

DÔVODOVÁ SPRÁVA

A. Všeobecná časť

Návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel (ďalej len „návrh zákona“) sa predkladá na základe plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2022 v rámci projektu *„Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility.“*

Predmetom návrhu zákona je zavedenie podmienok skúšobnej prevádzky automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ako aj úprava ďalších aspektov súvisiacich so zavedením takýchto vozidiel do skúšobnej prevádzky na pozemných komunikáciách, vrátane úprav kompetencií národného koordinátora inteligentnej mobility a rozšírenie kompetencií orgánu typového schvaľovania v oblasti vydávania povolenia na skúšobnú prevádzku. Návrh zákona zároveň ustanovuje podmienky povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla, vrátane podania návrhu na povolenie jeho prevádzky, proces schvaľovania typovým schvaľovacím orgánom, rozhodnutie typového schvaľovacieho orgánu, odvolacie konanie a povinnosti držiteľa povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla.

Súčasná právna úprava dostatočným spôsobom nereflektuje na všetky aspekty inteligentnej mobility. Keďže je inteligentná mobilita oblasťou, ktorá zasahuje do mnohých oblastí aplikačnej praxe, je potrebné predložiť návrh zákona, ktorým sa tento stav napraví a nastaví sa jednoznačný podklad na aplikáciu inteligentnej mobility v podmienkach Slovenskej republiky. Pri koncipovaní návrhu zákona predkladateľ rešpektoval a prihliadol aj na skúsenosti z iných krajín Európskej únie, ktoré už oblasť inteligentnej mobility zadefinovali vo svojich právnych úpravách. Tieto skúsenosti z iných krajín Európskej únie boli v návrhu zákona rešpektované a modifikované vo vzťahu k špecifikám právneho poriadku Slovenskej republiky.

Dôvodom novelizácie zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je doplnenie správneho poplatku za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“.

Dôvodom novelizácie zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je v rámci predchádzania možným kompetenčným sporom vymedziť pôsobnosť Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky SR (ďalej len „ministerstvo dopravy“) pre tvorbu a uskutočňovanie politiky inteligentnej mobility, ako aj jeho vymedzenie za národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu.

Dôvodom novelizácie zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je:

- legislatívne zakotvenie nových pojmov pre oblasť inteligentnej mobility, a to pojmov „automatizovaný systém riadenia“, „automatizované doručovacie vozidlo“;
- vymedzenie osobitných povinností pri skúšobnej prevádzke automatizovaného doručovacieho vozidla, automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla,
- vymedzenie aspektov jazdy automatizovaného doručovacieho vozidla.

Dôvodom novelizácie zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je:

- zakotvenie zákonnej definície pojmov „automatizované vozidlo“ a „plne automatizované vozidlo“ pre účely tohto zákona,
- zavedenie možnosti vydania povolenia skúšobnej prevádzky automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla typovým schvaľovacím orgánom za predpokladu určenia podmienok skúšobnej prevádzky,
- rozšírenie povinností žiadateľa o povolenie skúšobnej prevádzky automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla o preukázanie bezpečnosti automatizovaného systému riadenia údajmi zo skúšobnej prevádzky mimo cestnej premávky alebo údajmi o inej skúšobnej prevádzke (napríklad uskutočnenej v inom členskom štáte Európskej únie),
- určenie podmienok povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla a podrobností konania o povolení prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla.

Ďalším dôvodom novelizácie uvedených zákonov je existencia dlhodobých odborných diskusií a legislatívnych aktivít na úrovni Európskej únie zameriavajúcich sa na implementáciu elementárnych aspektov inteligentnej mobility do praxe a súčasná absencia konkretizácie danej oblasti na vnútroštátnej úrovni. Príkladom aktivity na úrovni Európskej únie je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166, ktoré vytvára priestor pre postupnú implementáciu automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel. V danom kontexte vzniká potreba modifikovať pravidlá cestnej premávky.

