

ÚLOHY A OPRÁVNENIA ORGÁNOV POLICAJNÉHO ZBORU V ÉRE AUTOMATIZOVANÝCH VOZIDIEL

RESPONSIBILITIES AND AUTHORIZATIONS OF THE AUTHORITIES OF THE POLICE FORCE IN THE ERA OF AUTOMATED VEHICLES

Jozef Andraško¹, Marek Kordík²

<https://doi.org/10.33542/SIC2024-1-01>

ABSTRACT

The authors of the article deal with the issue of responsibilities and authorizations of the authorities of the Police Force in interaction with automated vehicles. First of all, authors will clarify terms such as automated vehicle, fully automated vehicle, automated driving system and automated delivery vehicle in terms of the new legislation that was adopted in the Slovak Republic. Furthermore, authors will provide further clarification on the different levels of automation. Subsequently, the authors will point out the new concept of the driver of automated vehicles and his duties, which he must fulfil in terms of the legal regulations in the field of road traffic. Special attention will be given to the driver who can remotely control the vehicle. In the next part of the article, responsibilities and authorizations of the authorities of the Police Force in permitting the operation of automated vehicles and automated delivery vehicles will be clarified. Additionally, authors will outline the responsibilities and authorizations of members of the Police Force in interaction with automated vehicles. In conclusion, authors will point out the possible application problems in the exercise of the police officer's authorizations in interaction with automated vehicles.

ABSTRAKT

Autori článku sa zaoberajú problematikou úloh a oprávnení orgánov Policajného zboru v interakcii s automatizovanými vozidlami. V prvom rade autori objasnia pojmy ako automatizované vozidlo, plne automatizované vozidlo, automatizovaný systém riadenia a automatizované doručovacie vozidlo v zmysle novej legislatívy, ktorá bola prijatá v Slovenskej republike. Taktiež dôjde k ozrejmieniu úrovni automatizácie. Následne autori poukážu na nový koncept vodiča automatizovaných vozidiel a jeho povinnosti, ktoré musí spĺňať v zmysle právnych predpisov v oblasti cestnej premávky. Špecificky bude venovaná pozornosť vzdialenému vodičovi, ktorý dokáže ovládať vozidlo aj na diaľku. V ďalšej časti článku budú objasnené úlohy orgánov Policajného zboru pri povolení prevádzky automatizovaných vozidiel a automatizovaných doručovacích vozidiel. Taktiež dôjde k ozrejmieniu povinností a oprávnení príslušníkov Policajného zboru v interakcii s automatizovanými vozidlami. V závere autori poukážu na možné aplikačné problémy pri výkone oprávnení policajta v interakcii s automatizovanými vozidlami.

¹ doc. JUDr.,PhD., Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, Bratislava, Slovenská republika
Comenius University Bratislava, Faculty of Law, Bratislava, Slovak republic.

² doc. JUDr, PhD., LL.M.,Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, Bratislava, Slovenská republika
Comenius University Bratislava, Faculty of Law, Bratislava, Slovak republic.

I. ÚVOD

Vozidlá, ktoré vykonávajú jazdné úlohy (napr. riadenie, zrýchľovanie a brzdenie) namiesto vodiča a dodržiavajú pravidlá cestnej premávky už nie sú len predmetom sci-fi literatúry či filmov. Prevádzka takýchto vozidiel je v niektorých štátoch už dovolená aj na verejných pozemných komunikáciách. V decembri 2021 získal Mercedes-Benz ako prvý výrobca vozidiel na svete medzinárodne platné systémové povolenie pre systém automatizovaného udržiavania v jazdnom pruhu s názvom DRIVE PILOT. Tento systém možno v Nemecku využiť na 13 191 km diaľnice.³ Systém automatizovaného udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS⁴), môže byť aktivovaný vodičom a udržiava vozidlo vo svojom jazdnom pruhu pri rýchlosti jazdy 130 km/h alebo nižšej, riadením priečnych a pozdĺžnych pohybov vozidla na dlhší čas bez potreby ďalšieho zásahu vodiča.⁵

Ďalším príkladom je vozidlo Waymo One, ktoré je možné privolať prostredníctvom aplikácie a odvezie pasažierov v rámci oblasti Phoenix East Valley v Arizone.⁶ Vo vozidle sa nenachádza vodič. Služby zdieľanej jazdy automatizovaných vozidiel Waymo One sú v súčasnosti geograficky obmedzené len na konkrétne časti mesta, konkrétne ulice, avšak možno v budúcnosti očakávať, že tieto služby budú dostupné aj na jazdu po diaľniciach.

Príkladom využívania vozidiel bez vodiča ako služba sú automatizované autobusy v rámci kyvadlovej dopravy vo Francúzsku. V novembri 2021 získal automatizovaný autobus technologickej spoločnosti EasyMile oprávnenie prevádzkovať takéto vozidlo v zmiešanej premávke na verejnej ceste. Konkrétne toto vozidlo získalo oprávnenie vykonávať jazdné úlohy za presne stanovených podmienok na presne stanovenej trati s dĺžkou 600 metrov v zdravotníckom areáli Oncopole v Toulouse.⁷

V praxi už nastali situácie, kedy automatizované vozidlo bolo zastavené na pokyn policajta a následne sa pohlo na iné miesto. Policajti z policajného oddelenia v San Franciscu zastavili automatizované vozidlo, pretože nemalo zapnuté svetlá. Automatizované vozidlo, v ktorom sa nenachádzala žiadna osoba zastavilo, policajt pristúpil k jeho oknu a neúspešne sa pokúsil otvoriť dvere. Následne policajt šiel k policajnému vozidlu a automatizované vozidlo sa pohlo na iné miesto, kde zastavilo. Dôvodom, prečo automatizované vozidlo opustilo miesto, kde bolo pôvodne zastavené, bola skutočnosť, že automatizované vozidlo sa snažilo nájsť bezpečnejšie miesto na zastavenie.⁸

Ďalší príklad je z februára 2023, kedy vozidlo spoločnosti Waymo zastalo na mieste požiaru a nechcelo odísť z cesty. Policajt prikázal vozidlu, aby zastalo a umiestnil pred vozidlo svetlicu, aby vozidlo neprešlo hasičskú hadicu, ktorá bola položená na ceste.⁹

Zavádzaním automatizovaných vozidiel sa vytvárajú nové možnosti pri páchaní trestných činov. Ako príklad možno uviesť použitie automatizovaného vozidla, ktoré je bez vodiča na prepravu nelegálnych drog, zbraní či osôb v rámci obchodovania s ľuďmi. Takýmto

³ Mercedes-Benz Group. First internationally valid system approval. In: Mercedes-Benz Group [online]. [cit. 2023-06-24]. Dostupné na: <https://group.mercedes-benz.com/innovation/product-innovation/autonomous-driving/system-approval-for-conditionally-automated-driving.html>.

⁴ Skratka z anglického *Automated Lane Keeping System*.

⁵ Predpis OSN č. 157 – Predpis OSN č. 157 – Jednotné ustanovenia na schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o systém automatizovaného udržiavania vozidla v jazdnom pruhu. V pôvodnom texte predpisu OSN č. 157 bola prevádzková rýchlosť obmedzená na max. 60 km/h. Dodatkom, ktorý bol schválený v roku 2022 sa prevádzková rýchlosť zvýšila na max. 130 km/h. In: UNECE [online]. [cit. 2023-06-24]. Dostupné na: <https://unece.org/sustainable-development/press/un-regulation-extends-automated-driving-130-kmh-certain-conditions>.

⁶ Waymo. Waymo One. In: Waymo [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://waymo.com/waymo-one/>.

⁷ EasyMile. EasyMile First Authorized at Level 4 of Autonomous Driving on Public Road. In: EasyMile [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://easymile.com/news/easymile-first-authorized-level-4-autonomous-driving-public-roads>.

⁸ ROTH, Emma. Here's what happens when cops pull over a driverless Cruise vehicle. In: The Verge [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://www.theverge.com/2022/4/10/23019303/heres-what-happens-cops-pull-over-a-driverless-cruise-general-motors>.

⁹ ESKENAZI, J.: „No! You stay!“ Cops, firefighters bewildered as driverless cars behave badly. In: Mission Local [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://missionlocal.org/2023/05/waymo-cruise-fire-department-police-san-francisco/>.

automatizovaným vozidlom môžu teroristi dopraviť výbušninu alebo chemické zbrane do verejných priestorov a budov. Automatizované vozidlá poskytnú nové priestory pre poskytovanie sexuálnych služieb.¹⁰

Avšak možno podobné prípady očakávať aj v podmienkach Slovenskej republiky? Po prijatí novej právnej úpravy v oblasti automatizovaných vozidiel áno. Autori článku v prvom rade ozrejmiť pojmy ako automatizované vozidlo, plne automatizované vozidlo, automatizovaný systém riadenia a automatizované doručovacie vozidlo v zmysle novej právnej úpravy. Následne autori poukážu na nový koncept vodiča automatizovaných vozidiel a jeho povinnosti, ktoré musí plniť v zmysle právnych predpisov oblasti cestnej premávky.

V ďalšej časti článku dôjde k ozrejmieniu úloh a oprávnení príslušníkov Policajného zboru v interakcii s automatizovanými vozidlami. V závere poukážeme na možné aplikačné problémy pri vykonávaní oprávnení policajta v interakcii s automatizovanými vozidlami, ktoré súvisia najmä s chýbajúcimi postupmi a metodikami jednotlivých oprávnení vo vzťahu k tým príslušníkom Policajného zboru, ktorí v rámci výkonu služby (najmä služby poriadkovej polície, dopravnej polície a služby hraničnej a cudzineckej polície) môžu prísť do kontaktu s automatizovaným vozidlom.

S ohľadom na skutočnosť, že vo vedeckých kruhoch absentuje dostatočné množstvo relevantných publikácií týkajúcich sa úloh a oprávnení orgánov Policajného zboru v ére automatizovaných vozidiel, považujeme tento článok za vysoko prínosný, a to nie len v akademickej obci, ale aj v aplikačnej rovine. S cieľom iniciovania vedeckej diskusie s prienikom do aplikačnej praxe si autori kladú za cieľ overiť nasledujúcu hypotézu: *„Oprávnenia príslušníkov Policajného zboru, ktoré vykonávajú v zmysle právneho poriadku Slovenskej republiky na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sú aplikovateľné aj pri interakcii s automatizovanými vozidlami.“*

V rámci spracovávania skúmanej problematiky boli použité viaceré vedecké metódy. V prvom rade bola použitá metóda analýzy skúmaných právnych inštitútov súvisiacich so skúmanou témou a následná syntéza získaných poznatkov, najmä pri definovaní návrhov de lege ferenda. Syntézu poznatkov obohatili aj vlastné postrehy a názory. Taktiež bola použitá metóda komparácie. Táto metóda bola použitá pri porovnávaní strategických dokumentov a legislatívnych aktov na úrovni práva Európskej únie, právneho poriadku Slovenskej republiky, ako aj technických štandardov a dokumentov prijatých na úrovni OSN. Okrem vyššie spomenutých vedeckých metód boli použité aj iné metódy, najmä metóda jazykového, logického a systematického výkladu, metóda abstrakcie, metóda indukcie a metóda dedukcie.

II. AUTOMATIZOVANÉ VOZIDLÁ – TECHNICKÉ A PRÁVNE VYMEDZENIE

1. SAE štandard a úrovne automatizácie

V závislosti od rôznych faktorov ako napr. či vozidlo jazdí samostatne vždy alebo len určitý čas, či bude potrebné zasiahnuť do riadenia zo strany vodiča, existuje niekoľko úrovní automatizovaných vozidiel, resp. ich systémov. Z technologického hľadiska sa tejto otázke venuje štandard SAE J3016_202104 Taxonómia a definície pojmov súvisiacich so systémami automatizovaného riadenia pre cestné motorové vozidlá (ďalej len „SAE štandard“)¹¹, ktorý zaviedol úrovne automatizácie.

V závislosti od úrovne automatizácie¹² možno podľa SAE štandardu rozdeliť automatizované vozidlá do šiestich úrovní, ktoré sa stupňujú. Tieto úrovne sa považujú skôr za

¹⁰ WOODS, J.B.: Autonomous vehicles and police deescalation. In: Northwestern University Law Review Online, roč. 114, 2019, s. 84 - 85.

¹¹ Štandard SAE J3016_202104: Taxonómia a definície pojmov súvisiacich so systémami automatizovaného riadenia pre cestné motorové vozidlá. In: *SAE International* [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/.

