**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“,
* 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.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. **Základné údaje** | | | | | | | | | | |
| **Názov materiálu** | | | | | | | | | | |
| Návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel | | | | | | | | | | |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** | | | | | | | | | | |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | | | | | | | | | | |
| **Charakter predkladaného materiálu** | |  | | Materiál nelegislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Materiál legislatívnej povahy | | | | | | |
|  | | Transpozícia práva EÚ | | | | | | |
| *V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:* | | | | | | | | | | |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | | | | | | Január 2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie** | | | | | | Január 2022 | | | | |
| **Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP\*\*** | | | | | |  | | | | |
| **Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR\*** | | | | | | Jún 2022 | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Definovanie problému** | | | | | | | | | | |
| Neustály vývoj technickej a technologickej oblasti a využívanie jednotlivých aspektov inteligentnej mobility v praxi. | | | | | | | | | | |
| 1. **Ciele a výsledný stav** | | | | | | | | | | |
| Cieľom návrhu zákona je pripraviť zákonnú úpravu na neustále napredujúci technický a technologický pokrok v oblasti mobility využívajúcej automatizované systémy a inteligentné systémy; konkrétne 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 a tým podporiť zavádzanie inteligentnej mobility v podmienkach Slovenskej republiky. | | | | | | | | | | |
| 1. **Dotknuté subjekty** | | | | | | | | | | |
| Subjekty verejnej správy, podnikateľské subjekty, fyzické osoby | | | | | | | | | | |
| 1. **Alternatívne riešenia** | | | | | | | | | | |
| Alternatívnym riešením je prijatie samostatného právneho predpisu pre oblasť inteligentnej mobility. Z tohto riešenia sa upustilo, nakoľko vhodnejším sa javí čiastočná novelizácia, keďže niektoré oblasti budú regulované priamo právnymi aktami EÚ.  Nulový variant – neprijatie návrhu zákona, by spôsobilo nedostatočnú úpravu vo vzťahu k legislatívnym zmenám na nadnárodnej úrovni. Eliminoval by sa technologický pokrok SR v oblasti inteligentnej mobility, jej konkurencieschopnosť a neboli by vhodne nastavené podmienky pre automatizované vozidlá na území SR a ich testovanie. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vykonávacie predpisy** | | | | | | | | | | |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | | | | | | | **Áno** | | **Nie** | |
| *Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:*  Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 131/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel v znení neskorších predpisov.  Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov. | | | | | | | | | | |
| 1. **Transpozícia práva EÚ** | | | | | | | | | | |
| Navrhovaná právna úprava v súvislosti s transpozíciou smerníc Európskej únie nejde nad rámec minimálnych požiadaviek Európskej únie. | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| 1. **Preskúmanie účelnosti** | | | | | | | | | | |
| Preskúmanie účelnosti môže byť vykonané v pravidelných dvojročných intervaloch, pričom sa zohľadnia kritériá ako existencia právnej úpravy EÚ v novelizovaných oblastiach, potreba precizovania existujúcej právnej úpravy, a podobne. | | | | | | | | | | |
| \* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.  \*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky. | | | | | | | | | | |
| 1. **Vybrané vplyvy materiálu** | | | | | | | | | | |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy,  v prípade identifikovaného negatívneho  vplyvu |  | | Áno | |  | | Nie |  | | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| z toho vplyvy na MSP |  | | Pozitívne | |  | | Žiadne |  | | Negatívne |
| Mechanizmus znižovania byrokracie  a nákladov sa uplatňuje: |  | | Áno | | |  |  |  | | Nie |
| **Sociálne vplyvy** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu spoločnosti** |  | | **Pozitívne** | |  | | **Žiadne** |  | | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  | |  |  |  |
| **vplyvy služieb verejnej správy na občana** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |
| **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** |  | **Pozitívne** | |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |  | **Pozitívne** |  | **Žiadne** |  | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky** |
| Návrh zákona predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, keďže svojim charakterom vplýva na výdavky štátneho rozpočtu. Je tiež identifikovaný negatívny vplyv na podnikateľské prostredie, čo je však vykompenzované vytvorením nových príležitostí pre podnikateľov, ako sa zapojiť do inovácií vo verejnom a súkromnom sektore. Predkladaný materiál predpokladá pozitívny dopad na životné prostredie, ktorý by sa mal kumulovať postupom času. Pozitívny dopad sa odzrkadlí najmä stimuláciou využívania obnoviteľných zdrojov energie často využívaných v rámci autonómnej mobility a tiež zvýšením energetickej účinnosti riešení dopravy, čo sa prejaví na znižovaní potreby využívania prírodných zdrojov. Predkladaný materiál bude mať aj pozitívne sociálne vplyvy z dôvodu aplikácie inteligentných riešení dopravy, ktoré uľahčia obyvateľom vo fáze implementácie každodenný presun do ľubovoľného koncového bodu a zároveň uľahčia prístup k dopravným informáciám. |
| 1. **Kontakt na spracovateľa** |
| ***Ing. Miroslava Tereková***  *Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR)*  *Odbor cestnej infraštruktúry*  *Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií*  *tel.: 02/594 94 737*  [*miroslava.terekova@mindop.sk*](mailto:miroslava.terekova@mindop.sk)*,* |
| 1. **Zdroje** |
| Výstupy projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“, konzultácie s podnikateľským a odborným prostredím vo verejnom, súkromnom a akademickom sektore (pracovné skupiny na úrovni MDV SR, združenie Inteligentná mobilita Slovensko, a i.), a ostatné dostupné zdroje. |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 001/2022**   (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:**  **Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:  **K doložke vybraných vplyvov**  Komisia žiada predkladateľa o vyznačenie negatívneho vplyvu na podnikateľské prostredie a vyznačenie uplatnenia mechanizmu byrokracie a nákladov v časti 9 Doložky vybraných vplyvov. Materiál obsahuje negatívne vplyvy v podobe sankcií a pokút, preto je potrebné to zaznačiť v Doložke vybraných vplyvov.  Komisia odporúča predkladateľovi v Doložke vybraných vplyvov v bode 3. Ciele a výsledný stav, aby jasne a zrozumiteľne definoval cieľový stav, resp. účel, ktorý má dosiahnuť prijatím navrhovaného materiálu, pretože uvedené znenie nie je v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov, s časťou II: Obsahové požiadavky doložky. Podľa jednotnej metodiky má predkladateľ v tejto časti jasne a zrozumiteľne definovať cieľový stav, resp. účel, ktorý sa má dosiahnuť prijatím navrhovaného materiálu.  