Navrhuje sa, aby návrh zákona nadobudol účinnosť 1. decembra 2022.

Predkladateľ predpokladá, že prijatím návrhu zákona vzniknú nové požiadavky na výdavky zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky v roku 2022, ako aj v ďalších rokoch, čo predstavuje negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, pričom čiastočne ide aj o rozpočtovo zabezpečené vplyvy. Zároveň prijatie návrhu zákona predpokladá pozitívny vplyv na životné prostredie, pozitívne sociálne vplyvy a pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Nepredpokladajú sa vplyvy na služby verejnej správy na občana, vplyvy na informatizáciu spoločnosti ani vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu. Vyhodnotenie uvedených vplyvov je uvedené v doložke vybraných vplyvov.

Návrh zákona sa nepredkladá do vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, s ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, so zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

B. Osobitná časť

K čl. I

Tento článok obsahuje novelu zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Navrhuje sa doplnenie správneho poplatku za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“ vo výške 100 eur, v nadväznosti na navrhované zmeny v čl. IV, týkajúce sa prevádzky automatizovaných doručovacích vozidiel.

K čl. II

Tento článok obsahuje novelu zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [§ 8 ods. 1 písm. r)]

Implementácia akejkoľvek novej oblasti do právneho rámca si vyžaduje existenciu orgánu s právomocou vykonávať riadiace, organizátorské ale aj implementačné úkony nevyhnutné k jej regulácii. Súčasnú prerozdelenie kompetencií medzi ústrednými orgánmi štátnej správy v rámci zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov obsahuje vzhľadom na široké rozvetvenie inteligentnej mobility rozptýlené kompetencie medzi jednotlivé ústredné orgány štátnej správy s potenciálom byť predmetom kompetenčných sporov. Novelizačný bod dopĺňa existujúce oblasti pôsobnosti ministerstva dopravy o kompetencie v oblasti tvorby a uskutočňovania politiky inteligentnej mobility. Podľa § 8 ods. 1 zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je možné odvodzovať vzájomnú prepojenosť medzi súčasnými oblasťami pôsobnosti ministerstva dopravy s už spomenutou oblasťou koordinácie rozvoja inteligentnej mobility. Novelizácia súčasného znenia zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov má teda deklaratórny právny charakter, spočívajúci najmä v prevencii možných budúcich kompetenčných sporov v danej oblasti a možných výkladových nejasností.

K bodu 2 [§ 8 ods. 3]

Predkladaný návrh určuje plnenie funkcie národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu ministerstvu dopravy. Funkcia národného koordinátora spočíva v realizácii vybraného okruhu právomocí smerujúcich k efektívnemu zavádzaniu inovatívnych konceptov do praxe, s dôrazom na prvotnú skúšobnú prevádzku jednotlivých konceptov inteligentnej mobility.

Medzi ďalšie oblasti by sme mohli zaradiť zabezpečovanie nastavení procesných úkonov vedúcich k realizácii aktivít inteligentnej mobility, pod ktorými je možné rozumieť najmä testovanie inteligentných riešení v doprave, vytváranie služieb inteligentnej mobility, ako aj iné súvisiace úkony. Ďalej ide o zabezpečovanie všetkých procesných úkonov vedúcich k identifikácii materiálno-technologických a personálnych požiadaviek na implementáciu konceptov a riešenie inteligentnej mobility v cestnej doprave do reálneho prostredia v zmysle

