

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon Návrh zákona ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel

Spôsob pripomienkového konania	
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných	47 /21
Počet vyhodnotených pripomienok	47
Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	19 /4
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	3 /2
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných	25 /15
Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)	MV SR – 02.05.2022, rozpor odstránený MIRRI SR – 04.05.2022, rozpor odstránený Int.Mob.SVK – 04.05.2022, rozpor odstránený PraF UK – 04.05.2022, rozpor odstránený
Počet odstránených pripomienok	
Počet neodstránených pripomienok	
Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov	

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
2.	Inteligentná mobilita Slovenska, Smart Mobility Slovakia	8 (1o,7z)	0 (0o,0z)		

3.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
4.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
5.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	3 (2o,1z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	6 (4o,2z)	0 (0o,0z)		
8.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	6 (6o,0z)	0 (0o,0z)		
11.	Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta	11 (0o,11z)	0 (0o,0z)		
12.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
13.	Verejnosť	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
14.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
15.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
16.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

17.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
20.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
21.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
29.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

34.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
36.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	47 (26o,21z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

A – akceptovaná

Z – zásadná

N – neakceptovaná

ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Typ	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
APZD	<p>Všeobecne k materiálu Terminológiu „Autonómne vozidlo/automatizované vozidlo“ a technické súvislosti rieši okrem iného „Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska“. Odporúčame, aby terminológia a technická interpretácia použitá v „Návrhu zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel“ bola zhodná s vyššie uvedenou stratégiou. Máme za to, že by to prospelo aplikačnej praxi.</p>	O	N	Použitá terminológia je v súlade so Stratégiou pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska.
IntMobSVK	<p>čl. I, bod 1 (§ 22, ods. 1, n) K povinnostiam vodiča automatizovaného doručovacieho vozidla, automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla Požadujeme doplniť všetky kategórie osôb, voči ktorým je možné v prípade automatizovaných vozidiel definovať povinnosti vodiča a to vodiča v zmysle využívajúceho prepravnú službu, výrobcu algoritmu, výrobcu vozidla, prevádzkovateľa vozidla a podobne a následne rozdeliť povinnosti medzi jednotlivé osoby.</p>	Z	N	Po konzultácii s MV SR bol článok I. z návrhu zákona odstránený, pripomienka už viac nie je relevantná.
IntMobSVK	<p>čl. III., bod 1 a 2 Návrh zákona mení kompetenčný zákon, do ktorého dopĺňa ustanovenie o zodpovednosti za tvorbu a uskutočňovanie politiky IM a postavenie národného koordinátora. Sme názoru, že uvedené dokáže dostatočne riešiť aj uznesenie vlády a</p>	O	N	Vláda môže uznesením zadávať úlohy, nie ukladať kompetencie. Skúsenosti vo forme neustáleho rozširovania znalostnej bázy a know-how v oblasti IM, ktoré MDV SR v

	<p>relevantné opatrenie v relevantnej koncepcii verejnej politiky a nie je potrebné, aby sa rozširoval kompetenčný zákon a aj to ešte v oblasti, kde má slovo viacero rezortov. Odôvodnenie: Takéto ustanovenie nemá smart industry, smart economy, smart environment alebo iná téma z konceptu inteligentnej špecializácie v územnom priemete a inteligentná mobilita je aj digitálna, aj zelená a udržateľná, tiež je to o inteligentných dátach, službách, IoT, prepojených priestoroch a infraštruktúre, governance a manažmente a pod.</p>			<p>zmysle realizácie národného projektu s názvom „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“ nadobudlo a nadobúda, sú základným predpokladom pre zriadenie entity Národného koordinátora inteligentnej mobility v cestnej doprave. Koordinátor IM bude svojou pôsobnosťou zastrešovať najmä koordináciu, výkon a rozsah činností spadajúcich do jeho kompetencií v oblasti IM. Dôležitá bude tiež vzájomná spolupráca MDV SR s inými rezortmi – MIRRI SR, MH SR, MV SR, MŽP SR, ÚOOÚ SR, v kompetenciách ktorých sa nachádzajú čiastkové oblasti a problematiky spadajúce pod tému IM.</p>
IntMobSVK	<p>čl. IV. , zákon č. 8.2009 Z. z., § 4 ods. 1 Odporúčame upraviť rozsah povinností tak, aby bola umožnená aj prevádzka vozidiel úrovne 5, ktoré sú plne automatizované a nemusia umožniť prebratie kontroly vozidla. Navrhujeme zosúladiť §. 4 ods. 2 písm. m): Vodič nesmie: počas vedenia vozidla držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné</p>	Z	N	<p>Rozporové konanie sa uskutočnilo dňa 4.5.2022. Po vysvetlení, že prevádzka automatizovaných vozidiel úroveň 5 je v prípade podmienok SR d'aleká budúcnosť a návrh zákona rieši automatizované vozidlá na úrovni 3 a že v prípade prehlbujúcej</p>

	<p>zariadenie okrem použitia systému "voľné ruky" alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla; to neplatí pre vodiča vozidla ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len "ozbrojené sily"), ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru, ostatných hasičských jednotiek, Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby, banskej záchrannej služby, Vojenského spravodajstva a Slovenskej informačnej služby pri plnení svojich úloh a doplniť výnimku pre vodiča vykonávajúceho dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva "automatizovaný jazdný systém" (pripomienka vyššie požadujúca úpravu pojmu)</p>			<p>penetrácii automatizovaných vozidiel bude reagovať aj slovenská legislatívna úprava IntMobSVK od pripomienky ustúpila. Rozpor odstránený.</p>
<p>IntMobSVK</p>	<p>Čl. V. k Zákonu č. 106.2018 Z. z., v § 52 a ďalej kde sa rieši zodpovednosť za škodu Požadujeme úpravu príslušného zákona č. 381/2001 Z.z. o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti v klauzulách riešiacich škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla tak, aby umožňoval poistenie automatizovaných vozidiel, automatizovaných doručovacích vozidiel a ďalších dopravných systémov inteligentnej mobility. Odôvodnenie: Poistenie predstavuje jeden z dôležitých faktorov vydania povolenia pre skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel alebo vozidiel s vyvíjanými inovatívnymi komponentami.</p>	Z	N	<p>Rozporové konanie sa uskutočnilo dňa 4.5.2022. Po vysvetlení, že povinnosť uzatvoriť povinné zmluvné poistenie vyplýva zo zákona č. 381/2001 Z. z.o povinnom zmluvnom poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov každému motorovému vozidlu vozidlu a automatizované vozidlá nebudú výnimkou. IntMobSVK od pripomienky ustúpila. Rozpor odstránený.</p>

