

ZPRÁVA Z MEZINÁRODNÍ KONFERENCE III. ČESKO-SLOVENSKÉ
SYMPOZIUM O VÝZVÁCH UMĚLÉ INTELIGENCE PRO SPRÁVNÍ
PRÁVO: FLOTILA AUTONOMNÍCH VOZIDEL NA OBZORU!

Dne 11. března 2026 se v Konferenčním centru Akademie věd ČR ve vile Lanna v Praze uskutečnilo III. česko-slovenské symposium o výzvách umělé inteligence pro správní právo. Symposium společně uspořádaly Ministerstvo dopravy, Katedra správního práva a správní vědy Právnické fakulty Univerzity Karlovy a Ústav státu a práva Akademie věd České republiky. Symposium navázalo na předchozí setkání konaná v Praze v březnu 2025 a v tokajském regionu v říjnu 2025, která otevřela a dále rozvinula dialog o regulatorních výzvách spojených s automatizovaným rozhodováním a nástupem autonomních systémů ve veřejné správě. Tematickým leitmotivem III. sympozia se stala problematika regulatorních sandboxů a právních aspektů autonomních vozidel, a to včetně otázek odpovědnosti, dat a pojištění. Symposium bylo rozděleno do tří tematických panelů a zúčastnilo se ho více než deset přednášejících z České republiky, Slovenska, Španělska a dalších zemí.

Symposium slavnostně zahájili **JUDr. Lenka Vostrá, Ph.D.** (Ústav státu a práva Akademie věd České republiky) a **doc. RNDr. Tomáš Kostelecký, CSc.**, člen Akademičeské rady AV ČR.

I. PANEL – REGULATORY SANDBOXES IN EUROPE AND BEYOND

První panel sympozia, moderovaný prof. JUDr. Jakubem Handrlícou, LL.M., Ph.D., DSc. (Právnická fakulta Univerzity Karlovy), se zaměřil na regulatorní sandboxy v evropském i mezinárodním kontextu.

Panel otevřela **prof. mr. dr. Sofia Ranchordás** (Právnická fakulta Univerzity v Tilburgu) s příspěvkem „*Regulatory Sandboxes: Promises, Perils, and the Future Ahead*“. Přednášející se věnovala příslibům i rizikům regulatorních sandboxů jako nástroje pro testování inovativních technologií v kontrolovaném právním prostředí a nastínila perspektivy jejich dalšího vývoje.

Prof. Juli Ponce Solé (Právnická fakulta Univerzity v Barceloně) představil téma „*Artificial Intelligence and Sandboxes: The Spanish Case*“. Ve svém příspěvku zmapoval španělský přístup k regulatorním sandboxům na státní, regionální i místní úrovni. Na státní úrovni upřednostnil finanční sandbox zřízený zákonem o digitální transformaci finančního systému (7/2020), v rámci něhož již proběhlo jedenáct kol výzev pro testování inovativních finančních služeb. Zvláštní pozornost věnoval nařízení, kterým Španělsko zřídilo kontrolované testovací prostředí pro vysoce rizikové systémy umělé inteligence. V rámci první výzvy v lednu 2025 Španělsko přijalo 44 žádostí a vybralo 12 projektů vysoce rizikových systémů AI z oblastí jako přístup k veřejným službám,

biometrie, zaměstnanost, kritická infrastruktura či zdravotnické prostředky. Přednášející dále představil zákon o udržitelné mobilitě z prosince 2025, který reguluje kontrolované testovací oblasti pro autonomní vozidla. Na regionální úrovni zmínil legislativní iniciativy v Galicii, Asturii, Katalánsku či Extremaduře, na místní úrovni pak konkrétní příklady městských sandboxů ve Valencii, Zaragoze, Madridu či Barceloně, včetně praktických příkladů nasazení robotů s umělou inteligencí.

JUDr. Vladimír Sharp, LL.M., Ph.D. (Právnická fakulta Univerzity Karlovy) vystoupil s příspěvkem „*Regulatory Sandboxes for Autonomous Vehicles: European and International Perspective*“. Přednášející analyzoval mezinárodní a evropské aspekty regulačních pískovišť pro autonomní vozidla, počínaje Vídeňskou úmluvou o silničním provozu z roku 1968 a jejím dodatkem z roku 2016, přes rámcový dokument o automatizovaných vozidlech z roku 2022 až po návrh UNECE GRVA z ledna 2026. Na evropské úrovni se zaměřil jak na obecnou legislativu týkající se automatizovaných vozidel, tak i na Akční plán Evropské komise pro automobilový průmysl z března 2025, který počítá se zřízením nejméně tří velkých přeshraničních testovacích polygonů a souvisejících regulačních sandboxů. V závěru se kriticky zamyslel nad tím, zda je koncept regulačních sandboxů slučitelný s mezinárodní a unijní harmonizací a zda se na dané úrovni jedná o regulační či spíše soutěžní nástroj, a upozornil na rizika forum shoppingu, fragmentace standardů v rámci jednotného evropského trhu a tzv. regulačního zajetí.

