



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k
Č. J.	20/2024
DATUM ZPRACOVÁNÍ	6. 3. 2024
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) podporuje vytvoření Pánu autonomní mobility. Zároveň navrhuje úpravu terminologie, aktualizaci popisu postupu analýz a předložení návrhu legislativních změn vládě do poloviny roku 2024.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K používané terminologii

Navrhujeme v celém dokumentu sjednotit používanou terminologii.

V textu se vyskytují varianty:

částečně / plně autonomní vozidla

automatizovaná vozidla

automatizovaná a autonomní vozidla

automatizované řízení

autonomní řízení

apod.

Odůvodnění:

Jednotná terminologie zpřehlední dokument. Je nezbytné, aby terminologie odpovídala již nyní přijatým předpisům na mezinárodní úrovni (technické předpisy EHK-OSN, směrnice a Nařízení EU pro schvalování vozidel, Úmluva Vídeň 1968), neboť tyto termíny budou uvedeny v technické dokumentaci vozidel kontrol.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

2. Ke kapitole 1. Úvod, 2. odstavec, str. 1

Poslední větu „Do provozu budou ve větší míře také nasazeny dopravní prostředky na alternativní a nefosilní paliva.“ navrhujeme vypustit.

Odůvodnění:

Vozidla s alternativním pohonem nejsou nikterak relevantní k automatizovaným vozidlům. Tato problematika spolu přímo nesouvisí.

Tato připomínka je zásadní.

3. Ke kapitole 1. Úvod, 3. odstavec, str. 2

Poslední věta „V případě, že bychom tedy uvažovali např. poloviční účinnost zavedení automatizovaných vozidel do provozu, mohli bychom tak předejít průměrně přibližně 40 tisícům nehodám s 10 tisíci a zraněními, mezi nimi i 200 až 250 obětí osob dopravních nehod.“ je zavádějící.

Navrhujeme větu upravit na „Se stoupající penetrací automatizovaných a plně automatizovaných vozidel bude docházet souběžně docházet zvýšení bezpečnosti silničního provozu a redukce rizika dopravních nehod s vážnými následky“.

Odůvodnění:

Při zavedení automatizovaných vozidel do provozu je potřeba brát v úvahu více parametrů v kontextu se snížením rizika dopravní nehody s následky.

Tato připomínka je zásadní.

4. Ke kapitole 1. Úvod, 4. odstavec, str. 3

Druhou polovinu odstavce „Je třeba prověřit premisu, že automatizovaná vozidla přispějí ke zvýšení efektivity využití plochy pozemních komunikací určených pro motorovou dopravu i v městském prostředí, kde systémy zvláště vozidel s plně automatizovaným řízením budou muset reagovat na mnoho neznámých parametrů z hlediska interakcí se zranitelnými účastníky, zejména chodci a cyklisty, a větším počtem nepředvídatelných situací vzniklých komplikovaností takového prostředí. Je možné, že z důvodu zajištění bezpečnosti silničního provozu budou systémy automatizovaných vozidel v některých situacích ve standardním městském provozu výrazně zpomalovat a silniční provoz brzdit, což by naopak mohlo kapacitu pozemních komunikací snížit, případně nový komfortní a uživatelsky přívětivý druh dopravy zvýší zájem o individuální cestování.“ navrhujeme přeformulovat a uvést, že „Veškeré nové neznámé situace a potenciální rizika jsou detailně analyzovány v rámci pracovních skupin“. Případně navrhujeme větu úplně vypustit.

Odůvodnění:

Probíhající práce v pracovních skupinách k autonomnímu řízení mají jasný cíl připravit co nejvhodnější prostředí pro umožnění provozování automatizovaných vozidel v ČR. Takto definované pochyby, které připouštějí, že existuje riziko nepředvídatelných interakcí se zranitelnými účastníky, jdou naprosto proti tomuto cíli. Toto považujeme za politicky citlivé a načasování předložení dokumentu s tímto textem je naprosto nevhodné vzhledem k probíhajícím pracím v pracovních skupinách. Veškeré pochyby, rizika a další nejasná témata je potřeba nejprve důkladně prozkoumat v pracovních skupinách.

Tato připomínka je zásadní.

5. Ke kapitole 1. Úvod, 5. odstavec, str. 3

Žádáme doplnit větu „Obecně určujícím faktorem rychlosti změn a souvisejících dopadů bude rozvoj digitalizace, jehož podstata je pro zavádění autonomní mobility zásadní.“ Následovně: „Obecně určujícím

faktorem rychlosti změn a souvisejících dopadů bude rozvoj digitalizace a odpovídající legislativní prostředí, jehož podstata je pro zavádění autonomní mobility zásadní.“.

Odůvodnění:

Bez kvalitního právního rámce nebude možné změny ve smyslu provozování automatizovaných vozidel v ČR pozorovat.

Tato připomínka je zásadní.