<p>IntMobSVK</p>	<p>Čl. V. k Zákonom č. 106.2018 Z. z., § 52 po úprave ods. 6 Typový schvaľovací orgán môže o.i. určiť podmienky pre zber určených údajov z povolenej prevádzky. V texte odporúčame definovať základné princípy, ktoré zber určených údajov z povolenej prevádzky rešpektuje. Odôvodnenie: požiadavky na ochranu osobných údajov, bezpečnosť údajov a plnenie štandardov (napr. ISO 27001), , zosúladienie s pripravovanou novelou zákona o údajoch a príslušnými vykonávacími predpismi.</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Rozporové konanie sa uskutočnilo dňa 4.5.2022. Po vysvetlení, že v súčasnosti nie je možné vymedziť princípy, vzhľadom na to, že každé vozidlo/zariadenie môže byť úplne iné. Predmetné je možné upraviť prostredníctvom zákona po tom čo ukáže prax. IntMobSVK od pripomienky ustúpila. Rozpor odstránený.</p>
<p>IntMobSVK</p>	<p>Čl. V. k § 49 ods. 1 a 2 Zákona č. 106.2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke V § 49 odseky 1 a 2, ktoré rozširujú možnosť testovania (skúšobnú prevádzku) pre automatizované vozidlá požadujeme rozšírenie návrhu o komplexné riešenie procesov nielen pre testovania vozidiel a ich komponentov, ale aj o súvisiace systémy potrebné pre autonómne riadenie so zámerom overovať nové technológie a získať vstupy pre povolenie prevádzky a povolenie skúšobnej prevádzky. Povolenie skúšobnej prevádzky požadujeme rozšíriť aj o množinu osôb mimo „výrobcu vozidla“, teda aby bolo možné testovať aj samostatné automatizované systémy (nad rámec výrobcov vozidiel) a o skúšobnú prevádzku mohli žiadať aj vedecko-výskumné organizácie, inovačné partnerstvá, poskytovatelia dopravných služieb a podobne. Túto časť odporúčame doplniť aj o odvolávku na vykonávací predpis, ktorý určí ďalšie technické, finančné a bezpečnostné podmienky pre povolenia skúšobnej</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Rozporové konanie sa uskutočnilo dňa 4.5.2022. Po vysvetlení, že MDV SR nevidí dôvod na rozšírenie návrhu o komplexnejšie riešenie procesov, vzhľadom na skutočnosť, že každý zásah do vozidla, ktoré bude mať dopad na bezpečnosť bude musieť prejsť štandardným schvaľovacím procesom IntMobSVK od pripomienky ustúpila. Rozpor odstránený.</p>

	prevádzky, ako aj podmienky pre zriadenie regulačného „sandboxu“ pre nové služby inteligentnej mobility.			
IntMobSVK	<p>čl. I, čl. IV., čl. V V návrhu považujeme termín "automatizovaný jazdný systém" za nevhodný. Navrhujeme ho nahradiť za "automatizovaný systém riadenia" v celom dokumente v príslušnom gramatickom tvare. Odôvodnenie: Používaný pojem predstavuje kalk z anglicky písaných dokumentov UNECE, SAE a iných a v praxi existuje jeho definícia v domácej odbornej terminológii. Odporúčame k zákonu vydať slovník pojmov v gescii príslušných rezortných terminologických komisií v súlade so štandardom SAE J3016_202104 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles a doplnený prípadne aj o ďalšie globálne štandardizačné aktivity.</p>	Z	A	
IntMobSVK	<p>čl. I., II., IV. a V. "automatizované doručovacie vozidlá" V návrhu zákona sa ustanovujú vo veľkom detaile 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. Úpravu prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla navrhujeme zo zákona vyňať a upraviť ju samostatne. Ide o vozidlá de facto riadené na diaľku (napr. koncept Bring auto testovaný v Českej republike) a ide o teda o druh teleoperácie, ktorá nie je riešená v celosvetovo</p>	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 4.5.2022 IntMob SVK ustúpila od pripomienky. Rozpor odstránený.

	<p>aplikovanom štandarde pre CCAV v cestnej doprave (SAE J3016_202104 Taxonomy and Definitions ...) Odôvodnenie: Ide o samostatnú kategóriu vozidiel, ktoré perspektívne nemusia využívať cestnú infraštruktúru (ale napríklad cestičky pre cyklistov, chodníky) a navyše by samostatnú úpravu a reguláciu vyžadovala ošetrovanie autonómnych doručovacích robotov z iných módov dopravy, napríklad vzdušnej alebo vodnej. Okrem iného registračný poplatok 100 EUR na dva roky za jedno ADV považujeme za vysoký a nie je z návrhu jasné, čo za tento poplatok poplatník dostáva. Za registráciu konvenčného vozidla je stanovený poplatok podľa aktuálneho sadzobníka a ak sa také vozidlo používa na podnikateľskú činnosť, tak sa registruje k úhrade dane z motorových vozidiel a podlieha aj iným reguláciám (napr. v statickej doprave, prípadne obmedzenia vstupu do vybraných bezemisných zón). Akékoľvek poplatky majú reflektovať už zavedené sadzby, aby nedochádzalo k ďalšej záťaži podnikateľských subjektov.</p>			
<p>MFSR</p>	<p>Všeobecne Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I bode 1 druhú vetu preformulovať takto: „Doterajšie písmená l) a m) sa označujú ako písmená o) a p).“, v čl. IV úvodnej vete doplniť poslednú novelu – zákon č. 508/2021 Z. z., v bode 1 poznámke pod čiarou k odkazu 3a uviesť skrátenú citáciu zákona č. 106/2018 Z. z., v bode 8 § 140 ods. 1 písm. c) doplniť chýbajúce čiarky medzi citované písmená a slová „ods. 2, 3, 4, 5, 6, 8“ nahradiť slovami „ods. 2 až 6 a 8“, v čl. V bode 11 § 52 ods. 5 slová „až e)“</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	

	nahradiť slovami „až d)“, v § 52 ods. 10 za slovo „prevádzky“ vložiť slová „automatizovaného doručovacieho vozidla“, v bode 18 poslednej vete za slovo „ako“ vložiť slovo „písmená“).			
MFSR	<p>Všeobecne</p> <p>V doložke vybraných vplyvov (ďalej len „doložka vplyvov“) sa uvádzajú pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy. V rámci vyhodnotenia pripomienok Ministerstva financií SR uplatnených k vplyvom na rozpočet verejnej správy v rámci predbežného pripomienkového konania je v doložke vplyvov uvedené, že kvantifikácia pozitívnych vplyvov v súvislosti so zavedením nového správneho poplatku nie je možná, čo berieme na vedomie. Negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy sú uvedené ako čiastočne rozpočtovo zabezpečené. Z Analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu (ďalej len „analýza vplyvov“) vyplýva, že od 1. apríla 2023 bude potrebné zabezpečiť finančné prostriedky na krytie platových náležitostí 5 zamestnancov na rok 2023 v sume 157 391,01 eura osobných výdavkov, z toho na mzdy 116 629,20 eura a od roku 2024 v sume 209 854,69 eura osobných výdavkov, z toho na mzdy 155 505,60 eura s priemerným mzdovým výdavkom od roku 2023 vo výške 2 591,76 eura. V analýze vplyvov časti 2.1.1 Financovanie návrhu sa uvádza, že zdroje financovania návrhu budú prioritne riešené prostredníctvom nového programového obdobia 2021-2027, resp. budú zabezpečené v rámci disponibilných zdrojov kapitoly Ministerstva dopravy a výstavby SR. V nadväznosti na uvedené z predloženého materiálu nevyplýva rozpočtovo</p>	O	A	

