ďalej len „osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom“), sú upravené špecifické práva a povinnosti.

¹³³ § 49 ods. 2 písm. b) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹³⁴ § 49 ods. 3 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹³⁵ § 49 ods. 6 zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

¹³⁶ § 49 ods. 6 zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹³⁷ § 44 ods. 5 zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

¹³⁸ § 135 ods. 2 zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke. Od 1.1.2023 sa na základe zákona č. 172/2022 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony mení názov Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

¹³⁹ § 2 ods. 2 písm. v) zákona o cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

Konkrétne osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, je povinná včas a bezpečne prevziať vedenie vozidla na výzvu automatizovaného systému riadenia alebo, ak to vyžadujú okolnosti, aj bez tejto výzvy, a to prípadne aj na diaľku. Na tento účel je táto osoba povinná sledovať situáciu v cestnej premávke.¹⁴⁰ Požiadavka na prevzatie vedenia vozidla „včas a bezpečne“ bola v rámci vyhodnocovania pripomienok k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách doplnená na základe pripomienky PraF UK.¹⁴¹

Vyššie uvedené ustanovenia so sebou prinášajú niekoľko problematických otázok týkajúce sa možnosti vykonávať činnosti iných ako vedenie vozidla a vzdialeného vodiča.

Činnosti iné ako vedenie vozidla

Pre plné využitie funkcionalít automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla sa predpokladá, že v čase keď systémy vykonávajú jazdné úlohy namiesto vodiča, vodič bude môcť vykonávať iné činnosti ako telefonovanie, čítanie knihy, sledovanie seriálov a pod., a teda nebude povinný v tom čase venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke. V kontexte úrovni automatizácie podľa SAE štandardu by išlo o vozidlá úrovne automatizácie 3 a vyššie.

Z ustanovení zákona o automatizovaných vozidlách však nie je explicitne dovolené, aby osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom mohla vykonávať aj iné činnosti ako vedenie vozidla. Osoba vykonávajúca dohľad je na účel prevzatia vedenia vozidla povinná sledovať situáciu v cestnej premávke. Avšak v zmysle návrhu zákona o automatizovaných vozidlách, ktorý bol predložený do legislatívneho procesu, sa navrhovala výnimka zo všeobecnej povinnosti vodiča venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke.¹⁴² V zmysle tejto výnimky mohla osoba vykonávajúca dohľad nad vozidlom: „*vykonávať aj iné činnosti, ktoré mu nebránia na výzvu tohto systému prevziať vedenie vozidla.*“¹⁴³ Predmetné ustanovenie bolo počas legislatívneho procesu vypustené z textu návrhu zákona o automatizovaných vozidlách.

Sme toho názoru, že zákon o automatizovaných vozidlách nedovoľuje osobe vykonávajúcej dohľad nad vozidlom vykonávať činnosti iné ako vedenie vozidla v čase, keď jazdné úlohy vykonáva automatizovaný systém riadenia. Potenciál nových technológií v podobe automatizovaných systémov riadenia, ktoré budú vykonávať namiesto vodiča konkrétne alebo všetky jazdné úlohy nebude v zmysle prijatej právnej úpravy naplnený.

V tejto súvislosti je potrebné spomenúť, že problematika vykonávania činností iných ako vedenie vozidla je predmetom diskusií na Svetovom fóre pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1), kde bol predstavený návrh rezolúcie týkajúcej sa iných činností ako ovládanie vozidla. Predmetný návrh rezolúcie upravuje podmienky, za ktorých môže vodič vykonávať aj iné činnosti ako ovládanie vozidla. Alternatívny text k tomuto návrhu rezolúcie už upravuje odporúčania týkajúce sa systémov automatizovaného riadenia, ktoré vykonávajú požiadavky na prevzatie ovládania pre vodičov, pre výrobcov systémov automatizovaného riadenia, ale aj pre zmluvné štáty viedenského dohovoru.

V zmysle vyššie uvedených dokumentov by bolo vhodné stanoviť požiadavky aj na samotné automatizované systémy riadenia. Systémy by mali v prípade potreby vydať požiadavku na prebratie ovládania účinným spôsobom s dostatočným predstihom na to, aby vodič včas a bezpečne prevzal dynamické jazdné úlohy. V tejto súvislosti by malo byť stanovené, aký časový limit má vodič na prevzatie vedenia vozidla. Po vydaní požiadavky na prevzatie ovládania pokračuje systém vo vykonávaní dynamických jazdných úloh až dovtedy, kým vodič neprevezme ovládanie vozidla. Systém by mal overiť, či vodič vykonáva dynamické ovládanie. Ďalšou požiadavkou na

¹⁴⁰ § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹⁴¹ Bližšie pozri vyhodnotenie pripomienok. Dostupné na: <https://hsr.rokovania.sk/236012022-/?csrc=7631515756563565402>.

¹⁴² § 4 ods. 1 písm. c) zákona o cestnej premávke.

¹⁴³ Čl. IV bod 4 návrhu zákona o automatizovaných vozidlách.

automatizovaný systém riadenia by malo byť, aby v situácii, kedy vodič nevykonáva dynamické jazdné úlohy, hoci ho o to systém požiadal, vykoná systém manéver na zmiernenie rizika. Taktiež by bolo vhodné zadať pojem prevzatie ovládania (*transition demand*), ktorý je definovaný v spomínanom alternatívnom texte k návrhu rezolúcie o činnostiach iných ako ovládanie vozidla.

Vodič na diaľku

Osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom je v zmysle zákona o automatizovaných vozidlách: „*povinná včas a bezpečne prevziať vedenie vozidla na výzvu automatizovaného systému riadenia alebo, ak to vyžadujú okolnosti, aj bez tejto výzvy, a to **prípadne aj na diaľku***“¹⁴⁴. Predmetné ustanovenie má viacero aspektov. V prvom rade sa zavádza povinnosť prevziať vedenie vozidla osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom. Za normálnych okolností takouto osobou je tradičný vodič, ktorý prevezme ovládanie vozidla. Inými slovami povedané v čase, keď jazdné úlohy nevykonáva automatizovaný systém riadenia, hovoríme o tradičnom vodičovi. V momente, keď sú jazdné úlohy vykonávané automatizovaným systémom riadenia, pozícia tradičného vodiča sa mení na osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom. A v momente, keď automatizovaný systém riadenia požiada osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom o prevzatie ovládania vozidla, sa pozícia osoby, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom mení na pozíciu tradičného vodiča.

Takéto situácie budú príznačné pre automatizované vozidlá úrovne automatizácie 3 a 4 (s vodičom). Avšak predmetné ustanovenie hovorí aj o prevzatí vedenia vozidla osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom aj na diaľku, čo je úplne iná situácia, ktorá môže nastať v prípade automatizovaných vozidiel úrovne automatizácie 4 (bez vodiča) a 5. V takýchto vozidlách už fyzicky vodič nevie prevziať ovládanie. V prípade ak automatizované vozidlo nemôže vykonať jazdné úlohy, napr. z dôvodu poruchy niektorého zo systémov, dôjde k prevzatiu ovládania na diaľku. **Nepriamo nové ustanovenie vytvára ďalší druh vodiča, ktorým je vodič na diaľku.**

Problematicu vodiča na diaľku alebo vzdialeného vodiča (*remote driver*) upravuje SAE štandard a dokumenty prijaté Svetovým fórom pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1)¹⁴⁵, ktoré predstavilo návrh Rezolúcie o riadení na diaľku, ktorý bol nahradený Neformálnym dokumentom o riadení na diaľku: Situácie, keď vodič riadi vozidlo mimo vozidla.¹⁴⁶ V rámci predmetného dokumentu bolo formulovaných niekoľko požiadaviek na systémy riadenia na diaľku, vzdialeného vodiča, poskytovateľa služieb, vývojára/výrobcu, pasažierov, keď je vozidlo riadené na diaľku. Taktiež sú kladené na vzdialeného vodiča konkrétne požiadavky. V prípade ak je riadenie na diaľku poskytované ako služba, zamestnávateľ musí zabezpečiť, aby boli všetci vzdialení vodiči primerane vyškolení na vykonávanie úloh v rámci špecifického používaného systému a podmienok.

V tomto kontexte považujeme nové ustanovenie § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke za nedostačujúce, nakoľko na vodiča na diaľku, systém riadenia na diaľku nie sú špecifikované žiadne požiadavky, ktoré by zabezpečili bezpečnosť cestnej premávky, čo môže vytvárať právnu neistotu. V praktickej rovine môžu nastať situácie, kedy vodič na diaľku (napr. občan Nemecka) bude ovládať vozidlo z budovy svojho zamestnávateľa sídliaceho v Poľsku a bude na diaľku ovládať automatizované doručovacie vozidlo, automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo v cestnej premávke na Slovensku. V prípade, ak pri ovládaní vozidla na diaľku spôsobí dopravnú nehodu, bude potrebné vyriešiť otázku jurisdikcie, ako aj možnosti sankcionovať takúto osobu. Kto bude vykonávať kontrolu súladu s požiadavkami, ktoré musí vodič na diaľku, resp. poskytovateľ služieb riadenia na diaľku spĺňať? Budú túto kontrolu vykonávať orgány verejnej moci domovského štátu, alebo štátu kde je vozidlo prevádzkované? Ako budú orgány verejnej moci kontrolovať platnosť vodičského preukazu,

¹⁴⁴ § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹⁴⁵ UNECE: Proposed Draft Resolution on Remote Driving (5. júl 2019) Un Doc ECE/TRANS/WP.1/2019/2.

¹⁴⁶ UNECE: Informal paper on remote driving Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No.1. (14. september 2021).

resp. iných dokumentov, ako je osvedčenie o evidencii vozidla a pod.? Taktiež je otázne, aké ďalšie odborné požiadavky by mal vzdialený vodič spĺňať v porovnaní s tradičným vodičom. Všetky tieto otázky by mali byť zodpovedané ešte pred tým, ako sa zavedie ovládanie vozidla na diaľku.

Vyššie uvedené problematické aspekty boli predmetom pripomienok k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách zo strany členov riešiteľského kolektívu za PraF UK. Pripomienky neboli akceptované so zdôvodnením: „Vzhľadom na skutočnosť, že ide o testovanie vozidiel v skúšobnej prevádzke, podnety ktoré navrhovala PraF bude možné zistiť až v praxi a následne upraviť vykonávacím predpisom alebo novelizáciou vybraných zákonov. Uvedené bolo odsúhlasené na konzultácii pri rozporovom konaní. Rozpor bol odstránený.“¹⁴⁷ Takémuto zdôvodneniu sa dá na jednej strane rozumieť, avšak na druhej strane môže spôsobiť aj právnu neistotu. Taktiež je potrebné podotknúť, že vzdialený vodič sa netýka len automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ale aj automatizovaných doručovacích vozidiel. Automatizované doručovacie vozidlá sú: „*automatizované vozidlá, plne automatizované vozidlá alebo na diaľku ovládané vozidlá, ktoré sa pohybujú čiastočne alebo úplne samostatne a slúžia na prepravu nákladu.*“¹⁴⁸ Koncept vodiča na diaľku sa teda bude vzťahovať nie len na skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ale aj na prevádzku automatizovaných doručovacích vozidiel.

V budúcnosti možno na základe aplikačnej praxe predpokladať prijatie novej právnej úpravy v oblasti vzdialeného vodiča, ktorá bude špecifikovať odborné požiadavky a jeho práva a povinnosti pri ovládaní vozidla na diaľku.

Zákon o automatizovaných vozidlách zvyrazňuje jeden významný princíp v oblasti cestnej premávky, ktorý je upravený tak vo viedenskom dohovore (čl. 8 ods. 5), ako aj ženevskom dohovore (čl. 8 ods. 5). Tento princíp je v platnom a účinnom znení zákona o cestnej premávke vyjadrený v ustanovení § 2 ods. 2 písm. v), v zmysle ktorého je vodičom osoba, ktorá vedie vozidlo. Nové ustanovenie § 3 ods. 4 zákona o cestnej premávke stanovuje, že: „*Každé pohybujúce sa vozidlo a každá pohybujúca sa jazdná súprava musí mať vodiča.*“ Predmetné ustanovenie reflektuje rozšírenie okruhu vodičov na osoby, ktoré vykonávajú dohľad nad vozidlom, a teda možno konštatovať, že hoci vykonáva jazdné úlohy automatizovaný systém riadenia, za vodiča sa *de iure* bude považovať osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom.

4.2.4 Správa údajov

Zákon o automatizovaných vozidlách ukladá držiteľovi povolenia skúšobnej prevádzky novú povinnosť: „*sprístupniť typovému schvaľovaciemu orgánu zozbierané údaje z povolennej skúšobnej prevádzky, ak tak typový schvaľovací orgán určí v povolení skúšobnej prevádzky.*“¹⁴⁹ Predmetný zákon nedefinuje aké údaje majú byť sprístupnené typovému schvaľovaciemu orgánu. V dôvodovej správe k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách sú uvedené údaje ako GPS súradnice, rýchlosť vozidla, údaje o počasí, údaje zo snímačov bezpečnostných systémov vozidla a podobne.¹⁵⁰ V zmysle vyššie uvedeného ustanovenia typový schvaľovací orgán určí v povolení skúšobnej prevádzky, aké údaje má automatizované vozidlo zbierať. Zastávame názor, že navrhovateľ by mal poznať rozsah požadovaných údajov už v čase podania žiadosti o návrh o povolenie skúšobnej prevádzky. Taktiež by mali byť presne stanovené požiadavky na formát požadovaných údajov. Je potrebné stanoviť, aby požadované údaje boli uchovávané a následne odovzdané v elektronickej podobe v otvorenom, strojovo čitateľnom formáte spolu s ich metaúdajmi. Ak nebudú stanovené požiadavky na formát

¹⁴⁷ Bližšie pozri vyhodnotenie pripomienok. Dostupné na: <https://hsr.rokovania.sk/236012022-/?csrt=7631515756563565402>.

¹⁴⁸ § 4 ods. 8 písm. h) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023. Analýza automatizovaných doručovacích vozidiel nie je predmetom Bielej knihy.

¹⁴⁹ § 49 ods. 8 písm. g) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹⁵⁰ Dôvodová správa k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách.

údajov, môže sa stať, že typovému schvaľovaciemu orgánu budú zaslané údaje v nevhodnom formáte (napr. vytlačené na papieri). Pri niektorých druhoch požadovaných údajov pôjde o osobné údaje (GPS súradnice a pod.) a z tohto dôvodu by z pohľadu ochrany osobných údajov bolo vhodné uviesť účel spracovania osobných údajov zo strany typového schvaľovacieho orgánu.¹⁵¹

Ak vezmeme do úvahy zákon o automatizovaných vozidlách, je mu možné vytknúť viaceré nedostatky z pohľadu legislatívneho uchopenia klauzúl týkajúcich sa ochrany osobných údajov. Vyššie uvedené ustanovenie rieši skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel a jej podmienky a schvaľovanie: „*Typový schvaľovací orgán vydá povolenie skúšobnej prevádzky s platnosťou najviac jeden rok, v ktorom môže určiť podmienky skúšobnej prevádzky, obmedzenia skúšobnej prevádzky, povolené územie, trasu a čas skúšobnej prevádzky a ak ide o automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky.*“¹⁵²

Niet pochyb, že niektoré zo zbieraných údajov môžu predstavovať aj osobné údaje v zmysle článku 4 bodu 1 Všeobecného nariadenia na ochranu údajov, nakoľko momentálne platí široký výklad pojmu osobný údaj vo svetle testu pravdepodobnosti pri identifikovateľnosti dotknutej osoby. Zároveň, aj dôvodová správa výslovne spomína spracúvanie GPS dát či dát zo snímačov vozidla. Nemožno uzavrieť, že všetky spracúvané údaje budú iné ako osobné údaje.

Z hľadiska ochrany osobných údajov zákonodarca nedostatočne reflektuje viaceré aspekty prístupu a spracúvania osobných údajov v kontexte právnej úpravy Európskej únie či Ústavy Slovenskej republiky. Tieto aspekty možno rozdeliť do dvoch okruhov: právny základ a spracúvanie údajov na vývoj automatizovaných vozidiel.

Nová právna úprava veľmi nejasne formuluje právny základ pre spracúvanie osobných údajov pri zbere údajov z povolenej skúšobnej prevádzky. Máme za to, že zákonodarca zamýšľal kreovať právny základ zákonnej povinnosti spracúvať osobné údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 6 ods. 3 GDPR. V takom prípade je nemožné a nesúladné právom EÚ obmedziť zákonnú úpravu iba na strohé konštatovanie, že bude prebiehať zber osobných údajov. Zákonodarca musí v práve členského štátu v zmysle článku 6 ods. 3 GDPR vymedziť minimálne „*všeobecných podmienok vzťahujúcich sa na zákonnosť spracúvania prevádzkovateľom; typov spracúvaných údajov; dotknutých osôb; subjektov, ktorým sa môžu osobné údaje poskytnúť, a účely, na ktoré ich možno poskytnúť; obmedzenia účelu; doby uchovávania; a spracovateľských operácií a postupov vrátane opatrení na zabezpečenie zákonného a spravodlivého spracúvania.*“ Z daného ustanovenia nie je jasný účel, osoba prevádzkovateľa a ani ďalšie atribúty spracúvania osobných údajov. Nestačí, že zákonodarca v dôvodovej správe niektoré informácie uviedol (napríklad zber konkrétnych údajov ako GPS súradnice, rýchlosť vozidla, údaje o počasi, údaje zo snímačov bezpečnostných systémov vozidla a podobne). Z týchto dôvodov máme za to, že dané ustanovenie je potrebné precizovať v kontexte vyššie uvedených záverov.

Vzhľadom na to, že právna úprava je z veľkej časti zameraná na vývoj a testovanie automatizovaných vozidiel v simulovaných podmienkach, máme za to, že by bolo vhodné aby sa zákonodarca vysporiadal so spracúvaním osobných údajov na výskumné účely. Režim výskumných účelov totiž poskytuje prevádzkovateľom väčší manévrovací priestor pri spracúvaní a použití údajov – viď článok 89 GDPR. Osobitosti ale musia byť upravené v národnom práve v rámci mantinelov, ktoré predvída článok 89 GDPR. Bolo by vhodné a žiadúce, aby zákonodarca dané špecifiká vzal do úvahy a vytvoril legislatívny priestor pre spracúvanie osobných údajov na výskumné účely pri skúšobnej prevádzke automatizovaných vozidiel.

Ďalším problematickým okruhom je prístup k spracúvaným údajom zo strany typového schvaľovacieho orgánu. V zmysle novej právnej úpravy je držiteľ povolenia skúšobnej prevádzky

¹⁵¹ Bližšie pozri: MESARČÍK, M.: Ochrana osobných údajov, 1. vydanie. Bratislava: C. H. Beck, 2020.

