

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA

Ministerstvo dopravy (MD) předkládá vládě České republiky (ČR) materiál „Akční plán autonomního řízení“ (dále jen „materiál“) týkající se rozvoje autonomního řízení, souvisejících témat a implementace opatření v konkrétních oblastech.

MD bylo zpracování a předložení materiálu vládě uloženo usnesením vlády ČR ze dne 11. října 2017 č. 720, o Vizi rozvoje autonomní mobility. V jeho rámci byla definována základní východiska konceptu autonomní mobility, představeny jednotlivé perspektivy autonomní mobility a identifikovány hlavní oblasti, které je nutné dále rozvíjet. Materiál na Vizi rozvoje autonomní mobility přímo navazuje a podrobněji rozpracovává témata jí stanovená.

Materiál dále navazuje na iniciativy směřující k podpoře rozvoje automobilového průmyslu v ČR v souladu se závěry Kolokvia o budoucnosti automobilového průmyslu (dále jen „kolokvium“), které se uskutečnilo 16. 2. 2017 v Mladé Boleslavi. V návaznosti na kolokvium bylo dne 25. 9. 2017 podepsáno Vládou ČR a Sdružením automobilového průmyslu AutoSAP „Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice „Český automobilový průmysl“ (dále jen „memorandum“). Kromě zmíněného memoranda schválila vláda České republiky svým usnesením č. 686 ze dne 25. Zář 2017 Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR „Český automobilový průmysl 2025“, který obsahuje opatření k naplňování memoranda. MD jako gestorovi oblasti „Autonomní řízení“ je pro naplnění zmíněného memoranda uloženo zajistit realizaci nejen opatření týkajících se autonomního řízení, ale i dalších oblastí jako elektromobilita, digitalizace či průřezových témat např. výzkumu a vývoje.

V souvislosti s potřebou definování a dalšího rozvoje tématu autonomního řízení byla dubnu 2017 Ministerstvem dopravy ustanovena Platforma pro autonomní vozidla, jejíž činnosti se účastní zástupci státní správy, automobilového průmyslu a akademického a výzkumného sektoru. Priority definované jednotlivými pracovními skupinami Platformy pro autonomní vozidla (tj. právní aspekty, společenské a etické otázky, technologie autonomního řízení, dopravní, digitální infrastruktura, bezpečnost a prostorová data a pilotní ověřování a posuzování shody) představovaly jedno z hlavních východisek materiálu a sloužily jako vstupní podmínky pro konkrétní opatření.

Materiál v úvodu shrnuje stav dosavadního vývoje příprav autonomního řízení, resp. autonomní mobility, její přínosy pro společnost zahrnující zvýšení efektivity a bezpečnosti či snížení emisí, potenciální příležitosti pro průmysl a přehled mezinárodních aktivit souvisejících s rozvojem autonomního řízení.

První část materiálu je věnována stanovení dosavadního vývoje, přínosům pro společnost a stanovení cílů spočívajících v posílení oblasti výzkumu a vývoje či zajištění provozu automatizovaných vozidel s ohledem na regulaci a spolupráci s dalšími subjekty (kraje, města, obce, soukromý sektor).

Druhá část materiálu se týká konkrétních opatření v oblasti dopravní a technické infrastruktury, a to primárně silniční. Stanovuje postup pro její přípravu s ohledem na provoz autonomních vozidel zahrnující vytvoření katalogu testovacích oblastí pro autonomní vozidla v běžném silničním provozu, přípravu metodického pokynu pro dopravní značení, vypracování harmonogramu přípravy pozemních komunikací a metodiky pravidel provozu pro různé typy pozemních komunikací. Zároveň se věnuje konkrétnímu postupu v oblastech nezbytných pro zavádění autonomní mobility, jako jsou datové komunikační sítě, určování polohy prostřednictvím GNSS systému či mapové podklady.

Nedílnou součástí materiálu jsou také doporučení týkající se oblasti legislativy, ochrany osobních údajů, odpovědnosti, homologace a validace. Podpora výzkumu a vývoje, a to včetně mezinárodní spolupráce, a vzdělávání představuje další z témat, kterým se předkládaný materiál podrobněji věnuje.

Na rozvoji autonomní mobility se bude v převážné míře podílet soukromý sektor. Aktivita veřejného sektoru budou muset mít jasně vymezené rozhraní s aktivitami soukromého sektoru jak po stránce technické (aby byla zabezpečena technická kompatibilita a interoperabilita systémů), tak po stránce organizační a právní, aby věcně související aktivity (např. projekty, investiční akce) na sebe pokud možno navazovaly.

K tomu, aby ČR byla schopna v této oblasti konkurovat ostatním státům a aby tak byla považována za vhodného partnera pro spolupráci, je třeba začít realizovat uvedená opatření bezodkladně. Nejprve je nutné realizovat analýzy a studie proveditelnosti a zajistit, aby jejich výsledky obsahovaly vyčíslení nebo hrubý odhad dopadů uvedených opatření. Související požadavky bude pak třeba uplatnit při sestavování státního rozpočtu ČR a rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. V materiálu uvedená opatření mají dopad na státní rozpočet. V tuto chvíli ale nelze ani vyčíslit, ani hrubě odhadnout dopady materiálu na něj.

Ministerstvo dopravy se nemůže zbavit odpovědnosti za realizaci klíčových základních kroků rozvoje autonomního řízení. V rámci Ministerstva dopravy tak vzniká zcela nová agenda, která klade vysoké nároky na nové pracovní činnosti. Datově propojená, kooperativní a autonomní vozidla představují významnou a nevyhnutelnou inovaci v automobilovém průmyslu. Dopady na ekonomiku, mobilitu a společnost jako celek budou dalekosáhlé. Zmíněný trend v sobě obsahuje mnohem více rovin než jen dopravní, a sice rovinu výzkumu, vývoje a inovací, rovinu digitalizace, rozvoje podnikání, právně legislativní, vzdělávací, dopadů na trh práce aj.