	<p>nekrytý vplyv. Vzhľadom na uvedené je potrebné doložku vplyvov zosúladiť s analýzou vplyvov a v časti 9. Vybrané vplyvy materiálu v doložke vplyvov uviesť v riadku „z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu“ možnosť „Áno“. Zároveň v analýze vplyvov časti 2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie v tabuľke č. 5 je potrebné uviesť správny „Priemerný mzdový výdavok“ v roku 2023 (prepočítať na obdobie účinnosti návrhu v roku 2023). Súčasne žiadame zosúladiť tabuľku č. 5 s tabuľkami č. 1 a 4, doplniť chýbajúce hodnoty v roku 2023 a chybné uvedené hodnoty v roku 2024 upraviť.</p>			
<p>MHSR</p>	<p>Čl. V vlastného materiálu, doterajšiemu § 52 Navrhujeme doplniť doterajší text §52 o nový bod, ktorý by mal znieť: „Pokiaľ automatizované vozidlo nemá pridelenú štandardnú tabuľku s evidenčným číslom vozidla, je žiadateľ povinný každému jednému vozidlu prideliť jedinečné identifikačné číslo vozidla, napríklad formou reálnej URL adresy, pričom veľkosť a čitateľnosť znakov na vozidle musí byť aspoň na úrovni štandardných technických evidenčných čísel.“ Odôvodnenie : Z návrhu textu zákona a vykonávacej vyhlášky 131/2018 Z. z. vyplýva aj typové schválenie, pričom nie je definované identifikačné označenie vozidla pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Ide napríklad o nahlasovanie škodovej udalosti, dopravnej nehody, rôznych incidentov a podobne.</p>	<p>O</p>	<p>N</p>	<p>§ 52 upravuje iba prevádzku automatizovaného doručovacieho vozidla v cestnej premávke na základe povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla. Automatizované doručovacie vozidlo nebude mať pridelené evidenčné číslo a vydanú tabuľku s evidenčným číslom, prevádzkovateľ automatizovaného doručovacieho vozidla bude mať ale povinnosť viditeľne označiť názov a adresu prevádzkovateľa na automatizovanom doručovacom vozidle. Automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo bude mať</p>

				vydanú tabuľku s evidenčným číslom, nie je teda potrebné označiť ho iným, jedinečným identifikačným číslom vozidla
MHSR	<p>Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie</p> <p>Odporúčame predkladateľovi uviesť výšku sankcií v časti 3.4 "Iné vplyvy na podnikateľské prostredie". Odôvodnenie: V časti 3.4. sa uvádzajú sankcie ako dôsledok porušenia právne záväzných predpisov.</p>	O	N	Článok I. bol z návrhu zákona odstránený, pripomienka už viac nie je relevantná.
MHSR	<p>Čl. IV vlastného materiálu, § 55b</p> <p>Odporúčame v §55b Jazda automatizovaného doručovacieho vozidla, doplniť ďalší bod, ktorý bude znieť : „, Prevádzkovateľ vozidla je povinný tvarom vozidla, nápisom na vozidle a podobne, dať ostatným účastníkom cestnej premávky jednoznačne najavo, v akom režime vozidlo práve funguje, či je chodec, cyklista alebo iný účastník cestnej premávky.“.</p> <p>Odôvodnenie : Z textu návrhu zákona nie je zrejmé, že automatizované doručovacie vozidlo môže fungovať ako chodec, ako cyklista alebo ako iný účastník cestnej premávky, pričom práva a povinnosti má podľa toho, v akom režime funguje. Problémom je z hľadiska pravidiel cestnej premávky, konkrétne pri prechádzaní cez priečhod pre chodcov/cyklistov dávanie prednosti v jazde, pri obchádzaní a predchádzaní a podobne majú ostatní účastníci cestnej premávky rozlíšiť, v akom režime je automatizované vozidlo a tak sa k nemu správať a také správanie aj očakávať.</p>	O	N	Na základe konzultácie s MV SR zastávame názor, že v súčasnej situácii s ohľadom na vývoj automatizovaných doručovacích vozidiel nie je možné presne určiť a viditeľne označiť režim fungovania týchto vozidiel. Režim fungovania bude zrejmý z toho, ako sa bude vozidlo pohybovať.

<p>MIRRI SR</p>	<p>vlastnému materiálu Navrhujeme precizovať článok V, 4. bod ODÔVODNENIE: Poukazujeme na skutočnosť, že rozsah verejných záujmov a požiadaviek, ktoré sa majú chrániť a splniť pri povoľovaní prevádzky podľa článku V predkladaného návrhu zákona, sa nestotožňujú s návrhom Aktu o umelej inteligencii, ktorý bude mať dopad aj na vozidlá. Akt o umelej inteligencii napr. rieši aj dopad na základné práva, pričom do budúcnosti sa predpokladá prispôsobenie vnútroštátnej legislatívy Aktu o umelej inteligencii.</p>	<p>O</p>	<p>N</p>	<p>Podľa článku 2 ods. 2 Aktu o umelej inteligencii výrobky spadajúce pod nariadenie (EÚ) 167/2013, 168/2013, 2018/858 a 2019/2144 sú z Aktu o umelej inteligencii vyňaté.</p>
<p>MIRRI SR</p>	<p>vlastnému materiálu V článku III v 1. bode navrhujeme bodku nahradiť čiarkou a na konci pripojiť tieto slová „čím nie je dotknuté ustanovenie § 10, ktorý upravuje kompetencie Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky, najmä kompetencie v oblasti inovácií a smart agendy, rozvoja inteligentných miest a regiónov a inteligentnej mobility.“ ODÔVODNENIE: Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky (ďalej len „MIRRI SR“) má vo svojej kompetencii informatizáciu a digitalizáciu, pričom pod inteligentnou mobilitou rozumie „digitalizáciu dopravy“, ktorá sa opiera najmä o dáta a smart riešenia. Smart agenda, inteligentné mestá a regióny („smart cities“) sú rovnako v pôsobnosti MIRRI SR a úzko súvisia s inteligentnou mobilitou, zároveň na MIRRI Slovenskej republiky pôsobí aj samostatné oddelenie inteligentnej mobility, ktoré sa venuje práve tejto téme, a to v úzkej spolupráci s Ministerstvom dopravy a</p>	<p>Z</p>	<p>ČA</p>	<p>Predmetné ustanovenie bolo doplnené na základe výsledku rozporového konania. Rozpor odstránený</p>

	výstavby SR (ďalej len „MDaV SR“). V zmysle vyššie uvedeného vnímame tvorbu a uskutočňovanie politiky inteligentnej mobility ako zdieľanú kompetenciu s MDaV SR.			
MIRRI SR	<p>vlastnému materiálu</p> <p>V článku III v 2. bode navrhujeme bodku nahradiť čiarkou a na konci pripojiť tieto slová: „čím nie sú dotknuté kompetencie Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky k jednotnému digitálnemu trhu, vrátane horizontálnej regulácie umelej inteligencie.“ODÔVODNENIE: Poukazujeme na možnosť vzniku kompetenčného sporu medzi kompetenciami Ministerstva investícií regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky (ďalej len „MIRRI SR“) a Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDaV SR“), keďže článok III predkladaného návrhu zákona môže mať vplyv aj na uplatňovanie už existujúcich kompetencií MIRRI SR vo vzťahu k návrhu Aktu o umelej inteligencii. V tejto súvislosti taktiež dávame do pozornosti, že MDaV SR a príslušné orgány sa do budúcnosti stanú súčasťou širšieho modelu riadenia správy pre umelú inteligenciu v Slovenskej republike, respektíve Európskej únii v zmysle Aktu o umelej inteligencii.</p>	O	ČA	Predmetné ustanovenie bolo doplnené na základe výsledku rozporového konania. Rozpor odstránený
MKSR	<p>K článku IV bod 6:</p> <p>V § 52 ods. 2 navrhujeme nahradiť čiarku za slovami „§ 55a ods. 2“ slovom „alebo“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.</p>	O	N	Predmetné ustanovenie je z legislatívno-technického hľadiska formulované správne.