Odôvodnenie: Predkladateľ v bode 3. len uviedol, že účelom návrhu zákona je reakcia na technický a technologický pokrok a tiež reakcia na tri strategické materiály, čo nie je v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov.  Komisia odporúča predkladateľovi v Doložke vybraných vplyvov v bode 10. Poznámky, aby zhrnul vplyvy vo viacerých oblastiach a uviedol prevládajúci charakter vplyvov (pozitívny/negatívny).  Komisia žiada predkladateľa aj o vyznačenie vplyvov na MSP v bode 9 Doložky vybraných vplyvov v súlade s uvedenými pozitívnymi vplyvmi na zainteresované fyzické osoby – podnikateľov v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie.  **Vyhodnotenie MDV SR:**  Pripomienky k doložke vybraných vplyvov sú v plnej miere akceptované a doložka je upravená.  **K vplyvom na podnikateľské prostredie**  Komisia žiada predkladateľa o uvedenie poplatkov v časti 3.1 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie. Správny poplatok je priamy vplyv na podnikateľské prostredie a je potrebné uviesť jeho kvantifikáciu na modelovom príklade na 1 podnikateľský subjekt  Komisia žiada predkladateľa o uvedenie sankcií v časti 3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie, nakoľko tie sa vzťahujú aj na podnikateľské subjekty.  **Vyhodnotenie MDV SR:**  Pripomienky k vplyvom na podnikateľské prostredie sú v plnej miere akceptované a analýza je upravená.  **K vplyvom na rozpočet verejnej správy**  V doložke vybraných vplyvov je uvedené, že vplyvy na rozpočet verejnej správy sú negatívne, pričom sú čiastočne rozpočtovo zabezpečené. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sú v súvislosti so zriadením pôsobnosti národného koordinátora inteligentnej mobility a krytím platových náležitostí 5 zamestnancov (od 1.4.2023) vyčíslené osobné výdavky v roku 2023 v sume 157 391 eur a v roku 2024 v sume 209 855 eur, rozpočtovo nekrytý vplyv predstavujú výdavky na mzdy v roku 2023 v sume 116 629 eur a v roku 2024 v sume 155 506 eur.  So zvyšovaním výdavkov a limitu počtu zamestnancov z dôvodu zriadenia národného koordinátora inteligentnej mobility Komisia nesúhlasí a žiada, aby požadované zvýšenie počtu zamestnancov a výdavkov pre novú inštitúciu Národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu, vyplývajúce zo zákona, bolo zabezpečené v rámci schváleného rozpočtu verejnej správy na roky 2022 až 2024 pre kapitolu Ministerstva dopravy SR, t. j. bez ich ďalšieho navýšenia.  Zároveň Komisia nesúhlasí s nastavenou výškou priemerného mzdového výdavku (PMV)na úrovni 2 591,76 eur, ktorý považuje za výrazne vyšší ako skutočne dosahovaný  priemerný mzdový výdavok dosiahnutý v kapitole MDV SR za I. až III. štvrťrok 2021 na úrovni 1 802,61 eur. Komisia žiada, aby predkladateľ upravil PMV požadovaný pre zamestnanca MDV SR maximálne na úroveň dosiahnutej skutočnosti za uvedené obdobie.  Súčasne Komisia žiada v analýze vplyvov na rozpočet v tabuľke č. 5 uviesť správny „Priemerný mzdový výdavok“ v roku 2023 (prepočítaný na obdobie účinnosti).  Analýza vplyvov je vypracovaná na roky 2021 až 2024, vzhľadom na termín predkladania materiálu na pripomienkové konanie je potrebné analýzu vplyvov na rozpočet vypracovať na bežný rok (t. j. rok 2022) a tri nasledujúce rozpočtové roky.  V nadväznosti na uvedené pripomienky žiada Komisia doložku vybraných vplyvov a analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy prepracovať.  V návrhu zákona sa v čl. I (novela zákona č. 372/1990Zb. o priestupkoch) vymedzujú nové skutkové podstaty priestupkového konania so stanovením sankcie v prípade porušenia príslušnej právnej povinnosti a v čl. II. (novela zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch) sa dopĺňa nový správny poplatok za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“. Z navrhovaných úprav je možné predpokladať pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, čo je potrebné zohľadniť v doložke vybraných vplyvov, resp. aj v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy v prípade, že je možná kvantifikácia týchto vplyvov.  Zároveň Komisia upozorňuje, že požiadavky na zvýšenie výdavkov štátneho rozpočtu ako aj počtu zamestnancov v súvislosti so zriadením národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu boli kapitolou MDV SR predkladané už aj v rámci materiálu „Návrh Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025“, ktorý bol predmetom pripomienkových konaní v roku 2021, pričom Ministerstvo financií SR s týmito požiadavkami nesúhlasilo a žiadalo ich zabezpečiť  v rámci schválených limitov výdavkov a limitov počtu zamestnancov kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok bez ich ďalšieho navýšenia, pričom uvedené bolo MDV SR akceptované.  **Vyhodnotenie MDV SR:**  Pripomienky k vplyvom na rozpočet verejnej správy sú čiastočne akceptované. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy je prepracovaná v súlade s analýzou k dokumentu „Návrh Dlhodobý plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na roky 2021 – 2025“, ktorý bol schválený MF SR.  Kvantifikácia vplyvov za nový správny poplatok za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“, aj napriek predpokladaným pozitívnym vplyvom na rozpočet verejnej správy, nie je možná. Z uvedeného dôvodu nie je uvedená v doložke vybraných vplyvov, resp. v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy. |
| 1. **Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. ..........** (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky) |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Súhlasné** | **Súhlasné s  návrhom na dopracovanie** | **Nesúhlasné** |   **Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:** |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** | | | |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **0** | **0** | **0** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | **209 854,69** |
| v tom: za každý subjekt verejnej správy / program zvlášť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***z toho:*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR(MDV SR), program 07T*** | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | **209 854,69** |
| *Rozpočtové prostriedky* | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | **209 854,69** |
| *EÚ zdroje* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| *spolufinancovanie* | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na počet zamestnancov** |  | **5** | **5** | **5** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **5** | **5** | **5** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **116 629,20** | **155 505,60** | **155 505,60** |
| ***- vplyv na ŠR*** | **0** | **116 629,20** | **155 505,60** | **155 505,60** |
| ***- vplyv na obce*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **116 629,20** | **155 505,600** | **155 505,60** |
| v tom: MDV SR | 0 | 116 629,20 | 155 505,600 | 155 505,60 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |

