

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

Vozidla s autonomním řízením úrovně 3 v Česku od 1. 1. 2026: co je nově legální a co to znamená v praxi

Od 1. 1. 2026 je výslovně upraven provoz automatizovaných vozidel a nové znění zákona o silničním provozu stanoví pravidla pro situace, kdy vozidlo plní povinnosti vztahující se k řízení a tím pádem nemusí tyto povinnosti plnit řidič vozidla, což je zásadní změna oproti dřívější právní úpravě. Článek shrnuje úrovně automatizace řízení podle škály SAE (0-5), vymezuje rozdíl mezi úrovní 2 a 3 a upozorňuje na postupný nástup vozidel s autonomním řízením, u kterých lze očekávat, že budou na českých silnicích stále častější.

Od 1. 1. 2026 české právo výslovně počítá s provozem tzv. automatizovaných vozidel schopných podmíněné automatizace (SAE Level 3). Prakticky to znamená, že za splnění technických a provozních podmínek může vozidlo v určitých situacích převzít kompletně řízení včetně sledování okolí. Řidič v tu chvíli nemusí monitorovat provoz a ani mít ruce umístěné na volantu. Pořád ale zůstává řidičem ve smyslu zákona č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), a musí být připraven řízení převzít, pokud ho k tomu systém vyzve.

Přehled úrovní SAE 0 až 5

Škála SAE (J3016) rozlišuje šest úrovní automatizace (0 až 5)[\[1\]](#) a jedná se o následující úrovně:

Úroveň 0: Žádná automatizace (No Automation)

Řídí sám člověk, systém může varovat nebo v nouzi krátce zasáhnout (např. autonomní nouzové brzdění). Monitorování okolí i veškeré rozhodování je na řidiči.

Úroveň 1: Asistence řidiče (Driver Assistance)

Systém umí automatizovat jednu funkci (typicky adaptivní tempomat nebo udržování v jízdním pruhu). Řidič stále provádí zbytek úkonů, sleduje okolí a nese odpovědnost.

Úroveň 2: Částečná automatizace (Partial Automation)

Systém umí současně řídit rychlost i směr (kombinace adaptivního tempomatu a udržování v jízdním pruhu). Zásadní je, že monitorování okolí je pořád na řidiči, úroveň 2 proto není autonomním řízením v pravém slova smyslu.

Úroveň 3: Podmíněná automatizace (Conditional Automation)

Při aktivaci systému ve vhodné oblasti a za splnění dalších podmínek (vhodná silnice, vhodné počasí, funkčnost všech systémů) systém převezme celé řízení včetně sledování okolí. Řidič nemusí sledovat vozovku, ale musí být dostupný pro převzetí řízení na výzvu systému. Často půjde o dálniční režim, neboť zde jsou jasně oddělené pruhy a nevyskytují se zde chodci a cyklisté.

Časový prostor, který musí vozidlo dát řidiči pro převzetí řízení, je minimálně 10 sekund a veškeré situace, které by vyžadovaly rychlejší reakci, musí vozidlo umět řešit samo.

Pokud řidič řízení nepřevzme zpět, vozidlo ho k převzetí řízení opakovaně vyzve. Pokud ani tak řidič na výzvy nereaguje, provede vozidlo tzv. manévry minimálního rizika, vybere místo bezpečné pro zastavení a postupně samo zastaví.

Pokud by vozidlo spáchalo přestupek, například by jelo rychleji, než je dovolené, nelze uvažovat o odpovědnosti řidiče ani provozovatele vozidla za přestupek, neboť řidič by nenaplnil základní znak přestupku - protiprávnost, když zákon předvídá, že v okamžiku automatizovaného řízení řidič nemusí plnit povinnosti řidiče.

Úroveň 4: Vysoká automatizace (High Automation)

To je již spíše výhled do budoucna, systém by měl zvládat řízení ve vhodné oblasti v plném rozsahu, tedy i za situace, kdy by člověk okamžitě nepřevzal řízení.

Úroveň 5: Plná automatizace (Full Automation)

Systém zvládá řízení za všech podmínek a ve všech situacích, kde by řídil člověk. Role řidiče může zcela odpadnout, taková vozidla by ani neměla mít volant.