6. Ke kapitole 2.1 Vývoj v České republice, str. 6

Za výčet jednotlivých karet „Vytvoření prostředí pro testování,...“ žádáme doplnit „Nad rámec výše uvedeného nyní Ministerstvo dopravy ve spolupráci s klíčovými stakeholdery intenzivně pracuje na přípravě vhodného regulatorního rámce. Návrh nové legislativy, která umožní provoz automatizovaných vozidel v ČR, se Ministerstvo dopravy chystá předložit vládě ještě v roce 2024.“

Odůvodnění:

Tato naprosto zásadní informace o současných pracích na legislativě a plánech předložení návrhu nové legislativy vládě zde musí být uvedena.

Tato připomínka je zásadní.

7. Ke kapitole 2.1 Vývoj v České republice, str. 7

Odstavec „Probíhají rovněž intenzivní práce na analýze současného právního řádu ČR a jeho připravenosti na rozvoj autonomní mobility. Na základě dotazníkového šetření mezi odbornou veřejností, řešícího opatření „Právní aspekty procesu zavádění vozidel vybavených autonomními systémy“, kde byla řada názorů na nová nařízení a úpravy nejednotných, je v této oblasti třeba provést hlubší výzkum a zaměřit se přitom i na zahraniční dobrou praxi.“ navrhujeme aktualizovat v souladu s připomínkou č. 6 výše.

Odůvodnění:

Dle našeho názoru byly práce na analýze současného právního řádu již dokončeny, taktéž byl dokončen hlubší výzkum a analýza zahraniční praxe a právní úpravy.

Tato připomínka je zásadní.

8. Ke kapitole 2.1 Vývoj v České republice, str. 9

Souvětí „Pracovní skupina 1 „Právní aspekty“ rámcově definovala oblasti, kterých se zavádění autonomní mobility může dotýkat z hlediska právních předpisů: testování vozidel a jejich provoz, ochrana osobních údajů, odpovědnost a homologace“ žádáme přeformulovat na „Pracovní skupina 1 „Právní aspekty“ na základě potřeb definovaných odvětvím analyzovala zahraniční i národní předpisy pokrývající oblasti provozu automatizovaných vozidel a zaměřila se také na otázky schvalování a homologace vozidel a odpovědnosti. V únoru 2024 pracovní skupina definovala varianty přístupu k úpravám dotčené legislativy“.

Odůvodnění:

Souvětí dle našeho názoru nereflektuje současnou aktivitu pracovní skupiny.

Tato připomínka je zásadní.

9. Ke kartě 4.2.1 Vytváření příznivého právního prostředí pro rozvoj autonomní mobility v ČR, str. 26

Navrhujeme úpravy karty:

Název opatření
4.2.1 Vytváření příznivého právního prostředí pro rozvoj autonomní mobility v ČR
Popis současného stavu
<p>S postupným vývojem technických a technologických řešení jsou změny prakticky ve všech odvětvích reflektovány v právních předpisech se zpožděním. Provoz automatizovaných vozidel klade dospecifické požadavky na celý proces schvalování vozidel, zkušebního provozu, <u>a</u> povinností řidiče, technických silničních kontrol, řidičských oprávnění, odpovědností za škodu a mnohé další. Je nezbytné, aby právní předpisy pružně reagovaly na změny v trendu automatizace v dopravě a umožnily tak rozvoj technologie s potenciálem výrazně zvýšit bezpečnost provozu <u>a řidičský komfort</u>. V současné době je v ČR podle platných právních předpisů umožněn provoz vozidel v úrovni odpovídající SAE2. V roce 2022 byla dokončena komplexní studie současné právní úpravy, která identifikovala oblasti, v nichž je třeba činit změny. Konkrétně se jedná o zavedení pojmu autonomního vozidla, definici řidiče a jeho povinností, tzv. technického dozoru, resp. vzdáleného řidiče, povinností provozovatelů vozidel a definice provozního prostoru. Mezi doporučeními jsou rovněž zahrnuty oblast odpovědnosti za škodu, pojištění a trestněprávní odpovědnost. Oblast zpracování dat a související režimy řeší primárně evropská legislativa (platná či připravovaná) a její právní rámec musí být primárně zaměřený na minimalizaci zásahů do práv subjektů údajů. Toto doporučení obsahuje i zpráva Etické komise¹, která dále obecně doporučuje úpravu právního rámce, vč. definování pojmů, povinností a požadavků na vybavení vozidel. Na některých výše zmíněných oblastech v současnosti pracují skupiny v rámci EHK OSN a EU (viz více opatření „Aktivní účast na tvorbě příslušných mezinárodních předpisů a standardizaci, včetně aktivního zapojení do EHK OSN“) a jsou postupně vydávány první právní předpisy nebo doporučení. Je zřejmé, že změny českých právních předpisů musí reflektovat právní úpravu EU a respektovat závazky ČR vyplývající z mezinárodních smluv.</p>

¹ Etická komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách České republiky