**2.1.1. Financovanie návrhu - Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

Finančné prostriedky pre roky 2022-03/2023 sú rozpočtovo kryté zo zdrojov národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“. Národný koordinátor bude v gescii Ministerstva dopravy a výstavby SR a bude tvorený najmä z interného ľudského kapitálu, ktorý sa už teraz podieľa na inováciách v oblasti inteligentnej mobility v rámci národného projektu. Návrhom nedôjde k navýšeniu kapacít MDV SR. V súčasnosti nie je možné uviesť z akých zdrojov bude tento návrh financovaný, nakoľko ešte stále nie je známa štruktúra ani rozdelenie zdrojov v novom programovom období. Vzhľadom na trvanie realizácie národného projektu do 03/2023 budú ďalšie zdroje financovania prioritne riešené prostredníctvom nového programového obdobia 2021-2027, resp. budú zabezpečené v rámci disponibilných zdrojov kapitoly v príslušnom roku.

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Predkladaný materiál je zameraný na podporu Slovenskej republiky v oblasti budovania inteligentných dopravných systémov a podpory testovania prepojených a automatizovaných vozidiel v podmienkach Slovenskej republiky. Aplikáciou ustanovení návrhu zákona bude umožnená skúšobná prevádzka riešení inteligentnej mobility v testovacej prevádzke, ktoré prispieva najmä pre aplikovanie nových inteligentných riešení do praxe, ako aj k inštitucionálnemu zabezpečeniu agendy inteligentnej mobility v rámci verejného sektora a napomáha aj k budovaniu komplexnej infraštruktúry pre inteligentnú mobilitu. Súčasťou návrhu zákona je aj ustanovenie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na plnenie funkcie národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu. Koordinátor bude úzko spolupracovať s MH SR, MV SR, MIRRI SR, ÚOOÚ SR a takisto s Platformou inteligentnej mobility, čo zabezpečí zapojenie všetkých potrebných entít a medzirezortný charakter úloh. V úvodných fázach realizácie je uvažované s využitím interných kapacít MDV SR - sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Do 03/2023 bude fungovanie koordinátora zabezpečené zo zdrojov národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“ financovaného prostredníctvom OP Efektívna verejná správa. Počas následnej realizácie opatrenia môže byť uvažované s vytvorením samostatnej organizačnej jednotky v rámci MDV SR, resp. v pôsobnosti MDV SR, alebo v prípade preukázania potreby neskôr aj zriadením samostatnej (nadrezortnej) entity.

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

zmena v nároku

🗸 nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

kombinovaný návrh

iné

**2.2.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** | | | |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

Národný koordinátor bude v gescii Ministerstva dopravy a výstavby SR a bude tvorený najmä z interného ľudského kapitálu, ktorý sa už teraz podieľa na inováciách v oblasti inteligentnej mobility v rámci národného projektu. Návrhom nedôjde k navýšeniu kapacít MDV SR. Vzhľadom na trvanie realizácie národného projektu do 03/2023 budú ďalšie zdroje financovania prioritne riešené prostredníctvom nového programového obdobia 2021-2027, resp. budú zabezpečené v rámci disponibilných zdrojov kapitoly v príslušnom roku.

Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Daňové príjmy (100)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Nedaňové príjmy (200)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Granty a transfery (300)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

Tabuľka č. 4 MDV SR

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | **poznámka** |
| **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
| **Bežné výdavky (600)** | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | **209 854,69** | Alternatíva využitia zdrojov EÚ |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | **0** | 116 629,20 | 155 505,60 | 155 505,60 |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) | **0** | 40 761,81 | 54 349,09 | 54 349,09 |  |
| Tovary a služby (630)2 | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| Bežné transfery (640)2 | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| Kapitálové transfery (720)2 | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | **209 854,69** |  |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

Bežné výdavky na roky 2023-2025 predstavujú mzdové výdavky na pokrytie činnosti národného koordinátora. Personálne obsadenie tímu národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu je v súlade s analýzou mzdovej politiky, ktorá je deklarovaná prehľadom miezd (mesačný funkčný plať) a odmien na rovnakých, resp. obdobných pracovných pozíciách a bola predložená v rámci spracovania ŽoNFP národného projektu. Rozpätie mzdových výdavkov predstavuje mesačný funkčný plat zamestnancov vrátane povinných odvodov zamestnávateľa.

V zmysle požadovaného personálu národného koordinátora podľa mzdovej politiky MDV SR k projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“, predstavuje vážený priemerný plat na zamestnanca 2 591,76 eur mesačne. V roku 2023 sa tak vo výpočte uvažuje so mzdovými výdavkami pre 5 zamestnancov za obdobie 9 mesiacov (prvé 3 mesiace v roku 2023 budú kryté zo zdrojov národného projektu , t.j. OP EVS) a v roku 2024 a 2025 so mzdovými výdavkami pre 5 zamestnancov za obdobie 12 mesiacov.

Tabuľka č. 5 MDV SR

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Zamestnanosť** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | | | | | **poznámka** | |
| **2022** | **2023** | **2024** | | **2025** |
| **Počet zamestnancov celkom** |  | **5** | **5** | | **5** |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** |  | **5** | **5** | | **5** |  | |
| **Priemerný mzdový výdavok (v eurách)** |  | 1 943,82 | 2 591,76 | | 2 591,76 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** |  | 1 943,82 | 2 591,76 | | 2 591,76 |  | |
| **Osobné výdavky celkom (v eurách)** | **0** | **157 391,01** | **209 854,69** | | **209 854,69** |  | |
| **Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)** |  | 116 629,20 | 155 505,60 | | 155 505,60 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** |  | 116 629,20 | 155 505,60 | | 155 505,60 |  | |
| **Poistné a príspevok do poisťovní (620)** |  | 40 761,81 | 54 349,09 | | 54 349,09 |  | |
| **z toho vplyv na ŠR** |  | 40 761,81 | 54 349,09 | | 54 349,09 |  | |
| Zdôvodnenie počtu zamestnancov a výpočet priemerných mzdových výdavkov  Pre zabezpečenie riadneho chodu a plnenia cieľov politiky inteligentnej mobility so zámerom byť relevantným hráčom na trhu je potrebné vytvoriť inštitúciu národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu, ktorý sa bude venovať komplexnej problematike inteligentnej mobility. Národný koordinátor bude v gescii Ministerstva dopravy a výstavby SR a bude tvorený najmä z interného ľudského kapitálu, ktorý sa už teraz podieľa na inováciách v oblasti inteligentnej mobility v rámci dopravy v rámci národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“. Hlavnou činnosťou zriadeného koordinátora bude zhromažďovať, zdieľať a vytvárať informácie, prognózy, stratégie, usmernenia alebo stanoviská, ktoré sa budú týkať jednotlivých prvkov inteligentnej mobility, alebo iných riešení a aspektov konceptu inteligentnej mobility.  Zabezpečenie činnosti národného koordinátora, ktorý bude zahŕňať tvorbu stratégií, povolení pre výskum a vývoj inteligentnej mobility, organizácia odborných workshopov v oblasti inteligentnej mobility a jej prvkov, organizácia podujatí pre informovanie odbornej verejnosti a následné spracovanie prognóz a výstupov pre budúce implementácie nových prvkov.  Personálne obsadenie tímu národného koordinátora pre inteligentnú mobilitu je v súlade s analýzou mzdovej politiky, ktorá je deklarovaná prehľadom miezd (mesačný funkčný plať) a odmien na rovnakých, resp. obdobných pracovných pozíciách a bola predložená v rámci spracovania ŽoNFP národného projektu. Rozpätie mzdových výdavkov predstavuje mesačný funkčný plat zamestnancov vrátane povinných odvodov zamestnávateľa. Ide o pracovné pozície projektový manažér senior (1), senior špecialista (4).  V zmysle požadovaného personálu národného koordinátora podľa mzdovej politiky MDV SR k projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“, predstavuje vážený priemerný plat na zamestnanca 2 591,76 eur mesačne. V roku 2023 sa vo výpočte uvažuje so mzdovými výdavkami pre 5 zamestnancov len za obdobie 9 mesiacov, nakoľko prvé 3 mesiace v roku 2023 budú kryté zo zdrojov národného projektu (OP EVS). | | | | |  |  | |
|  |  | |
|  | | | | | |  | |
|  | | | |  |  | |  |

**Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel

**Predkladateľ:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

**3.1 Náklady regulácie**

Návrh nepredstavuje žiadne ďalšie finančné zaťaženie podnikateľov na národnej úrovni. Smeruje k vytvoreniu regulačného prostredia a vytvára nové príležitosti pre podnikateľov, ako sa zapojiť do inovácií vo verejnom a súkromnom sektore. Vzhľadom na charakter predkladaného návrhu, nie je možné tieto náklady v súčasnosti presne definovať.

V budúcnosti existuje predpoklad vzniku nepriamych finančných nákladov, najmä v podobe vzniku potenciálne nových tovarov a služieb, avšak vzhľadom na charakter predkladaného materiálu, nie je možné tieto náklady presne definovať.

V budúcnosti existuje predpoklad vzniku nových administratívnych nákladov, najmä pri spracovávaní údajov a dát z inteligentnej mobility, prípadne pri testovaní konceptov v rámci skúšobnej prevádzky, a to v podobe novej administratívnej záťaže. Avšak, vzhľadom na rozsiahly charakter témy inteligentnej mobility, nie je možné tieto náklady v súčasnosti presne definovať.

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

*Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov (ročne) v prepočte na podnikateľské prostredie (PP), vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***TYP NÁKLADOV*** | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | **Zníženie nákladov v € na PP** |
| *A. Dane, odvody, clá a poplatky*,*ktorých cieľom je znižovať negatívne externality* | **0,00** | **0,00** |
| *B. Iné poplatky* | **100,00** | **0,00** |
| *C. Nepriame finančné náklady* | **0,00** | **0,00** |
| *D. Administratívne náklady* | **0,00** | **0,00** |
| ***Spolu = A+B+C+D*** | **100,00** | **0,00** |
| ***z toho*** |  |  |
| *E. Vplyv na mikro, malé a stredné podniky* | **0,00** | **0,00** |
| *F. Úplná harmonizácia práva EÚ* | **0,00** | **0,00** |
|  | | |
| ***VÝPOČET mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov*** | ***IN*** | ***OUT*** |
| ***G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F*** | **100,00** | **0,00** |

***3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov***

*Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP** | **Číslo normy**  (zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia** (§, ods.) | **Pôvod regulácie:**  SK/EÚ úplná harm./EÚ harm. s možnosťou voľby | **Účinnosť**  **regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet subjektov v dotk. kategórii** | **Počet subjektov MSP v dotk. kategórii** | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Druh vplyvu**  In (zvyšuje náklady) /  Out (znižuje náklady**)** |
| 1 | Povinnosť platenia správneho poplatku za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“ | Zákon NRSR č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch | Položka 67 písm. z) | SK | 01.07.22 | podnikatelia, ktorí budú žiadať povolenie prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla | 1 | - | 100,00 | 100,00 | In (zvyšuje náklady) |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

***Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov***

Dopad regulácií na trh sa nedá exaktne vyčísliť, a to najmä pri malých a stredných podnikoch. Implementácia prvkov inteligentnej mobility bude mať rozdielny dopad na jednotlivé podnikateľské subjekty v závislosti od ich zamerania, produkcie či výroby, a to aj vzhľadom na dynamický proces, ktorý je dnes veľmi ťažké predvídať a kvantifikovať.

1. **Povinnosť platenia správneho poplatku za vydanie „povolenia prevádzky automatizovaného vozidla“**

Opatrenie bude mať negatívny vplyv pre podnikateľov, ktorí budú žiadať o povolenie na prevádzku automatizovaného doručovacieho vozidla. Nakoľko v súčasnosti nie je možné určiť počet dotknutých subjektov, na kvantifikáciu bol využitý modelový príklad jedného dotknutého subjektu, ktorý žiada o povolenie (1 povolenie) v zmysle úpravy Zákona NRSR č. 145/1995 Z.z o správnych poplatkoch. Poplatok za vydanie povolenia prevádzky automatizovaného vozidla je vo výške 100 €, čo v konečnom dôsledku bude mať celkový negatívny vplyv na podnikateľské prostredie vo výške 100 €.

Pre konkrétne údaje sa nevykonáva štatistické zisťovanie, resp. neexistuje žiadna iná forma sledovania alebo vykazovania, ktorá by mohla byť použitá pre tento účel.

Dopad regulácií na trh sa nedá exaktne vyčísliť, a to najmä pri malých a stredných podnikoch. Implementácia prvkov inteligentnej mobility bude mať rozdielny dopad na jednotlivé podnikateľské subjekty v závislosti od ich zamerania, produkcie či výroby, a to aj vzhľadom na dynamický proces, ktorý je dnes veľmi ťažké predvídať a kvantifikovať.

**3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Predkladaný návrh sa týka primárne spoločností, podnikajúcimi predovšetkým v automobilovom priemysle, elektrotechnickom priemysle, IT priemysle, energetike, službách, telekomunikáciách a v menšej, zanedbateľnej, miere môžu byť dotknuté aj spoločnosti v iných sektoroch priemyslu. Z hľadiska právnej formy ide najmä o právnické osoby, ako spoločnosti s ručením obmedzeným a akciové spoločnosti. Zainteresované môžu byť aj fyzické osoby - podnikatelia, najmä drobní dodávatelia.