Panel uzavřela **Mgr. Veronika Příbaň Žolnerčíková, Ph.D.** (Ústav státu a práva Akademie věd ČR) s příspěvkem „*The Czech Perspective on Sandboxes: Practice, Legislation and a Proposal for Future Regulation*“. Přednášející představila českou zkušenost s regulačními sandboxy, přičemž zdůraznila, že koncept není v České republice zcela nový, byť dosud nebyl formálně jako sandbox označován. Za první oficiální regulační sandbox považujeme sandbox v oblasti FinTech, spuštěný v roce 2026 prostřednictvím CzechInvestu, pro který bylo vybráno 21 projektů. Sandbox nabízí tři pilíře podpory: regulační testování, technické testování a podnikatelský mentoring. Dále analyzovala návrh české legislativy implementující AI Act, který předpokládá vytvoření regulačních sandboxů, a upozornila na potenciální nesoulad s § 63 zákona o výzkumu, vývoji a inovacích, který rovněž zavede nová pravidla pro testovací prostředí od roku 2027. Vyslovila názor, že pro oblast silniční dopravy je nutné stanovit specifické podmínky přímo v dopravní legislativě.

II. PANEL – FLOTILA AUTONOMNÍCH VOZIDEL NA OBZORU!

Druhý panel, moderovaný JUDr. Lenkou Vostrou, Ph.D. (Ústav státu a práva Akademie věd České republiky), se zaměřil na legislativní a právní aspekty provozu autonomních vozidel.

PhDr. Tereza Čížková (Ministerstvo dopravy) vystoupila s příspěvkem „*Legislative pro automatizovaná vozidla a aktuální práce na legislativě pro plně automatizovaná vozidla*“. Představila autonomní mobilitu jako strategickou oblast české dopravní politiky a připomněla Plán autonomní mobility do roku 2025, který v roce 2026 prochází

aktualizací. Podrobně představila již schválené změny právního rámce, konkrétně zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, které od 1. ledna 2026 nově vymezují řidiče automatizovaného vozidla jako osobu sedící na sedadle řidiče, vylučují odpovědnost řidiče i provozovatele během autonomního řízení a ukládají řidiči povinnost být připraven převzít řízení na výzvu vozidla. Výrobci jsou povinni poskytnout policii údaje o tom, zda vozidlo v daném okamžiku řídilo samo. Přednášející rovněž nastínila přípravu právního rámce pro plně automatizovaná vozidla úrovně L4, který by měl být realizován v roce 2027 v souladu s připravovanou regulací UNECE WP.29.

Doc. JUDr. Jozef Andraško, Ph.D. (Právnická fakulta Univerzity Komenského v Bratislave) se ve svém příspěvku „*Testovanie automatizovaných vozidiel v cestnej premávke: Quo vadis, Slovenská republika?*“ věnoval regulaci testování automatizovaných vozidel na Slovensku. Připomněl zákon č. 429/2022 Z. z., účinný od 2. ledna 2023, který zavedl právní rámec pro zkušební provoz automatizovaných vozidel. Upozornil na fragmentaci regulačního rámce v EU, kde jednotlivé státy používají odlišná pravidla a postupy, což zvyšuje náklady a komplikuje přeshraniční testování. Na úrovni UNECE zmínil novou metodu hodnocení a testování pro automatizované řízení (NATM) a návrh globálního technického předpisu pro ADS z ledna 2026, který by měl být projednán na fóru WP.29 v červnu 2026. Představil tři metody testování – virtuální simulace, testování na zkušebních okruzích a testování v reálném provozu – a zmínil projekt FAME, jehož výstupem budou doporučení pro evropský rámec testování na veřejných komunikacích. V závěru představil návrh regulace testovacího provozu na Slovensku, včetně novelizace zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