¹² Pre účely tohto článku používame pojem úrovne automatizácie. V SAE štandarde sa hovorí o úrovniach automatizácie riadenia (*levels of driving automation*) a nie o úrovniach autonómie.

opisné ako normatívne a viac technické, než právne.¹³ Vo všeobecnosti možno povedať, že úrovne SAE štandardu určujú predovšetkým to, ako je dynamická jazdná úloha¹⁴ rozdelená medzi vodiča a stroj. Na úrovni 0 (bez automatizácie) je vykonávaná výlučne ľudským vodičom a na úrovni 5 (úplná automatizácia) výlučne automatizovaným systémom riadenia.¹⁵

Úrovne automatizácie boli predmetom skúmania viacerých autorov¹⁶, preto nebudeme tieto úrovne ozrejmovať do detailu, ale dovoľíme si ich vysvetliť v zjednodušenej forme prostredníctvom nasledujúcej tabuľky:

Úrovne automatizácie	Kto vykonáva dynamické jazdné úlohy? Vodič/systém?	Potreba monitorovať dynamické jazdné úlohy a okolie?	Príklady
Úroveň 0 (bez automatizácie)	Vodič	Vodič	Systém núdzového brzdzenia
Úroveň 1 (podpora vodiča)	Vodič Systém – len niekoľko jazdných úloh	Vodič – vždy	Systém udržiavania v jazdnom pruhu (LKAS) ¹⁷ Adaptívny tempomat (ACC) ¹⁸
Úroveň 2 (čiastočná automatizácia)	Vodič Systém – niektoré jazdné úlohy (ovládať riadenie a rýchlosť vozidla)	Vodič – vždy	Vzdialené parkovanie Kombinácia LKAS+ACC

¹³ Vo vedeckej literatúre sa možno stretnúť aj s pojmom autonómne vozidlo. Pozri napr. COLLINGWOOD, L.: Privacy implications and liability issues of autonomous vehicles. In: Information & Communications Technology Law, roč. 26., 2017, č. 1, s. 32 – 45. Taktiež pozri LIM, H. S. M. a TAEIHAGH, A.: Autonomous Vehicles for Smart and Sustainable Cities: An In-Depth Exploration of Privacy and Cybersecurity Implications. In: Energies, roč. 11, č. 5, s. 3 alebo DUCUING, CH.: Towards an Obligation to Secure Connected and Automated Vehicles “by Design”? In: VEDDER, A. a kol.: Security and law. Legal and Ethical Aspects of Public Security, Cyber Security and Critical Infrastructure. Cambridge : Intersentia, 2019, s. 189. Vzhľadom na legislatívu Európskej únie a právny poriadok Slovenskej republiky, ktorý definuje pojem automatizované vozidlo budeme pre účely tohto článku používať pojem automatizované vozidlo.

¹⁴ Dynamické jazdné úlohy (*dynamic driving task*, DDT) sú v zmysle bodu 3.13 SAE štandardu: „Všetky prevádzkové a taktické funkcie v reálnom čase potrebné na prevádzku vozidla v cestnej premávke, s výnimkou strategických funkcií, ako sú plánovanie ciest a výber cieľov a trasových bodov, zahŕňajúc bez obmedzenia:
- bočné riadenie pohybu vozidla pomocou riadenia (funkčné);
- pozdĺžne riadenie pohybu vozidla pomocou zrýchlenia a spomalenia (funkčné);
- monitorovanie jazdného prostredia prostredníctvom detekcie objektov, udalostí, rozpoznávania, klasifikácie a prípravy reakcií (operatívnych a taktických);
- vykonanie reakcie na objekt a udalosť (operatívna a taktická);
- plánovanie manévrov (taktické); a zvyšovanie viditeľnosti pomocou osvetlenia, signalizácie a gestikulovania atď. (Taktické).“

¹⁵ International Transport Forum and Corporate Partnership Board. Autonomous Driving: Regulatory Issues. In: International Transport Forum [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_autonomousdriving.pdf.

¹⁶ Bližšie pozri GALINSKI, M.: Kybernetická bezpečnosť automatizovaných vozidiel – technické aspekty. In ANDRAŠKO, J. a kol.: Právne a technické aspekty kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel. Bratislava: Wolters Kluwer SR, 2022, s. 14 – 17; HODÁS, M.: Implementácia autonómnej mobility – niektoré filozofické a (ústavno)právne aspekty a ich právne a metaprávne implikácie nielen pre Slovenskú republiku. Praha: Leges, 2022, s. 22 – 25; PEARL, T. H.: Traffic Stops in the Age of Autonomous Vehicles. In MARREIROS, G., MARTINS, B., PAIVA, A., RIBEIRO, B., SARDINHA, A. (ed.) Progress in Artificial Intelligence. EPIA 2022. Lecture Notes in Computer Science, vol 13566. Lisbon: Springer, Cham. s. 75.

¹⁷ Skratka z anglického *Lane keeping assistance systems*.

¹⁸ Skratka z anglického *Adaptive cruise control*.

Úroveň 3 (podmiernená automatizácia)		Vodič Automatizovaný systém riadenia (ADS) ¹⁹	ADS Vodič – musí prevziať kontrolu	Systém automatizovaného udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS) ²⁰
Úroveň 4 (vysoká automatizácia)	S vodičom	ADS Vodič	ADS – za určitých definovaných prevádzkových podmienok ²¹ (mesto, diaľnica, letisko) Vodič – musí prevziať kontrolu	Mestské - taxi služby Služby verejnej dopravy Kyvadlová doprava (konkrétna trasa)
	Bez vodiča	ADS	ADS – za určitých podmienok (mesto, diaľnica, letisko)	
Úroveň 5 (úplná automatizácia)		ADS	ADS	Od bodu A - B

O automatizovanom vozidle v pravom slova zmysle, kedy vykonáva jazdné úlohy namiesto vodiča systém možno hovoriť od úrovne automatizácie 3. Ako je vidno aj z tabuľky, v prípade úrovne automatizácie 3 a vyššie už hovoríme o konkrétnom systéme, ktorým je automatizovaný systém riadenia (ADS). Tento systém je definovaný ako: „*Hardvér a softvér, ktoré sú kolektívne schopné trvalo vykonávať všetky dynamické jazdné úlohy, bez ohľadu na to, či je obmedzená na konkrétne definované prevádzkové podmienky; tento výraz sa používa špecificky na opis systému automatizácie jazdy na úrovni 3, 4 alebo 5.*“²²

V prípade úrovne automatizácie 3 musí byť vodič schopný kedykoľvek aj bez predchádzajúceho upozornenia prevziať kontrolu nad vozidlom. Príkladom úrovne automatizácie 3 je už spomínané vozidlo od výrobcu Mercedes-Benz vybavené systémom automatizácie udržiavania v jazdnom pruhu.

Ako je z tabuľky zrejmé, úroveň automatizácie 4 je možné rozdeliť do dvoch kategórií. V prvom prípade by išlo o úroveň automatizácie 4 (s vodičom), kedy by v rámci definovaných prevádzkových podmienok vykonával jazdné úlohy len systém, avšak mimo týchto prevádzkových podmienok by kontrolu nad vozidlom mohol prebrať vodič. Ako príklad možno uviesť vozidlo, ktorého systémy úrovne automatizácie 4 vykonávajú všetky jazdné úlohy len na diaľnici, avšak na cestách I. a II. triedy vykonáva jazdné úlohy už vodič. V prípade ak by vodič neprevzal kontrolu nad vozidlom, hoci ho systém o to požiadal, musia tieto systémy vždy priviesť vozidlo na bezpečné miesto.²³ Existenciu tejto kategórie potvrdzuje aj vykonávacie nariadenie EÚ týkajúce sa automatizovaných systémov riadenia v plne automatizovaných vozidlách (ďalej len „vykonávacie nariadenie ADS“).²⁴ V zmysle tohto vykonávacieho nariadenia môžu plne automatizované vozidlá fungovať aj v duálnom režime (manuálny jazdný

¹⁹ Skratka z anglického *Automated driving systems*.

²⁰ Skratka z anglického *Automated Lane keeping system*.

²¹ Definované prevádzkové podmienky (*operational design domain, ODD*) predstavujú v zmysle bodu 3.22 SAE štandardu: „*Prevádzkové podmienky, za ktorých je daný automatizovaný systém riadenia alebo jeho vlastnosť osobitne navrhnutá tak, aby fungovala, okrem iného vrátane environmentálnych, geografických a denných obmedzení a/alebo požadovanej prítomnosti alebo neprítomnosti určitej premávky alebo charakteristiky vozovky.*“

²² Bod 3.2 SAE štandardu.

²³ UNECE: Reflections about an amendment proposal to the 1968 Convention on Road Traffic. (4. september 2017).

²⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel.

režim a plne automatizovaným jazdným režimom). Vozidlá s duálnym režimom majú aj sedadlo vodiča, tak aby vedel riadiť v manuálnom jazdnom režime.²⁵

V druhom prípade by išlo o vozidlá úrovne automatizácie 4 (bez vodiča), kedy všetky jazdné úlohy vykonáva v rámci definovaných prevádzkových podmienok len systém a vozidlo je prevádzkované len v rámci týchto definovaných prevádzkových podmienok. Príkladom môže byť už spomínaný autobus bez vodiča spoločnosti EasyMile z Francúzska.

Aplikačné problémy pri interakcii príslušníka Policajného zboru s automatizovaným vozidlom vzniknú najmä v prípade automatizovaných vozidiel úrovne 4 a 5. Je potrebné však povedať, že automatizované vozidlá úrovne 5 ešte nie sú na trhu.

2. Zákon o automatizovaných vozidlách

Prijatím zákona č. 429/2022 Z. z. ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel (ďalej len „zákon o automatizovaných vozidlách“) sa Slovenská republika zaradila medzi štáty²⁶, ktoré za splnenia určitých podmienok dovoľujú prevádzku automatizovaných vozidiel.²⁷ Predmetným právnym predpisom boli novelizované viaceré právne predpisy, konkrétne:

- zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“),
- zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o prevádzke vozidiel v cestnej premávke“),
- zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Zákon o automatizovaných vozidlách dopĺňa do zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke definície pojmov automatizované vozidlo, plne automatizované vozidlo, automatizovaný systém riadenia a automatizované doručovacie vozidlo.

Legálne definície pojmov automatizované vozidlo a plne automatizované vozidlo nadväzujú na pojmy z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 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 (ďalej len „nariadenie o všeobecnej bezpečnosti“) a ich definície sú rozšírené.

Automatizovaným vozidlom je v zmysle § 2 ods. 2 písm. ac) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke: „*automatizované vozidlo podľa osobitného predpisu*“) alebo *iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, pri ktorom sa ale zásah vodiča predpokladá alebo vyžaduje.*“ Týmto osobitným predpisom je nariadenie o všeobecnej bezpečnosti, kde sa priamo odkazuje

²⁵ V zmysle čl. 2 ods. 34 vykonávacieho nariadenia ADS sú vozidlá s duálnym režimom: „*plne automatizované vozidlá so sedadlom vodiča navrhnuté a skonštruované tak, aby umožňovali:*

a) riadenie vodičom v „manuálnom jazdnom režime“ a

b) riadenie systémom ADS bez dohľadu vodiča v „plne automatizovanom jazdnom režime“.

²⁶ Napr. Nemecká spolková republika, Veľká Británia, Francúzska republika, Estónska republika, niektoré štáty USA.

²⁷ Prijatiu zákona o automatizovaných vozidlách predchádzal legislatívny proces k návrhu predmetného zákona. K návrhu zákona o automatizovaných vozidlách bližšie pozri: Biela kniha. Regulácia autonómnych vozidiel v Európskej únii a Slovenskej republike. Bratislava : Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, 2022. [online]. [cit. 2023-12-27]. Dostupné na: <https://comeniusvyskum.flaw.uniba.sk/2022/12/31/biela-kniha/>. Taktiež pozri ANDRAŠKO, J. a MESARČÍK, M.: How (not) to regulate automated vehicles: lessons from Slovakia. In: ICETA 2022. 20th Anniversary of IEEE International Conference on Emerging eLearning Technologies and Applications. Piscataway : Institute of Electrical and Electronics Engineers, 2022, s. 28-33.

na definíciu pojmu automatizované vozidlo v ustanovení čl. 3 ods. 21 tohto nariadenia.²⁸ V porovnaní s definíciou upravenou v nariadení o všeobecnej bezpečnosti je definícia pojmu automatizované vozidlo v zákone o prevádzke vozidiel v cestnej premávke značne rozšírená aj o iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, pri ktorom sa ale zásah vodiča predpokladá alebo vyžaduje. Vysvetlenie dôvodu pre rozšírenie definície aj o iné motorové vozidlo možno nájsť v dôvodovej správe k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách. Z dôvodu, že nariadenie o všeobecnej bezpečnosti predstavuje regulačný akt pre udelenie typového schválenia vozidiel kategórie M a N, národný regulátor má za to, že 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.*“²⁹

Plne automatizované vozidlo je v zmysle § 2 ods. 2 písm. ad) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke: „*plne automatizované vozidlo podľa osobitného predpisu*“ alebo iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať samostatne.“ Týmto osobitným predpisom je nariadenie o všeobecnej bezpečnosti, kde sa priamo odkazuje na definíciu pojmu plne automatizované vozidlo v ustanovení čl. 3 ods. 22 tohto nariadenia. Podobne ako pri pojme automatizované vozidlo aj v prípade pojmu plne automatizované vozidlo došlo k rozšíreniu definície v porovnaní s definíciou v nariadení o všeobecnej bezpečnosti. Dôvod je taký istý ako vo vyššie uvedenom prípade, a teda podľa národného regulátora môže byť plne automatizované vozidlo aj inej kategórie ako je M a N, (napr. štvorkolka kategórie L, kolesový traktor kategórie T, pásový traktor kategórie C a podobne). Doplnenie definície plne automatizovaného vozidla o slová „alebo iné motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať samostatne“ v zákone o prevádzke vozidiel v cestnej premávke však opomína jeden podstatný definičný znak pojmu plne automatizované vozidlo v zmysle čl. 3 ods. 22 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti. V slovenskom preklade nariadenia o všeobecnej bezpečnosti je pojem plne automatizované vozidlo definované ako: „*motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať bez dohľadu vodiča.*“ V anglickom jazyku je definícia nasledovná: „*motor vehicle that has been designed and constructed to move autonomously without any driver supervision.*“ V slovenskom preklade nariadenia o všeobecnej bezpečnosti chýba slovo „samostatne“. V tomto prípade ide o závažnú chybu v slovenskom preklade predmetného nariadenia.

