**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 kompetencii 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 skúseností 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“ a „drobný náklad“,
* 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 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 jazdného systému 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 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. I, 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 regulácií. Súčasné 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 súčasných ustanovení § 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 pozemných komunikáciách vzniká potreba redefinície pojmu vodič, resp. vzniká potreba rozšírenia obsahového chápania pojmu vodič tak, ako ho v súčasnosti definuje zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Súčasné vymedzenie pojmu vodič je podľa § 2 ods. 2 písm. v) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov chápané ako „osoba, ktorá vedie vozidlo“. S prihliadnutím však na špecifiká a podstatu automatizovaných vozidiel, plne automatizovaných vozidiel a automatizovaných doručovacích vozidiel, sa súčasné vymedzenie pojmu javí ako ohraničené s predpokladom nevyhnutnosti priameho vedenia vozidla vodičom, čo je v príkrom 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 ochranu existujúcich zodpovednostných vzťahov, pre ktoré sú aktivity subjektov v podobe účastníkov cestnej premávky determinantom ich vzniku (príkladmo možno uviesť poistné zodpovednostné vzťahy alebo občianskoprávnu zodpovednosť za škodu). Navrhované novelizačné znenie zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov teda pôsobí protektívne vo vzťahu k existujúcemu právnemu konceptu objektívnej zodpovednosti a vylučuje možnosť vyvodzovania zodpovednosti voči umelej inteligencii, resp. voči samotnému automatizovanému jazdnému systému alebo inej obdobnej entite. Za následky spôsobené prevádzkou automatizovaných vozidiel je zodpovedný vodič.

K bodu 3 [§ 3 ods. 4]

Navrhovaným novelizačným znením sa deklaruje všeobecná povinnosť vedenia akéhokoľvek pohybujúceho sa vozidla a jazdnej súpravy vodičom. Takáto formulácia poskytuje jednoznačnú negatívnu odpoveď na otázku ohľadom možnosti prevádzkovania akéhokoľvek vozidla alebo jazdnej súpravy na pozemných komunikáciách bez prítomnosti vodiča. Predkladaná formulácia pôsobí protektívne vo vzťahu k existujúcim pravidlám cestnej premávky ako aj k existujúcim zodpovednostným vzťahom podľa právneho rámca Slovenskej republiky.

K bodu 4 [§ 4 ods. 1 písm. c)]

Modifikácia existujúceho § 4 ods. 1 písm. c) jeho rozšírením o právo vodiča vykonávať dohľad a viesť vozidlo využitím automatizovaného jazdného systému, predstavuje signifikantný míľnik v doterajšej právnej úprave pravidiel cestnej premávky v podmienkach Slovenskej republiky. Zároveň však navrhovaný dovetok zachováva existujúci rámec zodpovednostných vzťahov a v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky ju vyvodzuje práve voči vodičovi.

K bodu 5 [§ 5 ods. 6]

Navrhuje sa doplniť § 5 o nový odsek 6, ktorý bližšie vymedzuje predpoklady využitia automatizovaného jazdného systému. Deklaruje povinnosť osoby, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom využívajúcim automatizovaný systém riadenia, nepretržite sledovať situáciu v cestnej premávke, a v prípade vzniku hrozby pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, povinnosť okamžite prevziať kontrolu nad vedením vozidla. Naďalej sa zachováva existujúci rámec zodpovednostných vzťahov a v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky je zodpovedným subjektom stále vodič.

K bodu 6 [§ 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.

K bodu 7 [§ 55b]

Novelizačným bodom č. 6 sa navrhuje vznik nového § 55b, ktorý 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. Navrhovaná veková hranica bola určená na základe možnosti dodatočného vyvodzovania zodpovednosti v prípade porušenia niektorých povinností vodiča automatizovaného doručovacieho vozidla v plnej miere. Táto veková hranica bola zároveň navrhnutá na základe existujúceho právneho rámca Slovenskej republiky, ktorý s danou vekovou hranicou spája predpoklady plnej občianskoprávnej ako i deliktuálnej zodpovednosti.