¹⁵² § 49 ods. 6 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

povinný sprístupniť typovému schvaľovaciemu orgánu zozbierané údaje z povolenej skúšobnej prevádzky, ak tak typový schvaľovací orgán určí v povolení skúšobnej prevádzky.¹⁵³

Nakoľko ide o prenos osobných údajov zo strany jednej entity (súkromnej alebo verejnej) na orgán verejnej moci (typový schvaľovací orgán), nemôže byť prenos osobných údajov vykonaný iba na základe manažérskeho rozhodnutia, ale musí byť podkutý osobitným právnym základom, ktorý zároveň bude obsahovať určité záruky proti zneužitiu údajov. Tieto na viacerých miestach akcentoval Ústavný súd Slovenskej republiky vo svojej judikatúre.¹⁵⁴ Nová právna úprava neposkytuje dané záruky, ani neobsahuje detailnejší mechanizmus prístupu orgánov verejnej moci k spracúvaným osobným údajom. Zákonodarca by mal tento mechanizmus upraviť oveľa precíznejšie s prihliadnutím na zakotvenie záruk proti zneužitiu takým spôsobom, ako ich predpokladá konštantná judikatúra Ústavného súdu SR.¹⁵⁵ Ide predovšetkým o implementáciu nasledovných záruk proti zneužitiu osobných údajov:

- subsidiarita používania získaných údajov,
- jasné vymedzenie účelu použitia daných údajov,
- (kvalitný dohľad zo strany súdu alebo iných nezávislých inštitúcií,
- zabezpečenie (mimoriadne) vysokej úrovne ochrany a bezpečnosti,
- časovo podmienené zničenie údajov a zároveň
- vyrozumenie dotknutých osôb.

4.2.5 Kybernetická bezpečnosť

Prvým legislatívnym aktom prijatým európskym zákonodarcom v oblasti kybernetickej bezpečnosti je smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1148 zo 6. júla 2016 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne bezpečnosti sietí a informačných systémov v Únii (ďalej len „**smernica NIS**“).¹⁵⁶

V zmysle smernice NIS sa kybernetická bezpečnosť týka ochrany sietí a informačných systémov, prostredníctvom ktorých sa poskytujú základné služby vo vybraných odvetviach (energetika, bankovníctvo, doprava, zdravotníctvo a pod.), ako aj digitálne služby (online trhovisko, internetový vyhľadávač a služby cloud computingu). V prípade základných služieb ide o služby, ktoré majú zásadný význam z pohľadu zachovania spoločenských a hospodárskych činností.

V smernici NIS sú definované dva druhy hospodárskych subjektov, a to konkrétne prevádzkovatelia základných služieb (ďalej len „PZS“) a poskytovatelia digitálnych služieb (ďalej len „PDS“). PZS sú verejné alebo súkromné subjekty, ktoré spĺňajú kritéria v zmysle článku 5 ods. 2 smernice NIS a typ takéhoto subjektu sa uvádza v prílohe II smernice NIS. Ide o subjekty z odvetvia energetiky, dopravy, bankovníctva, infraštruktúry finančných trhov, zdravotníctva, dodávky a distribúcie pitnej vody a digitálnej infraštruktúry. Smernica NIS umožňuje členským štátom regulovať PZS podľa zásady minimálnej harmonizácie, čo znamená, že je možné, aby si členské štáty túto úpravu rozšírili i na ďalšie, smernicou neuvedené, odvetvia.¹⁵⁷ Zásada minimálnej harmonizácie

¹⁵³ § 49 ods. 8 písm. g) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení účinnom od 2.1.2023.

¹⁵⁴ Naposledy pozri nálež Ústavného súdu SR, sp zn. PL. ÚS 25/2019-117.

¹⁵⁵ Najmä nosné rozhodnutia PL. ÚS 10/2014, PL. ÚS 13/2020 a vyššie uvedené 25/2019-117

¹⁵⁶ V decembri 2020 bol predstavený návrh novej smernice o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v EÚ, tzv. smernica NIS 2, ktorá zruší smernicu NIS. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/proposal-directive-measures-high-common-level-cybersecurity-across-union>.

¹⁵⁷ Slovenská republika pridala napríklad sektor verejná správa.

vo vzťahu k PZS taktiež znamená, že členské štáty môžu uložiť požiadavky na PZS, ktoré sú prísnejšie, než požiadavky stanovené v smernici NIS.¹⁵⁸

V rámci sektoru doprava a jeho podsektoru cestná doprava v zmysle prílohy č. II sa ako typ PZS uvádzajú **prevádzkovatelia inteligentných dopravných systémov**, ako sa vymedzujú v čl. 4 bode 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (ďalej len „smernica o inteligentných dopravných systémoch“). Predmetná smernica sa neaplikuje na výrobcov vozidiel, čo znamená, že na bezpečnosť automatizovaných systémov riadenia, ktoré vykonávajú jazdné úlohy namiesto vodiča sa táto smernica nevzťahuje. Avšak, ako bolo uvedené vyššie, členské štáty si v zmysle zásady minimálnej harmonizácie môžu rozšíriť pôsobnosť aj na iné odvetvia, ktoré nie sú v smernici NIS uvedené.

Prevádzkovatelia inteligentných dopravných systémov v postavení PZS sú povinní plniť povinnosti týkajúce sa **bezpečnostných opatrení a oznamovania incidentov** v zmysle smernice NIS.

PZS sú povinní prijať vhodné a primerané technické a organizačné opatrenia na riadenie rizík súvisiacich s bezpečnosťou sietí a informačných systémov, ktoré využívajú vo svojej prevádzke a taktiež sú povinní prijať primerané bezpečnostné opatrenia na zabránenie a minimalizovanie vplyvu incidentov, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť sietí a informačných systémov používaných na poskytovanie týchto základných služieb, s cieľom zabezpečiť ich kontinuitu.¹⁵⁹

Smernica NIS neuvádza konkrétne technické a organizačné opatrenia na riadenie rizík, ani bezpečnostné opatrenia na zabránenie a minimalizovanie vplyvu incidentov, ktoré majú PZS potrebné splniť. Stanovenie konkrétnych opatrení a zabezpečiť, aby ich PZS prijali konkrétne opatrenia bola povinnosť členských štátov.

Ďalšie povinnosti sa týkajú **oznamovania incidentov**, ktoré majú závažný vplyv na kontinuitu základných služieb, ktoré poskytujú. Incident predstavuje každú „*udalosť, ktorá má skutočne nepriaznivý vplyv na bezpečnosť sietí a informačných systémov.*“¹⁶⁰

Smernica NIS nešpecifikuje lehotu na oznámenie incidentov, ale len ukladá povinnosť pre PZS, aby bez zbytočného odkladu oznamovali príslušnému orgánu alebo jednotke CSIRT incidenty, ktoré majú závažný vplyv na kontinuitu základných služieb, ktoré poskytujú.¹⁶¹

Pre stanovenie závažnosti vplyvu incidentu sa zohľadňujú kritériá ako počet používateľov postihnutých narušením základnej služby; dĺžka trvania incidentu; geografické rozšírenie z hľadiska oblasti, ktorú incident postihol.¹⁶²

Smernica NIS bola do právneho poriadku Slovenskej republiky transponovaná prijatím zákona č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „**ZoKB**“), ktorý je vykonávaný niekoľkými vyhláškami Národného bezpečnostného úradu (ďalej len „**NBU**“).

Cieľom ZoKB nie je riešiť konkrétne kybernetické bezpečnostné incidenty a vyvodzovať zodpovednosť voči konkrétnym útočníkom či stanoviť bezpečnostné opatrenia pre všetkých správcov sietí či informačných systémov v Slovenskej republike. Cieľom je vytvoriť organizačnými, technickými a právnymi opatreniami prostredie, v rámci ktorého by bola kritická informačná a komunikačná infraštruktúra¹⁶³, ako aj vybrané informačné systémy a siete chránené na dostatočnej úrovni pre

¹⁵⁸ EURÓPSKA KOMISA: Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o posúdení jednotnosti prístupov členských štátov pri identifikácii prevádzkovateľov základných služieb v súlade s článkom 23 ods. 1 smernice 2016/1148/EÚ o bezpečnosti sietí a informačných systémov, s. 3-4. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52019DC0546>.

¹⁵⁹ Čl. 14 ods. 1 a 2 smernice NIS.

¹⁶⁰ Čl. 4 bod 7 smernice NIS.

¹⁶¹ Čl. 14 ods. 3 smernice NIS.

¹⁶² Čl. 14 ods. 4 smernice NIS.

¹⁶³ Kritická informačná a komunikačná infraštruktúra predstavuje zákonom vymedzený komplex informačných systémov, služieb a elektronických komunikačných sietí, ktorých nedostupnosť by mala vážny dopad na bezpečnosť štátu, ekonomiku,

rôznymi kybernetickými bezpečnostnými incidentmi, ktoré by mohli v konečnom dôsledku ohroziť riadne fungovanie dôležitých hospodárskych či spoločenských činností v štáte.

Z pohľadu regulovaných subjektov sa v oblasti automatizovaných vozidiel bude ZoKB vzťahovať len na prevádzkovateľov inteligentných dopravných systémov. ZoKB sa nevzťahuje na výrobcov vozidiel či prevádzkovateľov systémov automatizovaného riadenia.

V prípade, ak je prevádzkovateľ inteligentných dopravných systémov identifikovaný ako PZS, je povinný plniť konkrétne povinnosti a realizovať bezpečnostné opatrenia. Ako príklad možno uviesť Systém elektronického výberu mýta, ktorého prevádzkovateľom je v sektore doprava, podsektore cestná doprava Národná diaľničná spoločnosť, a. s.

V prípade identifikovaného kybernetického bezpečnostného incidentu je prevádzkovateľ inteligentného dopravného systému povinný bezodkladne hlásiť závažný kybernetický bezpečnostný incident prostredníctvom jednotného informačného systému kybernetickej bezpečnosti.¹⁶⁴

Kybernetický bezpečnostný incident možno považovať za závažný kybernetický bezpečnostný incident, ak spĺňa aspoň jedno identifikačné kritérium pre kategóriu závažného kybernetického bezpečnostného incidentu.¹⁶⁵ Presná špecifikácia kritérií pre jednotlivé kategórie závažných kybernetických bezpečnostných incidentov je predmetom vyhlášky.¹⁶⁶

Aby prevádzkovatelia inteligentných dopravných systémov minimalizovali riziko vzniku kybernetických bezpečnostných incidentov alebo zmierňovali následky takýchto incidentov, sú povinní do šiestich mesiacov odo dňa oznámenia o zaradení do registra PZS prijať a dodržiavať všeobecné bezpečnostné opatrenia najmenej v rozsahu bezpečnostných opatrení podľa § 20 ZoKB a sektorové bezpečnostné opatrenia, ak sú prijaté.¹⁶⁷ Bezpečnostné opatrenia sa prijímajú pre rôzne oblasti bezpečnosti a ich obsah a rozsah je špecificky upravený v príslušnej vyhláške.¹⁶⁸

V oblasti regulácie kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel prinesie zásadnú zmenu smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (ďalej len „**smernica NIS 2**“), a to najmä z toho dôvodu, že v porovnaní so smernicou NIS sa okruh regulovaných odvetví a pododvetví rozšíri aj na výrobu motorových vozidiel. Smernica NIS 2 bola zverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie dňa 27.12.2022 a dvadsiatym dňom po tomto uverejnení nadobudne účinnosť. Členské štáty budú mať 21 mesiacov od nadobudnutia účinnosti na jej transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov.

Zatiaľ čo sa smernica NIS vzťahovala len na prevádzkovateľov inteligentných dopravných systémov v sektore doprava, podsektore cestná doprava, smernica NIS 2 sa popri spomínaných prevádzkovateľoch inteligentných dopravných systémov v zmysle prílohy č. I vzťahuje aj na výrobcov motorových vozidiel v sektore výroba a podsektore výroba motorových vozidiel, návesov a prívosov podľa prílohy č. II predmetného návrhu smernice. V rámci daného podsektoru sú ako typy subjektov

verejnú správu a zabezpečenie základných životných potrieb obyvateľstva. Pozri JIRÁSEK, P. a kol.: Výkladový slovník kybernetické bezpečnosti. Druhé aktualizované vydání pod záštitou Národního centra kybernetické bezpečnosti České republiky a Národního bezpečnostního úřadu České, Praha 2013, s. 54-55. Dostupné na: https://afcea.cz/wp-content/uploads/2015/03/Slovník_Final_screen_v2_o.pdf.

¹⁶⁴ § 19 ods. 6 písm. b) ZoKB a § 24 ods. 1 a 4 ZoKB.

¹⁶⁵ § 1 ods. 2 vyhlášky Národného bezpečnostného úradu č. 165/2018 Z. z., ktorou sa určujú identifikačné kritériá pre jednotlivé kategórie závažných kybernetických bezpečnostných incidentov a podrobnosti hlásenia kybernetických bezpečnostných incidentov.

¹⁶⁶ Vyhláška Národného bezpečnostného úradu č. 165/2018 Z. z., ktorou sa určujú identifikačné kritériá pre jednotlivé kategórie závažných kybernetických bezpečnostných incidentov a podrobnosti hlásenia kybernetických bezpečnostných incidentov.

¹⁶⁷ § 19 ods. 1 ZoKB.

¹⁶⁸ Vyhláška Národného bezpečnostného úradu č. 362/2018 Z. z. ktorou sa ustanovuje obsah bezpečnostných opatrení, obsah a štruktúra bezpečnostnej dokumentácie a rozsah všeobecných bezpečnostných opatrení.

uvedené **subjekty vykonávajúce akúkoľvek hospodársku činnosť uvedenú v sekcii C divízii 29** Štatistickej klasifikácie ekonomických činností NACE Rev. 2 (ďalej len „**NACE Rev. 2**“).¹⁶⁹

Predmetná divízia zahŕňa **výrobu motorových vozidiel** na prepravu cestujúcich alebo nákladu. Do tejto divízie patrí **výroba rôznych častí a prídavných zariadení**, rovnako ako aj výroba prívesov a súprav s návesom.¹⁷⁰ Popri subjektoch, ktoré vykonávajú samotnú výrobu motorových vozidiel patrí do divízie 29 aj **výroba elektrických a elektronických prístrojov pre motorové vozidlá**. Výpočet jednotlivých druhov výroby elektrických a elektronických prístrojov pre motorové vozidlá nie je taxatívny. NACE Rev. 2 uvádza ako príklady generátory, alternátory, zapalovacie sviečky, zážihové elektroinštalácie potreby, systém elektrických dverí a okien, montáž generátorov do prístrojového panela, regulátor napätia atď.¹⁷¹ Je však otázne, či by sme mohli medzi elektrické a elektronické prístroje pre motorové vozidlá zaradiť aj systémy automatizovaného riadenia, ktoré sa využívajú v automatizovaných vozidlách a plne automatizovaných vozidlách. Vzhľadom na to, že NACE Rev. 2 bola prijatá v roku 2007, a teda nereflektuje aktuálny stav techniky v podobe systémov automatizovaného riadenia a nejde o taxatívny výpočet druhov výroby elektrických a elektronických prístrojov pre motorové vozidlá, máme za to, že medzi elektrické a elektronické prístroje pre motorové vozidlá by sme mohli zaradiť aj systémy ako systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti, systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti, zariadenie na záznam údajov o udalostiach a pod.

Vzhľadom na vyššie uvedené možno konštatovať, že smernica NIS 2 sa vzťahuje nielen na výrobcov motorových vozidiel, ale aj na výrobcov elektrických a elektronických prístrojov pre motorové vozidlá.

V zmysle smernice NIS 2 budú výrobcovia automatizovaných vozidiel povinní prijať vhodné a primerané technické, operačné a organizačné opatrenia¹⁷² a taktiež budú povinní bez zbytočného odkladu oznámiť svojej jednotke CSIRT alebo v náležitých prípadoch svojmu príslušnému orgánu každý incident s významným vplyvom na poskytovanie ich služieb (významný incident).¹⁷³

Ďalším významným regulačným aktom v oblasti kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel je predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 155 – jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti [2021/387] (ďalej len „**predpis OSN č. 155**“).

Predpis OSN č. 155 definuje kybernetickú bezpečnosť ako: „stav, pri ktorom sú cestné vozidlá a ich funkcie chránené pred kybernetickými hrozbami pre elektrické alebo elektronické komponenty.“¹⁷⁴ Ide vôbec o prvú právne záväznú definíciu kybernetickej bezpečnosti, ktorú možno aplikovať v oblasti vozidiel.

Predpis OSN č. 155 nestanovuje konkrétne špecifické opatrenia, ktoré je potrebné realizovať, resp. spôsob, akým ho je potrebné realizovať. Adresáti noriem, ktorými sú výrobcovia automobilov, majú určitú voľnosť pri spôsobe realizácie konkrétneho opatrenia. V tomto prípade ide o normy, ktoré určujú, aký výsledok má výrobca vozidiel dosiahnuť.

Výrobca vozidla implementuje opatrenia pre daný typ vozidla s cieľom:¹⁷⁵

- „odhaľovať kybernetické útoky proti vozidlám daného typu vozidla a predchádzať im;
- podporiť monitorovaciu schopnosť výrobcu vozidla, pokiaľ ide o odhaľovanie hrozieb, zraniteľností a kybernetických útokov relevantných pre daný typ vozidla;
- zabezpečiť schopnosti v oblasti forenzej analýzy údajov s cieľom umožniť analýzu úspešných kybernetických útokov alebo pokusov o ne.“

¹⁶⁹NACE Rev. 2, s. 92. [Dostupné na: https://www.financnasprava.sk/_img/pfsedit/Dokumenty_PFS/Podnikatelia/Clo_obchodny_tovar/EORI/StatistickaKlasifikaciaEkonomickychCinnosti.pdf.

¹⁷⁰ NACE Rev. 2, s. 92.

¹⁷¹ NACE Rev. 2, s. 93.

¹⁷² Čl. 20 ods. 1 a 2 smernice NIS 2.

¹⁷³ Čl. 23 ods. 1 smernice NIS 2.

¹⁷⁴ Bod 2.2 predpisu OSN č. 155.

¹⁷⁵ Bod 7.3.7 predpisu OSN č. 155.

Ďalšou odlišnosťou predpisu OSN č. 155 v porovnaní s reguláciou týkajúcou sa typového schválenia vozidiel je rozšírenie pôsobnosti na výrobcov automobilov. Zatiaľ čo nariadenie o všeobecnej bezpečnosti obsahuje požiadavky, ktoré musí pred uvedením na trh spĺňať vozidlo, jeho komponenty a systém, predpis OSN č. 155 sa bude aplikovať aj na certifikáciu samotných výrobcov automobilov.

Predpis OSN č. 155 upravuje **vytvorenie a osvedčenie systému riadenia kybernetickej bezpečnosti (CSMS)**.¹⁷⁶ Tento systém predstavuje: „*systematický prístup založený na rizikách, ktorým sa vymedzujú organizačné procesy, povinnosti a riadenie na riešenie rizík spojených s kybernetickými hrozbami pre vozidlá a na ochranu vozidiel pred kybernetickými útokmi.*“¹⁷⁷

Pôsobnosť predpisu OSN č. 155 sa popri zabezpečení ochrany vozidla a výrobcu automobilov rozširuje aj na tretie strany, ako sú dodávatelia, poskytovatelia služieb alebo organizácie, ktoré sú podriadené výrobcovi.¹⁷⁸

Systém riadenia kybernetickej bezpečnosti obsahuje konkrétne postupy a výrobca vozidla je povinný preukázať, že postupy používané v jeho systéme riadenia kybernetickej bezpečnosti zaisťujú primerané zohľadnenie bezpečnosti, vrátane rizík a zmierňujúcich opatrení uvedených v prílohe č. 5. Medzi postupy možno zaradiť:¹⁷⁹

- a) „*postupy používané v organizácii výrobcu na riadenie kybernetickej bezpečnosti;*
- b) *postupy používané na identifikáciu rizík pre typy vozidiel. V rámci týchto postupov sa zohľadnia hrozby uvedené v časti A prílohy 5 a ďalšie relevantné hrozby;*
- c) *postupy používané na posudzovanie, kategorizáciu a riešenie identifikovaných rizík;*
- d) *postupy, ktoré boli zavedené na overovanie primeraného riadenia identifikovaných rizík;*
- e) *postupy používané na skúšky kybernetickej bezpečnosti typu vozidla;*
- f) *postupy používané na zabezpečenie aktuálnosti posudzovania rizika;*
- g) *postupy používané na monitorovanie kybernetických útokov, kybernetických hrozieb a zraniteľností v rámci typov vozidiel, ich odhaľovanie a reagovanie na ne a postupy používané na posúdenie, či implementované opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti sú so zreteľom na nové identifikované kybernetické hrozby a zraniteľnosti ešte účinné;*
- h) *postupy používané na poskytovanie relevantných údajov na podporu analýzy úspešných kybernetických útokov alebo pokusov o ne.“*

Výrobca vozidla je povinný aspoň raz ročne alebo v prípade potreby častejšie predložiť schvaľovaciemu úradu alebo technickej službe správu o výsledku svojho monitorovania. Táto správa bude obsahovať relevantné informácie o nových kybernetických útokoch. Taktiež je výrobca vozidiel povinný predložiť správu o tom, že zmierňujúce opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti implementované v prípade jeho typov vozidiel sú stále účinné, a o všetkých dodatočných opatreniach, ktoré výrobca prijal.¹⁸⁰

Systém riadenia kybernetickej bezpečnosti sa vzťahuje na vývojovú fázu, výrobnú fázu a povýrobnú fázu, čo znamená, že výrobca vozidiel daného typu bude musieť spĺňať požiadavky v zmysle predpisu OSN č. 155 počas celého životného cyklu vozidla až do konca životnosti všetkých vozidiel daného typu a bude možné overovať či sú požiadavky splnené aj po tom, čo bolo vozidlo uvedené na trh.