V porovnaní s automatizovaným vozidlom sa plne automatizované vozidlo pohybuje samostatne bez akýchkoľvek obmedzení a nevyžaduje sa, aby vodič zasiahol. Národný regulátor síce v prípade pojmu plne automatizované vozidlo v zákone o prevádzke vozidiel v cestnej premávke chybný preklad napravil pridaním požiadavky samostatnosti, avšak v rozšírenej časti definície opomenul požiadavku pohybu „bez dohľadu vodiča“ (*without any driver supervision*). Inými slovami, v prípade plne automatizovaných vozidiel konkrétne iných motorových vozidiel navrhnutých a skonštruovaných tak, aby sa dokázali pohybovať samostatne v zmysle zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, bude musieť vodič vykonávať neustály dohľad. Požiadavka vykonávať dohľad zo strany vodiča pri vozidlách, kde budú systémy vykonávať väčšinu alebo všetky jazdné úlohy, je v rozpore s účelom takýchto technológií a predstavuje limitáciu použitia takýchto technológií.

Automatizovaný systém riadenia je v zmysle § 2 ods. 2 písm. ae) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke: „*systém riadenia vozidla, ktorý na zabezpečenie dynamickej kontroly nad vozidlom trvalo využíva hardware a software.*“ V tomto prípade ide o systémy, ktoré sú v SAE štandarde a v novom ustanovení Dohovoru o cestnej premávke podpísaného 8.

²⁸ Automatizované vozidlo je v zmysle čl. 3 ods. 21 nariadenia o všeobecnej bezpečnosti: „*motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, no pri ktorom sa stále predpokladá alebo vyžaduje zásah vodiča.*“

²⁹ Dôvodová správa k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách. In: NRSR [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=515513>.

novembra 1968 vo Viedni (ďalej len „viedenský dohovor o cestnej premávke“) (čl. 1 písm. (ab))³⁰ označené ako ADS (*automated driving systems*), ktoré sa využívajú v automatizovaných vozidlách úrovne automatizácie 3 a vyššie. Zákon o automatizovaných vozidlách nedefinuje pojem dynamická kontrola. Tento pojem je napríklad definovaný v novom ustanovení viedenského dohovoru (čl. 1 písm. (ac)).³¹ Bolo by viac ako vhodné, aby sa do predmetného zákona v budúcnosti zapracovala aj definícia pojmu dynamická kontrola, resp. dynamické ovládanie.

Automatizované doručovacie vozidlá sú: „*automatizované vozidlá, plne automatizované vozidlá alebo na diaľku ovládané vozidlá, ktoré sa pohybujú čiastočne alebo úplne samostatne a slúžia na prepravu nákladu.*“³² Tieto vozidlá patria medzi ostatné vozidlá kategórie V a budú slúžiť na prepravu najmä drobného nákladu napr. na rozvoz jedla ako donášková služba.³³ Spoločnosti ako Nuro³⁴, Starship Technologies³⁵, Kiwibot³⁶ sú príkladom spoločností, ktoré dokázali skonštruovať a nasadiť do prevádzky automatizované doručovacie vozidlá, ktoré dokážu zákazníčkovi doručiť náklad priamo pred jeho dvere.

III. VODIČ AUTOMATIZOVANÝCH VOZIDIEL, PRÁVA A POVINNOSTI

Do prijatia zákona o automatizovaných vozidlách bol v zákone o cestnej premávke definovaný vodič ako osoba, ktorá vedie vozidlo.³⁷ Chápanie vodiča ako osoby, ktorá reálne vedie vozidlo a nachádza sa vo vozidle, predstavovala limit v nasadzovaní automatizovaných vozidiel, ktoré využívajú automatizované systémy riadenia, ktoré vykonávajú namiesto vodiča jazdné úlohy. Z tohto dôvodu zákon o automatizovaných vozidlách vytvára nový druh vodiča. Za vodiča sa okrem osoby, ktorá vedie vozidlo, považuje aj: „*osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia.*“³⁸

Vo vzťahu k osobe, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia (ďalej len „osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom“), sú upravené špecifické práva a povinnosti v § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke. Konkrétne osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom je: „*povinná včas a bezpečne prevziať vedenie vozidla na výzvu automatizovaného systému riadenia alebo, ak to vyžadujú okolnosti, aj bez tejto výzvy, a to prípadne aj na diaľku.*“³⁹

Okrem špecifických povinností uvedených v § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke, osoba ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, je povinná plniť rovnaké povinnosti a vzťahujú sa na ňu rovnaké požiadavky ako na tradičného vodiča. Vodič, a teda aj osoba ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, musí byť zdravotne a psychicky spôsobilá na vedenie vozidla.⁴⁰ Vodič musí taktiež vykonať skúšku z odbornej spôsobilosti, čím preukáže dostatočné znalosti (teoretická skúška) a zručnosti (skúška z vedenia motorových vozidiel) potrebné na vedenie vozidla.⁴¹

³⁰ „*Systém automatizovaného riadenia*“ sa vzťahuje na systém vozidla, ktorý využíva hardvér aj softvér na trvalé vykonávanie dynamického ovládania vozidla.

³¹ „*Dynamické ovládanie*“ sa vzťahuje na vykonávanie všetkých operačných a taktických funkcií v reálnom čase, ktoré sú potrebné na pohyb vozidla. To zahŕňa ovládanie priečného a pozdĺžneho pohybu vozidla, sledovanie vozovky, reagovanie na udalosti v cestnej premávke a plánovanie a signalizáciu manévrov.

³² § 4 ods. 8 písm. h) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

³³ Dôvodová správa k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách. In: NRSR [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=515513>.

³⁴ Nuro. Autonomy delivered. In: Nuro [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.nuro.ai/>.

³⁵ Starship Technologies. In: Starship [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.starship.xyz/>.

³⁶ Kiwibot. Adorable autonomous delivery robots. In: Kiwibot [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.kiwibot.com/>.

³⁷ § 2 ods. 2 písm. v) zákona o cestnej premávke.

³⁸ § 2 ods. 2 písm. v) zákona o cestnej premávke.

³⁹ § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke.

⁴⁰ § 86 a nasl. zákona o cestnej premávke.

⁴¹ § 79 zákona o cestnej premávke.

Vodič musí byť držiteľom vodičského preukazu a musí mať pri sebe aj iné platné doklady ako napr. osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II.⁴²

Vodič je zároveň aj účastníkom cestnej premávky, nakoľko sa priamo zúčastňuje cestnej premávky, ktorá predstavuje užívanie diaľnic, ciest, miestnych komunikácií a účelových komunikácií vodičmi vozidiel a chodcami.⁴³ Z tohto dôvodu je povinný plniť aj všeobecné povinnosti v zmysle ustanovenia § 3 zákona o cestnej premávke, kde sú vymedzené všeobecné povinnosti účastníka cestnej premávky. Účastník cestnej premávky je okrem základnej povinnosti dodržiavať pravidlá cestnej premávky ustanovených v zákone o cestnej premávke, povinný správať sa disciplinovane a ohľaduplne tak, aby neohrozil bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky, pritom je povinný prispôbiť svoje správanie najmä stavebnému, dopravnotechnickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke, poveternostným podmienkam a svojim schopnostiam. Taktiež je povinný poslúchnuť pokyn vyplývajúci z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia a poslúchnuť pokyn, výzvu alebo príkaz policajta súvisiaci s výkonom jeho oprávnení pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, strpieť výkon jeho oprávnení, ako aj pokyny iných osôb, ktoré na to oprávňuje zákon o cestnej premávke alebo osobitný predpis.⁴⁴

Ustanovenie § 5 ods. 6 zákona o cestnej premávke má viacero aspektov. V prvom rade sa zavádza povinnosť prevziať vedenie vozidla osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom. V takýchto prípadoch pôjde o situácie, kde takouto osobou je tradičný vodič, ktorý je fyzicky prítomný vo vozidle a prevezme vedenie vozidla. Inými slovami povedané v čase, keď jazdné úlohy nevykonáva automatizovaný systém riadenia, hovoríme o tradičnom vodičovi. V momente, keď sú jazdné úlohy vykonávané automatizovaným systémom riadenia, pozícia tradičného vodiča sa mení na osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom. A v momente, keď automatizovaný systém riadenia požiada osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom o prevzatie vedenia vozidla, sa pozícia osoby, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom mení na pozíciu tradičného vodiča. Takéto situácie budú príznačné pre automatizované vozidlá úrovne automatizácie 3.

Avšak predmetné ustanovenie hovorí aj o prevzatí vedenia vozidla osobou, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom aj na diaľku. V takýchto prípadoch je osoba vykonávajúca dohľad nad vozidlom mimo vozidla a taktiež prevezme vedenie vozidla mimo vozidla. Môže sa tak stať napr. z dôvodu poruchy niektorého zo systémov, kedy je potrebné ovládať vozidlo na diaľku. Nepriamo sa vytvára ďalší druh vodiča, ktorým je vodič na diaľku.

Pre úplnosť je potrebné dodať, že vodič na diaľku sa netýka len automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ale aj automatizovaných doručovacích vozidiel. Ako už bolo spomínané, automatizované doručovacie vozidlá sú: „*automatizované vozidlá, plne automatizované vozidlá alebo na diaľku ovládané vozidlá, ktoré sa pohybujú čiastočne alebo úplne samostatne a slúžia na prepravu nákladu.*“⁴⁵ Koncept vodiča na diaľku sa teda bude vzťahovať nie len na skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel a plne automatizovaných vozidiel, ale aj na prevádzku automatizovaných doručovacích vozidiel.

Koncept vodiča na diaľku nie je v technických kruhoch novým konceptom.⁴⁶ S osobou tzv. vzdialeným vodičom alebo vodičom na diaľku počíta aj SAE štandard, ktorý uvádza, že vzdialený vodič vykonáva niektoré alebo všetky dynamické jazdné úlohy a núdzové dynamické jazdné úlohy v reálnom čase (vrátane brzdenia, riadenia, zrýchlenia a radenia prevodovky v

⁴² § 94 a nasl. a § 4 ods. 1 písm. b) zákona o cestnej premávke.

⁴³ § 2 ods. 2 písm. u) a ods. 1 zákona o cestnej premávke.

⁴⁴ § 3 ods. 2 zákona o cestnej premávke.