MKSR	K článku IV: V článku IV bod 7 § 55b ods. 4 odporúčame na konci odseku doplniť chýbajúce úvodzovky. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	O	A	
MVSR	čl. I 1. Čl. I, teda novelu zákona o priestupkoch, žiadame vypustiť. Navrhované nové skutkové podstaty priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky považujeme za neopodstatnené, a to tak z hľadiska samotného nejasného znenia (neoprávnene využije, zanedbá svoje povinnosti), ako aj sankcií (do 800 eur v riadnom konaní). Poukazujeme na to, že každé také vozidlo bude musieť mať vodiča, čiže osobu zodpovednú za dodržiavanie pravidiel cestnej premávky vrátane jej sankčnej zodpovednosti. V prípade konkrétnejšie vymedzených porušení možno zvážiť ich zaradenie medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom (§ 137 ods. 2 zákona o cestnej premávke), z čoho vyplývajú aj príslušné sankcie.	Z	A	
MVSR	čl. IV 2. V bode 4 odporúčame slovo „mu“ nahradiť slovom „jej“.	O	A	
MVSR	čl. IV 3. V bode 7 § 55b ods. 4 prvej vete navrhujeme doplniť, že náklad sa smie prepravovať iba v uzavretom priestore.	O	A	
MVSR	čl. IV 4. V bode 8 navrhujeme v spolupráci s Ministerstvom vnútra SR prehodnotiť ustanovenia, z ktorých bude možné udeľovať	Z	A	

	výnimky pri skúšobnej prevádzke, keďže niektoré ustanovenia neodporúčame zahrnúť do možných výnimiek (napr. § 16) a niektoré naopak chýbajú (napr. § 35 ods. 1 a 5).			
MVSR	čl. V 5. V bode 3 odporúčame rozmery vypustiť a zahrnúť ich do vykonávacej vyhlášky a slová „čiasťočne alebo úplne bez toho, aby boli vedené vodičom“ preformulovať, keďže nezodpovedajú doplnenému § 3 ods. 4 zákona o cestnej premávke (čl. IV bod 3).	O	A	
MVSR	čl. V 6. V bode 14 odporúčame doplniť vypustenie slova „pokutu“ z úvodnej vety § 148 ods. 3, ktoré sa tam nachádza 2x.	O	A	
MZSR	K úvodnej vete čl. IV V úvodnej vete čl. VI navrhujeme slová „a zákona č. 455/2021 Z. z.“ nahradiť slovami „zákona č. 455/2021 Z. z a zákona č. 508/2021 Z. z.“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	O	A	
MZVEZ SR	K doložke zlučiteľnosti Doložku zlučiteľnosti návrhu zákona s právom Európskej únie odporúčame v bode 3 písm. b) doplniť v súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky o gestora predmetných nariadení Európskeho parlamentu a Rady.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 1. K bodu 3 písm. b): Žiadame pri nariadení (EÚ) 2018/858 uvádzať publikačný zdroj a dodatok „v platnom znení“ v súlade s bodom 62. 9. a 62. 10. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám	O	A	

	vlády Slovenskej republiky v platnom znení. Zároveň žiadame uvádzať aj gestora v súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení.			
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 1. K Čl. V bodu 2: Žiadame zaviesť nové odkazy pre nové poznámky pod čiarou k § 2 ods. 2 písm. ac) a ad) nakoľko termíny ako „, automatizované vozidlo“ a „plne automatizované vozidlo“ sú používané v čl. 3 ods. 21 a 22 nariadenia (EÚ) 2019/2144 pričom výklad pojmu uvedený v nariadení (EÚ) 2019/2144 je totožný s definíciou uvedenou v návrhu zákona.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K doložke zlučiteľnosti: 2. K bodu 3 písm. b): Žiadame pri nariadení (EÚ) 2019/2144 uvádzať publikačný zdroj v súlade s bodom 62. 9. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení. Zároveň žiadame uvádzať aj gestora v súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K návrhu zákona: 2. K Čl. V bodu 4 a 7: Žiadame vytvoriť tabuľku zhody, ktorá bude preukazovať transpozíciu čl. 4 ods. 5 smernice 96/53/ES v platnom znení prostredníctvom § 49 ods. 1 písm. b) a § 49 ods. 7 návrhu zákona, nakoľko sú návrhom zákona menené ustanovenia, ktorými bola preukazovaná transpozícia smernice 96/53/ES v platnom znení Európskej komisií.	O	A	

OAPSVLÚVSR	<p>K doložke zlučiteľnosti:</p> <p>3. K bodu 3 písm. b): Žiadame uvádzať aj smernicu 96/53/ES v platnom znení spolu s jej gestom v súlade s prílohou č. 2 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky v platnom znení, nakoľko uvedený návrh zákona predstavuje transpozičné opatrenie čl. 4 ods. 5 smernice 96/53/ES v platnom znení, ktoré je preukazované Čl. V - § 49 ods. 1 písm. b) a § 49 ods. 7 návrhu zákona.</p>	O	A	
OAPSVLÚVSR	<p>K návrhu zákona:</p> <p>3. K Čl. VI: Nakoľko nariadenie (EÚ) 2019/2144 nadobúda podľa čl. 19 účinnosť od 6. júla 2022, žiadame zmeniť účinnosť návrhu zákona od 6. júla 2022 a na uvedené reflektovať vo všetkých sprievodných dokumentoch návrhu zákona. V prípade neakceptovania uvedenej pripomienky, bude možné uvedený návrh zákona považovať za prísnejšiu právnu úpravu ako je právna úprava v záväznom právnom akte Európskej únie, teda „goldplating“ a preto v takomto prípade žiadame vo všeobecnej časti dôvodovej správy osobitne zhodnotiť rozsah implementácie nariadenia ako aj žiadame uvedené podrobnejšie zdôvodniť v doložke vybraných vplyvov v súlade s čl. 19 ods. 3 Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky v platnom znení.</p>	O	A	
PraF UK	<p>čl. IV bod 5</p> <p>§ 5 sa navrhuje doplniť odsekom 6, ktorý znie: „(6) Osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém, je povinná na výzvu tohto systému prevziať vedenie vozidla, a to prípadne aj na diaľku.“.</p>	Z	N	Vzhľadom na skutočnosť, že ide o testovanie vozidiel v skúšobnej prevádzke, podnety ktoré navrhovala PraF bude možné zistiť až v praxi a následne upraviť vykonávacím