Aby mohol výrobca vozidla požiadať o typové schválenie vozidla vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť, bude musieť mať platné osvedčenie o zhode systému riadenia kybernetickej bezpečnosti.¹⁸¹

¹⁷⁶ Z anglického „cyber security management system“.

¹⁷⁷ Bod 2.3 predpisu OSN č. 155.

¹⁷⁸ Bod 7.2.2.5 predpisu OSN č. 155.

¹⁷⁹ Bod 7.2.2.2 predpisu OSN č. 155.

¹⁸⁰ Bod 7.4.1 predpisu OSN č. 155.

¹⁸¹ Bod 7.3.1 a 3.2.3 predpisu OSN č. 155

4.2.6 Trestné konanie

V rámci state venovanej trestnému konaniu sa z pohľadu potenciálnych aplikačných problémov budeme venovať dvom parciálnym otázkam:

- Zaistenie autonómneho vozidla a zaistenie počítačových údajov pre potrebu ich vydania, sprístupnenie údajov prevádzkovateľom jednotlivých systémov autonómnych vozidiel;
- Získavanie cezhraničných údajov.

4.2.6.1 Zaistenie autonómneho vozidla a zaistenie počítačových údajov pre potrebu ich vydania, sprístupnenie údajov prevádzkovateľom jednotlivých systémov autonómnych vozidiel

Z pohľadu zaistenia autonómneho vozidla pre účely trestného stíhania, ako celku, vzniká celý rad otázok ktoré súvisia najmä s logistikou prepravy zaisteného vozidla do miesta uskladnenia a následného forenzného skúmania, ktoré je často časovo náročné. Vzhľadom na charakter skúmania by dôvodom zaistenia takéhoto vozidla bola spravidla jeho potreba pre ďalšie dokazovanie¹⁸² pričom podľa súčasného právneho stavu, veci, ktoré zaistuje orgán činný v trestnom konaní a súd pre účely dokazovania nie sú v správe nedávno vzniknutého Úradu pre správu zaisteného majetku¹⁸³, ale v správe orgánu, ktorý ho zaistil.¹⁸⁴ Pričom ak policajt alebo prokurátor nemôže sám zabezpečiť úschovu vydaných, odňatých, prevzatých alebo inak zaistených vecí, ktoré môžu slúžiť na účely dokazovania, zabezpečí ju prostredníctvom iného štátneho orgánu alebo právnickej osoby, alebo fyzickej osoby, ktorá vykonáva v takom odbore podnikateľskú činnosť.¹⁸⁵ V praxi bude najčastejším prípadom delegácia správy o takéto vozidlo počas doby potrebnej na forenzné skúmanie, na subjekt, ktorý vie tú starostlivosť zabezpečiť. Vzhľadom na to, že ide o orgán štátnej správy, ktorý bude túto činnosť uhrádzať za štandardných komerčných podmienok je na mieste otázka, či tento proces nepodlieha režimu verejného obstarávania¹⁸⁶, ktorého postup a lehoty by predstavovali z pohľadu plynulosti trestného stíhania pomerne vážnu komplikáciu.

V súčasnej dobe autori tejto časti nevedia anticipovať objem získavaných, prenášaných a uchovávaných digitálnych stôp v autonómnom vozidle, ktoré by mohli byť predmetom zaistenia, pretože sú dôležité pre trestné stíhanie. Avšak vzhľadom na technologický vývoj, rôznorodý charakter údajov¹⁸⁷ a prenosové možnosti 5G telekomunikačných sietí predpokladáme enormnú dátovú náročnosť predmetných skúmaní a uchovávaných údajov¹⁸⁸, ktoré si budú vyžadovať *pro futuro*

¹⁸² Porovnaj §89a, ods. 1, písm. a) a písm. b) Trestného poriadku

¹⁸³ §1 ods. 2 zákona č. 312/2020 Z.z. o o výkone rozhodnutia o zaistení majetku a správe zaisteného majetku a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

¹⁸⁴ §94 ods. 1 v spojení s §406 ods. 1 Trestného poriadku.

¹⁸⁵ §94 ods. 2 Trestného poriadku.

¹⁸⁶ Porovnaj § 1 zákona č. 343/2015 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých predpisov, ktorý ustanovuje výnimky z verejného obstarávania.

¹⁸⁷ Obraz, zvuk, ich vzájomná kombinácia, prevádzkové, lokalizačné údaje atď.

¹⁸⁸ Digitálne stopy v porovnaní s inými druhmi kriminalistických stôp vyznačujú nasledovnými špecifickými vlastnosťami, a to:

- nehmotnosť digitálnych stôp,
- latentnosť digitálnych stôp,
- časová trasovateľnosť digitálnych stôp,
- vysoká obsažnosť digitálnych stôp,
- veľmi nízka životnosť digitálnych stôp,
- uchovávanie a kvalita digitálnych stôp je ovplyvnená mnohými subjektívnymi faktormi,
- veľký dátový objem digitálnych stôp,
- dátová hustota digitálnych stôp v čase a s rozvojom nových technológií neustále klesá,
- extrémna dynamika prostredia digitálnych stôp,
- heterogénnosť a komplexnosť prostredia digitálnych stôp,
- veľký geografický rozsah priestoru s digitálnymi stopami,
- vysoký stupeň ochrany dát sťažuje alebo znemožňuje prácu s digitálnymi stopami,
- digitálna stopa je použitím špecializovaných prostriedkov automaticky identifikovateľná a spracovateľná,

nemalé investície jednak do úložísk a dátových polí zložiek vynucujúcich právo, ale taktiež do analytických kapacít, ktoré dokážu zaistené dáta interpretovať¹⁸⁹, či už ľudských alebo v podobe umelej inteligencie.

Elektronické dôkazy z autonómnych vozidiel možno získať podľa právneho stavu *de lege lata* nasledovnými spôsobmi:

- *súčinnosť štátnych orgánov, právnických osôb a fyzických osôb podľa § 3 Trestného poriadku*; Azda najjednoduchším procesným postupom vedúcim k obstaraniu dát ako potenciálnych elektronických dôkazov pochádzajúcich z autonómneho vozidla v trestnom konaní je postup podľa ustanovenia § 3 Trestného poriadku. Okruh údajov, ktoré možno uvedeným spôsobom zaistiť je vymedzený negatívne, a teda sa týka dát, ktoré nie sú utajovanou skutočnosťou, predmetom bankového, obchodného, daňového, poštového¹⁹⁰ či telekomunikačného tajomstva či predmetom mlčanlivosti, ktorá je uložená alebo uznaná medzinárodnou zmluvou alebo zákonom. V zmysle ustanovenia § 3 ods. 1 TP sú štátne orgány, vyššie územné celky, obce a iné právnické osoby a fyzické osoby povinné poskytnúť súčinnosť orgánom činným v trestnom konaní a súdu pri plnení ich úloh, ktoré súvisia s trestným konaním. Adresátom dožiadania môže byť teda akýkoľvek subjekt, ktorý má záujmové dáta autonómneho vozidla v držbe alebo sa tieto nachádzajú pod jeho kontrolou. Dožiadateľ je povinný obsah dožiadania vybaviť, pritom nie je oprávnený skúmať opodstatnenosť, rozsah, potrebu alebo účel dožiadania. Povinnosť súčinnosti sa vzťahuje i na záväzok odstránenia nedostatkov dožiadania alebo príkazu, ak v praxi nastane situácia, že súčinnosť subjektu dostane dožiadanie, ktoré v praxi nie je možné vykonať. Je v rozpore s predmetným ustanovením, ak povinný subjekt vyhodnotí takéto dožiadanie vo vzťahu k autonómneho vozidla ako nevykonateľné a ďalej v predmetnej veci nekoná.¹⁹¹ Týmto postupom je možné získať napríklad rôzne obsahové dáta, ktoré užívateľ autonómneho vozidla zverejnil, informácie o užívateľských účtoch, logy zaznamenávané poskytovateľom služieb využívaných autonómnym vozidlom, na ktoré sa nevzťahuje telekomunikačné tajomstvo, informácie o fungovaní služby, ako aj k nim prislúchajúce metadáta.¹⁹² Vecné náklady, ktoré dožiadateľmu subjektu preukázateľne vznikli v súvislosti s vybavením dožiadania o údaje z autonómneho vozidla uhrádza štát a tie sú následne zahrnuté do trov trestného konania.
- *obhliadka podľa § 154 Trestného poriadku*; Použitím postupu podľa ustanovení Trestného poriadku o obhliadke možno použitím rôznych vhodných nástrojov zaistiť dáta

-
- vysoká úroveň zahľadzovania digitálnych stôp kvalifikovanými páchatelmi,
 - obnoviteľnosť zničených digitálnych stôp,
 - originálnosť digitálnych stôp,
 - nízka úroveň akceptácie digitálnych stôp zo strany súdov a orgánov činných v trestnom konaní.

In PORADA, V., RAK, R.: Digitální stopy v kriminalistice a forenzních vědách. In Soudní inženýrství. 2006, č. 17, s. 3- 23.

¹⁸⁹Základnú predstavu o dátovom objeme získaného autonómim vozidlom je možné odvodiť od základných inštalčných datasetov, dostupných na: <http://apolloscape.auto/scene.html#>. K tomu viac pozri aj: LIM, Y. H.; Autonomous Vehicles and the Law- technology, Algorithms and Ethics, Edward Elgar Publishing, Massachusetts, 2018, str. 94-97.

Empirická skúsenosť z použitia 3D scanneru v štandardnom rozlíšení pri obhliadke miesta činu 5m x 5m (miestnosť) s rozložením nábytku stôl, stolička, skriňa, dvere, okno predstavuje cca 1000 – 1500 MB objemu nespracovaných dát na 1 scan. Pričom uvedené priemerné miesto činu si vyžaduje 3-4 scany 3D scannerom na vykonanie celej obhliadky v závislosti od dispozície nábytku v miestnosti.

¹⁹⁰ Uvedené je významné z pohľadu úvah *de lege ferenda* vo svetle predstaveného legislatívneho návrhu, ktorý počíta s využívaním autonómneho vozidla najmä na poštové a doručovacie účely, avšak ďalej túto právnu úpravu v novelách osobitných zákonov nerieši. K tomu porovnaj čl. IV, bod. 1 novelizačného návrhu zákona. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/-/SK/dokumenty/LP-2022-53>.

¹⁹¹ KURILOVSKÁ, L.: Súčinnosť štátnych orgánov, právnických osôb a fyzických osôb. In ČENTĚŠ, J., KURILOVSKÁ, L., ŠIMOVIČEK, I. a kol.: Trestný poriadok. Komentár. 1. vydanie. Bratislava : C. H. Beck, 2020.

¹⁹² POLČÁK, R. a kol.: Právo informačných technológií. Praha : Wolters Kluwer ČR, 2018. s. 578.

pochádzajúce z otvorených, verejne dostupných zdrojov (ang. *open source intelligence / OSINT*). Nespornou výhodou tohto postupu je, že orgány činné v trestnom konaní a súdy môžu takto zaisťovať dáta bez ohľadu na to, že sa tieto dáta nachádzajú napríklad na území iného štátu. Obdobné stanovisko zaujala k verejne prístupným dátam aj Rada Európy v čl. 32 Dohovoru o počítačovej kriminalite.¹⁹³ Otvorené zdroje zahŕňajú širokú škálu údajov pochádzajúcich nielen zo sietí, najmä z Internetu, ale aj z tlače, rozhlasového či televízneho vysielania. Na zaistenie údajov autonómneho vozidla pochádzajúcich z jeho obrazoviek, displejov, prehliadačov apod. nebude potrebné vydávať osobitný príkaz, pretože bude postačovať použitie dôkazného prostriedku v zmysle ustanovenia § 154 Trestného poriadku, ktoré sa týka obhliadky v trestnom konaní. Obhliadka sa vykonáva, ak majú byť priamym pozorovaním objasnené skutočnosti dôležité pre trestné konanie, najmä ak by mohli byť zistené alebo zaistené akékoľvek stopy. Z dikcie predmetného ustanovenia je preto zrejmé, že môže ísť aj o stopy digitálne. O obhliadke autonómneho vozidla, resp. jeho časti sa spíše zápisnica, ktorú vyhotovuje orgán vykonávajúci tento procesný úkon, teda buď orgán činný v trestnom konaní alebo súd v štádiu súdneho konania. Zápisnica by mala okrem všeobecných náležitostí podľa ustanovenia § 58 Trestného poriadku obsahovať aj ďalšie informácie, najmä detailný popis procesu zabezpečovania predmetných informácií po technickej stránke, možné printscreeny, fotografie príslušnej obrazovky, alebo displeja.

- *vydanie a odňatie veci podľa § 89 až 90 Trestného poriadku*; V určitom smere ideálny prípad zaisťovania dát zahŕňa tie procesné situácie, kedy orgány činné v trestnom konaní, respektíve súdy nadobudli vedomosť o tom, že predmetné záujmové dáta by sa mohli nachádzať na určitom dátovom nosiči, napr. v autonómnom vozidle, alebo jeho časti a tieto digitálne dáta sú dôležité pre trestné stíhanie pre účely dokazovania a súčasne v zmysle zásady proporcionality nie je možné tieto digitálne dáta zaistiť samostatne prostredníctvom inštitútu uchovania, vydania a odňatia počítačových údajov bez potreby obmedzovať majetkové práva užívateľa autonómneho vozidla.¹⁹⁴ Digitálne dáta uložené v autonómnom vozidle možno subsumovať pod ustanovenie § 130 ods. 2 Trestného zákona, podľa ktorého sa za vec považuje aj nehmotná informácia, dáta výpočtovej techniky alebo obrazový záznam na technickom nosiči. Aplikácia tohto ustanovenia prichádza do úvahy napríklad v situácii, v rámci ktorej autonómne vozidlo ako celok, resp. niektorá jeho súčasť (napr. operačná pamäť) je úložiskom dát, ktoré sa za splnenia určitých kritérií môžu stať elektronickým dôkazom v trestnom konaní. Na vec, ktorá môže slúžiť na účely dokazovania, a zároveň ju má dotknutá osoba pri sebe, sa vzťahuje edičná povinnosť vyjadrená v ustanovení § 89a ods. 1 Trestného poriadku.¹⁹⁵ Subjektom edičnej povinnosti je ktokoľvek, kto má vec, ktorá môže slúžiť na účely dokazovania, pri sebe.

Predmetné ustanovenie sa teda vzťahuje nielen na osobu podozrivého či obvineného, ale aj na iné osoby, a to bez ohľadu na ich právny vzťah k veci (vlastníctvo, nájom, pôžička a pod.) Postačuje,

¹⁹³ Čl. 32 Dohovoru o počítačovej kriminalite: „Strana môže bez povolenia inou stranou a) pristupovať k verejne dostupným (otvorené zdroje) uloženým počítačovým údajom bez ohľadu na to, na ktorom území sa tie údaje nachádzajú, alebo b) počítačových systémom z jej územia pristupovať alebo prijímať uložené počítačové údaje nachádzajúce sa na území druhej strany, ak tá strana získa zákonný a dobrovoľný súhlas osoby, ktorá je zo zákona oprávnená sprístupniť údaje strane cez tento počítačový systém.“

¹⁹⁴ Objektívnou okolnosťou môže byť napríklad časové hľadisko. Napokon, aj vo vyššie spomínanom náleze II. ÚS 270/2013 Ústavný súd Slovenskej republiky konštatoval, že 61 hodín strávený kopírovaním údajov je už neprimeraný, a preto je podľa jeho názoru ústavne udržateľný postup vydania údajov v zmysle zaistenia technických nosičov, na ktorých sú údaje uchovávané.

¹⁹⁵ § 89a ods. 1 TP: „Kto má pri sebe vec dôležitú pre trestné konanie, je povinný ju na vyzvanie predložiť policajtovi, prokurátorovi alebo súdu; ak ju treba na účely dokazovania zaistiť, je povinný vec na vyzvanie týmto orgánom vydať. Pri vyzvaní ho treba upozorniť na to, že ak nevyhovie výzve, môže mu byť vec odňatá, ako aj na iné následky nevyhovenia.“

ak je vec v danom momente v jeho faktickej moci.¹⁹⁶ V tomto ohľade je však potrebné uviesť, že edičná povinnosť je limitovaná zásadou *nemo tenetur se ipsum accusare*, ktorá spočíva v práve podozrivej a obvinenej osoby na to, aby nebola žiadnym spôsobom nútená k priznaniu, respektíve k poskytnutiu dôkazov, ktoré by ju mohli usvedčiť či akýmkoľvek spôsobom spojiť s trestným činom.

Ďalšia výnimka z edičnej povinnosti vyplýva *ex lege* z ustanovenia § 89a TP, v zmysle ktorého sa povinnosť nevzťahuje na vec, ktorej obsah sa týka okolnosti, o ktorej platí zákaz výsluchu, okrem prípadu, keď došlo k oslobodeniu od povinnosti zachovať vec v tajnosti alebo k oslobodeniu od povinnosti mlčanlivosti.

