**Dotazník ke zprávě Etické komise**

Materiál „Etická doporučení pro provoz propojených a autonomních vozidel“ pokrývá rozsáhlou problematiku etické reflexe propojených a autonomních vozidel do každodenního života. Toto komplexní téma pomocí vlastních doporučení uchopuje jak v celoevropském kontextu, tak i s ohledem na specifičnosti českého prostředí. Následujících několik otázek, doplněných doprovodným komentářem, vás uvede do základních tematických oblastí, kterým se zpráva Etické komise věnuje. V některých případech je potřeba myslet na dodržení elementárních obecných etických principů, jindy zase začít pracovat na přípravě vhodného implementačního prostředí či na odstranění legálních a technických nejasností, které v současné době v oblasti zavádění autonomní mobility do každodenního života panují.

**1. Mohou autonomní vozidla výrazně přispět k větší bezpečnosti silničního provozu?**

**Možnosti**

1. Ano, je to jeden z hlavních důvodů jejich vývoje
2. Částečně, vše závisí na okolnostech, ve kterých se budou provozovat
3. Nemohou, pouze zvýší uživatelský komfort

**Komentář**

V Německu dochází k fatální dopravní nehodě každé 2,7 hodiny, v USA je to každých 25 minut a celosvětově každých 26 sekund. Ročně umírá na silnicích po celém světě kolem 1,3 miliónu lidí, v roce 2020 v ČR zemřelo následkem dopravních nehod 460 osob. Statistiky uvádí, že za 93,5 % nehod může lidský faktor (nadměrná rychlost, nepozornost při řízení, alkohol a drogy). Autonomní doprava může lidské faktory eliminovat a výrazně tak zvýšit bezpečnost silničního provozu, v ideálním případě až o oněch 93.5 %. V reálném světě bude toto číslo zřejmě nižší, ale již snížení počtu dopravních nehod o 50 % by znamenalo, že v ČR ročně zemře o několik stovek lidí méně.

**2. Představte si, že se vezete ve svém autonomním vozidle. To se dostane do kolizní situace, kterou vyhodnotí dle svého nastavení a nějakým způsobem se rozhodne. Toto rozhodnutí má za následek újmu na majetku, zdraví či lidských životech. Měli byste za ně nést odpovědnost?**

**Možnosti**

1. Ano, odpovědnost by měla být na řidiči či majiteli
2. Záleží na tom, zda řidič zanedbal své povinnosti či nikoliv
3. Ne, pokud neřídím, neměl bych být vůbec odpovědný

**Komentář**

Tato otázka je nepochybně velmi obtížná a naše intuice mohou být velmi protichůdné. Na jedné straně jste majiteli svého vozidla a zřejmě byste měli odpovídat za škody, které způsobí. Jenže, na druhé straně, vozidlo se rozhodlo podle nějakého algoritmu, jejž jste si nezvolili a neměli jste možnost ho nijak ovlivnit. Byli jste sice účastníci nehody a nehodu způsobilo vaše vozidlo, proč a jak k tomu došlo však ani částečně nebylo pod vaší kontrolou. Existuje z této složité situace nějaké východisko?

Někdy může být řešení poměrně jednoduché. Pokud jste například nerespektovali pokyny vozu k aktualizaci software a v důsledku toho došlo k nehodě, je odpovědnost pouze a jen vaše. Předpokládejme ale, že nikdo neudělal žádnou chybu, prostě jste měli smůlu, silnice byla nekvalitní a mokrá a fyzikální zákony si zahrály ve váš neprospěch. I v tomto případě existuje poměrně jednoduché a elegantní řešení, byť nemusí být úplně intuitivní. V jistém smyslu za nehodu odpovědný není nikdo (fyzikální zákony vinit nemůžeme), protože nikdo za ni nemůže (hovoříme o takzvané subjektivní odpovědnosti). Přesto je možné určit jinou formu odpovědnosti, odpovědnost objektivní, tj. za škodu, jež vznikla (čtvrté právní doporučení), o kterou by se měla postarat pojišťovna v rámci povinného pojištění (páté právní doporučení).

