

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Autonomní mobilita optikou české legislativy. Kdy se na silnicích dočkáme vozidel bez řidiče?

K 1. 1. 2026 nabyla účinnosti novela zákona o silničním provozu. Jejím prostřednictvím zákonodárce reagoval na rozvoj autonomní mobility, která představuje jeden z nejzásadnějších technologických i regulatorních posunů v oblasti dopravy za poslední dekadu. Do právního řádu přibyla nová ustanovení upravující provoz automatizovaných vozidel na českých silnicích. Jaké změny přináší? Co nás čeká dál? A kdy bude možné na silnicích potkat vozidla zcela bez řidiče?

Vozidla vybavená systémy automatizovaného řízení přináší nové otázky z pohledu odpovědnosti, bezpečnosti provozu, ochrany osobních údajů či technické regulace. Článek přináší odpovědi na ty nejaktuálnější z nich.

Česká republika postupně implementuje evropské a mezinárodní předpisy v oblasti automatizovaných vozidel, zejména v návaznosti na normotvorbu OSN (UNECE) a sekundární právo EU. V této souvislosti byl přijat zákon č. [130/2025](#) Sb., kterým se mění zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „**novela**“). Novela zavedla do zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) změnu v ust. § 2 písm. d), když redefinovala stávající pojem řidič. Dle tohoto ustanovení je nově řidič *„účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti nebo **osoba, která v automatizovaném vozidle podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel z hlediska obecné bezpečnosti**[\[1\]](#) (dále jen „**automatizované vozidlo**“) sedí na sedadle řidiče“*.

Redefinice pojmu řidič, v níž byl též poprvé použit pojem „automatizované vozidlo“, z hlediska svého obsahu míří, a to především i v kontextu s novým ust. § 79b zákona o silničním provozu, na automatizovaná vozidla tzv. podmíněné automatizace, které se podle mezinárodní stupnice SAE International[\[2\]](#) označují jako Level č. 3 (dále pro zjednodušení jen „**vozidla L3**“). Jedná se o první úroveň automatizace, kdy může vozidlo řídit samo, pokud jsou splněny určité podmínky. Naplnění těchto podmínek (např. plná funkčnost všech systémů, vhodná lokalita, počasí atd.) vozidlo pozná a samo nabídne řidiči možnost, že řízení převezme. Vozidlo monitoruje provoz, drží se v jízdním pruhu, upravuje rychlost.[\[3\]](#)

Jak již bylo naznačeno výše, zákonodárce v souvislosti s automatizovanými vozidly také přijal nové ust. § 79b zákona o silničním provozu, kde vymezil základní pravidla odpovědnosti. Obecně byl přijat koncept, kdy řidič po dobu řízení automatizovaného vozidla tímto vozidlem neodpovídá za dodržování pravidel silničního provozu ani jiných povinností řidiče souvisejících s řízením, které zajišťuje automatizované vozidlo. Řidič však musí být po celou dobu připraven bezpečně převzít řízení vozidla a vyzve-li jej k tomu vozidlo, musí tak neprodleně učinit. K prokázání skutečnosti, kdo v jakém okamžiku vozidlo ovládal, jsou řidiči dle ust. § 79b zákona o silničním provozu povinni zpřístupnit policistovi nebo vojenskému policistovi údaje o řízení vozidla, z nichž lze ověřit, zda bylo vozidlo řízeno vozidlem samotným nebo řidičem. S ohledem na princip *Nemo tenetur se ipsum*

accusare (nikdo není povinen sám sebe obviňovat), stanovil zákonodárce vyvratitelnou právní domněnku, kdy neposkytne-li řidič informace o tom, kdo vozidlo řídil, má se za to, že vozidlo bylo řízeno řidičem.

Zákonodárce tak vymezil, kdo je v jaký čas odpovědný za dodržování pravidel silničního provozu a zajistil si důkazní prostředek k prokázání této skutečnosti. Z hlediska veřejné odpovědnosti za dodržování povinností řidiče a povinnosti dodržování pravidel silničního provozu, zákonodárce přijal řešení spočívající v nové úpravě § 127f zákona o silničním provozu. Do § 127f zákona o silničním provozu vložil nový odst. 7, kterým zprostil provozovatele odpovědnosti za porušení povinnosti řidiče a pravidel provozu na pozemních komunikacích dle odst. 1 *prokáže-li, že v době porušení bylo dodržování těchto povinností zajišťováno automatizovaným vozidlem*. Pokud by ale vozidlo bylo účastníkem nehody, nebude otázka určení odpovědnosti vůbec snadná. Tradiční koncept právní odpovědnosti je založen na přenesení nepříznivého následku na určitou osobu. Otázka právní odpovědnosti je pak relevantní jak z hlediska veřejného, tak i soukromého práva. Nepůjde tedy nutně jen o porušení povinnosti řidiče nebo dodržování pravidel silničního provozu.