- *uchovanie, vydanie a odňatie počítačových údajov podľa § 91 Trestného poriadku*; Inštitút uchovania, vydania a odňatia počítačových údajov predstavuje ekvivalent k vydaniu a odňatiu veci podľa ustanovení § 89a a 90 Trestného poriadku. Svoj nenahraditeľný význam má najmä v situáciách, kedy zaistenie záujmových dát v elektronickej podobe z autonómneho vozidla nie je možné vykonať prostredníctvom ustanovenia § 89a a nasl. Trestného poriadku, pretože nie sú vecou v zmysle Trestného zákona spĺňajúcou zároveň charakteristiku veci dôležitej pre trestné konanie alebo tento spôsob nie je nevyhnutný či inak účelný s prihliadnutím na okolnosti, ktoré umožňujú procesný postup zaistenia počítačových údajov z autonómneho vozidla pre účely dokazovania. Ako sme sa pokúšali už v úvode tejto podkapitoly ozrejmiť, ustanovenie Trestného poriadku o uchovaní, vydaní a odňatí počítačových údajov možno ponímať ako legislatívny kompromis, ktorý za súčasného naplnenia účelu sledovaného touto právnou normou moderuje dopad ustanovenia o vydaní a odňatí veci tak, že umožňuje zaistiť záujmové údaje aj bez toho, aby došlo k fyzickému odňatiu autonómneho vozidla, alebo jeho časti. Problematickým sa ukazuje práve slovné spojenie v ustanovení § 91 ods. 1 Trestného poriadku, ktoré obmedzuje charakter počítačových údajov výlučne na tie, ktoré boli už uložené v autonómnom vozidle prostredníctvom počítačového systému. Z technického hľadiska predstavuje uloženie počítačových údajov v počítačovom systéme iba jednu z mnohých operácií a argumentom *ad absurdum* by sme mohli dospieť k záveru, že týmto príkazom nemožno zaisťovať iné počítačové údaje, ktoré boli napríklad v autonómnom vozidle prenášané, spracované či opätovné získané v dôsledku jeho fungovania, používania, ochrany alebo údržby, tak ako to predpokladá čl. 2 písm. a) smernice 2013/40/EÚ. Teleologickým výkladom však možno dospieť k záveru, že zákonodarcu mal zrejme na mysli formulovaním pojmu „uložené“ rozlišovať medzi kategóriou počítačových údajov minulých a budúcich, ktoré ešte len budú uložené, resp. spracované či prenášané *pro futuro*. Pričom uvedená interpretácia v spojení s absenciou iných zaisťovacích inštitútov umožňuje výklad, že týmto nástrojom je možné získať aj v budúcnosti uložené údaje, pokiaľ nie sú predmetom telekomunikačného tajomstva.

Účelom príkazu na uchovanie a udržanie počítačových údajov uložených prostredníctvom počítačového systému autonómneho vozidla v celistvosti podľa §91 ods. 1, písm.a) Trestného poriadku sa sleduje zabezpečenie požiadavky integrity dát. Tento príkaz možno vydať, ak existuje dôvodná obava, že uložené počítačové údaje, vrátane prevádzkových údajov v autonómnom vozidla by mohli byť znehodnotené, zničené či modifikované. Príkazom podľa §91 ods. 1, písm.b) a c) Trestného poriadku sa zabráňuje prístupu k určitým údajom, alebo k určitému obsahu, resp. prikazuje sa odstránenie uvedeného obsahu. Uvedený inštitút je z pohľadu autorov pre problematiku autonómnych vozidiel okrajový.¹⁹⁷

¹⁹⁶ ČENTÉŠ, J. a kol.: Trestné právo procesné. Všeobecná časť. Šamorín : Heuréka, 2016. s. 264.

¹⁹⁷ Uvedený inštitút má zásadný význam pre efektívne odstraňovanie škodlivého obsahu na internete, akým sú prejavy extrémizmu, terorizmu, detská pornografia, hoaxy dezinformácie. Ide o trestnoprávnu rovinu tzv. „blokovania lokalít“ na

Príkazmi uvedenými v §91 ods. 1 Trestného poriadku napokon možno nariadiť adresátovi vyhotovenie kópie predmetných údajov z autonómneho vozidla a ich vydanie na účely dokazovania. Vyhotovenie kópie údajov je potrebné robiť napríklad v tých prípadoch, kedy sa obsah tohto príkazu realizuje napríklad v rámci niektorej z prehliadok v trestnom konaní a zariadenie je pripojené a zapnuté, pretože jeho vypnutím a zaistením by mohlo dôjsť k nenávratnej strate niektorých vysoko volatilných dát.

Adresátom uvedeného príkazu¹⁹⁸ podľa dikcie §91 ods. 1 Trestného poriadku môžu byť v prípade údajov získavaných z autonómneho vozidla viaceré subjekty a to v závislosti od toho, či ide o digitálne údaje, dôležité pre trestné stíhanie, ktoré autonómne vozidlo získalo:

- prostredníctvom internetového pripojenia, alebo
- bez internetového pripojenia, výlučne vlastnými senzormi a software-om vrátane umelej inteligencie a funkcií dátového prenosu bez pripojenia do internetu¹⁹⁹

V prípade prvej skupiny údajov, budú tieto subjekty vychádzať zo štandardnej úpravy §91, ako pri ktoromkoľvek inom type počítačových údajov.

- subjekt, v ktorej držbe sa také údaje nachádzajú,²⁰⁰
- subjekt, pod ktorej kontrolou sa také údaje nachádzajú,²⁰¹
- poskytovateľ služieb.²⁰²

V druhom prípade pôjde o subjekt, u ktorého sa momentálne autonómne vozidlo nachádza alebo subjekt, ktorý dokáže predpísaným spôsobom uvedené dáta z vozidla extrahovať, najmä

internete, ktoré sa spravidla realizujú v mimotrestnom konaní, ktoré má podobu správneho konania. K tomu porovnaj napr. §29b zákona č. 171/1993 Z.z. o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov alebo §27b a nasl. zákona č. 69/2018 Z.z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, alebo Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/91/EÚ boji proti sexuálnemu zneužívaniu a sexuálnemu vykorisťovaniu detí a proti detskej pornografii, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2004/68/SVV.

¹⁹⁸ Z dikcie §91 Trestného poriadku je zjavné, že do okruhu povinných osôb chcel zákonodarca pojať čo najširší okruh subjektov, ktoré môžu byť adresátom príkazu podľa ustanovenia § 91 TP, pričom v praxi sa tieto subjekty budú spravidla prelínať. Na druhej strane samotná dikcia §91 Trestného poriadku je viac „analogovým znením“ než právnou úpravou zodpovedajúcou digitálnej spoločnosti 21. storočia.

¹⁹⁹ Rádiové technológie, technológia Bluetooth, lokálne wi-fi zariadenia iných autonómnych vozidiel, dopravných prostriedkov (napr. vlakov) či statických objektov. Autori tejto časti vychádzajú z hypotézy, že autonómne vozidlo musí byť plne funkčné a prevádzky schopné aj bez internetového pripojenia, vzhľadom na to, že niektoré pozemné komunikácie, alebo ich časti nie sú pokryté signálom vôbec, alebo iba v limitovanom rozsahu. K tomu pozri aj:

²⁰⁰ Tento pojem zahŕňa tie subjekty, ktoré držia dáta získané autonómnym vozidlom, alebo z autonómneho vozidla na svojich úložiskách. Pričom môže ísť o úložisko v samotnom autonómnom vozidle, alebo mimo autonómne vozidlo (napr. v cloude). Do tohto okruhu subjektov bude spadať jednak samotný výrobca autonómneho vozidla, jeho importér a prevádzkovatelia aplikácií a softwarerových riešení, ktoré autonómne vozidlo využíva (napr. mapové a lokalizačné údaje a podklady). Ďalej môže ísť o subjekty poskytovateľov služieb informačnej spoločnosti podľa zákona o elektronickom obchode. Poskytovateľ služieb informačnej spoločnosti v zmysle ustanovenia § 2 písm. b) zákona č. 22/2004 Z.z. o elektronickom obchode a o zmene a doplnení zákona č. 128/2002 Z. z. o štátnej kontrole vnútorného trhu vo veciach ochrany spotrebiteľa a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 284/2002 Z. z. je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá na účely podnikania alebo na iné účely poskytuje služby informačnej spoločnosti prostredníctvom elektronických komunikačných sietí, spravidla za úhradu a na žiadosť príjemcu služby (prevádzkovatelia sociálnych sietí, elektronickej pošty, poskytovatelia plateného online obsahu, či služieb.

²⁰¹ Ide o subjekty, ktoré odlišné od subjektov uvedených vyššie, ktoré budú vykonávať určité činnosti, najmä administrátorské bez potreby ich držby.

²⁰² Tento pojem zahŕňa tie subjekty, ktoré spĺňajú definíčné znaky poskytovateľa služby podľa zákona č. 452/2021 Z.z. o elektronických komunikáciách (ďalej len „ZoEK“). Poskytovateľ služieb v zmysle ZoEK je podnik poskytujúci elektronické komunikačné siete a služby, infraštruktúru, v tomto prípade pre autonómne vozidlo to znamená poskytovateľ internetového pripojenia (ang. Internet Service Provider, ISP / Internet Access Provider, IAP), akým je telekomunikačný operátor. Predmetní poskytovatelia majú prístup k tzv. bodom výmeny internetu (ang. Internet Exchange Point, IXP), ktoré predstavujú uzly s pripojením. Tieto body následne spájajú s konkrétnymi uzlami svojich zákazníkov v rámci siete, In: HUSOVEC, M., MESARČÍK, M., ANDRAŠKO, J. Právo informačných a komunikačných technológií 1. Bratislava : TINCT, 2020, s. 27. Neutrálным prístupovým bodom v Slovenskej republike je NIX.sk. Dostupné na: <https://nix.sk/sk>.

autorizovaný servis, sám predajca/importér autonómnych vozidiel alebo iná autorita (viď. ďalší výklad).

Praktický výkon tohto príkazu bude taktiež determinovaný aj počtom znalcov zapísaných v zoznamoch Ministerstva spravodlivosti SR pre oblasť elektrotechniky a forenznej informatiky, ktorých je enormný nedostatok. Pričom tento problém sa nedarí v dlhodobom meradle vyriešiť.

Do úvahy prichádza aplikácia aj ďalších inštitútov Trestného poriadku, konkrétne prehliadky a odpočúvania a záznamu telekomunikačnej prevádzky; oznámenie alebo porovnanie údajov:

- Inštitút prehliadok v *trestnom konaní podľa § 99 a nasl. Trestného poriadku* prichádza do úvahy pri autonómnych vozidlách v prípade, ak je potrebné zaistiť celé autonómne vozidlo a súčasne toto vozidlo nie je na verejne prístupnom mieste, ale zaparkované napr. v garáži, dome, v sklade atď. alebo je potrebné z autonómneho vozidla získať požadované digitálne údaje, avšak vozidlo samo osebe, hoc stojace na verejne prístupnom mieste, je uzamknuté, alebo inak zabezpečené proti vniknutiu. Pričom nie je potrebné vydávať vo veci súčasne príkaz podľa §91 Trestného poriadku, alebo príkaz podľa §116 Trestného poriadku, ak by sa z autonómneho vozidla mali získať prevádzkové alebo lokalizačné údaje, pretože procesné inštitúty Trestného poriadku, zamerané na získavanie dôkazov na účel ich následného vykonania, sa vo vzťahu ku konkrétnemu dôkazu nekumulujú, ak to nie je vzhľadom na povahu veci procesne nevyhnutné. Na zabezpečenie informácií zo zariadenia, ktoré bolo vydané alebo odňaté ako vec dôležitá pre trestné konanie podľa § 89 a § 91 Trestného poriadku, a to aj pri domovej prehliadke alebo prehliadke iných priestorov alebo pozemku v zmysle § 105 ods. 4 Trestného poriadku, alebo ak je zariadenie zaistené ako vecná stopa pri obhliadke podľa § 154 Trestného poriadku, nie je potrebné (duplicitné) vydanie príkazu na zistenie a oznámenie údajov o telekomunikačnej prevádzke podľa § 116 (ods. 2) Trestného poriadku.²⁰³
- Odpočúvanie a záznam telekomunikačnej prevádzky podľa § 115 Trestného poriadku: Objektom odpočúvania v zmysle uvedeného ustanovenia Trestného poriadku je široko koncipovaný pojem „telekomunikačná prevádzka.“ Napriek tomu, že Trestný poriadok s týmto pojmom pracuje, neobsahuje jeho legálnu definíciu a rovnako tak neobsahuje jeho legálnu definíciu ani žiadny iný právny predpis. V tradičnom ponímaní ide výlučne o zachytenie komunikácie a obsahu prenášaných správ osôb realizovanej prostredníctvom telefónnych sietí, ktoré predpokladajú využívanie pevných liniek, mobilných telefónov, dátových hovorov a komunikačných aplikácií, elektronickej pošty faxov a SMS. Vo vzťahu k autonómnym vozidlám sa bude jednať o prípady, ak bude potrebné zachytiť obsah prenášaných správ prostredníctvom autonómneho vozidla, ktoré by bolo považované za koncové zariadenie. Bez ohľadu na ďalšie technické možnosti, ktorými sa dá k záujmovým dátam v autonómnom vozidle dostať, jediný zákonný spôsob, z ktorého vzíde dôkaz použiteľný v trestnom konaní, zabezpečovania obsahu elektronickej komunikácie prenášanej v reálnom čase je adresovať príkaz v zmysle § 115 Trestného poriadku priamo poskytovateľovi komunikačnej služby autonómneho vozidla, ktorý má sídlo v zahraničí podľa zákona o elektronickej obchode, ktorý však neustanovuje žiadne súčinnostné ustanovenia po vzore §117 ZoEK, alebo §91 zákona č. 483/2001 Z.z. o bankách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „Zákon o bankách“). Legislatívnou zmenou by malo taktiež prejsť aj ustanovenie §115 Trestného poriadku, ktoré v súčasnom znení počíta s výlučným vykonaním príkazu len zo strany telekomunikačného operátora.

²⁰³ Primerane pozri R 47/2017.

- Oznámenie údajov o telekomunikačnej prevádzke podľa § 116 Trestného poriadku: Príkaz podľa ustanovenia § 116 Trestného poriadku sa vzťahuje na oznámenie tých údajov, ktoré sú predmetom telekomunikačného tajomstva, ako aj údajov, na ktoré sa vzťahuje ochrana osobných údajov. V zmysle ustanovenia § 117 ods. 1 ZoEK je telekomunikačné tajomstvo povinný zachovávať každý, kto s ním príde do styku v rámci poskytovania sietí a služieb, pri používaní služieb, náhodne či inak. Predmet telekomunikačného tajomstva v zmysle ustanovenia § 117 ods. 1 ZoEK tvoria:

- obsahové údaje,
- prevádzkové údaje²⁰⁴,
- lokalizačné údaje²⁰⁵ a
- súvisiace údaje komunikujúcich strán.

Uvedená definícia prevádzkových a lokalizačných údajov pre účely poskytovania elektronickej komunikácie, je pre potreby trestného konania v súčasnej dobe úzka. Prax ukazuje, že veľké množstvo údajov získavaných a spracúvaných mimo režim ZoEK má povahu lokalizačných údajov, či prevádzkových údajov (napr. informácie platobných kariet, ktoré sú predmetom bankového tajomstva, informácie z verifikačných tokenov, GPS a mapové lokalizačné údaje). Ukazuje sa, že minimálne v režime trestného konania je potrebné prehodnotiť úzke nazeranie na prevádzkové a lokalizačné údaje a vnímať ich komplexne podľa účelu k akému smerujú, ktorým je zistenie miesta prítomnosti osoby, zariadenia atď. a nie akým spôsobom vznikli, napr. použitím telco zariadenia. Súčasne platné znenie právnej úpravy príkazu na poskytnutie prevádzkových a lokalizačných počíta s vykonaním príkazu a jeho doručovaním výlučne telekomunikačným operátorom. Iné subjekty v súčasnej dobe podľa právneho stavu de lege lata ani prevádzkové a lokalizačné údaje nezberajú, súčasne platí, že by išlo vždy pravepodobne len o počítačové údaje poskytované v zmysle príkazu na zaistovanie a uchovávanie počítačových údajov, alebo by boli výsledkom všeobecnej súčinnosti podľa §3 Trestného poriadku, avšak svojou povahou zbierajú údaje, ktoré by mali spadať pod súdny prieskum prostredníctvom príkazov sudcu pre prípravné konanie.

- Porovnanie údajov v informačných systémoch podľa §118 Trestného poriadku: Ide o právny nástroj, ktorý v súčasnej praxi nemá praktické uplatnenie a jeho využitie je otázne. Podľa názoru autorov by uvedený nástroj mal byť využívaný pre informačné systémy, ktoré zbierajú identifikačné údaje osôb, najmä DNA údaje a biometrické údaje, ktorú chcú využiť orgány činné v trestnom konaní alebo súd pri identifikácii osoby. Autonómne vozidla budú disponovať veľkým množstvom špecifických údajov, vrátane biometrických údajov, prípadne iných zvláštnych údajov vygenerovaných umelou inteligenciou apod. Všetky tieto systémy nie sú v súčasnosti využívané orgánmi činnými v trestnom konaní, v budúcnosti však budú naberať na intenzite využívania a tomuto by malo byť prispôsobené aj vágne znenie §118 Trestného poriadku vrátane podmienok jeho použitia.

²⁰⁴ V zmysle §109 ods. 2 ZoEK prevádzkové údaje sú údaje vzťahujúce sa na užívateľa a na konkrétny prenos informácií v sieti a vznikajúce pri tomto prenose, ktoré sa spracúvajú na účely prenosu správy v sieti alebo na účely fakturácie.

²⁰⁵ V zmysle §109 ods. 3 ZoEK sú lokalizačné údaje sú údaje spracúvané v sieti alebo prostredníctvom služby, ktoré označujú geografickú polohu koncového zariadenia užívateľa verejne dostupnej služby. Podnik môže spracúvať lokalizačné údaje iné ako prevádzkové údaje, ktoré sa týkajú účastníka alebo užívateľa verejnej siete alebo verejne dostupnej služby len vtedy, ak sa anonymizujú alebo ak s tým účastník alebo užívateľ verejnej siete alebo verejne dostupnej služby súhlasí v rozsahu a trvaní nevyhnutnom na poskytnutie služby s pridanou hodnotou alebo ak tak ustanovuje ZoEK.

4.2.6.2 Získavanie cezhraničných údajov

Pri širšom využívaní autonómnych vozidiel úrovne 5 je pravdepodobná eskalácia a komplexnosť príkazov na záznam, zaistenie a vydanie počítačových údajov v autonómnych vozidlách vrátane právnych pomoci a dožiadaní na poskytnutie uvedených údajov do cudziny v prípadoch, kedy prevádzkovateľ operačných systémov, alebo aplikácie nie je v Slovenskej republike, alebo samotné vozidlo sa nachádza v cudzine.

Základným pilierom justičnej spolupráce v trestných veciach v rámci Európskej únie je článok 82 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,²⁰⁶ podľa ktorého má byť justičná spolupráca v trestných veciach medzi členskými štátmi založená na zásade vzájomného uznávania rozsudkov a iných justičných rozhodnutí, na rozdiel od medzinárodnej spolupráce s tretími krajinami, pre ktorú je príznačné používanie mechanizmov vzájomnej právnej pomoci.²⁰⁷ Článok 2 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie poskytuje zákonodarcovi Európskej únie možnosť prijímať nariadenia a smernice. Súčasný právny rámec spolupráce členských štátov Európskej únie v trestných veciach pozostáva najmä z nasledujúcich aktov sekundárneho práva:

- smernica 2014/41/EÚ,²⁰⁸
- Dohovor o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie,²⁰⁹
- nariadenie (EÚ) 2018/1727,²¹⁰
- nariadenie (EÚ) 2016/794.²¹¹

Treba však mať na zreteli, že medzinárodná spolupráca členských štátov Európskej únie v trestnej oblasti sa vykonáva nielen na základe prameňov sekundárneho práva Európskej únie, ale aj na podklade rámcových rozhodnutí, napríklad rámcové rozhodnutie Rady 2002/465/SVV,²¹² ktorým je priznaný *de facto* rovnocenný status ako aktom sekundárneho práva Európskej únie, prijatých pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, keď mala policajná a justičná spolupráca v trestných veciach osobitné postavenie. Vo vzťahu k obstarávaniu dôkazov na účely trestného konania sú dôležité najmä rámcové rozhodnutie Rady 2003/577/SVV²¹³ a rámcové rozhodnutie Rady 2008/978/SVV.²¹⁴ Vzhľadom na dobu prijatia však tieto rámcové rozhodnutia trpia určitými nedostatkami, ktoré proces zaistenia dôkazov vo vykonávajúcom štáte a ich následného odovzdania vydávajúcemu štátu neúmerne predlžujú, čo má značný negatívny dopad na efektivitu trestného konania.