**3. Autonomní vozidlo se dostane do kolizní situace. Jeho software vyhodnotí, že zahne-li doleva, srazí dva chodce, zatímco zahne-li doprava, bude kolidovat jen s jedním. Mělo by zahnout doprava?**

**Možnosti**

1. Ano, autonomní vozidlo by vždy mělo volit cestu nejmenší újmy
2. Ano, ale pod podmínkou, že tím neohrozí posádku vozidla
3. Ne, auto by se nemělo pokoušet měnit „osud“

**Komentář**

I v plně autonomním provozu budoucnosti se vozidla budou bohužel dostávat do podobných kolizních situací. Většina autorů se shoduje na tom, že by v nich měla minimalizovat újmu, tj. volit tak, aby celková újma jejich volby byla co nejmenší (viz 3. etické doporučení). Má to však háček. Tato etika minimalizace újmy také znamená, že se vozidla dostanou do situace, kdy budou muset obětovat posádku. Z výzkumů morálních intuic ve světě i v ČR víme, že v obecné rovině s tím sice lidé souhlasí, odmítli by však takovému automobilu svěřit své životy a životy svých blízkých. Toto dilema je předmětem hlubšího zájmu vědců.

**4. Autonomní vozidla budou pro svůj bezpečný provoz vyžadovat shromažďování, ukládání a zpracovávání ohromného množství dat. Nepůjde jen o data o provozu či prostředí, ale také data o uživatelích, včetně dat osobních. Mohou podle Vás autonomní vozidla shromažďovat tato data bez Vašeho souhlasu?**

**Možnosti**

1. Ano, příliš mnoho omezení a souhlasů by jen komplikovalo možnost je využívat
2. Částečně, záleží na typu dat a jejich citlivosti
3. Ne, informovaný souhlas je nutnou podmínkou výměny všech dat

**Komentář**

Třebaže jsou data pro autonomní vozidla zcela klíčová a podmiňují jejich bezpečný a efektivní provoz, získávání, ukládání a zpracování osobních dat se řídí přísnými etickými (čtvrté etické doporučení) a právními (třetí právní doporučení) požadavky. Zásahy do našeho soukromí (tedy i data, jež se o nás mohou shromažďovat) je třeba minimalizovat: sbírat se smějí pouze data, která jsou pro provoz autonomních vozidel zcela nezbytná. V každém případě platí, že se sběrem dat musíte vyslovit informovaný souhlas, musíte tedy být poučeni o tam, jaká data budou sbírána, za jakým účelem, jak budou chráněna před zneužitím, jak dlouho budou uchovávána a jak je zabezpečeno jejich smazání. Respekt k soukromí a ochrana osobních dat představují důležité hodnoty moderní demokratické společnosti a je třeba na ně klást důraz i při postupném zavádění autonomní dopravy.

**5. Budou mít autonomní vozidla pozitivní dopad na životní prostředí?**

**Možnosti**

1. Ano, bez této podmínky by neměly smysl
2. Záleží na konkrétním užití, zvýšení bezpečnosti je každopádně podstatnější
3. Spíše ne, nebo i negativní

**Komentář**

Páté etické doporučení vyžaduje, aby mělo zavedení autonomních vozidel pozitivní dopad na životní prostředí. Stejný požadavek předkládá i *White Paper* Evropské komise, který představuje ideál dopravního systému, jenž „využívá méně energie v její čistější podobě, lépe využívá moderní infrastruktury a snižuje své negativní dopady na životní prostředí a klíčové přírodní zdroje jako je voda, půda a ekosystémy.“

**6. Autonomní vozidla představují dopravu budoucnosti. Očekáváme, že budou bezpečná, dostupná všem a budou respektovat dopravní předpisy. Plynulý přechod od klasické k autonomní dopravě však vyžaduje celou řadu změn, včetně v rovině právních předpisů. Myslíte si, že již dnes se mohou autonomní vozidla pohybovat po českých silnicích?**

**Možnosti**

1. Ano, v testovacím režimu s bezpečnostním řidičem/operátorem na palubě
2. Nevím
3. Ne, nic takového u nás na silnicích určitě jezdit nemůže

**Komentář**Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v současné podobě vyžaduje, aby se řidič „plně věnoval řízení vozidla a sledoval situaci v provozu na pozemních komunikacích”. Pro běžný provoz alespoň částečně autonomních vozidel nevyžadující plnou pozornost, či dokonce ani přítomnost řidiče, bude nutná revize zmíněného předpisu. Případnou legislativní úpravu je třeba řešit na národní úrovni se zohledněním evropské právní úpravy a s možnou inspirací v zahraničních právních řádech. Tomuto problému se věnuje druhé právní doporučení. Sedmé technické doporučení rovněž uvádí, že je třeba nastavit současnou legislativu tak, aby umožnila testování autonomních vozidel bez operátora na palubě v běžném provozu.