iniciatív, návrhov, štúdií a realizácií konkrétnych projektov, prípravu podkladov v oblasti inteligentnej mobility v cestnej doprave, ktoré sú východiskom na riadenie, rozhodovanie, kontrolu a vydávanie odborných stanovísk, aktívna spolupráca s dotknutými subjektami medzi vedeckým, akademickým a podnikateľským sektorom, ako aj spolupráca so záujmovými združeniami zriadenými a aktívne pôsobiacimi v oblasti inteligentnej mobility na vnútroštátnej, ako aj medzinárodnej úrovni. Ďalej je to usmerňovanie a riadenie poskytovania služieb jednotných prístupových miest pre subjekty inteligentnej mobility vo virtuálnom priestore, vytváranie podmienok pre testovanie a reguláciu riešení inteligentnej mobility v cestnej doprave formou prevádzkovania regulačného rámca a podporu integrácie týchto riešení do funkčného celku, udržiavanie a rozširovanie zdrojov informácií a dát z oblasti inteligentnej mobility v cestnej doprave pre jednotlivé cieľové skupiny a ich pravidelná aktualizácia v zmysle podpory subjektov pri testovaní inovácií v doprave, monitorovania vývoja, zberu informácií z praxe a iniciovania prípadných zmien regulácie, zabezpečovanie rozvoja inteligentnej mobility v cestnej premávke, poskytovanie metodickej a odbornej pomoci pri realizácii projektových a investičných zámerov subjektov pôsobiacich v oblasti inteligentnej mobility v cestnej doprave, ako aj mnoho ďalších oblastí.

K čl. III

Tento článok obsahuje novelu zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. m)]

Kategorizácia automatizovaného doručovacieho vozidla, ako novej kategórie dopravných prostriedkov, je nevyhnutná najmä z pohľadu druhovej kategorizácie vozidiel na motorové a nemotorové, práve z dôvodu následne vyplývajúcich práv a povinností. Z tohto dôvodu sa v § 2 ods. 2 písm. m) dopĺňa do kategórie nemotorových vozidiel aj automatizované doručovacie vozidlo. Rovnako ako v prípade napríklad samovyvažovacích vozidiel ide o vozidlá, ktoré z technického hľadiska môžu byť vybavené motorom (resp. motorčekom), avšak z pohľadu práva (vzhľadom na ich ďalšie charakteristiky) patria do kategórie nemotorových vozidiel.

K bodu 2 [§ 2 ods. 2 písm. v)]

Vzhľadom na právnu implementáciu systematického mechanizmu povoľovania skúšobnej prevádzky automatizovaných konceptov na cestách vzniká potreba redefinície pojmu vodič, resp. vzniká potreba rozšírenia obsahového chápania pojmu vodič tak, ako ho v súčasnosti definuje zákon o cestnej premávke. Súčasnú vymedzenie pojmu vodič je podľa § 2 ods. 2 písm. v) zákona o cestnej premávke chápané ako „osoba, ktorá vedie vozidlo“. S prihliadnutím na špecifiká a podstatu automatizovaných vozidiel, plne automatizovaných vozidiel a automatizovaných doručovacích vozidiel, sa však súčasné vymedzenie pojmu javí ako ohraničené s predpokladom nevyhnutnosti priameho vedenia vozidla vodičom, čo je v rozpore s podstatou automatizovaných systémov riadenia, využívaných práve za účelom čiastočnej alebo úplnej samostatnosti – automatizácie prevádzky vozidiel inteligentnej mobility. Navrhuje sa preto rozšírenie existujúcej definície o dodatok rozširujúci obsah pojmu

vodič aj o osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré využíva automatizovaný systém riadenia. Legálne rozšírenie chápania tohto pojmu zabezpečí jasné vzťahovanie pravidiel cestnej premávky aj osobu, ktorá síce fyzicky nevedie vozidlo, ale vykonáva nad ním dohľad. Vzhľadom na to sa aj na túto osobu budú vzťahovať základné požiadavky kladené na vodiča ako je držba príslušného vodičského oprávnenia alebo neexistencia zákonných prekážok vo forme zákazu činnosti či zadržaného vodičského preukazu a pod.