Novelizace právních předpisů v souvislosti s automatizovanými vozidly

Zákon o silničním provozu nově pracuje s pojmem automatizované vozidlo“. Současně byla doplněna zvláštní úprava povinností řidičů při automatizovaném řízení, a to v § 79b zákona o silničním provozu.

Klíčové je, že při jízdě automatizovaným vozidlem, když řidič aktivuje autonomní řízení, nemusí řidič plnit povinnosti řidiče vztahující se k řízení vozidla (pravidla provozu na pozemních komunikacích ani jiné povinnosti řidiče týkající se řízení vozidla) a tyto povinnosti plní právě automatizované vozidlo.

To se ale týká jen povinností, které se vztahují k řízení vozidla. Řidič nadále musí dodržovat další povinnost - nesmí například používat mobil, musí být připoutaný, nesmí být pod vlivem alkoholu a drog, jak plyne z tiskové zprávy Ministerstva dopravy.[\[2\]](#)

Po dobu řízení automatizovaného vozidla tímto vozidlem musí být řidič připraven bezpečně převzít řízení vozidla a na výzvu vozidla je povinen tak neprodleně učinit. Pokud by řidič na výzvu vozidla jeho řízení neprodleně nepřevzal, neaplikuje se pravidlo, že se na řidiče nevztahují povinnosti týkající se řízení vozidla.

Konečně, zákon výslovně upravuje, že řidič automatizovaného vozidla je povinen umožnit policistovi nebo vojenskému policistovi přístup k údajům o řízení vozidla tímto vozidlem nebo řidičem. Pokud by tak neučinil, má se za to, že automatizované vozidlo nebylo řízeno tímto vozidlem a tím pádem by řidič odpovídal za případné přestupky.

Změny se promítly i do registrů. Do zákona č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, bylo doplněno, že v registru silničních vozidel se nově uvádí údaj o tom, že jde o automatizované vozidlo.

Jaké má dopady umožnění provozu vozidel s autonomním řízením úrovně 3

Nová úprava sama o sobě neznamena, že se již nyní objevují na silnicích masově vozidla s autonomním řízením úrovně 3. V praxi totiž bude rozhodující, zda konkrétní systém a model vozidla splňuje technické požadavky a prošel schválením (homologací) pro přesně vymezené podmínky použití.

Někteří výrobci už autonomní řízení úrovně 3 sice v omezené podobě na některých trzích nabízejí, pro prodej vozidel v Česku bude muset každá automobilka nechat vozidla s tímto systémem schválit a až následně budou tato vozidla uvedena do provozu. Lze očekávat, že první taková vozidla budou v Česku na prodej v průběhu tohoto roku.

Závěr

Nová právní úprava účinná od 1. 1. 2026 je významným krokem k legalizaci autonomního řízení v Česku. Nejzásadnější změnou je možnost přenechat za určitých okolností řízení samotnému vozidlu a řidič nebude muset nepřetržitě sledovat provoz.

Celkově lze očekávat postupné rozšiřování autonomního řízení u nových modelů vozidel zejména na dálnicích a rychlostních silnicích, kde se nepohybují chodci a cyklisté, a to s velkou pravděpodobností již v průběhu tohoto roku.



JUDr. Daniel Vrábel,
advokát



[LTA Legal s.r.o.](#)

Lazarská 13/8,
120 00 Praha 2

Tel.: +420 246 089 010

e-mail: LTA@LTApartners.com

[1] SAE International je mezinárodní profesní a standardizační organizace v oblasti mobility, která vydává technické standardy, doporučení a definice. Uváděná SAE škála je technický standard

publikovaný jako SAE J3016 a je dostupný ke stažení na oficiálních stránkách >>> [zde](#).

[2] Od nového roku mohou na české silnice vozy s podmíněnou automatizací. Online. Dostupné >>> [zde](#).

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Právo na přístup ke kamerovým záznamům: střet GDPR, informačního zákona a praxe veřejných institucí](#)
- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Preventivně-sankční funkce náhrady nemajetkové újmy za porušení osobnostních práv pohledem Ústavního soudu](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Zápis ochranné známky bez komplikací. Klíčem k úspěchu je kvalitní předběžná rešerše](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [Právní povaha sítě elektronických komunikací - režim náhrady škody](#)
- [Náhrada ušlého nájemného při předčasném ukončení nájemní smlouvy na nebytové prostory](#)