Z toho dôvodu bola na pôde Európskej únie prijatá smernica 2014/41/EÚ, ktorá proces súvisiaci s obstarávaním dôkazov čiastočne zjednodušila, a to najmä s prihliadnutím na to, že umožňuje priamy

²⁰⁶ Konsolidované znenie Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Ú. v. EÚ C 326, 26. október 2012, s. 47.

²⁰⁷ V zahraničnej literatúre sa možno v tejto súvislosti stretnúť s pojmom MLA (mutual legal assistance), od ktorého je odvodený aj termín MLA treaty, ktorým sa označuje medzinárodná zmluva uzavretá medzi dvomi alebo viacerými štátmi za účelom cezhraničnej spolupráce v trestných veciach.

²⁰⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/41/EÚ z 3. apríla 2014 o európskom vyšetrovacom príkaze v trestných veciach. Ú. v. EÚ L 130, 1. máj 2014, s. 1.

²⁰⁹ Akt Rady z 29. mája 2000 potvrdzujúci v súlade s článkom 34 Zmluvy o Európskej únii Dohovor o vzájomnej pomoci v trestných veciach medzi členskými štátmi Európskej únie. Ú. v. EÚ C 197, 12. júl 2000, s. 1.

²¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1727 zo 14. novembra 2018 o Agentúre Európskej únie pre justičnú spoluprácu v trestných veciach (Eurojust) a o nahradení a zrušení rozhodnutia Rady 2002/187/SVV. Ú. v. EÚ L 295, 21. november 2018, s. 138.

²¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/794 z 11. mája 2016 o Agentúre Európskej únie pre spoluprácu v oblasti presadzovania práva (Europol), ktorým sa nahrádzajú a zrušujú rozhodnutia Rady 2009/371/SVV, 2009/934/SVV, 2009/935/SVV, 2009/936/SVV a 2009/968/SVV. Ú. v. EÚ L 135, 24. máj 2016, s. 53.

²¹² Rámcové rozhodnutie Rady 2002/465/SVV z 13. júna 2002 o spoločných vyšetrovacích tímoch. Ú. v. EÚ L 162, 20. jún 2002, s. 1.

²¹³ Rámcové rozhodnutie Rady 2003/577/SVV z 22. júla 2003 o vykonaní príkazu na zaistenie majetku alebo dôkazov v Európskej únii. Ú. v. EÚ L 196, 2. august 2003, s. 45.

²¹⁴ Rámcové rozhodnutie Rady 2008/978/SVV z 18. decembra 2008 o európskom príkaze na zabezpečenie dôkazov na účely získavania predmetov, dokumentov a údajov na použitie v konaniach v trestných veciach. Ú. v. EÚ L 350, 30. december 2008, s. 72.

styk justičných orgánov členských štátov. Z hľadiska rozsahu tzv. vyšetrovacích opatrení sa týka všetkých procesných úkonov, ktorých cieľom je zabezpečiť dôkaz na účely trestného konania. Prostredníctvom európskeho vyšetrovacieho príkazu možno realizovať nielen úkony vedúce k zaisteniu dát z autonómneho vozidla ako potenciálnych elektronických dôkazov, ale aj žiadať orgán iného členského štátu napríklad o vykonanie výsluchu či už podozrivého, obvineného, poškodeného, svedka alebo znalca prostredníctvom videokonferencie, odpočúvanie telekomunikačnej prevádzky, a to vrátane zachytávania obsahu elektronickej komunikácie, oznámenie údajov o telekomunikačnej prevádzke či požiadať o informácie nachádzajúce sa v databázach justičných orgánov členských štátov. V uplynulých rokoch na pôde Európskej únie preto osobitne vystála otázka súvisiaca so zjednodušením procesu obstarávania elektronických dôkazov v trestnom konaní, pretože existujúce mechanizmy nie sú dostatočne efektívne. Európska komisia preto pripravila dva návrhy, a to:

- návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa stanovujú harmonizované pravidlá určovania právnych zástupcov na účely zhromažďovania dôkazov v trestnom konaní,²¹⁵
- návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o európskom príkaze na predloženie a uchovanie elektronických dôkazov v trestných veciach.²¹⁶

Dominantným prvkom navrhovaného nariadenia je prijatie dvoch nových nástrojov, a to európskeho príkazu na predloženie dôkazov a európskeho príkazu na uchovanie dôkazov, ktoré majú byť procesným doplnkom k európskemu vyšetrovaciemu príkazu v trestných veciach. V zmysle navrhovanej úpravy by mal európsky príkaz na predloženie dôkazov umožňovať vydávajúcemu justičnému orgánu členského štátu získať dáta ako potenciálny elektronický dôkaz v trestnom konaní, teda e-maily, obsah komunikácie realizovanej prostredníctvom aplikácií, ako aj iné dôležité údaje napomáhajúce identifikácii páchatela, a to priamo od poskytovateľa služieb alebo od jeho právneho zástupcu v inom členskom štáte Európskej únie, ktorý bude povinný záujmové dáta vydať do desiatich dní alebo v núdzových prípadoch do šiestich hodín. Navrhované nariadenie v čl. 2 ods. 3 vymedzuje aj definičné kritériá poskytovateľa služieb, ktorým je akákoľvek právnická osoba alebo fyzická osoba poskytujúca:

- elektronické komunikačné služby,
- služby informačnej spoločnosti, pri ktorých je ukladanie údajov kľúčovým prvkom služby poskytovanej používateľovi, a to vrátane sociálnych sietí, online trhov, hostingových služieb,
- ako aj služby týkajúce sa názvov internetových domén a čísel IP adries, teda najmä poskytovatelia IP adries a registrátori domén.

Prijatím európskeho príkazu na uchovanie údajov sa sleduje účel, ktorý spočíva v tom, aby bolo vykonávajúcemu justičnému orgánu členského štátu umožnené žiadať o uchovanie dát ako potenciálnych elektronických dôkazov v trestnom konaní priamo poskytovateľa služieb autonómneho vozidla alebo jeho právneho zástupcu, a to za účelom ich možného následného predloženia na základe európskeho príkazu na predloženie dôkazov, európskeho vyšetrovacieho príkazu alebo cestou právnej pomoci. Z povahy veci by mal mať európsky príkaz na uchovanie dôkazov predbežný charakter vo vzťahu k európskemu príkazu na predloženie údajov. Okruh údajov v autonómnom vozidle, na ktoré sa majú príkazy vzťahovať možno klasifikovať do štyroch skupín dát, a to (i) údaje o používateľovi služby (ang. *subscriber data*) týkajúce sa totožnosti užívateľa, ktoré nezahŕňajú prevádzkové údaje či údaje týkajúce sa konkrétneho obsahu, (ii) prístupové údaje (ang. *access data*) týkajúce sa na dátumu a času použitia alebo prihlásenia, ako aj odhlásenia sa zo služby

²¹⁵ Návrh Smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa stanovujú harmonizované pravidlá určovania právnych zástupcov na účely zhromažďovania dôkazov v trestnom konaní, 17. apríl 2018. COM (2018) 226 final.

²¹⁶ Návrh Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o európskom príkaze na predloženie a uchovanie elektronických dôkazov v trestných veciach, 17. apríl 2018. COM (2018) 225 final.

spolu s IP adresou, teda v podstate prevádzkové údaje, (iii) transakčné údaje (ang. *transactional data*) týkajúce sa zdroja a miesta určenia správy, údaje o umiestnení zariadenia, dátume, čase, trvaní, veľkosti, trase, formáte, použitom protokole, pokiaľ tieto údaje nepredstavujú prístupové údaje, ako aj (iv) uložené obsahové údaje (ang. *stored content data*) vo forme textu, hlasu, videa, obrázkov alebo zvuku. Z návrhu preto vyplýva, že sa obmedzuje iba na uložené obsahové údaje, teda príkazom nebude možné zachytávať obsahové údaje prenášané v reálnom čase.

V závislosti od charakteru údajov autonómneho vozidla, ktoré majú byť predložené, resp. uchované by potom mechanizmus obstarania elektronického dôkazu vo svetle navrhovaných pravidiel mal vyzeráť tak, že orgán činný v trestnom konaní v členskom štáte A vyhotoví žiadosť o predloženie, resp. uchovanie elektronického dôkazu, ktorá v nasledujúcom kroku má byť osvedčená súdom tohto štátu, ak sa týka transakčných údajov alebo uložených obsahových údajov, pretože tieto z povahy veci predstavujú najväčší zásah do práv jednotlivca. Ak sa žiadosť týka údajov o používateľovi služby autonómneho vozidla a prístupových údajov, mala by postačovať žiadosť vyhotovená prokurátorom, teda nebude potrebné osvedčenie súdu. Keďže príkazy sa majú vykonávať vydaním osvedčenia, ďalej bude distribuované toto osvedčenie o európskom príkaze na predloženie, resp. uchovanie dôkazov priamo poskytovateľovi služieb alebo v zmysle navrhovanej smernice jeho právnomu zástupcovi, ktorý ponúka služby v rámci členského štátu B a zároveň tam nie je usadený, pričom tento dožiadaný subjekt zašle predmetné dôkazy rovno dožadujúcemu orgánu činnému v trestnom konaní, a to bez ohľadu na to, o aký typ údajov ide

Návrhy Európskej komisie bezpochyby sledujú uľahčenie celého procesu získavania elektronických dôkazov vrátane autonómnych vozidiel, avšak napriek tomu trpia predkladané návrhy určitými nedostatkami. V prvom rade je to otázka, riešená opakovane vyššie, kto je v prípade autonómnych vozidiel adresátom uvedených príkazov.

4.2.7 Zodpovednosť

4.2.7.1 Zodpovednosť za vadný výrobok

Právny režim zodpovednosti za vady a za škodu spôsobenú vadným výrobkom pri prevádzke autonómneho vozidla je založený na dvoch pilieroch. Jednak to bude náš občiansky zákonník²¹⁷ č. 40/1964 Zb. a za druhé je smernica Rady 85/374/EC z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky (ďalej ako „**Smernica PLD**“²¹⁸).²¹⁹

Na začiatok je potrebné ozrejmiť, kedy budeme hovoriť o zodpovednosti za vady a kedy o zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom pri autonómnych vozidlách. Ako učebnicový príklad môžeme uviesť, že ak si sadneme do nášho autonómneho vozidla a auto nebude chcieť naštartovať a začať jazdu, tak budeme hovoriť a otázke zodpovednosti za vady. Avšak v prípade ak systém na báze umelej inteligencie, ktoré robí naše vozidlo automatizovaným alebo autonómnym zle vyhodnotí situáciu v cestnej premávke alebo spraví inak zlé rozhodnutie a tým spôsobí dopravnú nehodu, tak budeme hovoriť o zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom. Niet pochyb

²¹⁷ Najmä nás budú zaujímať ustanovenia §499 a nasledujúce. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1964/40/20191201>.

²¹⁸ Z anglického Product Liability Directive.

²¹⁹ Smernica Rady 85/374/EC z 25. júla 1985 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov o zodpovednosti za chybné výrobky. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:31985L0374&from=EN>. Táto smernica bola implementovaná do slovenského právneho poriadku zákonom č. 294/1999 Z. z. o zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom. Dostupné na: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1999/294/20040901>.

o tom, že pre nás budú viac zaujímavé prípady zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom, keďže presne v týchto prípadoch môžeme vidieť, ako dokážu nové technológie spochybňovať ustanovenia existujúcich právnych predpisov a spôsobujú tým neistotu, pokiaľ ide o uplatňovanie týchto právnych predpisov.²²⁰

Už na prvý pohľad nám musí byť jasné, že náš občiansky zákonník z roku 1964 ani smernica z roku 1985 pri koncipovaní nepočítali s tým, že budú musieť riešiť zodpovednostné scenáre týkajúce sa autonómneho vozidla. Preto sa len s ťažkosťami budeme môcť oprieť o sémantické výklady noriem daných predpisov.²²¹ Navzdory týmto skutočnostiam sa musíme pokúsiť o zodpovedanie otázok ktoré sme si vyššie položili.

Pri otázke zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom smernica PLD vytvorila jednotný európsky právny rámec upravujúci zodpovednosť výrobcu za škodu spôsobenú vadným výrobkom. Účelom tohto rámca je poskytnúť ochranu používateľom a spotrebiteľom, ktorí si kúpili vadný²²² výrobok a smeruje k spravodlivému rozdeleniu rizík medzi subjektmi.²²³

Podľa čl. 1 smernice PLD je za škodu spôsobenú vadou svojho výrobku zodpovedný výrobca. Vychádzajúc z takejto premisy by sme sa mali pýtať na dve otázky. Za prvé kedy je výrobok vadným a za druhé či vôbec budeme môcť považovať autonómne vozidlo za výrobok?

Jednoduchšie zodpovedateľná sa zdá byť naša prvá otázka. Kedy bude autonómne vozidlo vadným výrobkom? Podľa čl. 6 smernice PLD je výrobok vadný v prípade, ak nezabezpečuje bezpečné používanie, ktoré jednotlivec od výrobku právom očakáva s ohľadom na všetky okolnosti, vrátane:

- a) predvádzania výrobku;
- b) použitia výrobku na také účely, na ktoré sa logicky predpokladá, že sa použije;
- c) časového obdobia, v priebehu ktorého sa výrobok uviedol do obehu.

S prihliadnutím na legálne vymedzenie pojmu vadný výrobok je kľúčové z hľadiska zodpovednosti výrobcu potrebné skúmať dve skutočnosti:

- presné stanovenie okamihu uvedenia do obehu a
- správne nastavenie očakávaní spotrebiteľa.

V prvom rade, okamih uvedenia do obehu bude rozhodujúca z dôvodu, že právny režim smernice PLD sa vzťahuje iba na vady, ktoré výrobok už mal v okamihu uvedenia do obehu. V čom spočíva aj jadro jedného z problémov smernice PLD vo vzťahu k jej aplikovateľnosti na autonómne vozidlá. Za druhé, podľa smernice PLD je výrobok vadný, pokiaľ nezabezpečuje bezpečné používanie, ktoré jednotlivec od výrobku právom očakáva. Veríme, že je celkom jednoznačné, že očakávania v prípade autonómneho vozidla sú také, že v autonómnom režime budú zabezpečovať bezpečnosť všetkých osôb, vecí a majetku nachádzajúcich sa vo vozidle, ako aj ostatných účastníkov cestnej

²²⁰ Pre otázku právnej neistoty v kontexte nových technológií pozri bližšie. GYURÁSZ, Z.: Modality regulácie nových technológií. 2021. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/361440930_Modality_regulacie_novych_techonologii.

²²¹ K tejto otázke pozri bližšie. GAHÉR, F. - MRVA, M. - ŠTEVČEK, M. - TURČAN, M.: Open Texture of Concepts and Rules – Fuel for the Fire of Subjectivism in Applied Semantics? FILOZOFIA, 75, 2020, No 4, pp. 309 – 323 Dostupné na: <https://www.sav.sk/journals/uploads/04211151lozofia.2020.75.4.4.pdf>.

²²² KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 43. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/323934703_AUTONOMOUS_VEHICLES_COMPETENCE_AND_LIABILITY_IN_THE_EU_-_ANSWERING_THE_CALL_OF_THE_EUROPEAN_PARLIAMENT.

²²³ European Parliamentary Research Service. A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s. 22. Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf).

premávky. Avšak už takéto vymedzenie očakávaní nepočíta s technologickým postupom, kde vývoj bude viesť k ďalšiemu rastu očakávaní v oblasti bezpečnosti, efektívnosti či komfortu.²²⁴

Ďalším z problematických miest, na ktoré narážame v kontexte vád autonómnych vozidiel je skutočnosť, že určenie vád systémov umelej inteligencie, ktoré sú súčasťou autonómnych vozidiel je prakticky nemožné.²²⁵ Samozrejme nehovoríme o prípadoch, kedy sú zjavné vady od začiatku, ale predstavme si však situáciu kedy po niekoľko ročnom používaní autonómnych vozidiel dôjde k zlyhaniu systému umelej inteligencie následkom čoho bude dopravná nehoda z dôvodu, že systém umelej inteligencie vyhodnotil stav cestnej premávky zle. Treba uviesť, že systémy umelej inteligencie fungujú a robia rozhodnutia spôsobom, ktorý pre človeka nemusí byť racionálny a ani jednoducho pochopiteľný.²²⁶ Pričom samotný systém nedokáže odôvodniť alebo podať vysvetlenie o tom, prečo sa rozhodlo daným spôsobom.²²⁷ Taktiež, pri inteligentných systémoch ako to je aj v tomto prípade, sa už v okamihu kedy bol tento systém umelej inteligencie zasadený do vozidla, sa nepočítalo s tým, že fungovanie tohto systému ostane nemenné počas celej doby prevádzky. Pri systémoch umelej inteligencie sa totiž očakáva, že systém bude schopný sa ďalej učiť. Preto môžeme tvrdiť, že „správanie“ systému umelej inteligencie v okamihu dopravnej nehody bolo už odlišné od toho ako tento systém vyzeral v čase uvedenia na trh.²²⁸

Problémom však ostáva, že výrobca²²⁹ podľa smernice PLD zodpovedá len za vady, ktoré výrobok mal v čase uvedenia na trh, nie ktoré vznikli následne. Namietat by sa mohlo či už tieto vady,

²²⁴ Aj v tomto prípade môžeme vidieť klasický dopad „pacing problému“. Koncept „pacing problému“ v podstate popisuje výzvy regulačného prostredia udržať tempo s rýchlo sa rozvíjajúcim objektom regulácie. Táto myšlienka je charakteristická pre oblasť nových technológií najmä kvôli skutočnosti, že nové technológie sa objavujú rýchlosťou, s ktorou právne systémy nedokážu držať krok. Systémy umelej inteligencie svojou jedinečnosťou tieto obavy ešte viac prehĺbujú, pretože dynamický vývoj umelej inteligencie jednoducho ďaleko presahuje schopnosť akéhokoľvek tradičného regulačného prostredia udržať krok. Čo pre autonómne vozidlá znamená to, že v dnešnom svete, za pár mesiacov sa môže radikálne zmeniť to čo budeme považovať za bezpečné pri predmetných zariadeniach, avšak vyplývajú z smernice PLD, výrobca by zodpovedal iba za štandard bezpečnosti, ktorý zodpovedá tomu čo bolo považované za bezpečné v okamihu uvedenia na trh, nič viac. Čoho dôsledkom by bolo nejednoznačnosť nie len pri riešení zodpovednostných scenárov, ale aj pri všeobecnom riadení sa cestnou dopravou. Pozri bližšie GYURÁSZ, Z.: From principles to practice: regulating artificial intelligence. Míľniky práva v stredoeurópskom priestore 2020 [elektronický dokument]:zborník z online medzinárodnej vedeckej konferencie doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov. -1. vyd. ISBN 978-80-7160-576-8. - Bratislava: Právnická fakulta UK, 2020. - S. 683-688.

²²⁵ GURNEY, J.: Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles. J.L. Tech. & Pol'y 247. 2013. s 265. Dostupné na: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2352108.

²²⁶ Pre problém rozhodovanie v kontexte umelej inteligencie pozri GYURÁSZ, Z. - GORNALOVÁ, D.: Use of Artificial Intelligence in Arbitration. Cofola International 2021 [elektronický dokument]:International and National Arbitration - Challenges and Trends of the Present and Future. - 1. vyd. ISBN 978-80-210-863.