K bodu 3 [§ 3 ods. 4]

Navrhovaným znením sa deklaruje všeobecná povinnosť, aby akékoľvek pohybujúce sa vozidlo a jazdná súprava mala vodiča. Takáto formulácia poskytne jednoznačnú odpoveď na otázku ohľadom možnosti prevádzkovania akéhokoľvek vozidla alebo jazdnej súpravy na cestách bez prítomnosti vodiča. Vzhľadom na navrhované doplnenie vymedzenia pojmu „vodič“ (bod 2) teda bude musieť mať každé vozidlo a jazdná súprava určenú osobu, ktorá ich buď vedie alebo nad nimi vykonáva dohľad, pričom táto osoba bude zodpovedná za dodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

K bodu 4 [§ 5 ods. 6]

Navrhuje sa doplniť § 5 o nový odsek 6, ktorý bližšie vymedzuje špecifické pravidlá využívania automatizovaného systému riadenia. Deklaruje povinnosť osoby, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom využívajúcim automatizovaný systém riadenia, sledovať situáciu v cestnej premávke a v prípade vzniku hrozby pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, povinnosť okamžite prevziať kontrolu nad vedením vozidla. Prevzatie vedenia vozidla bude možné aj na diaľku (v závislosti od automatizovaných systémov riadenia) a bude ho potrebné vykonať buď na výzvu systému alebo aj bez tejto výzvy, ak to budú vyžadovať okolnosti. Naďalej sa zachováva existujúci rámec zodpovednostných vzťahov a v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky je zodpovedným subjektom stále primárne vodič.

K bodu 5 [§ 6 ods. 7]

V súvislosti s objasňovaním prípadných protiprávných konaní spojených s porušením pravidiel cestnej premávky pri prevádzke automatizovaných doručovacích robotov sa ich prevádzkovateľom ukladá obdobná povinnosť ako majú právnické osoby – prevádzkovatelia motorových vozidiel, ktorí v rámci svojej činnosti zverujú motorové vozidlo inej osobe, t. j. viesť tzv. „knihu jász“, čiže evidenciu so základnými údajmi o osobe, ktorá vykonáva dohľad, o automatizovanom doručovacom vozidle a čase vykonávania dohľadu.

K bodu 6 [§ 35 ods. 5]

K súčasnému pravidlu o dodržiavaní minimálnej bezpečnej vzdialenosti na diaľnici (štandardne 2 s, pri nákladných vozidlách s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t a pri autobusoch 3 s) sa dopĺňa výnimka pre také vozidlá, ktoré využívajú pri svojej jazde systém pre jazdu v konvoji. Ide o vozidlá so schváleným systémom riadenia podľa nariadenia Európskej únie, ktorý pomocou technológie prepojenia a systémov podpory automatizovaného riadenia umožňuje vozidlám, aby medzi sebou automaticky udržiavali nastavené malé rozstupy, keď sú po určitú časť cesty prepojené, a prispôbili sa zmenám v pohybe vedúceho vozidla s pomocou malej alebo žiadnej činnosti vodičov. Systémovo nastavené rozstupy medzi takto prepojenými

vozidlami v konvoji preto nemusia byť také ako pri štandardnom vedení vozidiel idúcich za sebou.

K bodu 7 [§ 52 ods. 2]

V súvislosti s premávkou automatizovaného doručovacieho vozidla po chodníku sa do výnimiek, ktoré okrem chodcov smú používať chodník dopĺňa aj automatizované doručovacie vozidlo. Pri jeho premávke na chodníku bude musieť dodržiavať pravidlá nastavené v § 55b.

K bodu 8 [§ 55b]

Navrhovaný § 55b reguluje vybrané aspekty jazdy automatizovaného doručovacieho vozidla.

Odsek 1 vymedzuje všeobecné pravidlo jazdy automatizovaného doručovacieho vozidla, a to minimálny vek osoby, ktorá takéto vozidlo vedie, na 18 rokov, čo súvisí so základnými predpokladmi na vykonávanie dohľadu na diaľku, ako aj s možnosťou dodatočného vyvodzovania zodpovednosti v plnej miere. Prípadné špecifické požiadavky okrem veku na túto osobu nie je v súčasnosti nevyhnutnú vymedziť, keďže poverovanie konkrétnych osôb výkonom dohľadu je primárne zodpovednosťou prevádzkovateľa vozidla (držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky).