Počet ovplyvnených podnikateľských subjektov sa vzhľadom na charakter témy nedá plnohodnotne kvantifikovať, nakoľko sa jedná o návrh zákona, týkajúci sa inteligentnej mobility v dlhodobom časovom horizonte.

Konzultácie so zainteresovanými subjektmi prebiehali systematicky a konštantne s ohľadom na proces tvorby tohto zákona, ktorý bol participatívny a umožňoval zapojenie širokého spektra zainteresovaných aktérov, vrátane zástupcov podnikateľského sektoru. Konzultačný proces prebiehal v rámci zainteresovaných subjektov, ústredných orgánov štátnej správy, ako aj platformy Inteligentnej mobility Slovenska (Smart mobility Slovakia), ktorá zastrešuje verejný, akademický a súkromný podnikateľský sektor v oblasti inteligentnej mobility. Taktiež prebehli konzultácie so zástupcami MH SR.

Hlavnými bodmi konzultácií boli možnosti potenciálnych riešení a participácie na tvorbe zákona, a dopad návrhu zákona zaoberajúceho sa problematikou inteligentnej mobility v Slovenskej republike.

Výsledok konzultácií spočíval v dohode, že vzhľadom na charakter predkladaného materiálu vplyv na MSP momentálne vyčísliť nie je možné.

**3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu**

Na základe charakteru návrhu sa nepredpokladá vytvorenie bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov a poskytovateľov služieb. Navrhované zmeny v tejto fáze nepredpokladajú prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov. Takisto sa nepredpokladá rôzne zaobchádzanie s niektorými podnikmi alebo produktmi v porovnateľnej situácii. To znamená, že sa nepočíta so zavedením špeciálnych režimov pre mikro podniky, malé a stredné podniky.

Čo sa týka vplyvu navrhovaných zmien predkladaného zákona na obchodné bariéry, existuje predpoklad, že sa pri zavádzaní konceptu inteligentnej mobility a jej testovania, zvýši potenciál prílevu zahraničných investorov. Zároveň je predpoklad, že nové inteligentné riešenia vyvinuté a skúšané v podmienkach Slovenskej republiky budú konkurencieschopné a uplatniteľné, nie len na Slovensku, ale aj v zahraničí. Predpoklad vychádza najmä zo skutočnosti, že Slovenská republika má významný potenciál uplatnenia nových investícií, vzhľadom na vysoký podiel automobilového priemyslu v ekonomike. Tento druh priemyslu spolu s elektrotechnickým priemyslom, tvorí podstatnú časť tvorby a implementácie konceptu inteligentnej mobility.

Pre všetky podniky bude zároveň kľúčové inovovať svoje technológie a riešenia s využitím možností nových riešení inteligentnej mobility. Jedine prostredníctvom inovácií dokážu podniky konkurovať na trhu so zahraničnými subjektami.

Na základe charakteru materiálu, nie je možné v tejto fáze jednoznačne povedať, či a ako budú ovplyvnené ceny a dostupnosť základných zdrojov, prípadne prístup k financiám pre podniky.

***Konkurencieschopnosť:***

*Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:*

*X zvyšuje ☐ nemení ☐ znižuje*

***Produktivita:***

*Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?*

*Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:*

*☐ zvyšuje X nemení ☐ znižuje*

Navrhované zmeny, týkajúce sa zavádzania konceptu inteligentnej mobility na území Slovenskej republiky výrazným spôsobom podporujú inovácie. Vzhľadom na charakter materiálu možno konštatovať, že práve podpora inovácií, technológií a nových riešení dopravy, tvorí jadro celého konceptu inteligentnej mobility.

Predložené zmeny určitým spôsobom dokážu nepriamo uviesť, prípadne rozšíriť nové výrobné metódy, s nimi súvisiace technológie a výrobky na trh. Jedná sa najmä o veci, súvisiace so zavádzaním a prevádzkou konceptu inteligentnej mobility. Navrhované zmeny taktiež môžu priamo súvisieť s duševným vlastníctvom. Ide predovšetkým o tvorbu a zavádzanie nových riešení a technológií, ktoré jednotlivé spoločnosti vyvinú a následne vznikne potreba nové technológie patentovať a certifikovať. Inteligentná mobilita má predpoklad svojím konceptom podporiť vyššiu efektivitu výroby a využívania dostupných zdrojov, a to kladením dôrazu na efektívnu prepravu, využívanie alternatívnych zdrojov energie a nových kompozitných materiálov. Taktiež zvyšovaním stupňa všeobecnej automatizácie v procesoch a riadení prepravy tovarov. Z tohto pohľadu existuje predpoklad zvyšovania produktivity, avšak presne vyčísliť nárast produktivity momentálne nie je možné. Navrhované zmeny vychádzajú priamo z predpokladu tvorby nových pracovných miest vo výskume a vývoji v Slovenskej republike.