	<p>Predmetným ustanovením sa nepriamo vytvára ďalší druh vodiča, ktorým je vodič na diaľku. Problematiku vodiča na diaľku alebo vzdialeného vodiča (remote driver) upravuje štandard SAE J3016_202104 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles a Svetové fórum pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1), ktoré predstavilo Draft Resolution on Remote Driving (ECE/TRANS/WP.1/2019/2), ktorý bol nahradený dokumentom Informal paper on remote driving Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No.1. V rámci predmetného dokumentu bolo formulovaných niekoľko požiadaviek na systémy riadenia na diaľku, vzdialeného vodiča, poskytovateľa služieb, vývojára/výrobcu, pasažierov, keď je vozidlo riadené na diaľku. Taktiež sú kladené na vzdialeného vodiča konkrétne požiadavky. V prípade ak je riadenie na diaľku poskytované ako služba, zamestnávateľ musí zabezpečiť, aby boli všetci vzdialení vodiči primerane vyškolení na vykonávanie úloh v rámci špecifického používaného systému a podmienok. V tomto kontexte považujeme navrhované ustanovenie § 5 ods. 6 za nedostačujúce, nakoľko na vodiča na diaľku, systém riadenia na diaľku, nie sú špecifikované žiadne požiadavky, ktoré by zabezpečili bezpečnosť cestnej premávky. V praktickej rovine môžu nastať situácie, kedy vodič na diaľku (napr. občan Nemecka) bude ovládať vozidlo z budovy svojho zamestnávateľa sídliaceho v Poľsku a bude na diaľku ovládať automatizované doručovacie vozidlo, automatizované alebo plne automatizované vozidlo na pozemných komunikáciách na</p>		<p>predpisom alebo novelizáciou vybraných zákonov. Uvedené bolo odsúhlasené na konzultácii pri rozporovom konaní. Rozpor bol odstránený.</p>
--	---	--	--

	<p>Slovensku. V prípade, ak pri ovládaní vozidla na diaľku spôsobí dopravnú nehodu, bude potrebné vyriešiť otázku jurisdikcie, ako aj možnosti sankcionovať takúto osobu. Kto bude vykonávať kontrolu súladu s požiadavkami, ktoré musí vodič na diaľku, resp. poskytovateľ služieb riadenia na diaľku spĺňať? Budú túto kontrolu vykonávať orgány verejnej moci domovského štátu, alebo štátu kde je vozidlo prevádzkované? Ako budú orgány verejnej moci kontrolovať platnosť vodičského preukazu, resp. iných dokumentov, ako je osvedčenie o evidencii vozidla a pod.? Všetky tieto otázky budú musieť byť zodpovedané ešte pred tým, ako sa zavedie ovládanie vozidla na diaľku.</p>			
<p>PraF UK</p>	<p>čl. V bod 10 Ďalším problematickým okruhom je prístup k spracúvaným údajom zo strany typového schvaľovacieho orgánu. Zákonnodarca navrhuje: „V § 49 sa odsek 8 dopĺňa písmenom g), ktoré znie: g) sprístupniť typovému schvaľovaciemu orgánu zozbierané údaje z povolenej skúšobnej prevádzky, ak tak typový schvaľovací orgán určí v povolení skúšobnej prevádzky.“ Nakoľko ide o prenos osobných údajov zo strany jednej entity (súkromnej alebo verejnej) na orgán verejnej moci (typový schvaľovací orgán), nemôže byť prenos osobných údajov vykonaný iba na základe manažérskeho rozhodnutia, ale musí byť podkutý osobitným právnym základom, ktorý zároveň bude obsahovať určité záruky proti zneužitiu údajov. Tieto na viacerých miestach akcentoval Ústavný súd Slovenskej republiky vo svojej judikatúre (naposledy pozri nález ÚS SR sp zn. PL. ÚS 25/2019-117). Navrhovaná právna úprava</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Pri skúšobnej prevádzke automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla budú zhromažďované iba technické informácie, ako napríklad GPS, rýchlosť či počasie. MDV SR dáta a údaje spracovávať nebude. Vzhľadom na vysvetlenie problematiky na rozporovom konaní PraF UK od pripomienky ustúpila. Rozpor bol odstránený.</p>

	<p>neposkytuje dané záruky, ani neobsahuje detailnejší mechanizmus prístupu orgánov verejnej moci k spracúvaným osobným údajom. Zákonodarcova by mal tento mechanizmus upraviť oveľa precíznejšie s prihliadnutím na zakotvenie záruk proti zneužitiu takým spôsobom, ako ich predpokladá konštantná judikatúra Ústavného súdu SR (najmä nosné rozhodnutia PL. ÚS 10/2014, PL. ÚS 13/2020 a vyššie uvedené PL. ÚS 25/2019-117).</p>			
PraF UK	<p>čl. V ods. 6 Navrhované ustanovenie rieši skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel a jej podmienky a schvaľovanie. Odsek 6 ustanovuje „Typový schvaľovací orgán vydá povolenie skúšobnej prevádzky s platnosťou najviac jeden rok, v ktorom môže určiť podmienky skúšobnej prevádzky, obmedzenia skúšobnej prevádzky, povolené územie alebo čas skúšobnej prevádzky a v prípade automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky.“ Niet pochyb, že niektoré zo zbieraných údajov môžu predstavovať aj osobné údaje v zmysle článku 4 bodu 1 Všeobecného nariadenia na ochranu údajov, nakoľko momentálne platí široký výklad pojmu osobný údaj vo svetle testu primeranej pravdepodobnosti pri identifikovateľnosti dotknutej osoby (pozri napr. rozhodnutie Súdneho Dvora EÚ vo veci C 582/14 Patrick Breyer v Spolková republika Nemecko). Zároveň, aj dôvodová správa výslovne spomína spracúvanie GPS dát či dát zo snímačov vozidla). Nemožno uzavrieť, že všetky spracúvané údaje budú iné ako osobné údaje. Z hľadiska</p>	Z	N	<p>Pri skúšobnej prevádzke automatizovaného vozidla a plne automatizovaného vozidla budú zhromažďované iba technické informácie, ako napríklad GPS, rýchlosť či počasie. MDV SR dáta a údaje spracovávať nebude. Vzhľadom na vysvetlenie problematiky na rozporovom konaní PraF UK od pripomienky ustúpila. Rozpor bol odstránený.</p>