Z hlediska občanskoprávního bude z titulu odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku ve smyslu ust. § 2927 OZ[4] objektivně odpovědný provozovatel vozidla, nebude-li dán důvod pro jeho liberaci dle odst. 2 uvedeného ustanovení. Škoda tak bude s největší pravděpodobností kryta z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Pokud by však vozidlo bylo v době nehody řízeno samotným vozidlem, bude velmi složité dojít k závěru, který subjekt v konečném důsledku škodu zavinil - bude se jednat o vadu systému a odpovědným se tak stane výrobce? Provedl systém chybný manévr na základě výpadku geolokačních služeb nebo v důsledku chyby na infrastruktuře? Bude pak odpovědný vlastník či správce pozemních komunikací? A kdo je odpovědný za chybná nebo nedostatečná data, z nichž systém ovládající dynamickou funkci řízení vycházel? Opatřit si důkaz o příčině škody bude bez dalšího taktéž poměrně složité, neboť posouzení, zda systém fungoval správně, bude s nejvyšší pravděpodobností schopen provést pouze kvalifikovaný odborník.

Zásadně se změní také podklady pro vyšetřování nehod automatizovaných vozidel, kde zásadní roli budou sehrávat data ze záznamových zařízení vozidla. Nové automobily obecně jsou již nyní vybavovány záznamovým zařízením, tzv. zapisovačem údajů o události, neboli EDR (Event Data Recorder). EDR funguje na principu neustálého sběru konkrétně vymezených anonymizovaných dat[5]. EDR však nemá informace o aktivaci systému, který je odpovědný za dynamické funkce řízení automatizovaného vozidla. Údaje o řízení vozidla jsou zaznamenávány v systému ukládání údajů pro automatizované řízení, tzv. DSSAD (Data Storage System for Automated Driving). Jedná se o systém, který sleduje stav systému automatizovaného řízení a je dostupný pouze u vozidel s vyšším stupněm automatizace (právě od stupně automatizace L3)[6]. Výrobce musí zaručit, že tato data nelze zpětně měnit.[7] Dostupnost těchto údajů se však dle mezinárodní regulace řídí požadavky vnitrostátních právních předpisů, uvedená legislativa však zatím přijata nebyla. Jakmile proto DSSAD dosáhne limitu pro uchovávání údajů, přepíše se stávající údaje výhradně postupem podle pravidla „first in, first out“.[8] Stanete-li se proto účastníkem nehody v automatizovaném vozidle, lze rozhodně doporučit zajištění dat ze záznamových zařízení bez zbytečného odkladu.

Vozidla bez řidičů tak v současnosti na silnicích ještě nepotkáme. Vozidla L3 je však nutné chápat jako technologický mezistupeň, na nějž se již řídí mnohem vyspělejší technologie vozidel ve stupni SAE Level č. 4. Tato vozidla již považujeme za plně automatizovaná, tedy bez jakékoliv nutnosti zásahu fyzické osoby - řidiče, který často není ve vozidle vůbec přítomen. Takto vysoce automatizovaný systém nepředstavuje revoluci jen ve světě technologií, ale především přináší obrovskou výzvu pro legislativu, která se tomuto fenoménu bude muset postavit čelem. Vozidla ve stupni automatizace L4 lze totiž již nyní schválit, zatím však pouze v početně omezených sériích. Je však nasnadě, že unijní regulace velkosériové výroby na sebe nenechá dlouho čekat a brzy se vozidel

bez řidičů skutečně dočkáme.

Mgr. Jan Fical,
partner a advokát

Mgr. Adéla Bušová,
advokátka



[PORTOS, advokátní kancelář s.r.o.](#)

City Tower
Hvězdova 1716/2b
140 00 Praha 4

Tel.: +420 224 827 884
e-mail: info@portos.cz

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166, v platném znění.

[2] SAE International je mezinárodní organizace, která definovala významnou mezinárodní normu SAE J3016 definující 6 standardů automatizace, které se staly celosvětovým standardem pro klasifikaci schopností autonomních vozidel.

[3] K dispozicic >>> [zde](#).

[4] Zákon č. [89/2012](#) Sb., občanský zákoník (dále jen „**OZ**“).

[5] Povinnost k vybavení vozidel záznamovým zařízením EDR vyplývá z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, které v podrobnostech odkazuje na Předpis OSN č. 160 - Jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska zapisovače údajů o události [2021/1215].

[6] DSSAD je upraven v Předpise OSN č. 157 - Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu [2021/389].

[7] Viz Předpis OSN č. 157 - Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu [2021/389] (dále jen „**Předpis OSN č. 157**“).

[8] Viz čl. 8. odst. 8.4. pododst. 8.4.2. Předpisu OSN č. 157.

Další články:

- [Poučení z krizového vývoje v kauze bitcoiny](#)
- [EUDAMED: Jednotná databáze mění pravidla hry na trhu zdravotnických prostředků](#)
- [Nový zákon o veřejných dražbách, aukce a obálkové metody](#)
- [Pohled přes hranice - natáčení pornografických klipů jako důvod výpovědi z nájmu bytu](#)
- [Nařízení EU o umělé inteligenci a jeho dopady na využití jazykových modelů v advokátní praxi](#)
- [Revize zájezdové směrnice: co přináší, co hrozilo a co to znamená pro praxi](#)
- [Kupní smlouva o převodu nemovitosti bez uvedení výše kupní ceny](#)
- [Druhá „tlačítková novela“: povinné tlačítko pro odstoupení od smlouvy](#)
- [Souhlas s veřejným užíváním pozemku jako překážka nároku na bezdůvodné obohacení - nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2541/25](#)
- [Kupní smlouva bez přesného určení kupní ceny](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 36.: Doložka o mlčenlivosti](#)