**3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Analýza sociálnych vplyvov**  **Vplyvy na hospodárenie domácností, prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám, sociálnu inklúziu, rovnosť príležitostí a rovnosť žien a mužov a vplyvy na zamestnanosť**  **(**Ak v niektorej z hodnotených oblastí sociálnych vplyvov (bodov 4.1 až 4.4) nebol identifikovaný vplyv, uveďte v príslušnom riadku analýzy poznámku „Bez vplyvu.“.) | | |
| **4.1 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na hospodárenie domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené.** | | |
| *Vedie návrh k zvýšeniu alebo zníženiu príjmov alebo výdavkov domácností?*  *Ktoré skupiny domácností/obyvateľstva sú takto ovplyvnené a akým spôsobom?*  *Sú medzi potenciálne ovplyvnenými skupinami skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?*  **(V prípade vyššieho počtu hodnotených opatrení doplňte podľa potreby do tabuľky pred bod 4.2 ďalšie sekcie - 4.1.1 Pozitívny vplyv/4.1.2 Negatívny vplyv).** | | |
| *a)* | ***4.1.1 Pozitívny vplyv*** | |
| *b)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zvýšenie príjmov alebo zníženie výdavkov:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov. Zníženie výdavkov sa prejaví len sekundárne a to formou šetrenia finančných prostriedkov vďaka efektívnejšej preprave osôb z bodu A do bodu B, ktorá je očakávaným výsledkom zavádzania inteligentných riešení v doprave, ktoré sú oblasťou záujmu predkladaného materiálu. |
| *c)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1 -* Osoby využívajúce dopravu na cestnej infraštruktúre v rámci konceptu inteligentnej mobility. |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *d)* | ***Kvantifikujte*** *rast príjmov alebo pokles výdavkov* ***za jednotlivé******ovplyvnené******skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *e)* | * *priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *f)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |
| *g)* | ***4.1.1.1******Z toho pozitívny vplyv na skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia***  *(V prípade významných vplyvov na príjmy alebo výdavky domácností v riziku chudoby, identifikujte a kvantifikujte pozitívny vplyv na chudobu obyvateľstva (napr. znižovanie miery rizika chudoby, priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine)* | |
| *h)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zvýšenie príjmov alebo zníženie výdavkov:* | Bez vplyvu. |
| *i)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *j*) | ***Kvantifikujte*** *rast príjmov alebo pokles výdavkov* ***za jednotlivé ovplyvnené skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *k)* | * *priemerný rast príjmov/ pokles výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *l)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |
| *a)* | ***4.1.2 Negatívny vplyv*** | |
| *b)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zníženie príjmov alebo zvýšenie výdavkov:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |
| *c)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *d)* | ***Kvantifikujte*** *pokles príjmov alebo rast výdavkov* ***za jednotlivé******ovplyvnené******skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *e)* | * *priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *f)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |
| *g)* | ***4.1.2.1******Z toho negatívny vplyv na skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia***  *(V prípade významných vplyvov na príjmy alebo výdavky domácností v riziku chudoby, identifikujte a kvantifikujte negatívny vplyv na chudobu obyvateľstva (napr. zvyšovanie miery rizika chudoby, priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine)* | |
| *h)* | ***Popíšte*** *opatrenie a jeho vplyv na hospodárenie domácností s uvedením, či ide o zníženie príjmov alebo zvýšenie výdavkov:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |
| *i)* | ***Špecifikujte*** *ovplyvnené skupiny:* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *j*) | ***Kvantifikujte*** *pokles príjmov alebo rast výdavkov* ***za jednotlivé ovplyvnené skupiny*** *domácností / skupiny jednotlivcov a počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným návrhom.* | |
| *k)* | * *priemerný pokles príjmov/ rast výdavkov v skupine v eurách a/alebo v % / obdobie:* * *veľkosť skupiny (počet obyvateľov):* | *Ovplyvnená skupina č. 1* |
| *Ovplyvnená skupina č. 3* | *Ovplyvnená skupina č. 2* |
| *l)* | *Dôvod chýbajúcej kvantifikácie:* | Predkladaný materiál nebude mať žiaden vplyv na domácnosti v podobe zvýšenia príjmov, či zníženia výdavkov. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **4.2 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva a vplyv na sociálnu inklúziu.** | | | |
| *Má návrh vplyv na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám?*  *Popíšte hodnotené opatrenie, špecifikujte ovplyvnené skupiny obyvateľstva a charakter zmeny v prístupnosti s ohľadom na dostupnosť finančnú, geografickú, kvalitu, organizovanie a pod. Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* | | | |
| *a)* | *Rozumie sa najmä na prístup k:*   * *sociálnej ochrane, sociálno-právnej ochrane, sociálnym službám (vrátane služieb starostlivosti o deti, starších ľudí a ľudí so zdravotným postihnutím),* * *kvalitnej práci, ochrane zdravia, dôstojnosti a bezpečnosti pri práci pre zamestnancov a existujúcim zamestnaneckým právam,* * *pomoci pri úhrade výdavkov súvisiacich so zdravotným postihnutím,* * *zamestnaniu, na trh práce (napr. uľahčenie zosúladenia rodinných a pracovných povinností, služby zamestnanosti), k školeniam, odbornému vzdelávaniu a príprave na trh práce,* * *zdravotnej starostlivosti vrátane cenovo dostupných pomôcok pre občanov so zdravotným postihnutím,* * *k formálnemu i neformálnemu vzdelávaniu a celo­životnému vzdelávaniu,* * *bývaniu a súvisiacim základným komunálnym službám,* * *doprave,* * *ďalším službám najmä službám všeobecného záujmu a tovarom,* * *spravodlivosti, právnej ochrane, právnym službám,* * *informáciám,* * *k iným právam (napr. politickým).* | | Predkladaný materiál, z dôvodu aplikácie inteligentných riešení prepravy, uľahčí obyvateľom vo fáze implementácie každodenný presun do ľubovoľného koncového bodu a zároveň uľahčí prístup k dopravným informáciám. |
| *b)* | *Má návrh významný vplyv na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva alebo skupín v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia?*  *Špecifikujte ovplyvnené skupiny v riziku chudoby a sociálneho vylúčenia a popíšte vplyv na ne. Je tento vplyv väčší ako vplyv na iné skupiny či subjekty? Uveďte veľkosť jednotlivých ovplyvnených skupín.* | | |
| *c)* | *Zraniteľné skupiny alebo skupiny v riziku chudoby alebo sociálneho vylúčenia sú napr.:*   * *domácnosti s nízkym príjmom (napr. žijúce iba zo sociálnych príjmov, alebo z príjmov pod hranicou rizika chudoby, alebo s príjmom pod životným minimom, alebo patriace medzi 25% domácností s najnižším príjmom),* * *nezamestnaní, najmä dlhodobo nezamestnaní, mladí nezamestnaní a nezamestnaní nad 50 rokov,* * *deti (0 – 17),* * *mladí ľudia (18 – 25 rokov),* * *starší ľudia, napr. ľudia vo veku nad 65 rokov alebo dôchodcovia,* * *ľudia so zdravotným postihnutím,* * *marginalizované rómske komunity* * *domácnosti s 3 a viac deťmi,* * *jednorodičovské domácnosti s deťmi (neúplné rodiny, ktoré tvoria najmä osamelé matky s deťmi),* * *príslušníci tretích krajín, azylanti, žiadatelia o azyl,* * *iné zraniteľné skupiny, ako sú napr. bezdomovci, ľudia opúšťajúci detské domovy alebo iné inštitucionálne zariadenia* | Implementácia predloženého materiálu môže v budúcnosti čiastočne pomôcť pri uľahčení presunu osôb so zdravotným postihnutím z miesta A na miesto B, a to vďaka aplikácii prvkov inteligentnej mobility do praxe a frekventovanejšiemu využívaniu autonómnej jazdy v cestnej preprave. Následným pozitívnym vplyvom je možná eliminácia inklúzie seniorov zo spoločnosti, v súvislosti s nemožnosťou bežného presunu prostredníctvom osobného automobilu. | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **4.3 Identifikujte a popíšte vplyv na rovnosť príležitostí.**  **Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyv na rovnosť žien a mužov.** | | |
| *a)* | *4.3.1 Dodržuje návrh povinnosť rovnakého zaobchádzania so skupinami alebo jednotlivcami na základe pohlavia, rasy, etnicity, náboženstva alebo viery, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie alebo iného statusu? Mohol by viesť k nepriamej diskriminácii niektorých skupín obyvateľstva? Ak áno, ktoré skupiny sú takto ovplyvnené a akým spôsobom?* | |
| *b)* | Predkladaný návrh nikoho z vyššie uvedených skupín nediskriminuje a zároveň ani nezvýhodňuje. Skupiny tak nie sú návrhom ovplyvnené. | |
| *c)* | *4.3.2 Môže návrh viesť k zväčšovaniu nerovností medzi ženami a mužmi? Podporuje návrh rovnosť príležitostí? Má návrh odlišný vplyv na ženy a mužov? Popíšte vplyvy.* | |
| *d)* | *Popíšte riziká návrhu, ktoré môžu viesť k zväčšovaniu nerovností:* | Bez vplyvu. |