⁴⁵ § 4 ods. 8 písm. h) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

⁴⁶ K problematike vzdialeného vodiča bližšie pozri ANDRAŠKO, J. a MESARČÍK, M.: Problematika vzdialeného vodiča z pohľadu teórie a praxe. In: Časopis pro právní vědu a praxi, roč. 31, č. 3, 2023, s. 737-764.

reálnom čase). Riadenie na diaľku nie je v zmysle SAE štandardu považované za automatizované riadenie ale ide skôr o teleoperáciu^{47, 48}

Problematika vzdialeného vodiča je taktiež predmetom diskusií na zasadnutiach Svetového fóra pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1). Najaktuálnejšími dokumentmi v oblasti riadenia na diaľku sú:

- neformálny dokument s názvom „Riadenie na diaľku: Situácie, keď vodič riadi vozidlo mimo vozidla“⁴⁹ a
- neformálny dokument s názvom „Vzdialená správa automatizovaných vozidiel“ (ďalej len „neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel“).⁵⁰

Skôr menovaný neformálny dokument opisuje riadenie na diaľku ako koncept, kedy vozidlo riadi človek nachádzajúci sa mimo vozidla. V zmysle predmetného neformálneho dokumentu by sa mali brať do úvahy pri bezpečnom nasadení riadenia na diaľku aspekty ako definované prevádzkové podmienky na diaľku riadeného vozidla; spôsobilosť a povinnosti vzdialeného vodiča; povinnosti prevádzkovateľa (spoločnosti) vozidiel riadených na diaľku; povinnosti výrobcu systému.⁵¹

Neskôr menovaný neformálny dokument popisuje vzdialenú správu automatizovaných vozidiel, ktorá zahŕňa rôzne spôsoby vzdialeného ľudského zásahu do prevádzky automatizovaných vozidiel v premávke. Taktiež definuje rôzne formy vzdialenej správy ako vzdialená podpora (*remote support*), pomoc na diaľku (*remote assistance*), vzdialená prevádzka (*remote operation*) a riadenie na diaľku (*remote driving*).⁵²

Entita, ktorá by vykonávala úkony súvisiace so vzdialenou správou sa v zmysle neformálneho dokumentu o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel nazýva poskytovateľ vzdialenej správy (*remote management provider*) a fyzická osoba konajúca v mene tejto entity sa nazýva agent vzdialenej správy (*remote management agent*).⁵³

Agent vzdialenej správy môže vykonávať aj niekoľko z vyššie uvedených úloh vzdialenej správy. Rozdelenie jednotlivých foriem vzdialenej správy má význam najmä pri pričítaní zodpovednosti. V prípade vzdialenej podpory, pomoci na diaľku a vzdialenej prevádzke človek nie je zodpovedný za dynamické jazdné úlohy. Avšak vzdialený vodič už je zodpovedný za vykonávanie dynamických jazdných úloh.⁵⁴

IV. ÚLOHY ORGÁNOV POLICAJNÉHO ZBORU PRI POVOLENÍ PREVÁDZKY AUTOMATIZOVANÝCH VOZIDIEL

Zákon o automatizovaných vozidlách zavádza možnosť prevádzkovať automatizované vozidlá a plne automatizované vozidlo v rámci povolenia skúšobnej prevádzky a taktiež prevádzku automatizovaných doručovacích vozidiel.

V zmysle nového ustanovenia § 49 ods. 1 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke možno prevádzkovať v cestnej premávke na základe povolenia typového schvaľovacieho orgánu na účel skúšobných jász (skúšobná prevádzka) aj: „*automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo využívajúce automatizovaný systém riadenia v cestnej premávke, ktoré nebolo schválené na prevádzku v cestnej premávke, na účel skúšobných jász pri vývoji, výrobe*

⁴⁷ K teleoperácii pozri NUSSLE, D.: Teleoperation steps in when an autonomous vehicle does not know what to do. In: Wevolver [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.wevolver.com/article/teleoperation-steps-in-when-an-autonomous-vehicle-does-not-know-what-to-do>.

⁴⁸ Bod 3.24 SAE štandardu.

⁴⁹ UNECE: Automated driving. Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No. 1/Rev.2. (6. marec 2023).

⁵⁰ UNECE: Remote management of automated vehicles. Informal document No.16. (9. marec 2023).

⁵¹ UNECE: Automated driving. Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No. 1/Rev.2. (6. marec 2023), s. 2 a 4.

⁵² Neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel, s. 4.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ Ibidem.

alebo schvaľovani vozidla, jeho systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek.“

Návrh na povolenie skúšobnej prevádzky pri skúšobnej prevádzke automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla podáva výrobca alebo zástupca výrobcu pre automatizované vozidlá alebo plne automatizované vozidlá využívajúce automatizovaný systém riadenia, ktoré vyvíja alebo vyrába.⁵⁵ Výpočet oprávnených žiadateľov je taxatívny, čo znamená, že okrem vyššie uvedených subjektov nemôže nikto iný požiadať o povolenie skúšobnej prevádzky.

Predmetný návrh musí obsahovať všetky údaje, ktoré vyžaduje § 49 vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 131/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel (ďalej len „vyhláška č. 131/2018 Z. z.“).⁵⁶

Jednou z obsahových náležitostí návrhu je súhlasné stanovisko orgánu Policajného zboru ku skúšobnej prevádzke automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla v určenom čase, na určenom území alebo na určenej trase z hľadiska ovplyvnenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky.⁵⁷

Zákonom o automatizovaných vozidlách sa do zákona o prevádzke motorových vozidiel dopĺňajú taktiež ustanovenia, ktoré upravujú podmienky povolenia prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla a podrobnosti konania o povolení prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla

Oprávneným podať návrh na povolenie prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla typovému schvaľovaciemu orgánu je prevádzkovateľ vozidla, ktorý bude prevádzkovať vozidlo v cestnej premávke.⁵⁸ Prevádzkovateľom vozidla je vlastník vozidla alebo ním určený držiteľ vozidla.⁵⁹

Čo sa týka obsahových náležitostí predmetného návrhu, takýto návrh obsahuje okrem identifikačných údajov navrhovateľa aj údaje a doklady v rozsahu ustanovenom vykonávacím právnym predpisom. Predmetným vykonávacím predpisom je vyhláška č. 131/2018 Z. z.

Jednou z obsahových náležitostí návrhu je súhlasné stanovisko orgánu Policajného zboru, ktoré sa vyžaduje k povoleniu prevádzky automatizovaného doručovacieho vozidla v určenom čase, na určenom území alebo na určenej trase z hľadiska ovplyvnenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Popri tomto súhlasnom stanovisku musí navrhovateľ získať aj súhlasné stanovisko správcu pozemnej komunikácie, na ktorej má byť automatizované doručovacie vozidlo prevádzkované a súhlasné stanovisko obce, na ktorej území má byť automatizované doručovacie vozidlo prevádzkované.⁶⁰

Automatizované doručovacie vozidlá možno prevádzkovať v cestnej premávke, len ak vozidlo a jeho výbava spĺňajú technické požiadavky ustanovené vykonávacím právnym predpisom. Predmetným vykonávacím predpisom je vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 134/2018 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke (ďalej len „vyhláška č. 134/2018 Z. z.“).⁶¹

Z vyššie uvedeného vyplýva, že orgány Policajného zboru, pravdepodobne odbor dopravnej polície Prezídia Policajného zboru, majú možnosť výrazným spôsobom ovplyvniť povolenie skúšobnej prevádzky automatizovaných vozidiel, plne automatizovaných vozidiel a prevádzky automatizovaných doručovacích vozidiel, nakoľko bez ich súhlasného stanoviska nedôjde k povoleniu takejto prevádzky. Vzhľadom na absenciu usmernení a postupov v otázke

⁵⁵ § 49 ods. 2 písm. b) zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

⁵⁶ Predmetná vyhláška je novelizovaná vyhláškou Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 442/2022 Z. z.

⁵⁷ § 49 písm. f) vyhlášky č. 131/2018 Z. z.

⁵⁸ § 52 ods. 3 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

⁵⁹ § 2 ods. 27 zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.

⁶⁰ § 53a písm. e), f) a g) vyhlášky č. 131/2018 Z. z.

⁶¹ Predmetná vyhláška bola novelizovaná vyhláškou Ministerstva dopravy SR č. 21/2023 Z. z., ktorou sa mení a 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.

schvaľovania automatizovaných vozidiel je pravdepodobne možné očakávať použitie a aplikáciu *per analogiam* zákona o prevádzke vozidiel v cestnej premávke na schválenie a použitie automatizovaného vozidla v cestnej premávke.

V. INTERAKCIA PRÍSLUŠNÍKOV POLICAJNÉHO ZBORU S AUTOMATIZOVANÝMI VOZIDLAMI

V súčasnosti neexistuje špecifická právna úprava, ktorá by upravovala špecifické oprávnenia príslušníkov Policajného zboru, ktoré môžu použiť voči automatizovaným vozidlám, resp. vodičom takýchto vozidiel. V rámci prevádzky automatizovaných vozidiel, plne automatizovaných vozidiel a automatizovaných doručovacích vozidiel možno s určitou očkávať, že takéto vozidlá budú prevádzkované aj na verejných pozemných komunikáciách, kde v rôznych prípadoch bude dochádzať aj k interakcii s príslušníkmi Policajného zboru, a to za účelom kontroly osoby vo vozidle, kontroly samotného vozidla pri oprávnení:

- požadovať preukazovanie totožnosti podľa §18 zákona č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore (ďalej len „ZoPZ“),
- zaistiť osobu podľa §19 ZoPZ,
- zaistiť vec podľa § 21 ZoPZ,
- zastaviť a prehliadať dopravný prostriedok podľa § 23 ZoPZ,
- zaistiť bezpečnosť určených osôb podľa § 25 ZoPZ,
- zakázať vstup na určené miesto alebo zotrvať na určitom mieste podľa § 27 ZoPZ,
- uzatvoriť verejne prístupné miesta podľa § 28 ZoPZ,
- objasňovať priestupky podľa § 32 ZoPZ a
- zaisťovať bezpečnosť a plynulosť železničnej dopravy podľa § 33 ZoPZ.

Uvedené oprávnenia môže policajt využiť za účelom plnenia úloh na úseku:

- ochrany verejného poriadku a bezpečnosti (spolupôsobí pri ochrane základných práv a slobôd, najmä pri ochrane života, zdravia, osobnej slobody a bezpečnosti osôb a pri ochrane majetku, zabezpečuje kontrolu hraníc SR, spolupôsobí pri zabezpečovaní verejného poriadku; dohliada na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobí pri jej riadení apod.),⁶²
- boja s trestnou a inou protispoločenskou činnosťou (odhaľuje trestné činy a zisťuje ich páchatel'ov, spolupôsobí pri odhaľovaní daňových únikov, nezákonných finančných operácií, legalizácie príjmov z trestnej činnosti a financovania terorizmu, vykonáva vyšetrovanie o trestných činoch a skrátené vyšetrovanie o trestných činoch),
- výkonu štátnej správy podľa osobitných predpisov (napr. podľa zákona o občianskych preukazoch, zákona o pobyte cudzincov, zákona o strelných zbraniach a strelive, atď.),
- iné úlohy, ak tak ustanovujú osobitné predpisy (napr. Trestný zákon, Civilný sporový poriadok, Civilný mimosporový poriadok, Správny súdny poriadok, Správny poriadok atď.),
- úlohy na úseku prevencie.

V niektorých právne záväzných aktoch a právnych aktoch nezáväzného charakteru nachádzame rôzne požiadavky, ktoré súvisia s orgánmi presadzovania práva, resp. ozrejmujú požiadavky na interakciu automatizovaných vozidiel s orgánmi presadzovania práva.

Prvým spomínaným aktom je vykonávacie nariadenie ADS, ktoré dopĺňa nariadenie o všeobecnej bezpečnosti a stanovuje podrobné technické špecifikácie a administratívne

⁶² PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbore - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 10.

požiadavky na testovanie a schvaľovanie plne automatizovaných vozidiel.⁶³ Vykonávacie nariadenie ADS sa uplatňuje na typové schvaľovanie plne automatizovaných vozidiel kategórie M a N, vzhľadom na ich automatizovaný systém riadenia v konkrétnych prípadoch použitia.⁶⁴

Ako plne automatizované vozidlá možno schváliť aj vozidlá definované v rámci typového schvaľovania automatizovaného systému riadenia vozidiel v článku 2 ods. 3 nariadenia o typovom schválení vozidiel. Ide napríklad o vozidlá určené na používanie najmä na staveniskách, v prístavoch/letisku alebo pre policajné/požiarne zbory.⁶⁵

Vykonávacie nariadenie ADS upravuje výkonnostné požiadavky, ktoré musí plne automatizované vozidlo spĺňať. Automatizovaný systém riadenia musí byť v súlade s pravidlami cestnej premávky v krajine prevádzky a musí byť schopný bezpečnej interakcie s ostatnými účastníkmi cestnej premávky v súlade s pravidlami cestnej premávky, napríklad prostredníctvom signalizácie (smerové svetlo) alebo použitím zvukového výstražného zariadenia. Túto požiadavku možno naplniť aj prostredníctvom bezpečnej interakcie s pracovníkmi zaisťujúcimi bezpečnosť cestnej premávky/príslušníkmi orgánov presadzovania práva, pracovníkmi údržby ciest, pracovníkmi záchranných služieb, pracovníkmi cestnej inšpekcie atď. V prípade vozidiel s duálnym režimom musí byť režim automatizovaného systému riadenia (manuálny jazdný režim alebo plne automatizovaný jazdný režim) rozoznateľný pre pracovníkov zaisťujúcich bezpečnosť cestnej premávky/príslušníkov orgánov presadzovania práva.⁶⁶ Orgány Policajného zboru môžeme zaradiť medzi orgány presadzovania práva.