Odsek 2 zakladá možnosť jazdy automatizovaného doručovacieho vozidla na chodníku a iných miestach, po ktorých môžu chodiť chodci, ako aj na cyklistických komunikáciách. Zároveň navrhuje obmedzenie jeho rýchlosti v závislosti od druhu komunikácie, po ktorom jazdí. Navrhované rýchlostné limity boli zvolené s ohľadom na súčasný právny stav, ako aj s ohľadom na možné ohrozenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a jej účastníkov. Rýchlostný limit 6 km/h pri pohybe na chodníku bol zvolený s ohľadom na prispôsobenie rýchlosti automatizovaného doručovacieho vozidla priemernej rýchlosti chodca, a to primárne z bezpečnostných dôvodov, ktorých cieľom je zabezpečiť ochranu chodcov pri skúšobnej prevádzke automatizovaného doručovacieho vozidla. Obdobne to platí pri limite 20 km/h počas jazdy na cyklistických komunikáciách. Rýchlostný limit 45 km/h jazdy po vozovke bol zvolený ako „medián“ medzi najvyššou dovolenou rýchlosťou motorových vozidiel v obci a zároveň ochranou bezpečnosti účastníkov cestnej premávky, ako aj možnosťou zabezpečenia plynulosti cestnej premávky (v prípade vymedzenia príliš nízkeho rýchlostného limitu by skúšobné automatizované doručovacie vozidlo mohlo svojou jazdou zdržovať plynulosť cestnej premávky a jej ostatných účastníkov). Počas jazdy na komunikáciách pre chodcov a jazdy po cyklistických komunikáciách musí automatizované doručovacie vozidlo dodržiavať pravidlá týkajúce sa chodcov a cyklistov.

Odsek 3 ustanovuje, že povinnosti vodiča voči chodcovi a cyklistovi platia aj voči samotnému automatizovanému doručovaciemu vozidlu, čo sa týka napr. dávania prednosti pri odbočovaní, pri prechádzaní cez priechod a pod.

Odsek 4 upravuje podmienky špecifické podmienky prepravy nákladu v automatizovanom doručovacom vozidle, ktoré vyplývajú z charakteru a obmedzení

automatizovaného doručovacieho vozidla. Náklad sa sme prepravovať len v uzatvorenom, na to určenom prepravnom priestore, pričom sa zakazuje automatizovaným doručovacím vozidlom prepravovať ľudí a zvieratá. Ide o formuláciu, ktorej primárnym účelom je povolenie možnosti prepravy iba drobného nákladu (nákladu, ktorého rozmery umožňujú jeho umiestnenie do vnútorného priestoru automatizovaného doručovacieho vozidla). Uvedené ustanovenie tak upravuje negatívne vymedzenie možnosti prepravy automatizovaným doručovacím vozidlom oproti všeobecným podmienkam prepravy nákladu (§ 51 zákona o cestnej premávky), ktoré sa vzťahujú aj na prepravu nákladu automatizovaným doručovacím vozidlom.

K bodu 9 [§ 140 ods. 4]

Navrhovaným ustanovením sa umožní povoliť výnimka z pravidiel cestnej premávky za predpokladu neohrozenia bezpečnosti cestnej premávky. Uplatňovanie výnimiek sa predpokladá v prípade skúšobnej prevádzky podľa § 49 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, ktorú schvaľuje typový schvaľovací orgán. Potreba rozšírenia existujúcich výnimiek z pravidiel cestnej premávky môže nastať v dôsledku neustáleho technického pokroku a vzniku inovatívnych konceptov v oblasti mobility, ktoré je potrebné testovať aj v podmienkach cestnej premávky. Uplatňovanie takýchto výnimiek môže podporiť rozvoj technológií automatizovaných systémov riadenia, inteligentných dopravných systémov a autonómnej mobility na území Slovenskej republiky a zabezpečiť ich bezpečné testovanie vo vymedzenom čase a na vymedzenom území. Ustanovenie zároveň priamo odkazuje na skúšobnú prevádzku vozidiel podľa zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, čím sa docielí adresné a efektívne prepojenie oboch zákonov v prípade uplatňovania predmetných výnimiek. Zároveň z toho vyplýva aj časové obmedzenie prípadnej udelenej výnimky, ktorá môže platiť len počas trvania samotného povolenia skúšobnej prevádzky.