²²⁷ Tento koncept je označovaný ako „the black box problém“, čo popisuje fenomén pri systémoch umelej inteligencie, kde rozhodovanie algoritmov funguje spôsobom, že poznáme vstupné dáta a tiež poznáme výsledok ku ktorému algoritmus došiel avšak nevieme sa ani pomocou reverzného inžinierstva dopracovať k tomu ako a prečo sa k takémuto rozhodnutiu došlo. Pozri bližšie ZEDNIK, C.: Solving the Black Box Problem: A Normative Framework for Explainable Artificial Intelligence, Springer, 2019. alebo GUIDOTTI, R. - MONREALE, A. - PEDRESCHI, D.: The AI black box Explanation Problem, ERCIM, 2019.

²²⁸ Pri hlbšej úvahe do tejto otázky sa môžeme prepracovať až k Théseovmu paradoxu, a teda, či môžeme vozidlo so systémom umelej inteligencie ktoré sa pri používaní učí, po rokoch používania vôbec považovať za to isté vozidlo ktoré opustilo priemyselný pás. Viac o Théseovom paradoxu pozri. BROSS, B.: Theseus' Paradox: History, Authenticity and Identity. Conference: ARCC Toronto. 2020. Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/340037297_Theseus%27_Paradox_History_Authenticity_and_Identity.

²²⁹ Musíme tiež dodať, že problémom smernice PLD je aj obmedzený rozsah vo vzťahu k zodpovedným osobám, keďže podľa smernice za výrobok resp. škodu ním spôsobenú, zodpovedá výrobca. Táto téza bude jednoducho aplikovateľná pri jednoduchých výrobkoch. Avšak nemusí byť postačujúce v prípade technicky komplexných systémov, akými sú AV. Príkladom môže slúžiť prípad kedy systém umelej inteligencie v AV vyhodnotí, že môže zmeniť jazdný pruh aj keď v tom pruhu v skutočnosti sa nachádzalo iné auto, lenže systém nedokázal rozoznať farbu auta a teda dospelo k záveru, že sa tam nič nenachádza. V tomto prípade bude ktorý z výrobcov zodpovedný? Výrobca samotného automobilu? - kto nejakým spôsobom sa nepričinil o vytvorenie systému autonómneho riadenia? Či to bude výrobca softwaru? Kto nemohol predvídať, že lidarové systémy nedokážu rozoznať farbu auta v istých poveternostných podmienkach? Či to bude výrobca šošoviek pre kamery ktoré používajú tieto lidarové systémy? V týchto prípadoch je viac ako nejednoznačné ktorý subjekt budeme môcť

ktoré spôsobili to, že systém umelej inteligencie sa naučil veci, ktoré neskôr spôsobili dopravnú nehodu, sa už nedostali do systému počas tréningov systému, a teda, že výrobok bol vadný už v čase uvedenia na trh. Aj keď tento scenár je možnou alternatívou, dokázanie takejto skutočnosti je v praxi takmer nemožné.²³⁰ Jednak kvôli zložitosti samotného systému umelej inteligencie, ale taktiež narážame na ďalší procesnoprávny problém, keďže otázka dôkazného bremena je označovaná za ďalší nedostatok smernice PLD. Podľa čl. 4 smernice PLD nesie dôkazné bremeno poškodená osoba, ktorá musí preukázať vznik škody, existenciu vady a príčinnú súvislosť medzi vadou a škodou. V prípade autonómnych vozidiel tak poškodený bude povinný preukázať, že samotný automatizovaný alebo autonómny systém bol príčinou vzniku škody.²³¹ Unesenie dôkazného bremena pri takto sofistikovaných systémoch je mimoriadne náročné. Pozitívom ostáva, že poškodený nebude musieť preukázať dôvod zlyhania automatizovaného alebo autonómneho systému, ale iba to, že výrobok je vadný, a nesplnil právne očakávania a nezabezpečil bezpečné používanie.²³² Opäť sa však dostávame k vyššie naznačeným problémom, ako kvalifikovať právne očakávania pri takto sofistikovaných systémoch s prihliadnutím na skutočnosť, že tieto systémy sa dokážu učiť.

Taktiež je potrebné dodať, že aj keby sa tento scenár preukázal ako pravdivý, trúsime si tvrdiť, že ako právna prax tak ani jurisprudencia nie je pripravená riešiť otázku zodpovednosti za škodu spôsobenú vadným výrobkom z pohľadu otázky možnej evolúcie výrobku počas jeho používania.

Druhou otázkou pri autonómnych vozidlách z pohľadu smernice PLD je klasifikácia autonómnych vozidiel ako výrobku. Pojem „výrobok“ je v čl. 2 smernice PLD definovaný ako všetky hnutelnosti. Aj keď na prvý pohľad by sa mohol zdať, že autonómne vozidlo je bez akýchkoľvek pochybností hnutelná vec, spĺňa definíciu výrobku a preto by sa tento právny režim smernice PLD mal vzťahovať aj na autonómne vozidlá.

Musíme sa však aj pri tejto otázke zastaviť. Nie je hanbou si priznať, že pre nás právnikov je vytváranie si analógií²³³ alfou a omegou, keďže takto dokážeme aj ten najbizarnejší fenomén subsumovať pod existujúce ustanovenia tých-ktorých noriem. Veríme, že aj v tomto prípade by sme veľmi jednoducho mohli padnúť do tej pasce aby sme vytvorili až banálnu analógiu medzi autonómnymi vozidlami na jednej strane a konvenčnými vozidlami na strane druhej. Existuje však niekoľko jednoznačných rozdielov, kvôli ktorým by sme nad takouto analógiu nemali ani uvažovať.

Prvým takýmto prvkom je softwarové vybavenie vozidla. Je to práve systém umelej inteligencie, ktorý odlišuje autonómne vozidlá od konvenčných vozidiel cestnej premávky. Systém umelej inteligencie vozidla bude tou najcennejšou a zároveň z pohľadu možného zlyhania najkritickejšou súčasťou autonómneho vozidla. Ak by sme veľmi chceli, mohli by sme zredukovať celú podstatu autonómnych vozidiel na tento software a tvrdiť, že je to základnou esenciou, ktorá robí autonómne vozidlá tým výrobkom ktorým je.

Preto však nastáva otázka či vôbec budú autonómne vozidlá spadať pod režim smernice PLD? Považujeme za dôležité poznamenať, že automatizáciu mobility je možné vnímať nielen z kvantitatívneho hľadiska ako extra funkciu výrobku, zabezpečovanú zabudovaným systémom umelej

považovať za „výrobca“ a ktorý by následne mal znášať zodpovednosť. Komplexné fungovanie AV nám jednoducho nedovoľuje aby sme sa mohli poukázať na jeden subjekt a povedať s istotou kto bude ten ktorý by mal znášať zodpovednosť za škodu spôsobenú vadným výrobkom. Navyše ani samotná smernica dnes odpovede na takéto otázky nedáva a pre všetky zainteresované subjekty ostáva situácia neprehľadná a viac ako právne neistá.

²³⁰ GURNEY, J.: Sue my car not me: products liability and accidents involving autonomous vehicles. J.L. Tech. & Pol'y 247. 2013. s. 265. Dostupné na: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2352108.

²³¹ A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles. s.23 Dostupné na: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU\(2018\)615635_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/615635/EPRS_STU(2018)615635_EN.pdf).

²³² KIILUNEN, V.: Autonomous vehicles, Competence and Liability in the EU: Answering the Call of the European Parliament. s. 45 Dostupné na: https://www.researchgate.net/publication/323934703_AUTONOMOUS_VEHICLES_COMPETENCE_AND_LIABILITY_IN_THE_EU_-_ANSWERING_THE_CALL_OF_THE_EUROPEAN_PARLIAMENT.

²³³ Či už prostredníctvom „analógie legis“ alebo „analógie iuris“.

inteligencie, ale aj z kvalitatívneho hľadiska ako úplne nový produkt.²³⁴ Takýto prístup si vyžaduje oddelenie vlastníctva hnutelnej veci od systému umelej inteligencie. A keďže ako sme vyššie uviedli, do právneho režimu ktorú zavádza smernica PDL patria iba hnutelné veci, pričom software hnutelnou vecou nie je a preto akokoľvek by sme chceli nebudeme môcť subsumovať naše prípady pod tieto ustanovenie.²³⁵ Taktiež stojí za zmienku, že rovnakým právnym režimom sa budú musieť riadiť aj softwarové aktualizácie urobené v čase po uvedení výrobku do obehu. Rovnako ako počítače či smartfóny aj autonómne vozidlá budú musieť byť priebežne aktualizované za účelom odstránenia chýb alebo rozšírenia ich funkčnosti. Poskytovanie softwarovej podpory a softwarových aktualizácií zo strany výrobcu vozidla alebo výrobcu softwaru po celú dobu životnosti výrobku svojou povahou viac pripomína samostatnú službu ako sprievodnú podporu poskytovanú výrobku, na čo sa smernica PLD opäť nevzťahuje.²³⁶

Takéto striktné oddelenie hardwaru a softwaru však nemožno považovať za koncepčný prístup. Jednoduchším riešením uvedeného problému je rozšírenie pojmu výrobok tak, aby výslovne zahŕňal aj software a softwarové aktualizácie výrobku, čo je dnes aj na úrovni EÚ zjavne preferované riešenie.²³⁷

Práve aj tento problém bude riešiť novela smernice PLD.²³⁸ Jednou zo základných zmien ktoré toto prepracovanie prináša je skutočnosť, že do vymedzenia pojmu „výrobok“ sa explicitne dostane aj software.²³⁹ Práve za účelom, aby sa smernica PDL stala viac životaschopnou v dnešnom digitálnom svete. Naďalej očakávame v akej konečnej forme sa dostane smernica do praxe, avšak teraz sme iba na začiatku dlhej legislatívnej cesty. A predtým ako bude táto nová verzia smernice PLD platná a účinná budeme musieť ešte nejaký čas musieť počkať.²⁴⁰

4.2.7.2 Trestnoprávna zodpovednosť

V tejto časti Bielej knihy rozoberieme z hľadiska trestného práva súčasný stav právnej úpravy vo vzťahu k jej novej aplikácii na konania a činnosti spojené s prevádzkou autonómnych vozidiel a ich systém. Pri tom predstavíme aj prípadne návrhy na možné legislatívne úpravy (*de lege ferenda*) v oblasti trestného práva a jeho predpisov, osobitne TZ, TZPO a TP.

Pre prehľadnosť zachováme pritom prístup zvolený už v kapitole 3., kde sme oblasti interakcie autonómnych vozidiel s problematikou trestného práva rozčlenili do 4 oblastí označených pod písm. a) až d).

²³⁴ Podstata autonómnych vozidiel nie je súčet konvenčného vozidla s pridaním systému umelej inteligencie, ale ide o kvalitatívne nový výrobok.

²³⁵ Questions and answers on the revision of the Product Liability Directive Dostupné na: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_22_5791.

²³⁶ CHATZIPANAGIOTIS, M.: Product Liability Directive and Software Updates of Automated Vehicles. 2021. Dostupné na: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3759910

²³⁷ New liability rules on products and AI to protect consumers and foster innovation. Dostupné na: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_5807

²³⁸ Dňa 28.9.2022 Komisia prijala dva návrhy na prispôsobenie pravidiel zodpovednosti digitálnemu veku. Komisia po prvý raz navrhuje cieľnú harmonizáciu vnútroštátnych pravidiel zodpovednosti za umelú inteligenciu, ktorá obetiam škôd súvisiacich s umelou inteligenciou uľahčí získanie odškodnenia. Nové pravidlá majú zabezpečiť, aby obeť mali rovnakú ochranu v prípadoch keď došlo ku škode výrobkami na báze umelej inteligencie, ako by to urobili, keby bola spôsobená škoda za akýchkoľvek iných okolností. Pozri bližšie New liability rules on products and AI to protect consumers and foster innovation. Dostupné na: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_5807

²³⁹ COM(2022)495 - Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on liability for defective products. Dostupné na: https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/3193daga-cecb-44ad-9a9c-7b6b23220bcd_en.

²⁴⁰ Návrh Komisie bude teraz musieť prijať Európsky parlament a Rada. Následne sa navrhuje, aby o päť rokov po nadobudnutí účinnosti smernice o zodpovednosti umelej inteligencie Komisia v prípade potreby posúdila potrebu pravidiel objektívnej zodpovednosti za nároky súvisiace s umelou inteligenciou.

a) Autonómne vozidlo ako objekt ochrany trestného práva

Ako už bolo v kapitole 3 uvedené, v tomto pohľade trestného práva na autonómne vozidlo a jeho systémy je samotné autonómne vozidlo, resp. jeho systémy ponímané ako objekt protiprávneho konania (napadnutia, útoku). Toto protiprávne konanie musí mať znaky niektorého z trestných činov uvedených v osobitnej časti TZ. Samotné autonómne vozidlo je zväčša v postavení hmotného predmetu útoku, teda protiprávne konanie páchatela smeruje voči nemu ako fyzickému objektu, alebo voči jeho systémom (software a informácie), ako nehmotným objektom.

Autonómne vozidlo, jeho systémy a spoločenské vzťahy na ne naviazané (vlastnícke práva, užívacie práva, práva duševného vlastníctva a iné) sa tak stávajú predmetom ochrany zo strany ustanovení najmä trestného práva hmotného, a predstavujú tak objekt trestného činu ako jeden z obligatórnych znakov skutkovej podstaty trestného činu, popri objektívnej stránke, subjektu a subjektívnej stránke.

V prípade riešenia trestnoprávných otázok spojených s ponímaním autonómneho vozidla ako objektu trestného činu bude delenie autonómnych vozidiel na rôzne úrovne, napr. podľa klasifikácie SAE, v zásade irelevantné. V tomto prípade úroveň vozidla nemá určujúci význam, predmetom ochrany trestného práva sú spoločenské vzťahy, ktorých predmetom je samotné autonómne vozidlo a jeho systémy.

Trestná zodpovednosť bude vyvodzovaná výhradne voči tomu subjektu ktorý konanie voči autonómnemu vozidlu alebo jeho systémom uskutočnil. Podľa súčasnej právnej úpravy môže byť takáto trestná zodpovednosť vyvodzovaná ako voči fyzickej ale aj voči právnickej osobe. V prípade právnickej osoby je však takáto trestná zodpovednosť obmedzená len na určité trestné činy vymenované v § 3 TZPO.

Typicky pôjde o prípady konaní, kedy sa nejaká osoba (fyzická alebo právnická) pokúsi zmocniť alebo zmocní autonómneho vozidla alebo jeho systémov, napadne jeho systémy, poškodí vozidlo alebo jeho systémy a pod.

V prevažnej miere pôjde o 2 skupiny trestných činov, ktoré môžu byť konaním páchatela naplnené. Prvá sa bude týkať útoku voči samotnému autonómnemu vozidlu ako celku, a druhá skupina sa bude týkať útokov voči systémom autonómneho vozidla. Nie je vylúčené, že páchatel sa dopustí súčasne trestného činu z jednej aj druhej skupiny, napríklad v prípadoch, keď sa páchatel napadnutím kľúčového ovládacieho systému autonómneho vozidla (umelej inteligencie) pokúsi zmocniť alebo zmocní celého vozidla.

Prvú skupinu trestných činov budú predstavovať najmä trestné činy majetkové nachádzajúce sa v IV. Hlave osobitnej časti TZ. Pôjde najmä o trestné činy:

- krádež podľa § 212 TZ;
- sprenevera podľa § 213 TZ;
- neoprávnene užívanie cudzej veci podľa § 215 TZ;
- neoprávnene používanie cudzieho motorového vozidla podľa § 216 TZ alebo podľa § 217 TZ;
- falšovanie a pozmeňovanie identifikačných údajov motorového vozidla podľa § 220 TZ;
- podvod podľa § 221 TZ;
- legalizáciu výnosu z trestnej činnosti podľa § 233 TZ alebo § 233a TZ;
- poškodzovania cudzej veci podľa § 245 TZ alebo § 246 TZ;

Druhú skupinu trestných činov budú predstavovať ako trestné činy majetkové nachádzajúce sa v IV. Hlave osobitnej časti TZ, tak aj trestné činy proti priemyselným právam a autorskému právu upravené v 4. diele V. Hlavy osobitnej časti TZ. Pôjde najmä o trestné činy:

- neoprávnený prístup do počítačového systému podľa § 247 TZ;
- neoprávnený zásah do počítačového systému podľa § 247a TZ;

- neoprávnený zásah do počítačového údaj podľa § 247b TZ;
- neoprávnené zachytávanie počítačových údajov podľa § 247c TZ;
- porušovania priemyselných práv podľa § 282 TZ;
- porušovanie autorského práva podľa § 283 TZ;

Z pohľadu trestnoprávnej praxe môže aj do budúcnosti predstavovať vo vzťahu k ochrane autonómnych vozidiel a ich systémov určitý legislatívny problémom fakt, že právnická osoba sa v zmysle TZPO môže dopustiť len niektorých z uvedených trestných činov vo vzťahu k autonómnemu vozidlu a jeho systémom. Právnická osoba sa napríklad nemôže dopustiť trestných činov neoprávneného používania cudzieho motorového vozidla podľa § 216 TZ alebo podľa § 217 TZ, falšovania a pozmeňovania identifikačných údajov motorového vozidla podľa § 220 TZ ale napríklad ani trestného činu porušovania priemyselných práv podľa § 282 TZ alebo porušovania autorského práva podľa § 283 TZ. V prípade autonómnych vozidiel a najmä ich kľúčových systémov (umelá inteligencia) sa pritom dá očakávať, že budú predmetom záujmu konkurenčných spoločností (právnických osôb), ktoré sa budú pokúšať o získanie riešení použitých u toho ktorého systému. Nie je preto na mieste vylúčiť právnické osoby ako také zo zodpovednosti za spáchanie osobitne trestného činu porušovania priemyselných práv podľa § 282 TZ alebo porušovania autorského práva podľa § 283 TZ. V uvedenom smere by bolo vhodné vykonať nápravu v rámci legislatívnej úpravy § 3 TZPO.

V budúcnosti, najmä v súvislosti s prípadným zavedením do prevádzky autonómnych vozidiel úrovne 4 alebo 5 podľa klasifikácie SAE by bolo vhodné sa zamyslieť aj nad možnosťou zavedenia osobitnej skutkovej podstaty neoprávnene používania autonómného vozidla. Uvedené by bolo odôvodnené skutočnosťou, že samotné vozidlá takejto úrovne sú sofistikovanými systémami vyžadujúcimi na ich ovládnutie oveľa sofistikovanejšie, a tým aj nebezpečnejšie metódy zo strany páchatelov trestnej činnosti a ako také tieto vozidlá po ich ovládnutí neoprávnenou osobou predstavujú oveľa väčšie riziko pre spoločnosť už len z dôvodu množstva systémov, ktoré obsahujú, a ktoré môže zbierať rôzne údaje, ktoré by mohli páchatelia zneužiť.

b) Autonómne vozidlo ako nástroj alebo predmet na páchanie trestnej činnosti

V tejto oblasti vzťahu autonómnych vozidiel a ich systémov ku činnosti alebo konaniu, ktoré napĺňa atribúty trestného činu sa posúvame z oblasti ochrany autonómného vozidla do oblasti postihu alebo bráneniu autonómnemu vozidlu v protiprávnej činnosti. Táto oblasť sa zameriava na riešenie trestnoprávnych spojení s prípadným použitím, využitím, či zneužitím autonómného vozidla ako nástroja (pomôcky, predmetu), prostredníctvom ktorého sa iná osoba (fyzická, právnická) dopúšťa konania, ktoré má znaky niektorého z trestných činov uvedených v osobitnej časti TZ. Osoba sa tohto konania dopúšťa či už úmyselne, keď autonómne vozidlo predstavuje nástroj na páchanie trestnej činnosti alebo sa ho dopúšťa vo forme nedbanlivosti, kedy k spáchaniu trestného činu dochádza v dôsledku použitia autonómného vozidla alebo jeho systému. V tomto prípade je vozidlo prostriedkom (predmetom) umožňujúcim spáchanie trestného činu, bez ktorého by k spáchaniu nemohlo dôjsť, resp. by jeho spáchanie bolo výrazne sťažené.