Ďalším aktom, v tomto prípade nezáväzného charakteru, je už skôr spomínaný neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel prijatý na zasadnutí Svetového fóra pre bezpečnosť cestnej premávky (WP.1). Neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel uvádza niekoľko aspektov, ktoré je potrebné vziať do úvahy pri bezpečnej integrácii vzdialenej správy. Agent vzdialenej správy by mal byť v prípade možných núdzových situácií vo vozidle alebo dopravných incidentov alebo nehôd schopný okamžite poskytnúť potrebnú pomoc. Príslušníci presadzovania práva, napr. policajti a pracovníci prvej reakcie, napr. členovia hasičského zboru musia byť tiež schopní identifikovať poskytovateľa vzdialenej správy a kontaktovať agentov vzdialenej správy konajúcich v jeho mene a v prípade potreby im dať príkazy alebo pokyny.⁶⁷

V súvislosti so vzdialenou správou vzniká aj otázka či jednotlivé formy vzdialenej správy môžu byť vykonávané aj osobou, ktorá sa nachádza mimo územia štátu, kde práve automatizované vozidlo jazdí. Príslušné orgány verejnej moci musia mať k dispozícii informácie o zodpovednom poskytovateľovi vzdialenej správy, jeho kontaktné informácie a prostriedky, ako bezodkladne kontaktovať agentov vzdialenej správy v službe. Vzdialená správa bude vyžadovať aj obojstrannú komunikáciu. Agent vzdialenej správy musí byť schopný zabezpečiť, aby poskytovanie úkonov vzdialenej správy pomocou automatizovaných vozidiel

⁶³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel.

⁶⁴ V zmysle čl. 1 vykonávacieho nariadenia ADS sú týmito prípadmi použitia:

- a) plne automatizované vozidlá, vrátane vozidiel s duálnym režimom, navrhnuté a skonštruované na prepravu cestujúcich a tovaru v určenej oblasti;
- b) „hub-to-hub“: plne automatizované vozidlá, vrátane vozidiel s duálnym režimom, navrhnuté a skonštruované na prepravu cestujúcich alebo tovaru po vopred určenej trase s pevným počiatočným a koncovým bodom jazdy/cesty;
- c) „automatizovaná parkovacia služba“: vozidlá s duálnym režimom s plne automatizovaným jazdným režimom na účely parkovania v rámci vymedzených parkovacích priestorov. Systém môže alebo nemusí používať externú infraštruktúru (napr. lokalizačné značkovače, perцепčné snímače atď.) parkovacích priestorov, aby vykonal dynamickú úlohu riadenia.

⁶⁵ Department for Transport. Veľká Británia.: Explanatory memorandum for European Union legislation within the scope of the UK/EU withdrawal agreement and Northern Ireland protocol. In: Department for Transport [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1108571/EM_on_EU_Delegated_Act_updating_Regulation_2019_2144_automated_driving_systems_-_MoS.pdf.

⁶⁶ Príloha II, bod 1.3 a 1.3.1 vykonávacieho nariadenia ADS.

⁶⁷ Neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel, s. 7.

bolo v súlade s platnou vnútroštátnou a medzinárodnou legislatívou, vrátane poskytovania služby v miestnom úradnom jazyku. Potrebné znalosti vnútroštátnych postupov v oblasti cestnej premávky, ako aj efektívne spôsoby interakcie môžu byť ťažko dosiahnuteľné pre osobu mimo krajiny. Možno konštatovať, že vyššie uvedené argumenty len potvrdzujú požiadavku štátov, ktoré požadujú, aby poskytovateľ vzdialenej správy bol aspoň usadený v danej krajine a aby sa centrum, resp. centrá vzdialenej správy sa fyzicky nachádzali v danej krajine.⁶⁸

Ďalším dôležitým dokumentom je pripravovaný medzinárodný dohovor o používaní automatizovaných vozidiel v cestnej premávke. Európska hospodárska komisia OSN (UNECE) zriadila Skupinu expertov pre návrh nového právneho nástroja o používaní automatizovaných vozidiel v cestnej premávke (ďalej len „skupina expertov“).⁶⁹ Na piatom zasadnutí skupiny expertov, ktoré sa konalo 12. decembra 2022 bola predstavená kostra nového medzinárodného právneho nástroja (dohovor) o používaní automatizovaných vozidiel v cestnej premávke (ďalej len „kostra dohovoru o používaní automatizovaných vozidiel“), ktorá obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa jazdy na diaľku, správy na diaľku, subjektu zodpovedného za správu na diaľku či vzdialeného prevádzkovateľa automatizovaných vozidiel. Predstavená štruktúra dohovoru obsahuje 8 kapitol⁷⁰ a 35 článkov. Návrh kostry nového dohovoru neobsahuje úplný súbor článkov a neobsahuje znenie jednotlivých článkov ale uvádza názvy článkov krátkym a popisným spôsobom.⁷¹ V niektorých prípadoch ustanovenia obsahujú návrhy, čo by malo byť ich obsahom a v niektorých prípadoch sú skôr položené otázky, čo by dané ustanovenie malo vôbec obsahovať. Návrh kostry sa nevzťahuje na pokročilé asistenčné systémy pre vodiča (ADAS) ale len na automatizované systémy riadenia (ADS).

Kostra dohovoru o používaní automatizovaných vozidiel v cestnej premávke obsahuje ustanovenie o registrácii vozidla (čl. 27) a problémov súvisiacich so zdieľaním údajov (čl. 28). V súvislosti so zdieľaním údajov vznikla otázka či je potrebné špecifikovať aké údaje majú byť zdieľané. Taktiež je vyjadrená potreba, že orgány presadzovania práva potrebujú rýchlo, spoľahlivo a dôveryhodne zistiť či je vozidlo prevádzkované v danom štáte v automatizovanej prevádzke. Taktiež potrebujú identifikovať a kontaktovať spoločnosť, ktorá zabezpečuje automatizovanú prevádzku tohto vozidla, preukázať sa tejto spoločnosti a požiadať o údaje alebo iné úkony, ak sú potrebné na zvládnutie rizika v dopravných situáciách, alebo na presadzovanie práva.⁷²

⁶⁸ Ibidem, s. 7. Napr. v štáte Florida, USA musí byť vzdialený ľudský prevádzkovateľ (remote human operator) fyzicky prítomný v USA; Florida Uniform Traffic Control Law. In: Florida Legislature [online]. [cit. 2023-06-27]. Dostupné na: http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0300-0399/0316/0316Contents_Index.html.

⁶⁹ UNECE: Decisions on subsidiary bodies and on the structure of the Committee. UN Doc ECE/TRANS/2021/6. (15. december 2020).

⁷⁰ I. Všeobecné ustanovenia

II. Všeobecné funkčné požiadavky na automatizované systémy riadenia

III. Dodatočné funkčné požiadavky na automatizované systémy riadenia, ktoré vydávajú požiadavku na prechod

IV. Úlohy človeka a základné povinnosti ľudí (používajúcich automatizované vozidlá, ktoré môže riadiť človek/ak je vo vozidle zodpovedný človek)

V. Prevádzkové povinnosti subjektov zodpovedných za zaistenie bezpečného správania sa automatizovaného vozidla počas používania automatizovaného systému riadenia (požiadavky na bezpečnosť sú stanovené v kapitolách II a III)

VI. Dodatočné požiadavky na vzdialenú správu (väčšinou týkajúce sa automatizovaných služieb osobnej a nákladnej dopravy)

VII. Iné ustanovenia

VIII. Záverečné ustanovenia.

⁷¹ Ibidem, s. 2.

⁷² Čl. 28 kostry dohovoru o používaní automatizovaných vozidiel v cestnej premávke.

VI. MOŽNÉ APLIKAČNÉ PROBLÉMY PRI VÝKONE OPRÁVNENÍ POLICAJTA VO VZŤAHU K AUTOMATIZOVANÝM VOZIDLÁM V REŽIME ZÁKONA O POLICAJNOM ZBORE

Tak ako bolo naznačené vyššie, policajt môže využiť niektoré z oprávnení, pri výkone ktorých môže toto oprávnenie smerovať aj voči automatizovanému vozidlu, osobám, ktoré majú kontrolu nad vozidlom, osobám a veciam v automatizovanom vozidle alebo vo vzťahu k vodičovi na diaľku. Pre účinný a bezproblémový výkon ktoréhokoľvek oprávnenia je potrebné, aby informačný systém, ktorý policajt pri výkone služby používa, po načítaní evidenčného čísla vozidla súčasne poskytol informáciu, že:

- ide o automatizované vozidlo,
- v akom ovládacom režime sa vozidlo v danom momente nachádza,
- ak je vozidlo ovládané vodičom na diaľku, informácia o tejto skutočnosti ako i miesto, kde sa vodič na diaľku, v čase ovládania vozidla, nachádza,
- v prípade potreby spojenie s vodičom na diaľku,⁷³
- overenie totožnosti vodiča na diaľku a overenie spôsobilosti viesť automatizované vozidlo na diaľku.⁷⁴

Pravidlá cestnej premávky by mali de lege ferenda obsahovať imperatívne pravidlo, že v čase keď jazdné úlohy vykonáva automatizovaný systém riadenia, tak by tento systém tiež mal dodržiavať pokyny policajta na zastavenie, resp. vyzvať vodiča, aby prevzal kontrolu a zastavil automatizované vozidlo sám vodič. Je potrebné zdôrazniť, že z údajov uložených vo vozidle o priebehu jazdy je možné preukázať, kto vykonával v čase porušenia právnych predpisov jazdné úlohy či vodič alebo automatizovaný systém riadenia. Na tieto účely sa používa napr. systém uchovávanía údajov o automatizovanej jazde (DSSAD).⁷⁵ Systém uchovávanía údajov o automatizovanej jazde je povinnou výbavou vozidiel, ktoré sú systémom automatizovaného udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS).⁷⁶

Najväčší aplikačný problém možno predpokladať pri nastavovaní pravidiel cestnej premávky a výkonu oprávnenia policajta najmä v súvislosti s vedením automatizovaného vozidla vodičom na diaľku. Pričom v tomto prípade nie je limitom technika, ale komplikovaný právny rámec, ktorý v sebe kombinuje oprávnenia policajta napr. obmedziť osobnú slobodu alebo zaistiť automatizované vozidlo v administratívnom konaní podľa ZoPZ, možnú potrebu vstúpiť do prevádzkarne resp. obydliá a tým narušiť právo na súkromie a nakoniec právnu povahu vedenia vozidla na diaľku, ktoré je považované za teleoperáciu, a teda potrebu získavať prevádzkové a lokalizačné údaje pre účely administratívneho konania, ktoré sú v súčasnosti predmetom telekomunikačného tajomstva, pričom tieto je možné prelomiť len pre účely trestného konania, nie však objasňovania priestupkov, či správnych deliktov. K tomu viď ďalej. Súčasne je potrebné de lege ferenda zvážiť, či by vodič na diaľku, vzhľadom na hore uvedené špecifiká, nemal obligatórne vykonávať kontrolu vozidla na diaľku len v štáte, kde sa vozidlo nachádza, pričom prekročením hranice by vozidlo prebral vodič na diaľku v príslušnom štáte.

Oprávnenie požadovať preukázanie totožnosti podľa § 18 ZoPZ môže využiť policajt ak je to potrebné na plnenie úloh podľa ZoPZ⁷⁷, aby preukázala svoju totožnosť dokladom totožnosti. Z hľadiska frekvencie ide o najviac používané oprávnenie policajta. Dokladom totožnosti je

⁷³ PEARL, T. H.: Traffic Stops in the Age of Autonomous Vehicles. In MARREIROS, G., MARTINS, B., PAIVA, A., RIBEIRO, B., SARDINHA, A. (ed.) Progress in Artificial Intelligence. EPIA 2022. Lecture Notes in Computer Science, vol 13566. Lisbon: Springer, Cham. [online]. [cit. 2023-06-27]. Dostupné na internete: https://doi.org/10.1007/978-3-031-16474-3_7.

⁷⁴ UNECE: Recognizability of ADS from the perspective of enforcement. Informal document No.11. (13. september 2022).

⁷⁵ Skratka z anglického *Data Storage System for Automated Driving*.

⁷⁶ Skratka z anglického *Automated Lane Keeping Systems*. Systém automatizovaného udržiavania v jazdnom pruhu po aktivácii riadi vozidlo namiesto vodiča, t. j. riadi všetky situácie vrátane zlyhaní, a nesmie ohroziť bezpečnosť cestujúcich vo vozidle ani ostatných účastníkov cestnej premávky. Vodič však vždy môže kedykoľvek systém potlačiť.