K čl. IV

Tento článok obsahuje novelu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

K bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. d)]

Oprava chyby (zjednotenie terminológie).

K bodu 2 [§ 2 ods. 2 písm. ac) až ae)]

V § 2 ods. 2 sa vkladajú nové písmená ac) až ae), ktorými sa zavádzajú nové pojmy „automatizované vozidlo“, „plne automatizované vozidlo“ a „automatizovaný systém riadenia“, ktoré sú pre účely tohto zákona, s dôrazom na reguláciu skúšobných podmienok konceptov využívajúcich inovatívne automatizované technológie, nevyhnutné.

Vymedzenie týchto pojmov do právneho rámca Slovenskej republiky bolo inšpirované ich definíciou v jednom z povinných regulačných aktov pre udelenie typového schválenia

vozidiel kategórie M a N,¹ ktoré stanovuje základné požiadavky z hľadiska všeobecnej bezpečnosti vozidiel. Tieto definície je nevyhnutné doplniť aj do tohto zákona z dôvodu, že automatizované vozidlo, plne automatizované vozidlo resp. automatizovaný systém riadenia môže byť aj inej kategórie ako je M a N, napríklad štvorkolka kategórie L, kolesový traktor kategórie T, pásový traktor kategórie C a podobne.

K bodu 3 [§ 4 ods. 8 písm. h)]

Medzi ostatné vozidlá kategórie V sa zavádza nový druh ostatných vozidiel „automatizované doručovacie vozidlá“ spolu s ich definovaním. Automatizované doručovacie vozidlá sú malé vozidlá, ktorú slúžia na prepravu spravidla drobného nákladu (napríklad na rozvoz jedla ako donášková služba), pričom tieto vozidlá môžu byť prevádzkované ako automatizované vozidlá, plne automatizované vozidlá alebo môžu byť ovládané aj na diaľku.

Keďže automatizované doručovacie vozidlá sú zaradené medzi ostatné vozidlá kategórie V, tak tieto vozidlá podľa § 52 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov možno prevádzkovať v cestnej premávke, len ak vozidlo a jeho výbava spĺňajú technické požiadavky ustanovené vykonávacím právnym predpisom. Z tohto dôvodu technické požiadavky pre automatizované doručovacie vozidlá budú doplnené do vyhlášky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v znení neskorších predpisov.

K bodu 4 [§ 49 ods. 1 a 2]

V § 49 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú upravené podmienky pre povolenie skúšobnej prevádzky vozidla, teda režimu vozidla, ktoré ešte nebolo schválené na prevádzku v cestnej premávke alebo vozidla, ktoré z hľadiska najväčších povolených rozmerov a najväčších povolených hmotností používa nové technológie a koncepcie, pričom tieto rozmery a hmotnosti nie je možné dodržať.

Súčasný znenie zákona sa navrhuje doplniť, kedy bude možné skúšobnú prevádzku vozidla povoliť aj pre automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo využívajúce automatizovaný systém riadenia v cestnej premávke, pričom v tomto prípade návrh na povolenie skúšobnej prevádzky môže podať výrobca alebo zástupca výrobcu, ktorý vyrobil alebo vyvinul tento automatizovaný systém riadenia. Ide o možnosť, kedy si výrobca resp. jeho zástupca budú môcť po otestovaní automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla ešte pred riadnym schválením takéhoto vozidla na prevádzku v cestnej premávke, vykonať skúšobné jazdy v režime skúšobnej prevádzky.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166.