Autonómne vozidlo alebo systémy v ňom použité (najmä umelá inteligencia) sú v tomto prípade využité alebo prípadne zneužitie na páchanie trestnej činnosti inou trestne zodpovednou osobou, pričom ako také je samotné autonómne vozidlo alebo jeho systémy trestne nezodpovedné. Autonómne vozidlo alebo jeho systémy sú teda použité na konanie voči objektu (spoločenským vzťahom), ktoré sú chránené predpismi trestného práva hmotného. Môžeme konštatovať, že ide o *de facto* o opačnú situáciu ako v prípade pod písm. a).

Z pohľadu trestnoprávnej zodpovednosti za takéto konania môžeme hovoriť a riešiť výhradne otázku trestnej zodpovednosti osoby (fyzickej, právnickej), ktorá autonómne vozidlo alebo jeho systémy (umelú inteligenciu) použila alebo zneužila na spáchanie trestného činu. U tejto osoby sa rieši

otázka zavinenia, teda aj otázka vnútorného vzťahu páchatela k spáchanému trestnému činu, cez skúmanie existencie a kvality vôľovej a vedomostnej zložky konania osoby. Tieto skutočnosti sa nebudú skúmať vôbec u autonómneho vozidla alebo u jeho kľúčových systémov postavených na umelej inteligencii, nakoľko tieto stoja v pozícii nástroja alebo predmetu určeného na páchanie trestnej činnosti, a nie ako činiteľ svojou „vôľou“ zapojený do páchania trestnej činnosti.

Z hľadiska praxe môže ísť najmä o využitie autonómnych vozidiel na páchanie napríklad útokov na život alebo zdravie fyzických osôb, na osobnú slobodu fyzických osôb, na útoky proti majetku inej osoby (fyzickej, právnickej), ale aj na páchanie ekonomickej kriminality, napr. v podobe podvodov, útokov na počítačové systémy (hacking) a iných druhov kyberkriminality. Takisto môže dochádzať všeobecne nebezpečným konaniam, kedy by mohlo byť ohrozených väčšie množstvo ľudí.

Pri páchaní takejto trestnej činnosti môže súčasne dôjsť k prelínaniu oblastí opísanej pod písm. a) s oblasťou pod písm. b). Páchatel typicky najskôr napadne systém (systémy) autonómneho vozidla (hacking, kyberkriminalita) s cieľom získať nad ním kontrolu a následne sa s využitím autonómneho vozidla sa dopustí konkrétneho trestného činu (napr. útoku na konkrétnu osobu alebo jej majetok). V prvej časti konania páchatela tento teda útočí na samotné autonómne vozidlo, ktorému trestné právo poskytuje pred takýmto konaním ochranu. Následne však už autonómne vozidlo využíva ako nástroj alebo pomôcku pri páchaní trestnej činnosti. V tomto štádiu konania však už autonómnemu vozidlu zo strany trestného práva ochrana poskytovaná nie je.

Z hľadiska vyvodzovania trestnej zodpovednosti, ako aj správneho kvalifikovania trestných činov bude kľúčovým zisťovanie formy zavinenia, teda či ku konaniu páchatela došlo v dôsledku jeho úmyselného konania (§ 15 TZ) alebo v dôsledku nedbanlivosti (§ 16 TZ). Veľký význam v tomto smere bude mať najmä legislatívne vymedzenie povinnosti jednotlivých subjektov v súvislosti s prevádzkou autonómnych vozidiel od úrovne 3 klasifikácie SAE.

Úmyselná forma zavinenia bude najčastejšie spojená s úmyselným použitím autonómnych vozidiel alebo ich systémov na účely spáchania konkrétneho trestného činu, a to v podobe nástroja prostredníctvom ktorého páchatel uvedený čin spácha. Autonómne vozidlo v prípadoch útokov voči telesnej integrite osôb môže byť navyše z hľadiska trestného práva a ustanovení TZ považované za zbraň. V ostatných prípadoch bude predstavovať nástroj, ktorý páchatelovi buď umožní spáchanie trestného činu, alebo jeho spáchanie uľahčí, prípadne spôsobí vážnejší následok, ako ten ktorý by spôsobil bez jeho použitia.

Kvalifikácia takehoto konania páchatela by sa následne odvíjala v závislosti od samotného konania a jeho následku (objektívnej stránky trestného činu), kedy by prichádzalo do úvahy spáchanie nasledujúcich trestných činov :

- v prípade použitia ako zbrane:
 - trestné činy proti životu a zdraviu podľa I. Hlavy osobitnej časti TZ (najmä trestné činy úkladnej vraždy podľa § 144 TZ, vraždy podľa § 145 TZ, zabitia podľa § 147 alebo § 148 TZ, ublíženia na zdraví podľa § 157 alebo § 158 TZ a iné), prípadne trestné činy proti výkonu právomoci orgánu verejnej moci podľa prvého dielu VIII. Hlavy osobitnej časti TZ (napr. útok na orgán verejnej moci podľa § 321 TZ alebo útok na verejného činiteľa podľa § 323 TZ);
- v prípade použitia ako nástroja;
 - trestné činy proti slobode podľa prvého dielu II. Hlavy osobitnej časti TZ (napr. trestné činy pozbavenia osobnej slobody podľa § 182 TZ, obmedzenia osobnej slobody podľa § 183 TZ, branie rukojemníka podľa § 185 TZ, zavlečenie do cudziny podľa § 187 TZ, a iné);
 - majetkové trestné činy podľa III. Hlavy osobitnej časti TZ (napr. poškodzovania cudzej veci podľa § 245 TZ alebo § 246 TZ, neoprávnený prístup do počítačového systému podľa § 247 TZ, neoprávnený zásah do počítačového systému podľa § 247a TZ,

- neoprávnený zásah do počítačového údajov podľa § 247b TZ, neoprávnené zachytávanie počítačových údajov podľa § 247c TZ);
- trestné činy proti priemyselným právam a autorskému právu podľa v štvrtého dielu V. Hlavy osobitnej časti TZ (trestný čin porušovania priemyselných práv podľa § 282 TZ alebo porušovania autorského práva podľa § 283 TZ);
 - trestné činy všeobecne nebezpečné podľa prvého dielu VI: hlavy osobitnej časti TZ (najmä trestný čin všeobecného ohrozenia podľa § 284 alebo trestný čin poškodzovania alebo ohrozovania prevádzky všeobecne prospešného zariadenia podľa 286 alebo § 287 TZ);
 - a iné napríklad ekonomické trestné činy;

Príkladom nedbanlivostných konaní bude, za súčasného legislatívneho stavu týkajúceho sa prevádzky autonómnych vozidiel, použitie niektorých systémov autonómneho vozidla úrovne 3 podľa klasifikácie SAE.

Osoba, ktorá by takéto vozidlo použila v cestnej premávke, a to konkrétne spôsobom, že by aktivovala jeho systémy automatického riadenia, pri ktorých sa vozidlo samostatne rozhoduje, je zodpovedná za spôsobené následky pri použití vozidla. Vozidlo sa stáva nástrojom, resp. predmetom ktorým bol spáchaný trestný čin. Z hľadiska formy zavinenia by sa osoba mohla dopustiť konania najpravdepodobnejšie formou vedomej nedbanlivosti (vedela, že nie je dovolené taký systém používať, ale spoliehala sa, že nespôsobí následok). Nie je však za určitých okolností vylúčený aj nepriamy úmysel (vedela, že nie je dovolené taký systém používať, že môže spôsobiť následok a bola s tým uzročená).

V prípade nedbanlivostnej formy zavinenia, s ohľadom na samotné konanie a spôsobený následok by mohli byť takýmto konaním naplnené zákonné znaky napríklad trestných činov:

- usmrtenia podľa § 149 TZ;
- ublíženia na zdraví podľa § 157 alebo § 158 TZ;
- všeobecného ohrozenia podľa § 285 TZ;
- poškodzovania cudzej veci podľa § 245 TZ, a iných;

Ak bude legislatívne umožnené používanie autonómnych vozidiel úrovne 3 a vyššie, budú nedbanlivostné trestné činy predstavovať zväčša konania a ich následky, ku ktorým dôjde v súvislosti s dopravnými nehodami, kde došlo k ublíženiu na zdraví alebo usmrteniu osôb. Eventuálne pri nich došlo k poškodeniu všeobecne prospešných zariadení alebo spôsobeniu všeobecného ohrozenia. V týchto prípadoch bude kľúčovým pre posúdenie miery zavinenia a riešenie trestnoprávnej zodpovednosti subjektov skúmanie, či používateľ autonómneho vozidla zanedbal svoje povinnosti pri jeho prevádzke, ktoré mu boli ustanovené právnymi predpismi, a ak ich zanedbal, tak z akého dôvodu a za akých okolností.

V zmysle zákona o automatizovaných vozidlách by automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo využívajúce automatizovaný systém riadenia mohlo byť prevádzkované v cestnej premávke na území SR, a to na účel skúšobných jazd, a to na základe povolenia typového schvaľovacieho orgánu. Z uvedeného vyplýva, že použitie automatizovaných vozidiel alebo plne automatizovaných vozidiel (teda autonómnych vozidiel úrovne 3 a vyššie), ktoré neboli schválené na prevádzku alebo skúšobnú prevádzku v cestnej premávke, je zakázané a za prípadne následky spôsobené pri ich použití v cestnej premávke plne zodpovedá osoba, ktorá ich použila. Uvedené by sa týkalo aj trestnoprávnych následkov, kde by následne musela byť vyriešená najmä forma zavinenia (úmyselná, nedbanlivostná), s ohľadom na okolnosti konkrétneho prípadu.

Ďalšie povinnosti podľa zákona o automatizovaných vozidlách, najmä tie týkajúce sa prevzatia kontroly, budú mať tiež výrazný vplyv na posudzovanie trestnoprávnej zodpovednosti vodiča vozidla,

ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia za následky spôsobené pri prevádzke takéhoto vozidla. Pôjde najmä o prípady posúdenia, či osoba reagovala, prípadne či dostatočne včas reagovala, na výzvu systému na prevzatie riadenia, a ak tak neurobila, tak prečo. Zodpovedanie týchto otázok v prípade dopravných nehôd bude mať vplyv na mieru zavinenia osoby, resp. aj na jej formu, a tým aj na trestnoprávnu kvalifikáciu skutku.

Pre úplnosť treba uviesť, že trestnoprávna zodpovednosť sa však nemusí vzťahovať len na používateľa alebo prevádzkovateľa autonómneho vozidla. Autonómne vozidlo alebo jeho systémy môžu byť použité na páchanie trestnej činnosti aj napríklad zo strany výrobcu alebo vývojára systémov autonómneho vozidla. Nie je možné vylúčiť situáciu, že systém vozidla obsahuje vývojovú chybu v software, ktorú sa nepodarilo odhaliť. Táto chyba môže napríklad spočívať v nenaprogramovaní riešenia určitej bežnej situácie v doprave a možné nastátie takejto situácie je predvídateľné. V prípade ak následne dôjde v súvislosti s prevádzkou autonómneho vozidla ku konaniu, ktoré má trestnoprávne následky a nastalo práve v príčinnej súvislosti s chabou vo vývoji, môže ísť o trestnoprávne následky samotný vývojár alebo spoločnosť, ktorá vozidlo uviedla do prevádzky. V takomto prípade dôjde zrejme k naplneniu skutkovej podstaty niektorého z nedbanlivostných trestných činov, napr. v prípade usmrtenia osoby v súvislosti s uvedenou chybou v programe autonómneho vozidla.

Nie je možné však vylúčiť ani konania, kedy nejaká osoba podieľajúca sa na vývoji autonómneho vozidla alebo jeho systémov, toto priamo naprogramuje na páchanie trestnej činnosti (napr. v podobe zberu osobných údajov a jeho poskytovania nepovolaným osobám). V takomto prípade by v prípade preukázania takéhoto konania konkrétnej osoby mohla byť táto postihnutá aj za úmyselné trestné činy.

Problém pri riešení trestnej zodpovednosti osôb v prípade konaní, kde bolo autonómne vozidlo alebo jeho systémy použité ako nástroj na spáchanie trestného činu, môže nastať v prípade autonómnych vozidiel úrovne 4 a najmä 5, a to z hľadiska skúmania zavinenia páchatel'a využívajúceho vozidlo ako nástroj, ak autonómne vozidlo, resp. najmä umelá inteligencia v ňom obsiahnutá sa dopustí pri páchaní protiprávneho konania excesu. Teda autonómne vozidlo vykoná konanie inak ako si predstavoval a ako zamýšľal páchatel', ktorý ho na trestnú činnosť použil (*napríklad páchatel' zamýšľal len poškodenie majetku iného nárazom vozidla do veci, avšak pred nárazom do veci sa pred vozidlo postavil majiteľ veci, pričom vozidlo svojimi algoritmami vyhodnotilo situáciu tak, že táto osoba tvorí prekážku pre splnenie jeho úlohy a osobu zrazilo a usmrtilo, aby mohlo dokončiť zadanú úlohu*). Tu už sa dostávame do roviny, kedy by sme mohli uvažovať o autonómnom vozidle ako o páchatel'ovi (spolupáchatel'ovi) trestného činu. Otázkou pre budúci vývoj právnej praxe v tejto oblasti bude aj to, či takéto konania v prípade nastátia ťažšieho následku je možné pričítať samotnej osobe, ktoré autonómne vozidlo alebo jeho systém ako nástroj využila. V tomto smere by sa muselo skúmať, či táto osoba mohla vzhľadom na okolnosti a svoje pomery vôbec mohla vedieť, že by takto autonómne vozidlo alebo jeho systém mohli reagovať.

c) **Autonómne vozidlo ako možný „páchatel' trestnej činnosti;**

Riešenie otázky vyvodzovania trestnej zodpovednosti v prípadoch, kedy by do úvahy prichádzal ako páchatel' samotné autonómne vozidlo alebo jeho systémy (najmä umelá inteligencia) je zatiaľ predmetom diskusií iba na úrovni trestnoprávnej teórie. Samotná právna úprava trestnej zodpovednosti v rámci Slovenskej republiky a ani okolitých štátov na takúto možnosť zatiaľ nereflektuje.

Riešenie otázok trestnej zodpovednosti samotných autonómnych vozidiel a ich systémov sa prelína najmä s riešením otázky trestnoprávnej zodpovednosti umelej inteligencie ako takej, nakoľko táto bude kľúčovým prvkom určujúcim konanie autonómnych vozidiel v rámci prevádzky.

Na základe rozboru, a to najmä zahraničnej odbornej literatúry ohľadom otázky trestnoprávnej zodpovednosti umelej inteligencie, boli v predchádzajúcej kapitole 3 predstavené možné prístupy k riešeniu vyvodzovania novej trestnej zodpovednosti autonómnych vozidiel úrovne 5, prípadne úrovne 4, ktoré vychádzajú z predpokladu, že kľúčovým prvkom tejto úrovne autonómnych vozidiel je práve umelá inteligencia, ktorá predmetné vozidlo ovláda a rozhoduje o jeho krokoch a tým je „plne zodpovedná“ za následky spôsobené činnosťou autonómneho vozidla.

V súčasnosti existujúce modely trestnej zodpovednosti sa však ukazujú ako neadekvátne vo vzťahu k predpokladanej budúcej roli umelej inteligencie v trestnoprávne relevantných konaniach (vrátane jej role v autonómnych vozidlách). Limity modelov (konceptov) trestnoprávnej zodpovednosti v tomto smere môžu viesť k narušeniu princípu právnej istoty, keď umelá inteligencia alebo systém, ktorý ju obsahuje, uskutoční konanie, ktoré bude mať znaky trestného činu (objekt, objektívna stránka) a bude tak vyhodnotené, aj bez dostatočného prepojenia tohto konania na podmienky zodpovednosti za konkrétny čin, tak aby boli naplnené všetky znaky skutkovej podstaty trestného činu.²⁴¹ V tomto smere treba poukázať najmä na skutočnosť, že kontinentálna európska právna kultúra dlhodobo vychádzala z konceptu individuálnej trestnej zodpovednosti fyzickej osoby a aj v súčasnosti v slovenskom právnom poriadku aplikované modely trestnej zodpovednosti fyzických alebo právnických osôb z tohto konceptu vychádzajú. Aj v prípade odvodennej trestnej zodpovednosti právnickej osoby jej základ vychádza z pričítateľnosti protiprávneho konania konkrétnej fyzickej osobe, ktorá je v určitom vzťahu (reprezentuje) právnickú osobu. V tomto prípade sa skúma rovnako zavinenie určitej fyzickej osoby. Preto je samotné zavedenie konceptu priamej trestnoprávnej zodpovednosti umelej inteligencie pri súčasnom nazeraní trestnoprávnej teórie na problematiku vyvodzovania trestnoprávnej zodpovednosti na základe zavinenia značne problematické, ak nie nemožné.

V prípade, že by vývoj umelej inteligencie a autonómnych vozidiel, ktorých je základom, v najbližších rokoch dosiahol svoj cieľ smerujúci k všeobecnej (silnej) umelej inteligencii, treba opakovane konštatovať, že naše (slovenské, Európske) legislatívne prostredie momentálne na túto situáciu nie je plne pripravené, a to aj z hľadiska vyriešenia otázky zodpovednosti umelej inteligencie za jej konanie, či už v civilnej alebo trestnoprávnej rovine.

To neznamena, že vhodnou úpravou a aplikáciou súčasných inštitútov správneho práva, trestného práva hmotného ako aj procesného by nebolo možné do určitej miery tento problém preklenúť a vyvodzovať trestnoprávne následky aj voči samotnej umelej inteligencii, aj keď nie priamo v podobe priznania trestnej zodpovednosti.

Za daného stavu by sa ako najefektívnejšie a najrýchlejšie javilo prenechať „trestanie“ umelej inteligencie na jednotlivé oblasti správneho práva (správneho trestania), aj s ohľadom na nevyjasnenosť otázok spojených s riešením zavinenia (možnosť aplikácie objektívnej zodpovednosti) a ukladania trestov (ako napr. otázky vplyvu hrozby trestu na rozhodovanie umelej inteligencie – odstrašenie, otázky novej nápravy a prevýchovy a pod.). Prístup v oblasti správneho práva by zrejme mohol vychádzať z aplikácie postupov pri vyvodzovaní zodpovednosti právnických osôb na úseku správneho trestania. Ako už bolo uvedené, až následne, v prípade potreby praxe, by sa pristúpilo k riešeniu otázky možného postihu prostriedkami trestného práva. Pritom by bolo možné zužitkovať poznatky získané v oblasti správneho práva.