⁷⁷ § 2 ZoPZ.

podľa §18 ods. 1, ods. 2 ZoPZ občiansky preukaz, cestovný doklad (cestovný pas, diplomatický pas, služobný pas, náhradný cestovný doklad a doklady vydávané pre cudzincov (doklad o pobyte cudzinca⁷⁸, cestovný doklad cudzinca, náhradný cestovný doklad EÚ, cudzinecký pas). Za doklad totožnosti sa považuje aj preukaz žiadateľa o udelenie azylu, avšak len v prípade, že sa žiadateľovi zadržal cestovný doklad alebo iný doklad totožnosti alebo ak mal žiadateľ na území Slovenskej republiky povolený prechodný pobyt alebo trvalý pobyt.⁷⁹ Občan Slovenskej republiky však preukazuje svoju totožnosť občianskym preukazom iba v prípade, že je prihlásený na trvalý pobyt na území SR. Ak občan nie je prihlásený na trvalý pobyt na území SR, preukazuje svoju totožnosť cestovným dokladom. V prípade, že vyzvaná osoba odmietne preukázať svoju totožnosť, je policajt oprávnený ju predviesť na útvar PZ za účelom zistenia jej totožnosti podľa § 18 ods. 3 ZoPZ. V prípade, že by sa osoba vyhýbala preukázaniu totožnosti napr. tým, že sa uzamkne v automatizovanom vozidle, policajt je za týmto účelom oprávnený zabrániť odjazdu vozidla použitím technického prostriedku podľa § 55 ZoPZ, alebo sa spojiť s vodičom na diaľku, alebo inou oprávnenou osobou aby vozidlo otvoril, resp. sprístupnil a následne využiť hmaty a chvaty podľa § 51 ZoPZ, príp. putá podľa § 52 ZoPZ, vzhľadom na skutočnosť, že osoba kladie iba pasívny odpor.⁸⁰ Takéto oprávnenie má aj v prípade, že osoba nemá pri sebe platný doklad, ktorým by preukázala svoju totožnosť, a nedokáže aj napriek svojej snahe svoju totožnosť preukázať. Toto oprávnenie policajta je však krajnou možnosťou zistenia totožnosti. Následné úkony po predvedení osoby musia smerovať k zisťovaniu jej totožnosti, aby bola zistená čo najskôr. Navyše ak osoba odmietne (nechce) svoju totožnosť preukázať, možno jej konanie posúdiť ako priestupok proti verejnému poriadku § 47 ods. 1 písm. a) zákona o priestupkoch.⁸¹

Oprávnenie zaistiť osobu podľa §19 ZoPZ má policajt ak, osoba:

- svojím konaním bezprostredne ohrozuje svoj život alebo zdravie alebo život a zdravie iných osôb alebo majetok,
- je pristihnutá pri páchaní priestupku, ak je dôvodná obava, že v ňom bude pokračovať, alebo ak je to nevyhnutne potrebné na riadne zistenie alebo objasnenie veci,
- sa pokúsila o útek pri predvedení,
- uráža policajta alebo inú osobu alebo sa správa inak agresívne na útvare Policajného zboru,
- je v medzinárodnom policajnom pátraní,
- sa nachádza na mieste trestného činu bezprostredne po jeho spáchaní a je potrebné zistiť jej súvislosť s trestným činom,
- pred zistením jej totožnosti, sa nachádza na mieste, na ktorom hrozí teroristický útok, alebo na mieste, kde došlo k teroristickému útoku,
- pred zistením jej totožnosti, ak sa nachádza v priestore, v ktorom sa zakročuje pod jednotným velením.

Podľa § 19 ods. 1 písm. b) ZoPZ je policajt oprávnený zaistiť osobu pristihnutú pri páchaní priestupku, ak je dôvodná obava, že v ňom bude pokračovať, alebo ak je to nevyhnutne potrebné na riadne zistenie alebo objasnenie veci. V súvislosti s automatizovanými vozidlami pôjde najmä o priestupky na úseku cestnej premávky. Policajt využije oprávnenie tohto ustanovenia v prípadoch, ak je osoba pristihnutá:

⁷⁸ Doklad o pobyte štátneho príslušníka tretej krajiny, pobytový preukaz občana EÚ, pobytový preukaz rodinného príslušníka občana EÚ, potvrdenie o udelení/predĺžení tolerovaného pobytu štátnemu príslušníkovi tretej krajiny.

⁷⁹ § 5 ods. 1 zákona č. 480/2002 Z. z. o azyle a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

⁸⁰ Primerane pozri § 65 druhá veta ZoPZ.

⁸¹ PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbore - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 66.

- po spáchaní priestupku v súvislosti s vedením automatizovaného vozidla a nemôže priestupok vzhľadom na jeho závažnosť vybaviť na mieste, napr. závažná dopravné nehoda,
- pri páchaní priestupku a vzhľadom na to, že osoba nerešpektovala výzvu policajta na upustenie od protiprávneho konania, teda vzniklo podozrenie dokončenia páchaného priestupku alebo spáchania ďalšieho priestupku napr. riskantný spôsob vedenia automatizovaného vozidla,
- pri páchaní priestupku – aj keď osoba rešpektovala výzvu policajta, ale z povahy a okolností jej konania vyplýva ďalšia kontinuita, t. j. podozrenie, že bude pokračovať v tomto konaní, napr. existuje podozrenie, že osoba vedie automatizované vozidlo v stave vylučujúcom spôsobilosť,
- pri páchaní priestupku – aj keď osoba sama alebo na výzvu policajta upustila od protiprávneho konania, ale jej prítomnosť na vykonaní úkonov potrebných na objasnenie alebo na zadokumentovanie priestupku je nevyhnutná.⁸² Napr. osobu je potrebné podrobiť odberu krvi za účelom zistenia požitia látok vylučujúcich spôsobilosť viesť motorové vozidlo.

V prípade, že by sa osoba uzamkla v automatizovanom vozidle a bránila sa tak zaisteniu, policajt je za týmto účelom oprávnený zabrániť odjazdu vozidla použitím technického prostriedku podľa § 55 ZoPZ, alebo sa spojiť s vodičom na diaľku, alebo inou oprávnenou osobou aby vozidlo otvoril, resp. sprístupnil a následne využiť hmaty a chvaty podľa § 51 ZoPZ, príp. putá podľa § 52 ZoPZ, vzhľadom na skutočnosť, že osoba kladie iba pasívny odpor.⁸³ V prípade, že by osoba kladla aktívny odpor pri zaistení, policajt je oprávnený zvoliť akýkoľvek iný donucovací prostriedok vrátane zbrane a prípadného poškodenia automatizovaného vozidla tak, aby bol dodržaný účel výkonu oprávnenia a primeranosť donucovacieho prostriedku.

V zásade možno aplikovať horeuvedený výklad analogicky aj na dôvod zaistenia podľa § 19 ods. 1 písm. f) ZoPZ ak je potrebné osobu, ktorá sa nachádza na mieste trestného činu bezprostredne po jeho spáchaní a je potrebné zistiť jej súvislosť s trestným činom. Ide o prípady, keď hliadka Policajného zboru vyslaná na miesto trestného činu zistí, že na mieste trestného činu sa nachádza osoba. V uvedenom prípade možno osobu zaistiť na účely zistenia, či trestný čin nebol spáchaný zaistenou osobou. Uvedené oprávnenie neznamená, že je potrebné vždy zaistiť osobu nachádzajúcu sa na mieste trestného činu. V niektorých prípadoch pôjde o poškodenú osobu alebo svedka trestného činu a takúto osobu policajt nezaisťuje.

V praxi bude najväčší problém pri výkone tohto oprávnenia práve s prípadmi vodiča na diaľku, ktorý sa spravidla bude nachádzať v priestore, ktorý nie je verejne dostupný a bude obydľím, alebo prevádzkarňou. V takom prípade, by mal inštitút oprávnenia otvoriť byt podľa § 29 ZoPZ, v zmysle úvah *de lege ferenda*, obsahovať aj možnosť otvoriť byt, alebo iný uzavretý priestor aj pre účely oprávnení policajta voči vodičovi na diaľku, ak by bol ohrozený život, zdravie, alebo závažná škoda na majetku, alebo ak by vodič na diaľku, bol v súvislosti s automatizovaným vozidlom, podozrivý z úmyselného trestného činu.

Oprávnenie zaistiť vec podľa § 21 ZoPZ je predbežné opatrenie, ktoré nemá charakter úkonu trestného alebo priestupkového konania. Preto možno zaistiť vec, napr. automatizované vozidlo podľa ZoPZ, aj keď nebolo začaté trestné konanie alebo priestupkové konanie⁸⁴ Podľa § 21 ods. 1 ZoPZ je policajt oprávnený zaistiť na vykonanie potrebných úkonov vec:

- ak má podozrenie, že vec súvisí so spáchaním trestného činu alebo priestupku,

⁸² Primerane pozri PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbere - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 66.

⁸³ Primerane pozri § 65 druhá veta ZoPZ.

⁸⁴ IVOR, J. a kol.: Trestné právo procesné 1. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, s. 348.

- ak jej zaistenie je potrebné na zistenie skutkového stavu veci alebo na rozhodnutie orgánu činného v trestnom konaní, alebo na rozhodnutie orgánu v konaní o priestupku alebo
- po ktorej pátra polícia iného štátu.

Prvé dve podmienky musia byť splnené kumulatívne. Na zaistenie veci stačí podozrenie policajta, že automatizované vozidlo súvisí s trestným činom alebo priestupkom, ktoré sa v ďalšom konaní môže potvrdiť alebo vyvrátiť. Podozrenie nemôže vychádzať len zo subjektívneho pocitu policajta, ale musia existovať určité indície, že ide o vec resp. automatizované vozidlo súvisiace s trestným činom alebo priestupkom.⁸⁵ Vo vzťahu k zaistovaniu automatizovaného vozidla, za súčasného splnenia ostatných podmienok možno konštatovať, že v dnešnej dobe neexistuje metodika, ktorá by stanovila „ako sa automatizované vozidlo zaistuje“, bez toho, aby nedošlo k strate dát alebo poškodeniu vozidla, vrátane prípadnej súčinnosti s vodičom na diaľku, alebo osobou, ktorá poskytne policajtovi potrebnú súčinnosť pri kontrole nad automatizovaným vozidlom. Súčasne pre zaistenie automatizovaného vozidla možno očakávať určité špecifické technické nároky na uskladnenie takéhoto vozidla.⁸⁶

Oprávnenie zastaviť a prehliadať dopravný prostriedok podľa § 23 ZoPZ má policajt pri plnení úloh vyplývajúcich zo ZoPZ⁸⁷, pričom je oprávnený dávať pokyny na zastavenie dopravného prostriedku⁸⁸, zakázať jazdu, plavbu alebo let na nevyhnutne potrebný čas alebo prikázať smer dopravného prostriedku.⁸⁹ Policajt je oprávnený vykonať prehliadku dopravného prostriedku vrátane automatizovaného vozidla, vecí, batožiny a nákladu, ktoré sa v ňom prepravujú⁹⁰, alebo elektronickú kontrolu vozidla prepojením kontrolovaného vozidla so zariadením určeným na kontrolu identifikačných údajov vozidla:

- ak je podozrenie, že používaním dopravného prostriedku, na dopravnom prostriedku alebo v súvislosti s dopravným prostriedkom bol spáchaný trestný čin,
- pri pátraní po hľadanej alebo nezvestnej osobe, zbraniach, strelive, výbušninách, omamných látkach, psychotropných látkach, jedoch, prekurzoroch, jadrových alebo iných rádioaktívnych materiáloch, vysokorizikových chemických látkach a vysoko rizikových biologických agensoch a toxínoch a veciach pochádzajúcich z trestnej činnosti alebo súvisiacich s trestnou činnosťou a
- pri odhaľovaní neoprávneného prechodu štátnej hranice alebo neoprávneného pobytu.

V prípade výkonu tohto oprávnenia vo vzťahu k automatizovanému vozidlu je z pohľadu aplikačnej praxe problematické samotné zastavenie vozidla, ak pretrvá súčasná platná právna úprava zastavovania vozidla (viď poznámka pod čiarou vyššie), potom musí byť obligatórne vo vzťahu k automatizovaným vozidlám prijaté, že v prípade signalizácie policajta na zastavenie automatizovaného vozidla, je vodič povinný prevziať riadenie vozidla a zastaviť. Druhým problémom je okolnosť, ak sa osoba vo vozidle uzamkne. V takomto prípade je

⁸⁵ PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbore - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 86.

⁸⁶ Dátové pripojenie a pravidelné aktualizácie atď. Primerane pozri: PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbore - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 86.

⁸⁷ § 2 ZoPZ.

⁸⁸ § 23 ods. 2 Vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení. Pri zastavovaní dopravného prostriedku policajt za denného svetla používa vždy zastavovací terč, vztýčenou rukou bez zastavovacieho terča možno dávať znamenia na zastavenie vozidla len v mimoriadnych a osobitných prípadoch, za zníženej viditeľnosti policajt dáva znamenie na zastavenie vozidla červeným svetlom, ktorým pohybuje v hornom polkruhu. Z idúceho vozidla dáva policajt znamenie na zastavenie vozidla kývaním ruky hore a dole alebo vysunutým zastavovacím terčom (za zníženej viditeľnosti červeným svetlom), prípadne rozsvietením nápisu „STOP“, alebo aj pomocou rozhlasového zariadenia umiestneného v služobnom vozidle, dbá pritom najmä na dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla a na bezpečnosť pri jeho zastavovaní.