Pracovní skupina „Právní aspekty“ během dvou setkání v roce 2023 a dvou navazujících jednání v lednu a únoru roku 2024 detailně prošla všechny výše uvedené oblasti a otázky. Automobilový průmysl zastoupený Sdružením automobilového průmyslu definoval rozsah potřeb, které je potřeba legislativní změnou pokrýt. Některé otázky vyžadovaly hlubší analýzu zahraničních a unijních právních úprav, některé otázky byly během jednání pracovní skupiny vysvětleny a překonány (jedná se zejména o oblast odpovědnosti za škodu a pojištění). Pracovní skupina se shodla, že je potřeba zaměřit se na definici a povinnosti řidiče a definici řízení vozidla. Pracovní skupina identifikovala možné varianty přístupu k úpravě legislativy a připravila doporučení pro vedení Ministerstva dopravy pro volbu jedné z představených variant. Na základě této volby neprodleně započnou konkrétní práce na paragrafových změnách dotčené legislativy. Ambicí Ministerstva dopravy je předložit vládě návrh nové legislativy, která umožní provoz automatizovaných vozidel v ČR, do konce roku 2024. Navržená legislativa zařadí ČR na přední místo mezi zeměmi EU v této oblasti a umožní výrobcům schválit vozidla i pro území ČR.

Cíl opatření

Cílem opatření je vytvořit v ČR takový právní rámec pro oblast autonomní mobility, který umožní postupné zavádění automatizovaných vozidel do provozu.

Popis opatření

Opatření **spočívá** ~~bude spočívat~~ v detailním věcném posouzení potřeby, rozsahu a způsobu změny stávající právní úpravy a ~~v případné~~ navazující přípravě a projednávání návrhu (návrhů) novel právních předpisů, které musí ~~následovat~~ **reflektovat** technický a technologický vývoj v oblasti automatizace dopravy. Dosavadní analytické aktivity se zaměřovaly na jednotlivé relevantní právní instituty, mj. zkušební provoz, schvalování vozidel do provozu, registrace vozidel, technické požadavky na vozidla, požadavky na řidiče, mezinárodní uznávání schválení vozidel, práva a povinnosti včetně odpovědnosti dotčených subjektů (účastníků silničního provozu, vlastníků a provozovatelů dopravní infrastruktury, orgánů veřejné moci atd.), pojištění, ochrana osobních údajů, kybernetická bezpečnost, dopravní nehody, řízení provozu, odborná způsobilosti k užívání vozidel aj. Pro oblast autonomní mobility byly komplexní studií zadané v rámci programu BETA 2 identifikovány v roce 2022 ~~jako nejvíce~~ relevantní tyto právní předpisy z oblasti silniční dopravy. **Stěžejním výchozím bodem pro připravovanou novelu je** ~~Zákon~~ č. [361/2000](#) Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů,

— ~~Zákon č. [111/1994](#) Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,~~

— ~~Zákon č. [13/1997](#) Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,~~

- ~~Zákon č. [247/2000](#) Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,~~
- ~~Zákon č. [168/1999](#) Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů,~~
- ~~Zákon č. [56/2001](#) Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,~~

~~Dále jsou relevantní předpisy týkající se odpovědnosti za škodu, deliktů odpovědnosti související s provozem vozidel, oblasti elektronických komunikací, kybernetické bezpečnosti atd. V jejich rámci se možné úpravy musí řešit ve spolupráci s jejich gestory.~~

Další ve studii zmíněné předpisy v současnosti neomezují realizaci dostupných autonomních systémů ani v Německu, ve kterém je daná legislativa v EU nejdále.

Gesce a spolugesce

Ministerstvo dopravy

Sdružení automobilového průmyslu (spolugestor)

Ministerstvo financí (spolugestor)

Ministerstvo spravedlnosti (spolugestor)

Ministerstvo průmyslu a obchodu (spolugestor)

Národní úřad pro kybernetickou bezpečnost (spolugestor)

Indikátor plnění

- 1) Příprava věcného zadání detailně posuzujícího potřeby, rozsah a způsob změny stávající právní úpravy (vč. spolupráce s autoprůmyslem na této přípravě)
- 2) ~~Případné zajištění~~ **Příprava** a projednávání návrhu (návrhů) novel právních předpisů.

3) Předložení návrhu legislativních změn vládě

Termín naplnění

- 1) 3/2024

2) 2026 a dále průběžně 06/2024
3) 06/2024
Předpokládaný způsob financování
Státní rozpočet

Odůvodnění:

Karta dle našeho názoru nereflektuje současnou aktivitu pracovní skupiny, která se úpravě právního rámce věnuje. Tato aktivita je naprosto klíčová k umožnění provozu automatizovaných vozidel v ČR. Studia Beta není jediným dokumentem a jedinou aktivitou, na které současné diskuse v rámci pracovní skupiny stavíme. Některé otázky byly dokonce již dávno překonány.

Tato připomínka je zásadní.