Pokiaľ by bol zo strany zákonodarcu alebo odbornej verejnosti prevládol názor, že nie je možné vyvodzovať trestnú zodpovednosť voči samotnej umelej inteligencii (autonómnemu vozidlu), je možné v plnej miere aplikovať súčasne inštitúty trestného práva. V prípade vyvodzovania trestnej zodpovednosti za následky spojené s činnosťou umelej inteligencie, resp. autonómneho vozidla, by

²⁴¹ KING, C., T. - AGGARWAL, N. - TADDEO, M. - FLORIDI, L.: Artificial Intelligence Crime: An Interdisciplinary Analysis of Foreseeable Threats and Solutions. In: Science and Engineering Ethics. 2020, Vol. 26, Iss. 1, s. 95, <https://doi.org/10.1007/s11948-018-00081-0>.

niesol trestnú zodpovednosť buď ten, kto ju použil, resp. využil (vo forme úmyselnej, napr. v prípade použitia umelej inteligencie ako nástroja, alebo vo forme nedbanlivostnej), prípadne by niesla trestnú zodpovednosť osoba podieľajúca sa na jej vytvorení, a to najčastejšie vo forme nedbanlivostného zavinenia. Predpokladom by bolo preukázanie príčinnej súvislosti medzi jej konaním (vo forme zanedbania svojich povinností, prípadne nedodržania obvyklej miery opatrnosti) a konaním umelej inteligencie a spôsobeným následkom.

Druhou do úvahy prichádzajúcou alternatívou je analogické aplikovanie súčasného inštitútu trestného práva ohľadom možnosti posúdenia umelej inteligencie, ako nepríčetnej osoby.

Podľa § 23 TZ sa za nepríčetnú osobu považuje ten „*kto pre duševnú poruchu v čase spáchania činu inak trestného nemohol rozpoznať jeho protiprávnosť alebo ovládať svoje konanie, nie je za tento čin trestne zodpovedný, ak tento zákon neustanovuje inak.*“ Nepříčetnosť je popri veku jednou z okolností vylučujúcich trestnú zodpovednosť. Výkladom § 23 TZ *a contrario* dospejeme k záveru, že za trestný čin môže nie byť trestnú zodpovednosť len osoba (subjekt), ktorá bol v čase spáchania činu príčetná, teda duševne zdravá z hľadiska toho, že netrpela duševnou poruchou, ktorá by jej znemožňovala rozpoznať protiprávnosť jej konania alebo ovládanie jej konanie. Príčetnosť páchatela je podmienená aj jeho schopnosťou uvedomovať si negatívny význam svojho konania v spoločnosti,²⁴² inak povedané jeho protiprávnosť. Za súčasného stavu vývoja umelej inteligencie je v tomto smere zjavné, že umelá inteligencia si nedokáže uvedomovať protiprávnosť svojho konania, najmä z hľadiska jeho uvedomovania si ako konania negatívneho pre spoločnosť. Preto by bolo možné na umelú inteligenciu (resp. samotné autonómne vozidlo ako celok) pri skúmaní jej trestnej zodpovednosti nazerať analogicky ako na nepříčetnú osobu (subjekt). Teda by išlo o subjekt, ktorý by bol trestne nezodpovedný a ako takému by nebolo možné voči nemu vyvodiť trestnú zodpovednosť v podobe konštatovania viny za trestný čin. Uvedené by však nevylučovalo možnosť uplatnenia trestných sankcií v podobe vhodných ochranných opatrení. Z hľadiska úpravy *de lege ferenda* by v prípade hmotnoprávných predpisov bolo potrebné upraviť ochranné opatrenia v podobe zavedenia opatrenia, ktoré by mohlo zamedziť (dlhodobu alebo krátkodobu) činnosť alebo využívanie autonómneho vozidla, resp. konkrétneho jeho systému, ak by bolo ich ďalšie fungovanie nebezpečné pre spoločnosť (inšpiráciou by mohol byť inštitút detencie). Ďalším do úvahy pripadajúcim ochranným opatrením vo vzťahu k autonómnemu vozidlu alebo umelej inteligencii by mohlo byť opatrenie podobné ochrannému dohľadu alebo východným opatreniam vo vzťahu k mladistvým páchatelom, spočívajúce v určení dohľadu nad činnosťou autonómneho vozidla s prípadnou povinnosťou obmedzenia niektorých jeho funkcií do vykonania nápravy (napr. v podobe úpravy software) alebo povinnosťou podrobiť sa napr. posudzovaniu „zhody“ (schvaľovaniu) príslušnou autoritou pre opätovným umožnením používania.

Na prípadné hmotnoprávne úpravy v tomto smere by musela reagovať aj procesná úprava, kde by bolo potrebné vyriešiť otázku zastupovania umelej inteligencie v trestnom konaní, ako nepříčetného páchatela.

Toto navrhované riešenie by si vyžadovalo zjavne menšie legislatívne úpravy ako zavedenie plnej trestnej zodpovednosti umelej inteligencie. Súčasne by nenarúšalo súčasný koncept trestnej zodpovednosti založený na zodpovednosti za zavinenie, nakoľko by umelá inteligencia bola považovaná od počiatku za trestne nezodpovednú.

²⁴² Pozri CSÓKA, S.: Okolnosti vylučujúce trestnú zodpovednosť z pohľadu trestnoprávnej teórie. In PROJUSTICE [on-line], publikované 19. júla 2020. Dostupné on-line na <https://www.projustice.sk/trestne-pravo/okolnosti-vylucujuce-trestnu-zodpovednost-z-pohladu-trestnopravnej-teorie>.

4.2.7.3 Administratívnoprávna zodpovednosť

V rámci tejto časti Bielej knihy budeme reagovať na otázky, ktoré vystali z analýzy poskytnutej v kapitole 3 pojednávajúcej o administratívnoprávnej zodpovednosti.

Predtým však sa budeme venovať skutočnosti, že v rámci zákonodarného procesu bol už zaznamenaný pokus o úpravu administratívnoprávnej zodpovednosti, a to v návrhu zákona o automatizovaných vozidlách. Článok I navrhovanej právnej úpravy navrhoval novelizovať znenie zákona o priestupkoch v jeho § 22 ods. 1 doplnením niekoľkých skutkových podstát vyjadrených v novonavrhovaných písmenách l), m) a n).

Priestupku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sa dopustí ten, kto:

l) neoprávnene uvedie do pohybu automatizované doručovacie vozidlo, 3ca) automatizované vozidlo 3cb) alebo plne automatizované vozidlo 3cc) na pozemných komunikáciách,

m) neoprávnene využije automatizovaný jazdný systém 3cd) na pozemných komunikáciách,

n) ako vodič automatizovaného doručovacieho vozidla, automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla zanedbá svoje povinnosti podľa osobitného predpisu, 3ce).

Doterajšie písmená l) a m) sa mali označiť ako písmená o) a p).

Poznámky pod čiarou k odkazom 3ca až 3ce mali znieť:

3ca) § 4 ods. 8 písm. h) zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

3cb) § 2 ods. 2 písm. ac) zákona č. 106/2018 Z. z.

3cc) § 2 ods. 2 písm. ad) zákona č. 106/2018 Z. z.

3cd) § 2 ods. 2 písm. ae) zákona č. 106/2018 Z. z.

3ce) § 5 ods. 6 a § 55b zákona č. 8/2009 Z. z.

Za spáchanie uvedených priestupkov sa navrhovala pokuta vo výške do 800 eur.

Predkladateľ zákona napokon uvedené nepredložil ani do Národnej rady Slovenskej republiky na schválenie a už počas medzirezortného pripomienkového konania bol článok I návrhu zákona vypustený, a to na základe návrhu Ministerstva vnútra SR. Ministerstvo vnútra SR uviedlo, že považujú skutkové podstaty za neopodstatnené, a to tak z hľadiska ich nejasného znenia (neoprávnene využije, zanedbá svoje povinnosti), ako aj sankcií. Uviedli, že každé také vozidlo bude musieť mať vodiča, čiže osobu zodpovednú za dodržiavanie pravidiel cestnej premávky vrátane jej sankčnej zodpovednosti, a preto pri presnejšom vymedzení skutkovej podstaty by navrhli jej úpravu v zákone o cestnej premávke.

K predmetnému článku uplatnila viacero pripomienok aj PraF UK, ktorá tiež argumentovala, okrem iného, nepresným znením skutkových podstát jednotlivých priestupkov. V prípade pojmu "Neoprávnene použitie" argumentovala, že treba bližšie špecifikovať, čo znamená konkrétne „neoprávnene využiť“ automatizovaný jazdný systém, či ide o získanie neoprávneneho prístupu do tohto systému alebo či musí mať takýto neoprávnený prístup do systému následok napríklad v podobe obmedzenia dynamickej kontroly? V prípade pojmu "neoprávnene uviesť do pohybu" uviedla, či sa predmetné ustanovenie bude aplikovať aj v prípade ak fyzická osoba z neobstaranosti narazí do automatizovaného doručovacieho vozidla a uvedie ho do pohybu? V prípade, ak fyzická osoba úmyselne odtlačí automatizované vozidlo na pozemných komunikáciách (napr. z dôvodu, že blokuje výjazd), došlo k naplneniu skutkovej podstaty tohto priestupku? Alebo či je účelom predmetnej skutkovej podstaty postihovať protiprávne konanie, kedy je automatizované doručovacie vozidlo, automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo uvedené do pohybu napríklad z dôvodu kybernetického útoku? V takomto prípade by sa skutková podstata nemala vzťahovať len na uvedenie do pohybu daného vozidla, ale na neoprávnené prevzatie, resp. obmedzenie dynamickej kontroly.

S uvedenými pripomienkami sa stotožňujeme, pretože súvisia s jednou z výziev, ktoré sme identifikovali v kapitole 3, a to s nevyhnutnou mierou špecifikácie skutkových podstát tak, aby čo najvernejšie naplňali princíp *nullum crimen sine lege* vo svojej *certa* verzii.

Navrhovateľ zákona (MDVaSR) napokon od tohto návrhu upustil a nenachádza sa v znení predloženom do Národnej rady SR, a teda ani v jeho schválenom znení. V súčasnej podobe teda slovenská právna úprava špecificky neupravuje administratívnoprávnu zodpovednosť súvisiacu s autonómnym vozidlom.

Pre úplnosť tejto časti si ešte dovoľíme uviesť, že napríklad pri autonómnych vozidlách úrovne 5, kde sa nevyžadujú pedále ani volant, tak si asi len ťažko predstaviť, aby osoba prítomná vo vozidle prevzala vedenie vozidla.

V súčasnej dobe nemožno presne predpovedať, aké konkrétne povinnosti zákonodarca upraví v rámci jednotlivých skutkových podstát. Sme toho názoru, že by malo ísť o určité „zvyškové“ skutkové podstaty, ktoré zákon nebude postihovať z pohľadu trestného práva. Ako aj vyjadruje súdna judikatúra, formálne označenie určitého typu protispoločenského konania a tomu zodpovedajúcemu zaradeniu medzi trestné činy, priestupky, iné správne delikty a z toho vyvozené následky v podobe sankcií, vrátane príslušného konania, pritom či už ide o oblasť súdneho alebo správneho trestania, je len vyjadrením reálnej trestnej politiky štátu, teda reflexia názoru spoločnosti na potrebnú mieru ochrany jednotlivých vzťahov a záujmov. Kriminalizácia, či naopak dekriminalizácia určitého konania nachádza výraz v platnej právnej úprave a v ich zmenách, voľbe procesných nástrojov potrebných k odhaleniu a dokázaniu konkrétnych skutkov ako aj prísnosti postihu delikventa.²⁴³ Samotné skutkové podstaty potom však nesmú byť vymedzené „zvyškovou klauzulou“ ako „ako iné porušenie povinností“, ale buď priamym vymenovaním v skutkovej podstate alebo prostredníctvom blanketového odkazu na konkrétne ustanovenie zákona.

Na riadne posúdenie toho, ktoré povinnosti treba týmto postihnúť je nevyhnutné vykonať analýzu z pohľadu aj iných odvetví (osobitne oblastí technických vied), než práva, osobitne aby legislatíva dokázala pružne reagovať na technologické požiadavky.

Z uvedeného vyplýva čiastkový záver, že hranice medzi trestným právom a správnym právom v oblasti zodpovednosti, nie sú celkom zreteľné a v budúcnosti budú podliehať nevyhnutným novelizáciám aj podľa požiadaviek praxe.

Vo vzťahu k otázke právnej úpravy sme toho názoru, že skutkové podstaty správnych deliktov v oblasti autonómnych vozidiel by mali byť komplexne riešené v zákone o cestnej premávke a nie v zákone o priestupkoch. Zákon o priestupkoch je nevyhnutné chápať ako právny predpis všeobecného charakteru, ktorý by mal upravovať tie skutkové podstaty priestupkov, ktoré majú buď charakter všeobecný, a teda postihuje všetky úseky verejnej správy bez rozdielu, alebo kde úprava v tomto zákone je vyžadaná skutočnosťou, že ju nemožno upraviť v inom zákone.

Zákon o cestnej premávke sa preto javí ako vhodnejší právny predpis. V tomto predpise navyše môže byť potom komplexne upravená právna úprava aj vo vzťahu k zodpovednosti právnických osôb, keďže priestupok ako taký môže spáchať len osoba fyzická.²⁴⁴

Z procesnoprávneho hľadiska, ak by sa vyvodzovala zodpovednosť vo vzťahu k fyzickej osobe sme toho názoru, že táto zodpovednosť by mala byť zodpovednosťou priestupkovou, a to z dôvodu právnej istoty. Priestupky sú z hľadiska právnej úpravy jediným druhom správnych deliktov, ktorý má aspoň nejakú formu komplexnej úpravy a tiež k nej jestvuje asi najkonzistentnejšia súdna judikatúra.²⁴⁵ Procesná úprava zákona o priestupkoch tu preto (vzhľadom na § 2 ods. 1 zákona o priestupkoch) nastúpi automaticky, *ex lege*. V prípade zodpovednosti právnickej osoby pôjde o proces vyvodzovania

²⁴³ Rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky, sp. zn. 6 Asan/16/2018 z 24.07.2019.

²⁴⁴ Pozri napríklad SREBALOVÁ, M. a kol.: Zákon o priestupkoch. Komentár. Bratislava : C. H. Beck, 2020, s. 34 a nasl.

²⁴⁵ Napríklad aj v knižnej podobe; BABJAKOVÁ, E. - HAJDINOVÁ, J.: Judikatúra vo veciach priestupkového práva. Bratislava : Iura Edition, 2012, 416 s.

zodpovednosti podľa osobitného predpisu (zákon č. 9/2008 Z. z.) a následne na to za subsidiárneho použitia Správneho poriadku.

Vo vzťahu k sankciám treba uviesť, že pokuta bude zrejme typickou sankciou ukladanou za porušenie zákonných povinností. Je na zvážení zákonodarcu v akej výške upraví hornú hranicu pokuty, pričom sa prikláňame k záveru, že vzhľadom na možné porušenia objektu správneho deliktu (spoločenskej hodnoty), mala by sankcia byť vymedzená aj prostredníctvom dolnej sadzby.

Do úvahy však prichádzajú aj ďalšie možné sankcie, a to prepadnutie veci a zákaz činnosti. V prípade prepadnutia veci²⁴⁶ by mala byť táto sankcia ukladá za prísneho posúdenia princípu proporcionality. Tento princíp musí byť nevyhnutne vymedzený v zákone napríklad slovami „prepadnutie veci nemožno uložiť, ak je jej hodnota v nápadnom nepomere k povahe priestupku/správneho deliktu“. Túto sankciu možno zásadne ukladať len vtedy, ak majiteľom veci je priamo páchatel' a vec bola použitá v súvislosti s protiprávnou činnosťou. V prípade, ak by vec nepatrila páchatel'ovi (napríklad spoluvlastníctvo alebo bezpodielové spoluvlastníctvo manželov alebo osoba požíva hmotnoprávnú exempciu), potom by mal zákon upraviť aj ochranné opatrenia v podobe zhabania veci.

Zhabanie veci²⁴⁷ prichádza do úvahy práve v situáciách, keď prepadnutie veci nemožno uložiť, lebo vec priamo nie je vo vlastníctve páchatel'a správneho deliktu. Na uloženie zhabania veci preto musia byť kladené vyššie nároky, ktoré treba oprieť napríklad o ochranu verejného záujmu. Z daného dôvodu preto vyjadrenie princípu proporcionality musí byť prísnejšie a musí byť vyjadrené napríklad slovami „ak si to vyžaduje bezpečnosť osôb alebo majetku alebo iný všeobecný záujem“.

Netreba zabúdať, že v takomto prípade osoba, ktorej vec má byť zhabaná, sa musí považovať za účastníka konania.

Vo vzťahu k zákazu činnosti²⁴⁸ taktiež možno uvažovať ako o vhodnej sankcii. Zákon musí v takomto prípade presne vymedziť, kedy túto sankciu možno uložiť. Zatiaľ čo prepadnutie (zhabanie) veci možno uložiť za akýkoľvek protiprávny čin, ak to vyplýva z povahy veci a zákon zakotvuje túto sankciu, tak toto pri zákaze činnosti neplatí. Všeobecne sa uznáva, že tento druh sankcie možno uložiť len za tie skutkové podstaty, kde zákon priamo uvádza, že za ne možno túto sankciu uložiť. V zákone by to mohlo byť vyjadrené napríklad slovami „zákaz činnosti možno uložiť len za správne delikty uvedené v tomto zákone a na čas v ňom ustanovený, najdlhšie na päť (alt. iná doba) rokov, a ak ide o činnosť, ktorú páchatel' vykonáva v pracovnom alebo v inom obdobnom pomere alebo na ktorú treba povolenie alebo súhlas orgánu verejnej správy, a ak páchatel' spáchal správny delikt touto činnosťou alebo v súvislosti s ňou.“

Prípadná sankcia zadržania vodičského preukazu na určitú dobu je tiež jednou z možných sankcií, ktoré by bolo vhodné zvážiť z hľadiska ich možnej úpravy. Do úvahy by prichádzala v situácii vodiča na diaľku. Úlohou zákona by bolo vymedziť dobu zadržania vodičského preukazu a proporcionality uloženia sankcie vo vzťahu k spáchanému deliktu. Taktiež v prípade zavedenia takéhoto druhu sankcie sme toho názoru, že už by páchatel'ovi nemali byť uložené iné druhy sankcií, ako napríklad pokuta, a to z dôvodu rešpektovania princípu *ne bis in idem*.

²⁴⁶ Bližšie k prepadnutiu veci pozri napríklad SPIŠÁKOVÁ, H.: Zákon o priestupkoch. Komentár. Bratislava : Wolters Kluwer, 2020, s. 113 a nasl.

²⁴⁷ Bližšie k zhabaniu veci pozri napríklad POTÁŠCH, P. a kol.: Zákon o priestupkoch. Veľký komentár. Žilina : Eurokódex.

²⁴⁸ K zákazu činnosti pozri napríklad KOŠIČIAROVÁ, S.: Zákon o priestupkoch. Podrobný komentár s judikatúrou. Praha : Leges, 2021, s. 174 a nasl.

Zoznam autorov v abecednom poradí

ANDRAŠKO, Jozef. Docent, Ústav práva informačných technológií a práva duševného vlastníctva; jozef.andrasko@flaw.uniba.sk;

DRAŽOVÁ, Petra. Odborná asistentka, Ústav práva informačných technológií a práva duševného vlastníctva; petra.drazova@flaw.uniba.sk;

GYURÁSZ, Zoltán. Odborný asistent, Ústav práva informačných technológií a práva duševného vlastníctva; zoltan.gyurasz@flaw.uniba.sk;

HORVAT, Matej. Docent. Katedra správneho a environmentálneho práva; matej.horvat@flaw.uniba.sk;

KORDÍK, Marek. Docent, Katedra trestného práva, kriminológie a kriminalistiky; marek.kordik@flaw.uniba.sk;

MESARČÍK, Matúš. Odborný asistent, Ústav práva informačných technológií a práva duševného vlastníctva; matus.mesarcik@flaw.uniba.sk;

VOJTUŠ, František. Externý spolupracujúci, Katedra trestného práva, kriminológie a kriminalistiky; frantisek.vojtus@uniba.sk.