Jak již bylo uvedeno, automobilový průmysl je jedním z klíčových průmyslových odvětví a motorem inovací. Příchod autonomních vozidel tento průmysl významně ovlivní a podstatně změní i fungování společnosti jako takové. Ať už samotná silniční vozidla nebo silniční provoz jsou regulována na národní i mezinárodní úrovni, zejména z pohledu technické způsobilosti vozidla, vlastního silničního provozu a z hlediska požadovaného vybavení silniční infrastruktury. Tyto činnosti nemůže zajišťovat soukromý sektor, ale jsou v pravomoci sektoru veřejného.

Transformace požadavků na testování a provoz autonomních vozidel jednotlivých úrovní do příslušného právního rámce ČR, jakož i příprava dopravní infrastruktury na nástup autonomních vozidel, výrazně ovlivní růst automobilového průmyslu a v případě pasivity veřejného sektoru v této oblasti naopak způsobí jeho pokles. Státy v regionu střední Evropy si tuto skutečnost uvědomují a tuto oblast podporují a posilují. Automobilový průmysl v ČR by tak mohl být ohrožen konkurencí i v rámci střední Evropy. Např. podle oficiální tiskových zpráv, jakož i z dokumentů schválených maďarskou vládou má Maďarsko ambici stát se centrem inovací ve vývoji, výzkumu a testování v automobilovém průmyslu a sehrát silnou roli ve vývoji samořiditelných vozidel. Cílem Maďarska je stát se jednou z bašt výroby automobilů ve střední Evropě. Maďarsko již vybudovalo testovací polygon Zalaegerszeg, který je zakomponován do testovacího okruhu skládajícího se z úseků dálnic pro testování autonomních vozidel v provozu: maďarský Zalaegerszeg – slovinský Maribor – rakouský Štýrský Hradec (Graz).

V materiálu „Vize rozvoje autonomní mobility“ schváleném usnesením vlády ČR ze dne 11. října 2017 č. 720 bylo upozorněno na skutečnost, že oblast autonomních vozidel, resp. automatizovaného řízení jako hlavní součásti autonomní mobility je komplexní a natolik rozsáhlá, že ji nelze obsáhnout s aktuálními kapacitami Ministerstva dopravy. Dále bylo jako výsledek kompromisu s MF a ÚV ČR uvedeno, že MD bude: „v roce 2018 žádat o navýšení

o 5 SM PT 14, jejichž hlavní náplní bude problematika autonomní mobility jako uceleného systému pro provoz bez obsluhy (řidiče) a tvorba koncepcí a legislativy spojení s automatizací v dopravních oborech, a to včetně zajištění mezinárodní spolupráce. Detailnější nároky na požadavky na služební místa související s problematikou autonomní mobility budou stanoveny v materiálu „Akční plán autonomního řízení“, který bude předložen vládě ČR do 30. června 2018.“

MD tímto materiálem nicméně nežádá o avizovaných 5 systematizovaných služebních míst, ale jen o 2 systemizovaná služební místa s pracovními náplněmi uvedenými v příloze návrhu usnesení, a to s tím, že pro výkon činností, které by se měly zabezpečovat v rámci dalších 3 původně žádaných systemizovaných služebních míst, MD využije existující či budoucí kapacity Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), jehož je zřizovatelem.

Zpracování základních koncepčních materiálů rozvoje autonomní mobility MD zpracovalo se stávajícími personálními kapacitami. Pro implementaci jednotlivých opatření materiálu je ale na MD potřeba vybudovat nové personální kapacity. Jedná se nejen o zajištění v materiálu stanovených opatření, ale též o tvorbu dílčích koncepcí a legislativy související s problematikou autonomního řízení, a to nejen na národní úrovni, ale i v mezinárodních souvislostech. Bez personálního posílení MD v této oblasti totiž nelze uvedená opatření realizovat, což bude v důsledku znamenat, že ČR nebude schopna reagovat na výzvy svého průmyslu a nepodpoří jeho budoucí konkurenceschopnost. I v zahraničí se průmysl v této oblasti neobejde bez zásadní podpory veřejného sektoru, což ukazují příklady z Německa, Francie apod. (legislativa, infrastruktura, sítě apod.). Pokud by tato nově vznikající agenda nebyla na MD adekvátně personálně podpořena tak, jak je tomu v ostatních státech, ČR nebude schopna reagovat na trendy ovlivňující rozvoj automobilového průmyslu, na kterém je hospodářství ČR závislé, což se v budoucnu projeví ztrátou pozice ČR nejen v automobilové výrobě, ale i v automobilovém VaV, resp. ve VaV dopravních prostředků a dopravních systémů. Tato ztráta pozice se ve výhledu promítne také do výrazných ztrát pro státní rozpočet ČR.

Materiál nemá vliv na rovné příležitosti mužů a žen. Materiál nemá vliv na životní prostředí. Dopady na životní prostředí mohou mít až realizace některých konkrétních základních kroků, např. výstavba a provozování testovacího polygonu v ČR. Očekává se, že zavádění autonomní mobility bude mít příznivé dopady na životní prostředí.

Materiál byl zaslán do mezirezortního připomínkového řízení dne XX s lhůtou pro sdělení stanoviska XX.

Materiál je předkládán bez rozporu/s rozporem.