Odsek 2 navrhuje zakladať právo prevádzkovať automatizované doručovacie vozidlo na chodníku a iných miestach, po ktorých môžu chodiť chodci. Zároveň navrhuje vymedzenie najvyššej prípustnej rýchlosti automatizovaného doručovacieho vozidla pri jazde na chodníku a iných miestach, po ktorých sa môžu pohybovať chodci, pri jazde po komunikáciách, po ktorých môžu jazdiť cyklisti a pri jazde po vozovke. Navrhované rýchlostné limity boli zvolené s ohľadom na súčasne právny stav, ako aj s ohľadom na možné ohrozenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a jej účastníkov. Rýchlostný limit 6 km h-1 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. Rýchlostný limit 45 km h-1 bol zvolený ako „medián“ medzi najvyššou prípustnou 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). V oboch prípadoch, t. j. jazdy na chodníku aj jazdy na vozovke, musí automatizované doručovacie vozidlo dodržiavať pravidlá týkajúce sa chodcov a cyklistov.

Odsek 3 ustanovuje, že povinnosť vodiča voči chodcovi a cyklistovi platí v plnom rozsahu aj pre samotné automatizované doručovacie vozidlo, nad ktorým nepretržite vykonáva dohľad vodič.

Odsek 4 upravuje podmienky prepravy nákladu automatizovaného doručovacieho vozidla, ktoré sme prepravovať náklad 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 (náklad, ktorého rozmery umožňujú jeho umiestnenie do vnútorného priestoru automatizovaného doručovacieho vozidla). Uvedené ustanovenie tak upravuje negatívne vymedzenie možnosti prepravy automatizovaným doručovacím vozidlom, čím sa odstránia výkladové problémy vo vzťahu k možnosti prepravy automatizovaným doručovacím vozidlom.

K bodu 8 [§ 140 ods. 4]

 Ustanovením sa navrhuje sa doplniť ustanovenie, ktoré umožňuje povoliť výnimku z pravidiel cestnej premávky za predpokladu neohrozenia bezpečnosti cestnej premávky. Uplatňovanie výnimiek sa predpokladá v prípade skúšobnej prevádzky podľa § 49 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorú schvaľuje typový schvaľovací orgán podľa § 136 ods. 3 písm. a) č. 106/2018 Z. z. Potreba rozšírenia existujúcich výnimiek z pravidiel cestnej premávky vznikla, v dôsledku neustáleho technického pokroku a vzniku inovatívnych konceptov v oblasti mobility, ktoré je potrebné testovať aj v podmienkach pozemných komunikácií. Uplatňovanie takýchto výnimiek značne podporí rozvoj technológií automatizovaných systémov riadenia, inteligentných dopravných systémov a autonómnej mobility na území Slovenskej republiky a zabezpečí ich bezpečné testovanie vo vymedzenom čase a na vymedzenom území. Ustanovenie zároveň priamo odkazuje na skúšobnú prevádzku vozidiel podľa § 49 zákona č. 106/2018 Z. z., čím sa má docieli adresné a efektívne prepojenie oboch zákonov v prípade uplatňovania predmetných výnimiek.

**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 celého vozidla,[[1]](#footnote-1) ktoré stanovuje základné požiadavky z hľadiska všeobecnej bezpečnosti vozidiel.

K bodu 3 [§ 4 ods. 8 písm. h)]

Zavádza sa nový pojem „automatizované doručovacie vozidlá“ spolu s ich definovaním.

K bodu 4 [§ 49 ods. 1 a 2]

Navrhuje sa doplniť súčasné znenie zákona, 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.

K bodu 5 [§ 49 ods. 3]

Súčasné vymedzenie predpokladov udelenia 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 informácii o úspešnom odskúšaní automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla využívajúce automatizovaný systém riadenia mimo cestnej premávky 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 automatizované vozidla alebo plne automatizovaného vozidla aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky (napríklad zber konkrétnych údajov ako GPS súradnice, rýchlosť vozidla, údaje o počasí, 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.

K bodu 11 [§ 52 ods. 2 až 10]

Súčasné vymedzenie 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 a 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.

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. [↑](#footnote-ref-1)