	<p>ochrany osobných údajov zákonodarca nedostatočne reflektuje viaceré aspekty prístupu a spracúvania osobných údajov v kontexte právnej úpravy Európskej únie či Ústavy Slovenskej republiky. Tieto aspekty možno rozdeliť do dvoch okruhov: právny základ a spracúvanie údajov na vývoj automatizovaných vozidiel. I. Namietaná právna úprava veľmi nejasne formuluje právny základ pre spracúvanie osobných údajov pri zbere údajov z povolenej skúšobnej prevádzky. Máme za to, že zákonodarca zamýšľal kreovať právny základ zákonnej povinnosti spracúvať osobné údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. c) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov, ďalej len GDPR) v spojení s článkom 6 ods. 3 GDPR. V takom prípade je nemožné a nie v súlade s právom EÚ obmedziť sa iba na strohé konštatovanie, že bude prebiehať zber osobných údajov. Zákonodarca musí v práve členského štátu v zmysle článku 6 ods. 3 GDPR vymedziť minimálne „všeobecných podmienok vzťahujúcich sa na zákonnosť spracúvania prevádzkovateľom; typov spracúvaných údajov; dotknutých osôb; subjektov, ktorým sa môžu osobné údaje poskytnúť, a účely, na ktoré ich možno poskytnúť; obmedzenia účelu; doby uchovávanía; a spracovateľských operácií a postupov vrátane opatrení na zabezpečenie zákonného a spravodlivého spracúvania.“</p> <p>Z daného ustanovenia nie je jasný účel, osoba prevádzkovateľa a ani ďalšie atribúty spracúvania osobných údajov. Doplníme, že Úrad na ochranu osobných údajov SR pri legislatívnom procese</p>			
--	---	--	--	--

	<p>v rámci MPK pravidelne dbá na dodržiavanie určitej kvality právnych základov spracúvania osobných údajov z dôvodu právnej istoty adresátov právnych noriem. Nestačí, že zákonodarca v dôvodovej správe niektoré informácie uviedol (napríklad zber konkrétnych údajov ako GPS súradnice, rýchlosť vozidla, údaje o počasi, údaje zo snímačov bezpečnostných systémov vozidla a podobne). Z týchto dôvodov navrhujeme zosúladiť dané ustanovenie s požiadavkami GDPR pri tvorbe právneho základu. II. Vzhľadom na to, že právna úprava je z veľkej časti zameraná na vývoj a testovanie automatizovaných vozidiel v simulovaných podmienkach, máme za to, že by bolo vhodné, aby sa zákonodarca vysporiadal so spracúvaním osobných údajov na výskumné účely. Režim výskumných účelov totiž poskytuje prevádzkovateľom väčší manévrovací priestor pri spracúvaní a použití údajov – vid' článok 89 GDPR. Osobitosti ale musia byť upravené v národnom práve v rámci mantinelov, ktoré predvída článok 89 GDPR. Navrhujeme, aby zákonodarca dané vzal do úvahy a vytvoril legislatívny priestor pre spracúvanie osobných údajov na výskumné účely pri skúšobnej prevádzke automatizovaných vozidiel.</p>			
<p>PraF UK</p>	<p>čl. IV bod 7 Ustanovenie § 55b upravuje požiadavky na jazdu automatizovaného doručovacieho vozidla. V kontexte navrhovaného pojmu automatizované doručovacie vozidlo (navrhované ustanovenie § 4 ods. 8 písm. h) zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov) možno vidieť, že koncept</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Zodpovednosť za náklad má osoba, ktorá vozidlo nakladá, zároveň je v návrhu zákona ustanovená povinnosť, aby bol prepravný priestor uzatvorený. Na prepravu nákladu prevážaného automatizovaným doručovacím vozidlom sa vzťahujú</p>

	<p>automatizovaného doručovacieho vozidla do značnej miery vychádza z konceptu self-driving delivery robots, ktorý sa používa v estónskom zákone o cestnej premávke (https://www.riigiteataja.ee/en/eli/521122017002/consolide). Po vzore estónskej právnej úpravy by bolo taktiež vhodné doplniť aj iné inštitúty ako self-driving delivery robot user, controlling of a self-driving delivery robot. Taktiež by bolo vhodné detailnejšie upraviť povinnosti vodiča automatizovaného doručovacieho vozidla. Napr. pred použitím takéhoto vozidla by mal vodič zabezpečiť, aby bol náklad umiestnený takým spôsobom, aby neohrozil ľudí, nespôsoboval majetkovú škodu alebo nebránil premávke.</p>			<p>podmienky na prepravu nákladu ustanovené všeobecne záväzným právnym predpisom pre všetky vozidlá, ktoré budú musieť byť splnené aj v prípade týchto vozidiel. Rozpor bol odstránený.</p>
<p>PraF UK</p>	<p>čl. IV ods. 2 V § 2 ods. 2 písm. v) sa navrhuje pripojiť tieto slová: „alebo osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém^{4a})”. Predmetným návrhom sa vytvára ďalší druh vodiča. V praxi môže byť osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom tradičný vodič, ktorý je vo vozidle, ale práve nevykonáva dynamickú kontrolu vozidla, nakoľko dynamickú kontrolu vozidla vykonáva automatizovaný jazdný systém. V prípade ak tento systém vyzve tradičného vodiča, aby prevzal vedenia vozidla, je povinný tak urobiť. Osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom môže byť aj vodič, ktorý nie je vo vozidle, nakoľko navrhovaný § 5 ods. 6 zavádza aj koncept vodiča na diaľku (Osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém, je povinná na výzvu tohto systému prevziať</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Vzhľadom na skutočnosť, že ide o testovanie vozidiel v skúšobnej prevádzke, podnety ktoré navrhovala PraF bude možné zistiť až v praxi a následne upraviť vykonávacím predpisom alebo novelizáciou vybraných zákonov. Uvedené bolo odsúhlasené na konzultácii pri rozporovom konaní. Rozpor bol odstránený.</p>

	<p>vedenie vozidla, a to prípadne aj na diaľku). Koncept vodiča mimo vozidla – vodiča na diaľku, nie je nový a z praxe možno uviesť napr. systém parkovania na diaľku. Každopádne je potrebné špecifikovať, aké ďalšie požiadavky na odbornú spôsobilosť má osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém (vodič na diaľku) spĺňať v porovnaní s tradičným vodičom. Ak teda osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém, má povinnosť prevziať vedenie vozidla aj na diaľku, takáto osoba by mala mať špecifické vzdelanie a zručnosti na ovládanie vozidla na diaľku.</p> <p>Problematiku vodiča na diaľku alebo vzdialeného vodiča (remote driver) upravuje štandard SAE J3016_202104 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles a Svetové fórum pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1), ktoré predstavilo Draft Resolution on Remote Driving (ECE/TRANS/WP.1/2019/2), ktorý bol nahradený dokumentom Informal paper on remote driving Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No.1. Posledný spomínaný dokument neuvádza konkrétne požiadavky na odbornú spôsobilosť vodiča na diaľku, avšak ak je riadenie na diaľku poskytované ako služba, zamestnávateľ musí zabezpečiť, aby boli všetci vodiči na diaľku primerane vyškolení na vykonávanie úloh v rámci špecifického používaného systému a podmienok. Požiadavky na odbornú spôsobilosť by mali byť upravené vykonávacím právnym predpisom. Taktiež bude v súvislosti s osobou, ktorá vykonáva</p>			
--	---	--	--	--

	dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém (vodič na diaľku), potrebné stanoviť špecifické povinnosti. Takáto osoba musí vedieť na diaľku aktivovať a deaktivovať automatizovaný jazdný systém pri riadení automatizovaných vozidiel. Ďalšou povinnosťou by malo byť aktivovanie alternatívneho jazdného manévru.			
PraF UK	<p>čl. V bod 2</p> <p>V § 2 sa odsek 2 dopĺňa písmenom ad) čím sa zavádza definícia pojmu plne automatizované vozidlo. Tento pojem bol prebratý z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 (čl. 3 bod 22). Avšak v slovenskej verzii predmetného nariadenia je pojem plne automatizované vozidlo preložený nesprávne. V anglickom jazyku je definícia pojmu plne automatizované vozidlo nasledovná: „motor vehicle that has been designed and constructed to move autonomously without any driver supervision.“ V slovenskej verzii predmetného nariadenia je plne automatizované vozidlo definované ako: „motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať bez dohľadu vodiča.“ V slovenskom preklade chýba slovo „samostatne“ („autonomously“). V navrhovanom znení § 2 ods. 2 písm. ad) by teda mala byť definícia pojmu plne automatizované vozidlo nasledovná: „plne automatizovaným vozidlom motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať samostatne bez dohľadu vodiča“.</p>	Z	A	
PraF UK	<p>čl. I bod 1</p> <p>V § 22 ods. 1 sa navrhuje vložiť nové písmeno m) ktoré znie: m) neoprávnene využije automatizovaný jazdný systém3cd) na</p>	Z	N	Po konzultácii s MV SR bol článok I. z návrhu zákona odstránený,

	<p>pozemných komunikáciách,. V prípade predmetnej novej skutkovej podstaty priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. m) je potrebné bližšie špecifikovať, čo znamená „neoprávnene využiť“ automatizovaný jazdný systém. Možno chápať neoprávnene využitie automatizovaného jazdného systému ako získanie neoprávneneho prístupu do tohto systému alebo musí mať takýto neoprávnený prístup do systému následok napr. v podobe obmedzenia dynamickej kontroly?</p>			<p>pripomienka už viac nie je relevantná. Rozpor odstránený.</p>
<p>PraF UK</p>	<p>čl. I bod 1 V § 22 ods. 1 sa navrhuje za písmeno k) vložiť nové písmeno l) ktoré znie: „l) neoprávnene uvedie do pohybu automatizované doručovacie vozidlo,3ca) automatizované vozidlo3cb) alebo plne automatizované vozidlo3cc) na pozemných komunikáciách, V prípade predmetnej novej skutkovej podstaty priestupku podľa § 22 ods. 1 písm. l) je potrebné bližšie špecifikovať, čo znamená „neoprávnene uviesť do pohybu“. Bude sa predmetné ustanovenie aplikovať aj v prípade ak fyzická osoba z nedbanlivosti narazí do automatizovaného doručovacieho vozidla a uvedie ho do pohybu? V prípade ak fyzická osoba úmyselne odtláči automatizované vozidlo na pozemných komunikáciách (napr. z dôvodu, že blokuje výjazd), došlo k naplneniu skutkovej podstaty tohto priestupku? Alebo je účelom predmetnej skutkovej podstaty postihovať protiprávne konanie, kedy je automatizované doručovacie vozidlo, automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo uvedené do pohybu napr. z dôvodu kybernetického útoku? V takomto prípade by sa skutková podstata nemala vzťahovať len na uvedenie do pohybu</p>	Z	N	<p>Po konzultácii s MV SR bol článok I. z návrhu zákona odstránený, pripomienka už viac nie je relevantná. Rozpor odstránený.</p>

	daného vozidla ale na neoprávnené prevzatie, resp. obmedzenie dynamickej kontroly.			
PraF UK	<p>čl. IV bod 4</p> <p>V § 4 ods. 1 písm. c) sa navrhuje na konci pripojiť tieto slová: „osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém, môže vykonávať aj iné činnosti, ktoré mu nebránia na výzvu tohto systému prevziať vedenie vozidla,“. Problematika vykonávania iných činností ako vedenie vozidla je obsiahnutá v návrhu rezolúcie UNECE: Automated driving (ECE/TRANS/WP.1/2019/3), ktorá upravuje kritériá, kedy vodič vozidla, v ktorom je zapojený automatizovaný jazdný systém, môže vykonávať činnosti iné ako vedenie vozidla. Na pôde Svetového fóra pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1) bol predložený alternatívny text k návrhu tejto rezolúcie Resolution on safety considerations for activities other than driving undertaken by the driver when the automated driving system is exercising dynamic control (ECE/TRANS/WP.1/2021/2), ktorý obsahuje konkrétne odporúčania týkajúce sa automatizovaných jazdných systémov, ktoré vykonávajú požiadavky na prevzatie ovládania; pre vodičov; pre výrobcov automatizovaných jazdných systémov; pre zmluvné štáty. V zmysle vyššie uvedených dokumentov by bolo vhodné bližšie špecifikovať podmienky, za ktorých môže osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný jazdný systém, vykonávať iné činnosti ako vedenie vozidla. Napr. by mohla byť stanovená povinnosť, aby osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, vykonávala</p>	Z	ČA	Po konzultácii na rozporovom konaní sa upravilo znenie návrhu zákona, do čl. IV bod 4 a 5 boli doplnené slová „včas a bezpečne“. Rozpor bol odstránený.

	<p>len také iné činnosti ako ovládanie vozidla, ktoré jej nezabránia v bezpečnom a včasnom prevzatí dynamického ovládania. Taktiež je potrebné podotknúť, že v prípade plne automatizovaných vozidiel vodič či osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, nebude môcť prebrať vedenie vozidla, nakoľko v takomto vozidle nebude volant či pedále. Navyše by bolo vhodné stanoviť požiadavky aj na samotné automatizované jazdné systémy. Systémy by mali v prípade potreby vydať požiadavku na prebratie ovládania účinným spôsobom s dostatočným predstihom na to, aby vodič bezpečne prevzal dynamické ovládanie. V tejto súvislosti by malo byť stanovené, aký časový limit má vodič na prevzatie vedenia vozidla. Po vydaní požiadavky na prevzatie ovládania pokračuje systém vo vykonávaní dynamického ovládania až dovtedy, kým vodič neprevezme dynamické ovládanie nad vozidlom. Systém by mal overiť či vodič vykonáva dynamické ovládanie. Ďalšou požiadavkou na automatizovaný jazdný systém by malo byť, aby v situácii kedy vodič nevykonáva dynamické ovládanie, hoci ho o to systém požiadal, vykoná systém manéver na zmiernenie rizika. Taktiež by bolo vhodné zdefinovať pojem prevzatie ovládania (transition demand), ktorý je definovaný v spomínanom alternatívnom texte k návrhu rezolúcie Resolution on safety considerations for activities other than driving undertaken by the driver when the automated driving system is exercising dynamic control (ECE/TRANS/WP.1/2021/2).</p>			
--	--	--	--	--