| *e)* | *Popíšte pozitívne vplyvy návrhu na dosahovanie rovnosti žien a mužov, rovnosti príležitostí žien a mužov, prípadne vplyvy na ženy a mužov, ak sú odlišné:* | Bez vplyvu. |
| *f)* | *Má návrh významné vplyvy na niektorú zo zraniteľných skupín obyvateľstva? Ak áno, aké? Akým spôsobom? Zraniteľnou skupinou obyvateľstva sa rozumejú najmä ženy ohrozené viacnásobnou diskrimináciou, tehotné matky, seniorky, ženy patriace do marginalizovaných skupín obyvateľstva, migrantky, ženy a dievčatá so zdravotným postihnutím, obete násilia a pod.* | Bez vplyvu. |
| *g)* | *Pri identifikovaní vplyvov na rovnosť žien a mužov treba vziať do úvahy existujúce rozdiely medzi ženami a mužmi, ktoré sú relevantné k danej politike. Podpora rovnosti  žien a mužov nespočíva len v odstraňovaní obmedzení a bariér pre plnohodnotnú účasť na ekonomickom, politickom a sociálnom živote spoločnosti ako aj rodinnom živote, ale taktiež v podpore rovnosti medzi nimi.*  *V ktorých oblastiach podpory rovnosti žien a mužov návrh odstraňuje prekážky a/alebo podporuje rovnosť žien a mužov? Medzi oblasti podpory rovnosti žien a mužov okrem iného patria:*   * *podpora slobodného výberu povolania a ekonomickej činnosti* * *podpora vyrovnávania ekonomickej nezávislosti,* * *zosúladenie pracovného, súkromného a rodinného života,* * *podpora rovnosti príležitostí pri participácii na rozhodovaní,* * *boj proti domácemu násiliu,  násiliu na ženách a obchodovaniu s ľuďmi,* * *podpora vnímania osobnej starostlivosti o dieťa za rovnocennú s ekonomickou činnosťou a podpora neviditeľnej práce v domácnosti ako takej,* * *rešpektovanie osobných preferencií pri výbere povolania a zosúlaďovania pracovného a rodinného života.* | Bez vplyvu. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **4.4 Identifikujte, popíšte a kvantifikujte vplyvy na zamestnanosť a na trh práce.**  *V prípade kladnej odpovede pripojte* ***odôvodnenie*** *v súlade s Metodickým postupom pre analýzu sociálnych vplyvov.* | | |
| *a)* | *Uľahčuje návrh vznik nových pracovných miest? Ak áno, ako? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu.* | |
| *b)* | *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, pre aké skupiny zamestnancov, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod.* | Implementácia predkladaného materiálu má vplyv na tvorbu pracovných miest vo verejnom aj súkromnom sektore. Vo verejnom sektore v podobe vzniku národného koordinátora inteligentnej mobility, zaoberajúcim sa spracovaním získaných dopravných dát. Zároveň vplýva na tvorbu pracovných miest zaoberajúcich sa politikou inteligentnej mobility, vedou, výskumom a vývojom. V súkromnom sektore vplýva na vznik pracovných pozícií v stavebnom priemysle, v elektrotechnickom priemysle, v automobilovom priemysle a taktiež má vplyv na dopyt subdodávateľov automobilového priemyslu. Implementácia predkladaného materiálu má vplyv na vznik pracovných pozícií v oblasti obsluhy automatizovaných strojov a pod. |
| *c)* | *Vedie návrh k zániku pracovných miest?* *Ak áno, ako a akých? Ak je to možné, doplňte kvantifikáciu* | |
| *d)* | *Identifikujte, v ktorých sektoroch a odvetviach ekonomiky, v ktorých regiónoch, o aké typy zamestnania /pracovných úväzkov pôjde a pod. Identifikujte možné dôsledky, skupiny zamestnancov, ktoré budú viac ovplyvnené a rozsah vplyvu.* | Implementácia predkladaného materiálu má vplyv na zánik pracovných pozícií, spôsobený aplikáciou umelej inteligencie. Aplikácia umelej inteligencie vedie k automatizácii, digitalizácii a optimalizácii procesov. Na niektoré pozície už nebude vďaka umelej inteligencií potrebná ľudská práca, poprípade bude potrebná v nižšom rozsahu. Príkladom sú vodiči hromadných prostriedkov a vodiči nákladnej kamiónovej dopravy. |
| *e)* | *Ovplyvňuje návrh dopyt po práci? Ak áno, ako?* | |
| *f)* | *Dopyt po práci závisí na jednej strane na produkcii tovarov a služieb v ekonomike a na druhej strane na cene práce.* | Aplikácia inteligentnej mobility do praxe môže spôsobiť zvýšený dopyt po odbornej práci súvisiacej s aplikáciou inteligentných prvkov do infraštruktúry (bezpečnostní technici, IT technici,...). Zároveň sa môže zvýšiť dopyt po práci v oblasti automatizácie vo výrobe, resp. jej špecializovanej obsluhy. |
| *g)* | *Má návrh dosah na fungovanie trhu práce?* *Ak áno, aký?* | |
| *h)* | *Týka sa makroekonomických dosahov ako je napr. participácia na trhu práce, dlhodobá nezamestnanosť, regionálne rozdiely v mierach zamestnanosti.* *Ponuka práce môže byť ovplyvnená rôznymi premennými napr. úrovňou miezd, inštitucionálnym nastavením (napr. zosúladenie pracovného a súkromného života alebo uľahčovanie rôznych foriem mobility).* | Predložený materiál môže mať vplyv na tvorbu nových odborných pracovných miest v regiónoch Slovenska s nižšou ponukou práce. |
| *i)* | *Má návrh špecifické negatívne dôsledky pre isté skupiny profesií, skupín zamestnancov či živnostníkov?* *Ak áno, aké a pre ktoré skupiny?* | |
| *j)* | *Návrh môže ohrozovať napr. pracovníkov istých profesií favorizovaním špecifických aktivít či technológií.* | Aplikácia predloženého materiálu môže mať vplyv na zánik profesií s možnosťou automatizácie (manuálne práce). |
| *k)* | *Ovplyvňuje návrh špecifické vekové skupiny zamestnancov? Ak áno, aké? Akým spôsobom?* | |
| *l)* | *Identifikujte, či návrh môže ovplyvniť rozhodnutia zamestnancov alebo zamestnávateľov a môže byť zdrojom neskoršieho vstupu na trh práce alebo predčasného odchodu z trhu práce jednotlivcov.* | Bez vplyvu. |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na životné prostredie** |
| **5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv?** |
| **Ovzdušie**  Predkladaný materiál predpokladá iba pozitívny dopad na ovzdušie, ktorý je jednou z priorít vyplývajúcich pri posilnení transformácie súčasnej dopravy na inteligentnú mobilitu na celom území Slovenskej republiky. Tento prechod je posilnený obsahovou stránkou predkladaného materiálu. Predkladaný materiál vzhľadom na vyššie uvedenú skutočnosť vedie k efektívnejšiemu využívaniu energií, čo má za následok redukciu negatívnych dopadov dopravy na kvalitu ovzdušia.   |  |  | | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Pozitívny, s dlhodobým dopadom* | | *Veľkosť vplyvu* | *Veľký* | | *Rozsah vplyvu* | *Celé územie SR* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Veľmi významný* |   **Voda**  Predkladaný materiál nepredpokladá žiaden vplyv na vodstvo Slovenskej republiky.   |  |  | | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Nepravdepodobný* | | *Veľkosť vplyvu* | *Zanedbateľný* | | *Rozsah vplyvu* | *Vodstvo SR* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Bezvýznamný* |   **Pôda a horniny**  Predkladaný materiál má nepravdepodobný vplyv na pôdu a horniny Slovenskej republiky.   |  |  | | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Nepravdepodobný* | | *Veľkosť vplyvu* | *Zanedbateľný* | | *Rozsah vplyvu* | *Cestná infraštruktúra SR* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Bezvýznamný* |   **Prírodné zdroje, spotreba materiálu a odpad**  Predpokladá sa významný pozitívny environmentálny dopad, ktorý by sa mal kumulovať postupom času. Pozitívny dopad sa odzrkadlí najmä stimuláciou využívania obnoviteľných zdrojov energie často využívaných v rámci autonómnej mobility a tiež zvýšením energetickej účinnosti riešení dopravy, čo sa prejaví na znižovaní potreby využívania prírodných zdrojov (neobnoviteľných).   |  |  | | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Pozitívny, kumulatívny, s nepriamym environmentálnym dopadom* | | *Veľkosť vplyvu* | *Veľký* | | *Rozsah vplyvu* | *Celé územie SR* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Veľmi významný* |   **Organizmy (biota)**  Predkladaný materiál predpokladá pozitívny dopad na živé organizmy, najmä na človeka pomocou podpory rozvoja čiastočne a plne automatizovanej jazdy, ktorá vedie k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej dopravy.     |  |  | | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Pravdepodobný, pozitívny, s nepriamym environmentálnym dopadom* | | *Veľkosť vplyvu* | *Malý* | | *Rozsah vplyvu* | *Okolie plochy dopravnej infraštruktúry* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Významný* |   *.* |
| **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?** |
| Predkladaný materiál nepredpokladá žiaden vplyv na chránené územia.   |  |  |  | | --- | --- | --- | | *Typ vplyvu* | *Nepravdepodobný* | *Pozitívny, dlhodobý, s priamym environmentálnym dopadom* | | *Veľkosť vplyvu* | *Zanedbateľný* | *Veľký* | | *Rozsah vplyvu* | *Celé územie SR* | *Celé územie SR* | | *Celkové hodnotenie významnosti vplyvu* | *Bezvýznamný* | *Veľmi významný* |   *.* |
| **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?** |
| Predkladaný materiál nepredpokladá žiaden vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice. |
| **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?** |
| Navrhované opatrenia nepredpokladajú negatívne vplyvy na životné prostredie. |