Prof. JUDr. Radim Polčák, Ph.D. (Právnická fakulta Masarykovy univerzity) přednesl příspěvek „*Legitimita regulatorní reflexe autonomních vozidel prostřednictvím 4P: Perspektiva, predikce, pragmatická zkušenost, ptákovina*“. Přednášející se zabýval metodologickými základy regulace autonomních vozidel a vyslovil se pro pragmatickou metodu založenou na praktické (ekonomické, technické, ergonomické) možnosti a zkušenosti. Diskutoval konstrukce regulace založené na riziku (*risk-based*) a na důkazu (*evidence-based*) a jejich rozšíření v rámci Aktu o AI. Závěrem zdůraznil roli testovacích prostředí, včetně regulatorních sandboxů, jako možných nástrojů pro vytváření empirických poznatků relevantních pro budoucí regulatorní rozhodování.

JUDr. Gabriela Blahoučková, Ph.D. (White & Case a Právnická fakulta Univerzity Karlovy) představila „*Právní aspekty týkající se autonomně řízených vozidel z pohledu jejich výrobců*“. Přednášející otevřela některá morální a etická dilemata spojená s autonomními vozidly. S využitím statistik dopravních nehod poukázala na potenciál autonomních vozidel pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Následně se věnovala etickým dilematům autonomních vozidel v kolizních situacích, přístupu výrobců k této problematice a projektu MIT Moral Machine. Porovnávala návrhy řešení v České republice, Německu a na úrovni EU, přičemž zdůraznila obecný zákaz diskriminace a preferenci záchrany většího počtu lidí.

Třetí panel, moderovaný doc. JUDr. Olgou Pouperovou, Ph.D. (Právnická fakulta Univerzity Palackého v Olomouci), se věnoval otázkám odpovědnosti, datové správy a pojištění v kontextu autonomní mobility.

Doc. JUDr. Marianna Novotná, PhD., a JUDr. Zuzana Adamová, PhD. (Právnická fakulta Trnavské univerzity) vystoupily s příspěvkem „*Zodpovednosť bez vodiča: civilnoprávne výzvy autonómnej mobility*“. Přednášející analyzovaly civilněprávní odpovědnost za škodu způsobenou autonomními vozidly, a to ve vztahu k řidiči, výrobci, vývojáři softwaru i provozovateli. Rozebraly aplikovatelnost principu zavinění, přičemž konstatovaly, že s rostoucím stupněm autonomie klesá možnost přičítat zavinění uživateli, neboť chování autonomního systému je pro průměrného uživatele těžko předvídatelné a ovladatelné. U výrobce a vývojáře naopak předpokládají vyšší míru předvídatelnosti rizik. Věnovaly se také objektivní odpovědnosti provozovatele dopravního prostředku a odpovědnosti za vadný výrobek, přičemž upozornily, že původní směrnice o odpovědnosti za vadné výrobky není pro svět autonomních vozidel v digitální éře dostatečná, a to zejména s ohledem na vyloučení odpovědnosti za vývojová rizika.

JUDr. Ján Matejka, Ph.D. (Ústav státu a práva Akademie věd ČR) přednesl příspěvek „*Data z autonomních flotil jako součást veřejnoprávní infrastruktury: symbióza, nebo antagonismus právních režimů?*“, ve kterém se zabýval otázkou, zda data generovaná flotilami autonomních vozidel mohou být považována za součást veřejnoprávní infrastruktury. Autor na příkladech kauz společností Cruise v Kalifornii a Uber v Arizoně ukázal, že klíčovým problémem autonomní mobility není jen řízení vozidla, ale správa dat – kdo je drží, kdo k nim má přístup a podle jakého právního režimu. Představil tři ústřední teze: flotilová data nejsou jednotnou právní kategorií (zahrnují osobní údaje, neosobní provozní data, smíšené soubory i chráněné informace), Data Act z veřejné moci nečiní automatického příjemce těchto dat (pracuje s mechanismem výjimečné potřeby, nikoli s obecným nárokem), a rozhodující je koordinace více právních režimů – GDPR, Data Act, Data Governance Act a sektorové regulace – nikoli jeden nadřazený předpis. Závěrem autor konstatoval, že infrastrukturní význam flotilových dat sice roste, ale pozitivní právo z nich zatím nedělá trvale otevřený zdroj pro veřejnou moc, a budoucí debata se povede nikoli o tom, zda stát data potřebuje, ale jak úzce a kontrolovatelně mu zákon dovolí je získávat a používat.

