

Autonomní mobilita v ČR: jak fungují záznamová zařízení a komu z provozu vyplývá odpovědnost

29.1.2026 - | Ministerstvo dopravy ČR

S provozem automatizovaných vozidel se objevila i problematika odpovědnosti: v případě dopravního incidentu nebo nehody musí být možné jednoznačně doložit, zda v daný okamžik řídil člověk nebo automatizovaný systém. Vozidla jsou proto povinně vybavena záznamovým zařízením, tzv. černou skříňkou.

Obecně všechna osobní vozidla (kategorie M1, max. 8+1) a malá nákladní vozidla (N1, do 3,5 tuny) jsou od července 2024 povinně vybavena pokročilým záznamovým zařízením - Event Data Recorder (EDR).

Automatizovaná vozidla se systémem ALKS (Level SAE 3) jsou zároveň vybavená dalším záznamovým zařízením - DSSAD (Data Storage System for Automated Driving).

EDR zaznamenává údaje o provozu vozidla a událostech při kolizi, jako jsou rychlost, stav brzd nebo aktivace airbagů. Data jsou chráněna proti manipulaci a zneužití a musí být anonymizována, aby byla zachována ochrana osobních údajů řidičů a cestujících. Hlavním smyslem je zpětná rekonstrukce událostí při dopravní nehodě nebo incidentu.

DSSAD průběžně zaznamenává klíčové údaje o činnosti automatizovaného systému řízení a o jeho interakci s řidičem. Například sleduje, kdy byl systém aktivní, kdy vyzval řidiče k převzetí řízení a kdy řidič kontrolu skutečně převzal nebo nereagoval. Díky těmto záznamům je možné - především zpětně - zjistit, jak systém a řidič reagovali při kritických událostech. Vždy platí, že data jsou přísně chráněna v souladu s evropským nařízením o ochraně osobních údajů (GDPR) a přístup k nim má v případě potřeby policie, správní orgán nebo pojišťovna při šetření nehod. Odpovědnost za provoz: Kdo platí za chybu „autopilota“?

Nová legislativa, účinná od 1. ledna 2026, přináší zásadní změnu v pojetí odpovědnosti. Po dobu řízení v režimu autopilota není řidič z pohledu práva považován za řidiče v klasickém smyslu a nenesení odpovědnost za dodržování pravidel silničního provozu, které převzalo vozidlo. Musí se však řídit novými pravidly, tj. převzít řízení poté, co byl systémem vyzván, a také umožnit přístup k datům o řízení policistovi nebo vojenskému policistovi.

- **Individuální odpovědnost:** Řidič odpovídá pouze za situace, kdy systém nevyužíval v souladu s manuálem, ignoroval výzvu k převzetí řízení nebo do systému neoprávněně zasáhl.
- **Objektivní odpovědnost provozovatele:** Za škodu způsobenou provozem vozidla odpovídá i nadále provozovatel prostřednictvím zákonného pojištění (povinného ručení). To zaručuje, že poškozený bude odškodněn stejně jako u běžné nehody.
- **Zpětný postih výrobce:** Pokud se prokáže, že nehodu způsobila softwarová či technická vada systému, může pojišťovna následně vymáhat vyplacené plnění po výrobcu vozidla.

Inspirace z Německa: Systém už v praxi funguje

Německo bylo v roce 2017 první zemí na světě, která vytvořila právní rámec pro úroveň SAE 3. Od

roku

2022 jsou v Německu k dispozici první sériově vyráběné vozy s certifikovaným systémem SAE Level 3, které mohou v omezených podmínkách jezdit v reálném provozu.

V Německu je aktuálně schválen limit pro rychlosti do 95 km/h na dálnicích za plynulého provozu, resp. 65 km/h v závislosti na typu systému vozu.

Budoucnost: Co nás čeká v příštích letech?

Ministerstvo dopravy se v rámci „Plánu autonomní mobility do roku 2025 s výhledem do roku 2030“ soustředí na další rozvoj infrastruktury. Mezi hlavní priority patří:

1. **Podpora rozvoje** přesných digitálních podkladů a vysokorychlostního připojení, které umožní vozidlům bezpečně komunikovat s infrastrukturou (V2X), ve spolupráci s výrobcí, správci a provozovateli technologií.
2. **Teleoperace (vzdálené řízení)**: Příprava regulace pro situace, kdy by vozidlo bez posádky mohl na dálku ovládat operátor.
3. **Městská mobilita**: Testování autonomních kyvadel (shuttle) v uzavřených areálech a postupně i ve vybraných městských částech.
4. **Vzdělávání**: Aktualizace otázek v autoškolách, aby noví řidiči znali specifika a limity těchto technologií.

Technologická evoluce spojená s automatizovaným řízením znamená významný krok ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a větší transparentnosti při vyšetřování nehod. Je to zároveň příležitost posílit konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu, který patří k nejdůležitějším odvětvím naší ekonomiky.

<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Autonomni-mobilita-v-CR-jak-funguji-zaznamova-zar?returl=%2FMedia%2FMedia-a-tiskove-zpravy>