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona:** Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
2. **Názov návrhu zákona:** Návrh zákona, ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel
3. **Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**
4. v primárnom práve:

* Zmluva o fungovaní Európskej únie, najmä jej článok 114,

1. v sekundárnom práve:

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018) v platnom znení

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

* 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 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019)

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

* Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996) v platnom znení

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

1. nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie

**4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**

1. lehota na prebranie príslušného právneho aktu Európskej únie

- bezpredmetné,

1. informácia o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie

- nie je vedené konanie,

1. informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú uvádzané právne akty Európskej únie už prebrané

- bezpredmetné.

**5. Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:**

- úplne

**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.

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 § 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 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. Súčasné 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 protiprávnych 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 jázd“, 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 prispôsobili 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 cyklistikách 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 zabezpečí 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 docieli 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]](#footnote-1) ktoré stanovuje základné požiadavky z hľadiska všeobecnej bezpečnosti vozidiel. Tieto definície je nevyhnutné doplniť aj do tohto zákona z dôvodu, že automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo môže byť aj inej kategórie ako je M a N, napríklad štvorkolka kategórie L, kolesový traktor kategórie T, pásový traktor kategórie C a podobne. V súvislosti s automatizovaným vozidlom a plne automatizovaným vozidlom v rámci povolenia skúšobnej prevádzky sa navrhuje doplniť aj pojem automatizovaný systém riadenia, ktorý znamená, že ide o systém vo vozidle, ktorý zabezpečuje jazdu vozidla vrátane jeho kontroly nad jazdou (dynamická kontrola), pričom sa využíva hardware a software vozidla.

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 predpisov. 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.

Súčasné 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 schválení takéhoto vozidla na prevádzku v cestnej premávke, vykonať skúšobné jazdy v režime skúšobnej prevádzky.

K bodu 5 [§ 49 ods. 3]

Súčasné vymedzenie 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 počasí, údaje zo snímačov bezpečnostných systémov vozidla a podobne).

K bodu 7 a 9 [§ 49 ods. 7 a ods. 8 písm. e)]

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

K bodu 8 [§ 49 ods. 8 písm. d)]

Terminologické zosúladenie pojmu z dôvodu súladu § 49 ods. 8 písm. d) a § 52 ods. 7 písm. d).

K bodu 10 a 11 [§ 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 12 [§ 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 13 [§ 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 14 [§ 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 15 až 18 [§ 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 19 [§ 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.

Bratislava 24. august 2022.

**Eduard Heger v. r.**

predseda vlády

Slovenskej republiky

**Andrej Doležal v. r.**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky

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)