⁸⁹ § 23 ods. 1 ZoPZ.

⁹⁰ Policajt však nie je oprávnený na výkon osobnej prehliadky osôb vo vozidle, ani batožiny uloženej vo vozidle.

policajt oprávnený použiť donucovacie prostriedky na prekonanie odporu, tak ako bolo uvedené vyššie.

Z pohľadu rozšírenia automatizovaných vozidiel, vrátane vozidiel ovládaných na diaľku sa javí ako prospešné vrátiť sa opätovne k diskusií o možnostiach zložiek vynucujúcich právo, na diaľku zastaviť motorové vozidlo.⁹¹

Niektorí autori dokonca zastávajú názor, že prenasledovanie vozidla bude minulosťou, keď budú automatizované vozidlá zavádzané vo väčšej miere. Automatizované vozidlá sú naprogramované tak, aby dodržiavali pravidlá cestnej premávky a ich technológie bránia nárazu do iných vozidiel a osôb. Z tohto dôvodu podozrivé osoby, ktoré sa nachádzajú v automatizovanom vozidle nemusia predstavovať také veľké nebezpečenstvo pre verejnosť alebo pre orgány presadzovania práva ako dnes.⁹²

Oprávnenie zakázať vstup na určené miesto alebo zotrvať na určitom mieste podľa § 27 ZoPZ, ktoré umožňuje policajtovi za určitých okolností obmedziť pohyb a pobyt osoby ak je to nevyhnutné pre bezpečnosť štátu, udržanie verejného poriadku, ochranu zdravia alebo ochranu práv a slobôd, policajt je oprávnený každému prikázať, aby:

- v nevyhnutne potrebnom čase nevstupoval na určené miesto, ani sa na ňom nezdržiaval,
- na nevyhnutne potrebný čas zotrval na určenom mieste.⁹³

Uvedené oprávnenia policajta umožňujú policajtovi zasiahnuť do základných ľudských práv, a to do práva na slobodu pohybu a práva na slobodu pobytu. Musia byť pri tom splnené zákonné podmienky, a to:

- že je takýto zákrok policajt nevyhnutný pre bezpečnosť štátu, udržanie verejného poriadku, ochranu zdravia alebo ochranu práv a slobôd,
- zásah do práv trvá len v nevyhnutne potrebnom čase.⁹⁴

Pojem nevyhnutný sa spája s bezpečnosťou, verejným poriadkom, ochranou zdravia, práv a slobôd a tiež časom, pričom tento pojem nie je nikde definovaný. Tento termín vykladal Ústavný súd Slovenskej republiky v súlade s medzinárodným štandardom ako „*naliehavú spoločenskú potrebu prijať obmedzenie základného práva alebo slobody. Obmedzenie práv a slobôd je nevyhnutné, keď možno konštatovať, že cieľ obmedzenia inak dosiahnuť nemožno. Predpokladom teda je, že obmedzenie je nutné aj v demokratickej spoločnosti.*“⁹⁵

Z pohľadu výkonu tohto oprávnenia vo vzťahu k automatizovanému vozidlu sú kľúčové pojmy zakázať alebo prikázať – tieto pojmy je potrebné chápať ako úradne vydaný zákaz vstupu alebo vylúčenia prítomných osôb z určitého miesta, alebo príkaz zotrvať na určenom mieste. Zákaz vstupu osobám na určité miesto sa pritom nemusí týkať iba verejne prístupných miest, ale aj miest verejnosti neprístupných.⁹⁶ Spravidla bude takýto príkaz alebo zákaz formulovaný slovne, signalizáciu policajta pri riadení cestnej premávky, umiestnením motorového vozidla s označením príslušnosti k Policajnému zboru, zapnutým zvukovo-svetelným signalizačným zariadením apod. V takýchto prípadoch musí byť automatizované vozidlo riadené osobou, ktorá bude primerane vyhodnocovať situáciu.

⁹¹ Táto diskusia prebiehala v Európskej únii po teroristických útokoch. K problematike prístupu orgánov presadzovania práva do systémov vozidla pozri BERKEL, J.J. VAN a kol.: Police Hacking regulation abroad. A comparative law study into legal regulations and safeguards regarding the quality of data. Research and Documentation Centre, 2023. [online]. [cit. 2023-12-28]. Dostupné na: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/3303>. K problematike násilného zastavenia dopravného prostriedku pozri MASCAREÑASA, D.D.L. a kol.: Autonomous execution of the Precision Immobilization Technique. In: Mechanical Systems and Signal Processing, roč. 87, Part B, 2017, s. 153-168.

⁹² WOODS, J.B.: Autonomous vehicles and police deescalation. In: Northwestern University Law Review Online, roč. 114, 2019, s. 98-101.

⁹³ PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbere - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 114-115.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Uznesenie Ústavného súdu SR z 24 septembra 2014, sp. zn. I. ÚS 561/2014.

⁹⁶ PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbere - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, s. 114-115.

Druhým kľúčovým pojmom vo vzťahu k automatizovaným vozidlám je pojem určené miesto – určitý ohraničený priestor, v ktorom polícia plní svoje úlohy. Jeho veľkosť závisí od konkrétnej situácie a z nej vyplývajúcej potreby vykonať nejakú služobnú činnosť, služobný zákrok alebo iné opatrenia smerujúce k účinnému zabezpečeniu plnenia úloh. V niektorých prípadoch ide o miesto, ktorého veľkosť je malá (napr. miesto trestného činu, či dopravnej nehody) a na jeho zabezpečenie nie je potrebné privolať ďalších policajtov. Inokedy, (najmä pri hromadnom narušení verejného poriadku, leteckých, železničných a rôznych prevádzkových haváriách, požiaroch – najmä rozsiahlych, pri živelných pohromách a pod.) je potrebné pre uzatvorenie takého miesta sústrediť značný počet policajtov.⁹⁷ Určené miesto môže byť ohraničené buď prirodzene (napr. jazero, roklina), stavebno-technicky (podzemné parkovisko, reštaurácia, rodinný dom), alebo je ohraničené iba policajnou páskou s nápisom „POLÍCIA“. Opäť aj v týchto prípadoch je žiadúce, aby vedenie automatizovaného vozidla prevzala osoba vo vozidle, alebo vodič na diaľku, aby sa tak predišlo chybným rozhodnutiam, ktoré môžu viesť až k použitiu donucovacieho prostriedku.

Veľmi obdobná situácia vo vzťahu k automatizovaným vozidlám je pri výkone oprávnenia uzatvoriť verejne prístupné miesto podľa § 28 ods.1 ZoPZ pri pátraní po páchatel'och úmyselných trestných činov, hľadaných osobách, zbraniach, strelive, výbušnínach, omamných a psychotropných látkach a jedoch alebo po veciach pochádzajúcich z trestnej činnosti, prípadne súvisiacich s trestnou činnosťou, sú policajti oprávnení uzatvoriť verejne prístupné miesta a vykonať ich prehliadku s cieľom zistiť, či sa uvedené osoby alebo veci v nich nenachádzajú. Toto oprávnenie sa teda využíva pri policajných akciách a policajných opatreniach na pátranie po osobách a veciach a hľadanie osôb a vecí.⁹⁸

Pričom toto oprávnenie je spojené s možnosťou policajta vykonať na osobe, ktorá sa na mieste nachádza bezpečnostnú prehliadku, vrátane osoby, ktorá sa nachádza v automatizovanom vozidle za použitia donucovacích prostriedkov pri nerešpektovaní výziev, tak ako je uvedené vyššie.

Vo vzťahu k oprávneniu policajta objasňovať priestupky podľa § 32 ZoPZ je potrebné dodať, že v súvislosti s automatizovanými vozidlami je najväčším problémom jednak preukazovanie spôsobilosti viesť automatizované vozidlo pri vodičovi na diaľku a súčasne chýbajúce oprávnenie policajta pri objasňovaní priestupkov získavať prevádzkové a lokalizačné údaje, ktoré vznikli v súvislosti s premávkou automatizovaného vozidla, či už pri vedení vozidla na diaľku, alebo bezprostredne osobou vo vozidle. Tak ako bolo naznačené vyššie, najväčším aplikačným problémom je vodič na diaľku, ktorý riadil automatizované vozidlo na Slovensku z územia iného štátu. S poukazom na §139d ods. 1 zákona o cestnej premávke ak ide o držiteľa vozidla alebo vlastníka vozidla evidovaného v inom členskom štáte Európskej únie, rozkaz sa zašle aj v jednom z úradných jazykov členského štátu Európskej únie, v ktorom je vozidlo evidované; rozkaz, ktorý sa ani po opakovanom doručení nepodarilo doručiť držiteľovi vozidla alebo vlastníkovi vozidla, sa dňom vrátenia nedoručenej zásielky orgánu Policajného zboru považuje za nevydaný. Rozkaz nemožno doručiť verejnou vyhláškou. Vo vzťahu k uznávaniu a vykonávaniu peňažných sankcií uložených za porušenie cestnej premávky sa aplikuje zákon č. 183/2011 Z. z. o uznávaní a výkone rozhodnutí o peňažnej sankcii v Európskej únii a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „ZVPS“) transponuje do slovenského právneho poriadku rámcové rozhodnutie Rady 2005/214/SVV z 24. februára 2005 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania v Európskej únii.

Tento zákon sa použije len vo vzťahu k tomu členskému štátu, ktorý prevzal do svojho právneho poriadku uvedené rámcové rozhodnutie. Rozhodnutím o peňažnej sankcii sa v zmysle § 2 ZVPS rozumie právoplatné odsudzujúce rozhodnutie vydané pre trestný čin alebo pre protiprávne konanie týkajúce sa porušenia pravidiel cestnej premávky vydané

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Ibidem, s. 123.

- a) súdom štátu pôvodu v trestnom konaní, alebo
- b) správnym orgánom štátu pôvodu, ak podľa právneho poriadku štátu pôvodu bolo proti tomuto rozhodnutiu možné podať opravný prostriedok, o ktorom rozhoduje súd s právomocou v trestných veciach.
- a) Peňažnou sankciou sa v zmysle § 2 ZVPS rozumie povinnosť uložená rozhodnutím o peňažnej sankcii zaplatiť
- b) peňažný trest,
- c) pokutu,
- d) náhradu škody priznanú poškodenému voči odsúdenému v trestnom konaní,
- e) trovy trestného a správneho konania,
- f) peňažnú sumu na všeobecne prospešné účely alebo v prospech poškodených trestnými činmi.

Pokutou sa v zmysle § 2 ZVPS rozumie povinnosť zaplatiť určenú peňažnú sumu uloženú správnym orgánom štátu pôvodu podľa právneho poriadku tohto štátu pre trestný čin alebo protiprávne konanie týkajúce sa porušenia pravidiel cestnej premávky.

V zmysle § 4 ZVPS rozhodnutie o peňažnej sankcii členského štátu možno v Slovenskej republike uznať a vykonať, ak povinný má na území Slovenskej republiky:

- a) obvyklý pobyt alebo
- b) sídlo a
- c) majetok alebo
- d) príjem.

V zmysle § 3 ods. 1 ZVPS sa pre uznanie a vykonanie rozhodnutia o peňažnej sankcii vyžaduje zásada obojstrannej trestnosti t. j. rozhodnutie o peňažnej sankcii možno v Slovenskej republike uznať a vykonať, len ak skutok, pre ktorý bolo rozhodnutie o peňažnej sankcii vydané, je trestným činom aj podľa právneho poriadku Slovenskej republiky. Avšak, ak sa žiada o uznanie a výkon rozhodnutia pre skutok, ktorý je v osvedčení o vydaní rozhodnutia o peňažnej sankcii označený justičným orgánom štátu pôvodu priradením k jednej alebo k viacerým kategóriám trestných činov, súd neskúma, či ide o čin trestný podľa právneho poriadku Slovenskej republiky. V zmysle § 3 ods. 5 ZVPS toto platí rovnako aj pre rozhodnutie o peňažnej sankcii, ak skutok, pre ktorý bolo rozhodnutie vydané, je justičným orgánom štátu pôvodu označený v osvedčení priradením ku kategórii protiprávneho konania zakladajúceho porušenie pravidiel cestnej premávky.

S poukazom na §16 ods. 5 ZVPS po nadobudnutí právoplatnosti rozhodnutia o uznaní a výkone súd vyzve povinného, aby zaplatil do pätnástich dní; ak nebol uložený náhradný trest odňatia slobody, súd povinného súčasne upozorní, že inak sa bude zaplatenie vymáhať. Uvedený nárok sa stáva v zmysle §13 ods. 6 súdnou pohľadávkou.