Prof. JUDr. Radomír Jakab, PhD. (Právnická fakulta Univerzity P. J. Šafárika v Košicích) představil téma „*Právne postavenie vodiča na diaľku pri prevádzke autonómnych vozidiel*“. Cílem jeho výzkumu bylo zkoumání existujících právních možností a limitů využívání řidiče na dálku při provozu autonomních vozidel na Slovensku a v České republice. Porovnal slovenskou a českou právní úpravu s německým nařízením StVFernLV účinným od 1. prosince 2025, které detailně upravuje podmínky dálkového řízení vozidel. Zatímco slovenská úprava vyžaduje fyzickou přítomnost řidiče ve vozidle, česká úprava tuto podmínku nestanoví. Přednášející formuloval doporučení pro obě země, zahrnující legislativní umožnění dálkového řízení a správy autonomních vozidel na úrovni 4, vymezení osobních, odborných a zdravotních požadavků na řidiče na dálku a úpravu administrativněprávní odpovědnosti.

Doc. JUDr. Tibor Seman, PhD. (Právnická fakulta Univerzity P. J. Šafárika v Košicích) přednesl příspěvek „*Digitálny páchatel? – administratívnoprávna zodpovednosť pri prevádzke autonómnych vozidiel*“. Přednášející se zabýval oslabením klasického vztahu mezi jednáním fyzické osoby a protiprávním následkem, který je základním předpokladem administrativněprávní odpovědnosti. Položil otázku, zda může autonomní systém vystupovat jako nositel relevantního protiprávního jednání, a identifikoval okruh subjektů způsobilých nést odpovědnost: řidič, pasažér, provozovatel, výrobce a poskytovatel softwaru. Rozebral problémy spojené s paralelním provozem autonomních a konvenčních vozidel, filozoficko-etické otázky morálního rozhodování a rizika kybernetických útoků. V závěru představil konkrétní návrh novelizace slovenského zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, zahrnující definici autonomního vozidla, objektivní odpovědnost provozovatele a nové skutkové podstaty správních deliktů.

JUDr. Maria Hořavová (Právnická fakulta Univerzity Karlovy) uzavřela panel příspěvkem „*Předsmluvní alokace rizik a pojištění flotil autonomních vozidel v ČR a vybraných zemích EU*“. Přednášející analyzovala limity tradičního modelu povinného ručení v kontextu vyšších úrovní automatizace, kde se odpovědnost postupně přesouvá od řidiče k výrobcí, vývojáři softwaru či poskytovateli digitální infrastruktury. Představila tři scénáře budoucího vývoje: zachování povinného ručení s postupnou změnou v osobě pojistníka a pojištěného, zřízení speciálních fondů se státní garancí a úplnou změnu paradigmatu, kdy pojištění bude integrovanou součástí služby. Zdůraznila predikované změny na pojistném trhu: centralizaci, transformaci pojistných rizik, nové tarifní proměnné (spolehlivost systémů, oblast pohybu flotily) a nové příležitosti v pojištění kybernetických rizik. Inspiraci čerpala z britského Automated Vehicles Act, německých a francouzských experimentálních přístupů i americké legislativy na úrovni jednotlivých států.

ZÁVĚR

Symposium přineslo ucelený a komparativní pohled na aktuální právní výzvy spojené s regulací umělé inteligence a autonomních vozidel ve správním právu. První panel ukázal rozmanitost přístupů k regulatorním sandboxům v Evropě, od španělského víceúrovňového systému až po české legislativní experimenty, a nastínil napětí mezi národním experimentováním a snahou o evropskou harmonizaci. Druhý panel zmapoval legislativní vývoj v České republice a na Slovensku, včetně praktických otázek testování a dálkového řízení. Třetí panel odhalil zásadní právní problémy v oblasti civilněprávní i administrativněprávní odpovědnosti, správy dat a pojištění autonomních flotil.

Z diskusí vyplynulo, že příchod autonomních vozidel vyžaduje komplexní přehodnocení tradičních právních institutů – od definice řidiče, přes správní odpovědnost až po modely pojištění. Současně se ukázalo, že efektivní regulace vyžaduje koordinaci na mezinárodní, evropské i národní úrovni a že (nejen) česko-slovenský dialog v této oblasti je mimořádně přínosný. Symposium tak potvrdilo potřebu pokračovat v odborné diskusi o těchto tématech a aktivně přispívat k formování právního rámce pro digitální budoucnost veřejné správy a dopravy.

JUDr. Eliška Klimentová, Ph.D.
Právnická fakulta Univerzity Karlovy
klimentova@prf.cuni.cz
ORCID: 0000-0003-1657-6357

DOI: 10.14712/23366478.2026.101