<p>PraF UK</p>	<p>čl. V bod 3 V § 4 sa odsek 8 navrhuje doplniť písmenom h), ktoré zavádza definíciu pojmu automatizované doručovacie vozidlá. Predmetná definícia zavádza nový druh vozidiel, ktorými sú „na diaľku ovládané vozidlá“. Tento pojem nie je bližšie definovaný a taktiež nie sú stanovené požiadavky na takéto vozidlá. Riadenie na diaľku nie je v zmysle štandardu SAE J3016_202104 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles považované za automatizované riadenie, ale ide skôr o teleoperáciu. Bolo by vhodné vykonávacím právnym predpisom detailnejšie špecifikovať požiadavky technického charakteru na takýto druh vozidiel.</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Po konzultácii na rozporovom konaní PraF UK od pripomienky ustúpila. Rozpor bol odstránený.</p>
<p>PraF UK</p>	<p>čl. V bod 2 V navrhovanom § 2 ods. 2 písm. ae) sa spomína pojem dynamická kontrola v rámci definície pojmu automatizovaný jazdný systém. Avšak definícia pojmu dynamická kontrola absentuje. Pojem dynamická kontrola (dynamic control) je definovaný napr. v návrhu nového čl. 1 písm. ac) Viedenského dohovoru o cestnej premávke z roku 1968 (pozri ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1) ako: “Dynamic control” refers to carrying out all the real-time operational and tactical functions required to move the vehicle. This includes controlling the vehicle’s lateral and longitudinal motion, monitoring the road, responding to events in the road traffic, and planning and signalling for manoeuvres. Tento pojem je taktiež (obsahovo totožne s návrhom čl. 1 písm. ac) Viedenského dohovoru o</p>	<p>Z</p>	<p>N</p>	<p>Po konzultácii na rozporovom konaní PraF UK od pripomienky ustúpila. Rozpor bol odstránený.</p>

	cestnej premávke z roku 1968) obsiahnutý v Rezolúcii o uvádzaní vysoko a plne automatizovaných vozidiel do cestnej premávky (ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3).			
ÚNMSSR ÚVSR	<p>návrhu zákona</p> <p>Návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel (ďalej len „návrh zákona“) navrhujeme predložiť na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie a primerane upraviť návrh zákona a predkladaciu správu - do návrhu zákona doplniť v súlade s § 4 ods. 1 písm. b) zákona č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a o prekážkach voľného pohybu tovaru v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon č. 55/2018 Z. z.") odkaz na smernicu (EÚ) 2015/1535 a v predkladacej správe uviesť, že návrh zákona bude predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania (čl. 18, ods. 1, písm. c) Legislatívnych pravidiel vlády SR). Odôvodnenie: Návrhom zákona sa okrem iného mení zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (čl. V návrhu zákona), v ktorom sa zavádzajú nové pojmy „automatizované vozidlo“, „plne automatizované vozidlo“, „automatizovaný jazdný systém“ a „automatizované doručovacie vozidlá“ spolu s jeho definovaním a parametrami a požiadavky na povoľovanie týchto typov vozidiel. Podľa sprievodných dokumentov nejde o transpozíciu ani implementáciu práva EÚ do slovenského právneho poriadku. Predmetné definície a požiadavky možno teda považovať za technické požiadavky v zmysle zákona č. 55/2018 Z. z. a návrh</p>	O	N	Návrh zákona nie je technický predpis podľa zákona č. 55/2018 Z. z. o poskytovaní informácií o technickom predpise a o prekážkach voľného pohybu tovaru v znení neskorších predpisov a z toho dôvodu nebude predkladaný na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie. Na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie bude predložený vykonávací právny predpis k návrhu zákona.

	<p>zákona za technický predpis podľa § 2 písm. i) zákona č. 55/2018 Z. z., ktorý by mal byť predložený na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie podľa smernice (EÚ) 2015/1535. Predpis, na ktorý sa vzťahuje notifikačná povinnosť podľa smernice (EÚ) 2015/1535, a ktorý nebol takýmto spôsobom oznámený, nie je podľa Rozhodnutia Európskeho súdneho dvora C-194/94 v prípade „CIA Security“ vymožitelný. Pre informáciu uvádzame, že podobné predpisy v tejto oblasti oznámili podľa smernice (EÚ) 2015/1535 aj iné členské štáty: napr. Nemecko (2021/344/D, 2021/81/D), Francúzsko (2020/853/F, 2020/852/F, 2020/851/F) a Spojené kráľovstvo (2015/406/UK).</p>			
<p>Verejnosc</p>	<p>Čl. V, doterajší §52 Z návrhu textu zákona a vykonávacej vyhlášky 131/2018 vyplýva aj typové schválenie, pričom nie je definované identifikačné označenie vozidla pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Ide napríklad o nahlasovanie škodovej udalosti, dopravnej nehody, rôznych incidentov a podobne. Preto navrhujem doplniť Čl. V, napríklad doterajší text §52 o nový bod, Pokiaľ automatizované vozidlo nemá pridelenú štandardnú tabuľku s evidenčným číslom vozidla, potom žiadateľ je povinný, každému jednému vozidlu pridelit' jedinečné identifikačné číslo vozidla, napríklad formou reálnej URL adresy. Pričom veľkosť a čitateľnosť znakov na vozidle musí byť aspoň na úrovni štandardných TEČ.</p>	<p>O</p>	<p>N</p>	<p>§ 52 upravuje iba prevádzku automatizovaného doručovacieho vozidla v cestnej premávke na základe povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla. Automatizované doručovacie vozidlo nebude mať pridelené evidenčné číslo a vydanú tabuľku s evidenčným číslom, prevádzkovateľ automatizovaného doručovacieho vozidla bude mať ale povinnosť viditeľne označiť názov a adresu prevádzkovateľa na automatizovanom doručovacom vozidle. Automatizované vozidlo a plne</p>

				automatizované vozidlo bude mať vydanú tabuľku s evidenčným číslom, nie je teda potrebné označiť ho iným, jedinečným identifikačným číslom vozidla
Verejnosť	<p>Čl. IV, §55b</p> <p>Z textu návrhu zákona je zrejmé, že automatizované doručovacie vozidlo atď., môže fungovať ako chodec, ako cyklista, ako iný účastník cestnej premávky, pričom práva a povinnosti má podľa toho v akom režime funguje. Otázka je: ako z hľadiska pravidiel cestnej premávky, konkrétne pri prechádzaní cez priechod pre chodcov/cyklistov, dávanie prednosti v jazde, pri obchádzaní a predchádzaní a podobne majú ostatní účastníci cestnej premávky rozlíšiť v akom režime je automatizované vozidlo a tak sa k nemu správať a také správanie aj očakávať? Preto navrhujem doplniť Čl. IV, konkrétne §55b jazda automatizovaného doručovacieho vozidla, doplniť ďalší bod: Prevádzkovateľ vozidla je povinný, tvarom vozidla, nápisom na vozidle a podobne, pre ostatných účastníkov cestnej premávky, dať jednoznačne najavo v akom režime vozidlo práve funguje, či je chodec, cyklista alebo iný účastník cestnej premávky.</p>	O	N	Na základe konzultácie s MV SR zastávame názor, že v súčasnej situácii s ohľadom na vývoj automatizovaných doručovacích vozidiel nie je možné presne určiť a viditeľne označiť režim fungovania týchto vozidiel. Režim fungovania bude zrejmý z toho, ako sa bude vozidlo pohybovať.