VII. ZÁVER

Nová právna úprava v oblasti automatizovaných vozidiel v Slovenskej republike na jednej strane vytvára postupy pre povolenie skúšobnej prevádzky automatizovaných vozidiel, plne automatizovaných vozidiel a prevádzky automatizovaných doručovacích vozidiel a na druhej strane vytvára priestor pre vznik situácií, kedy orgány Policajného zboru budú čeliť novým situáciám pri plnení svojich úloh a vykonávaní svojich oprávnení. Plnenie úloh a oprávnení orgánov Policajného zboru pri interakcii s automatizovanými vozidlami, plne automatizovanými vozidlami a automatizovanými doručovacími vozidlami, ktoré môže ovládať vodič aj na diaľku, môže v aplikačnej praxi spochybníť doposiaľ zaužívané postupy orgánov Policajného zboru, ktoré používali v interakcii s tradičnými vozidlami a tradičným vodičom, ktorý sedel na mieste vodiča a vykonával jazdné úlohy.

Požiadavky bezpečnej interakcie automatizovaných systémov riadenia s príslušníkmi orgánov presadzovania práva, ale aj inými subjektmi ako sú pracovníci zaisťujúci bezpečnosť cestnej premávky, pracovníci údržby ciest, pracovníci záchranných služieb či pracovníci cestnej inšpekcie, sú vyjadrené na úrovni práva Európskej únie vykonávacím nariadením ADS. Legislatívne akty nezáväzného charakteru ako neformálny dokument o vzdialenej správe automatizovaných vozidiel a kostra dohovoru o používaní automatizovaných vozidiel naznačujú, že v prípade vzdialenej správy automatizovaných vozidiel by mali mať orgány presadzovania práva nové oprávnenia, tak aby boli schopné identifikovať a kontaktovať osobu, ktorá zabezpečuje prevádzku automatizovaného vozidla, požiadať o údaje alebo iné úkony, ak sú potrebné na zvládnutie rizika v dopravných situáciách alebo na presadzovanie práva či v prípade potreby im dať príkazy alebo pokyny.

Príslušníci Policajného zboru môžu v súčasnosti vykonávať mnohé oprávnenia aj voči automatizovanému vozidlu, osobám, ktoré majú kontrolu nad vozidlom alebo osobám a veciam v automatizovanom vozidle. Vo vzťahu k osobe vodiča, ktorý vedie automatizované vozidlo možno z pohľadu činnosti príslušníkov Policajného zboru konštatovať, že ich činnosť sa bude spravovať rovnakými postupmi ako doposiaľ, pričom pri výkone oprávnení policajta v rámci výkonu služby nie je potrebné očakávať výraznejšie problémy, nakoľko rozsah výkonu oprávnení ako aj spôsob ich vykonania zostane pravdepodobne rovnaký. Súčasný právny stav zachováva *status quo* aj vo vzťahu k potrebným dokladom, ktoré má mať vodič automatizovaného vozidla pri sebe, pričom pravdepodobne v budúcnosti nemožno vylúčiť zmenu v rozsahu potrebných dokladov, ktoré má mať vodič počas jazdy k dispozícii.

Z pohľadu výkonu oprávnení policajta pri dodržiavaní bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a s tým súvisiacim dodržiavaním verejného poriadku sa zdajú ako problematické najmä situácie, kedy je vozidlo ovládané na diaľku. Konkrétne možno za problematické v aplikačnej rovine považovať preukazovanie spôsobilosti viesť automatizované vozidlo pri vodičovi na diaľku a súčasne chýbajúce oprávnenie policajta pri objasňovaní priestupkov získavať prevádzkové a lokalizačné údaje, ktoré vznikli v súvislosti s premávkou automatizovaného vozidla, či už pri vedení vozidla na diaľku, alebo bezprostredne osobou vo vozidle. Najväčším aplikačným problémom je vodič na diaľku, ktorý riadil automatizované vozidlo na Slovensku z územia iného štátu. V takýchto prípadoch bude výkon oprávnení príslušníkov Policajného zboru obmedzený jurisdikciou štátu, kde sa vzdialený vodič nachádza. V tejto súvislosti by bolo viac ako vhodné zaviesť do právneho poriadku Slovenskej republiky povinnosť, aby sa vodič na diaľku nachádzal na území Slovenskej republiky. Obdobné aplikačné problémy možno očakávať aj v prípade zavedenia nových foriem vzdialenej správy ako vzdialená podpora, pomoc na diaľku či vzdialená prevádzka.

KLÚČOVÉ SLOVÁ

automatizované vozidlá, automatizovaný systém riadenia, vzdialený vodič, Policajný zbor

KEY WORDS

automated vehicle, automated driving system, remote driver, Police Force

POUŽITÁ LITERATÚRA

1. ANDRAŠKO, J. a kol. Právne a technické aspekty kybernetickej bezpečnosti automatizovaných vozidiel. Bratislava: Wolters Kluwer SR, 2022, 160 s. ISBN 978-80-571-0554-1.
2. ANDRAŠKO, J. a MESARČÍK, M.: How (not) to regulate automated vehicles: lessons from Slovakia. In: ICETA 2022. 20th Anniversary of IEEE International Conference on Emerging eLearning Technologies and Applications. Piscataway : Institute of Electrical and Electronics Engineers, 2022, s. 28-33. DOI: 10.1109/ICETA57911.2022.9974771

3. ANDRAŠKO, J. a MESARČÍK, M.: Problematika vzdialeného vodiča z pohľadu teórie a praxe. In: Časopis pro právní vědu a praxi, roč. 31, č. 3, 2023, s. 737-764. DOI: 10.5817/CPVP2023-3-9.
4. Department for Transport. Veľká Británia.: Explanatory memorandum for European Union legislation within the scope of the UK/EU withdrawal agreement and Northern Ireland protocol. [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1108571/EM_on_EU_Delegated_Act Updating_Regulation_2019_2144_automated_driving_systems_-_MoS.pdf.
5. HODÁS, M. Implementácia autonómnej mobility – niektoré filozofické a (ústavno)právne aspekty a ich právne a metaprávne implikácie nielen pre Slovenskú republiku. Praha: Leges, 2022, 101 s. ISBN 978-80-7502-660-6.
6. IVOR, J. a kol.: Trestné právo procesné 1. Bratislava: Wolters Kluwer s.r.o., 2017, 528 s. ISBN 978-80-8168-593-4.
7. PEŤOVSKÝ, M. a kol.: Zákon o Policajnom zbore - aplikačná prax. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017, 354 s. ISBN 978-80-7380-682-8.
8. ROTH, Emma. Here's what happens when cops pull over a driverless Cruise vehicle. In: The Verge [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://www.theverge.com/2022/4/10/23019303/heres-what-happens-cops-pull-over-a-driverless-cruise-vehicle-general-motors>.
9. ESKENAZI, J.: „No! You stay!“ Cops, firefighters bewildered as driverless cars behave badly. In: Mission Local [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://missionlocal.org/2023/05/waymo-cruise-fire-department-police-san-francisco/>.
10. NUSSLE, D.: Teleoperation steps in when an autonomous vehicle does not know what to do. In: Wevolver [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.wevolver.com/article/teleoperation-steps-in-when-an-autonomous-vehicle-does-not-know-what-to-do>.
11. PEARL, T. H.: Traffic Stops in the Age of Autonomous Vehicles. In MARREIROS, G., MARTINS, B., PAIVA, A., RIBEIRO, B., SARDINHA, A. (ed.) Progress in Artificial Intelligence. EPIA 2022. Lecture Notes in Computer Science, vol 13566. Lisbon: Springer, Cham. [online]. [cit. 2023-06-27]. Dostupné na internete: https://doi.org/10.1007/978-3-031-16474-3_7. DOI: 10.1007/978-3-031-16474-3_7.
12. WOODS, J. B.: Autonomous vehicles and police deescalation. In: Northwestern University Law Review Online, roč. 114, 2019, s. 74 - 103.
13. COLLINGWOOD, L.: Privacy implications and liability issues of autonomous vehicles. In: Information & Communications Technology Law, roč. 26., 2017, č. 1, s. 32 – 45. DOI: 10.1080/13600834.2017.1269871.
14. LIM, H. S. M. a TAEIHAGH, A.: Autonomous Vehicles for Smart and Sustainable Cities: An In-Depth Exploration of Privacy and Cybersecurity Implications. In: Energies, roč. 11, č. 5, 23 s.
15. VEDDER, A. a kol.: Security and law. Legal and Ethical Aspects of Public Security, Cyber Security and Critical Infrastructure. Cambridge : Intersentia, 2019, 366 s.
16. MASCAREÑASA, D.D.L. a kol.: Autonomous execution of the Precision Immobilization Technique. In: Mechanical Systems and Signal Processing, roč. 87, Part B, 2017, s. 153-168. DOI: 10.1016/j.ymssp.2016.06.043.
17. BERKEL, J.J. VAN a kol.: Police Hacking regulation abroad. A comparative law study into legal regulations and safeguards regarding the quality of data. Research and Documentation Centre, 2023. [online]. [cit. 2023-12-28]. Dostupné na: <https://repository.wodc.nl/handle/20.500.12832/3303>.

18. Biela kniha. Regulácia autonómnych vozidiel v Európskej únii a Slovenskej republike. Bratislava : Univerzita Komenského v Bratislave, Právnická fakulta, 2022. [online]. [cit. 2023-12-27]. Dostupné na: <https://comeniusvyskum.flaw.uniba.sk/2022/12/31/biela-kniha/>.
19. Štandard SAE J3016_202104: Taxonómia a definície pojmov súvisiacich so systémami automatizovaného riadenia pre cestné motorové vozidlá. [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/.
20. UNECE: Automated driving. Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle. Informal document No. 1/Rev.2. (6. marec 2023).
21. UNECE: Reflections about an amendment proposal to the 1968 Convention on Road Traffic. (4. september 2017).
22. UNECE: Remote management of automated vehicles. Informal document No.16. (9. marec 2023).
23. UNECE: Recognizability of ADS from the perspective of enforcement. Informal document No.11. (13. september 2022).
24. Predpis OSN č. 157 – Predpis OSN č. 157 – Jednotné ustanovenia na schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o systém automatizovaného udržiavania vozidla v jazdnom pruhu.
25. Zákon č. 429/2022 Z. z. ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony v súvislosti s rozvojom automatizovaných vozidiel.
26. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
27. Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
28. Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov.
29. Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
30. Zákon č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore.
31. Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch.
32. Zákon č. 183/2011 Z. z. o uznávaní a výkone rozhodnutí o peňažnej sankcii v Európskej únii a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
33. Zákon č. 480/2002 Z. z. o azyle a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
34. Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 131/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti schvaľovania vozidiel.
35. Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby SR č. 134/2018 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke.
36. Dôvodová správa k návrhu zákona o automatizovaných vozidlách. In: NRSR [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=515513>.
37. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 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.
38. Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel.

39. Florida Uniform Traffic Control Law. In: Florida Legislature [online]. [cit. 2023-06-27]. Dostupné na: http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0300-0399/0316/0316ContentsIndex.html.
40. Uznesenie Ústavného súdu SR z 24 septembra 2014, sp. zn. I. ÚS 561/2014.
41. Mercedes-Benz Group. First internationally valid system approval. In: Mercedes-Benz Group [online]. [cit. 2023-06-24]. Dostupné na: <https://group.mercedes-benz.com/innovation/product-innovation/autonomous-driving/system-approval-for-conditionally-automated-driving.html>.
42. Waymo. Waymo One. In: Waymo [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://waymo.com/waymo-one/>.
43. EasyMile. EasyMile First Authorized at Level 4 of Autonomous Driving on Public Road. In: EasyMile [online]. [cit. 2023-06-25]. Dostupné na: <https://easymile.com/news/easymile-first-authorized-level-4-autonomous-driving-public-roads>.
44. International Transport Forum and Corporate Partnership Board. Autonomous Driving: Regulatory Issues. In: International Transport Forum [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_autonomous-driving.pdf.
45. Nuro. Autonomy delivered. In: Nuro [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.nuro.ai/>.
46. Starship Technologies. In: Starship [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.starship.xyz/>.
47. Kiwibot. Adorable autonomous delivery robots. In: Kiwibot [online]. [cit. 2023-06-26]. Dostupné na: <https://www.kiwibot.com/>.

KONTAKTNÉ ÚDAJE AUTOROV

doc. JUDr. Jozef Andraško, PhD.,

ORCID: 0000-0001-6855-4438

Univerzita Komenského v Bratislave

Právnická fakulta, Ústav práva informačných technológií a práva duševného vlastníctva,

Šafárikovo nám. č. 6, P.O.BOX 313, 810 00 Bratislava

Telefónne číslo: +421 2 9012 2070

E-mail: jozef.andrasko@flaw.uniba.sk

doc. JUDr. Marek Kordík, PhD., LL.M.,

ORCID: 0000-0002-4290-8354

Univerzita Komenského v Bratislave

Právnická fakulta, Katedra trestného práva, kriminológie a kriminalistiky

Šafárikovo nám. č. 6, P.O.BOX 313, 810 00 Bratislava

Telefónne číslo: +421 2 9012 2005

E-mail: marek.kordik@flaw.uniba.sk