K bodu 5 [§ 49 ods. 3]

Súčasným vymedzením predpokladov pre udelenie povolenia na skúšobnú prevádzku typovým schvaľovacím orgánom ustanovené v § 49 ods. 3 sa dopĺňa povinnosťou navrhovateľa preukázať skutočnosť, že skúšobná prevádzka automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla využívajúce automatizovaný systém riadenia nepredstavuje ohrozenie verejného záujmu na bezpečnosti a zdraví, a to preukázaním informácií o úspešnom odskúšaní automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla využívajúce automatizovaný systém riadenia mimo cestnej premávky (napríklad na uzavretých okruhoch) alebo inej skúšobnej prevádzky, napríklad, ak bola vykonaná v inom štáte.

K bodu 6 [§ 49 ods. 6]

Právomoc vydať povolenie skúšobnej prevádzky pre typový schvaľovací orgán sa okrem súčasného určenia podmienok skúšobnej prevádzky rozširuje o obmedzenia skúšobnej prevádzky (napríklad stanovenie najväčšej povolenej rýchlosti vozidla), o povolené územie (napríklad konkrétnu cestu alebo okres) alebo o čas skúšobnej prevádzky (napríklad mimo dopravnej špičky) a v prípade automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky (napríklad zber konkrétnych údajov ako GPS súradnice, rýchlosť vozidla, údaje o počasi, údaje zo snímačov bezpečnostných systémov vozidla a podobne).

K bodu 7 a 8 [§ 49 ods. 7 a ods. 8 písm. e)]

Legislatívno-technická úprava v súvislosti so zmenami v § 49 ods. 1 a 2.

K bodu 9 a 10 [§ 49 ods. 8 písm. f) a g)]

Navrhuje sa doplniť povinnosť pre držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky, aby zozbierané údaje z povolenej skúšobnej prevádzky boli sprístupnené typovému schvaľovaciemu orgánu, ktorý môže kedykoľvek preveriť, či skúšobná prevádzka vozidla je bezpečná a nie je dôvod na odobratie povolenia skúšobnej prevádzky.

K bodu 11 [§ 52 ods. 2 až 10]

Súčasným vymedzením podmienok a povolenia prevádzky ostatných cestných vozidiel a ostatných zvláštnych vozidiel sa dopĺňa o odseky 2 až 10, ktoré ustanovujú prevádzku „automatizovaného doručovacieho vozidla“, vrátane podania návrhu na povolenie jeho prevádzky, proces schvaľovania typovým schvaľovacím orgánom, rozhodnutie typového schvaľovacieho orgánu, odvolacie konanie a povinnosti držiteľa povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla.

K bodu 12 [§ 136 ods. 2 písm. a) bod 26]

Ustanovením sa navrhuje rozšírenie funkcie štátneho dopravného úradu ministerstva dopravy, ktorý plní funkcie typového schvaľovacieho orgánu o funkciu povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla podľa navrhovaného § 52 ods. 2.

K bodu 13 [§ 136 ods. 3 písm. a) bod 7]

Navrhuje sa rozšírenie rozsahu podrobností v oblasti schvaľovania vozidiel, ktoré ustanovuje ministerstvo dopravy o oblasť prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla.

K bodu 14 až 17 [§ 148 ods. 3 a 148 ods. 3 písm. a) a písm. b) bod 1 a 2]

V nadväznosti na navrhované doplnenie prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla (§ 49 ods. 4 a 6, § 50 ods. 1, 2 a ods. 4 písm. a), § 52 ods. 4 a 6) sa navrhuje úprava a rozšírenie v časti ukladania pokút za spáchanie správneho deliktu pri prevádzke automatizovaného doručovacieho vozidla.

K bodu 18 [§ 157 ods. 4 písm. aa)]

Navrhuje sa upraviť doterajšie písm. aa) v § 157 ods. 4 a doplniť „povolenie prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla“ do zoznamu aktov, ktoré vydá správny orgán v prípade, ak navrhovateľovi vyhovie v plnom rozsahu.

K čl. V

Účinnosť zákona sa navrhuje od 1. decembra 2022.