

VYHODNOTENIE PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

**návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení
niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
LP/2026/188**

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných: 52/25

Počet vyhodnotených pripomienok: 52

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 17/7

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 8/7

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 27/11

Počet vznesených hromadných pripomienok: 0

Počet vyhodnotených hromadných pripomienok: 0

Počet akceptovaných hromadných pripomienok: 0

Počet čiastočne akceptovaných hromadných pripomienok: 0

Počet neakceptovaných hromadných pripomienok: 0

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľkách:

O – obyčajná A – akceptovaná
 Z – zásadná N – neakceptovaná
 ČA – čiastočne akceptovaná
 NEP – neprihliada sa

Vyhodnotenie vecných pripomienok

Vznesené pripomienky

Subjekt	Typ	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Všeobecne k materiálu Zo všetkých častí materiálu (obal, predkladacia správa, dôvodová správa) žiadame vypustiť uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 357/2025 zo 4. júla 2025. Odôvodnenie: Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 357/2025 zo 4. júla 2025 nestanovuje pripraviť novelu zákona č. 106/2018 Z. z. a ani nestanovuje zaviesť vydávanie licencií pre skúšobnú prevádzku plne automatizovaných vozidiel. Jediný bod, ktorý by sa mohol priblížiť predmetnej problematike je bod B.12., ktorým sa ministrom dopravy ukladá úloha „predložiť na rokovanie vlády návrh zmien príslušných právnych predpisov, ktorými sa upravujú podmienky testovacej prevádzky vozidla a systémov bez typového schválenia vrátane umožnenia ich evidencie a používania aj v zahraničí“. V danom prípade išlo o možnosť tzv. predsériových vozidiel vyrábaných výrobnými závodmi v Slovenskej republike, aby svoje vozidlá mohli testovať/skúšať nie len na Slovensku ale aj v zahraničí. Úloha sa netýka udeľovania licencií prevádzkovateľa plne	A	

		automatizovaného vozidla. Úloha B.12. bola splnená novelou zákona č. 8/2009 Z. z. (parlamentná tlač 1077 – návrh zákona po prvom čítaní - https://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/zakon&ZakZborID=13&CisObdobia=9&CPT=1077), kde v článku VII sa upravuje predmetná problematika. Ministerstvo dopravy uvedenú problematiku duplicitne upravuje aj v novele zákona č. 106/2018 Z. z., ktorá bola prerokovaná v Legislatívnej rade vlády dňa 21.4.2026 (https://rokovania.gov.sk/RPO/Negotiation/635) a tiež táto novela bola predložená na rokovanie Hospodárskej a sociálnej rady, ktorá má byť 4.5.2026. Vzhľadom na uvedené, je zrejmé, že predloženým návrhom novely zákona č. 106/2018 Z. z. nedochádza k plneniu žiadnej úlohy z uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 357/2025 zo 4. júla 2025, preto je potrebné toto uznesenie z celého návrhu zákona vypustiť.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Všeobecne k materiálu Žiadame v sprievodných materiáloch uviesť konkrétny bod uznesenia vlády Slovenskej republiky č. 105/2026 zo 17. marca 2026 na základe ktorého sa návrh zákona predkladá. Odôvodnenie: Predpokladáme, že návrh zákona sa predkladá na základe bodu B.6., ktorý zaväzuje ministra dopravy „na základe analýz a návrhov podľa bodov B.1 až B.5 tohto uznesenia predložiť na rokovanie vlády návrh zákona, ktorým sa rozšíri právny rámec zavádzania využívania automatizovaných vozidiel“. Chceme tiež upozorniť, že úloha má za cieľ rozšíriť právny rámec zavádzania využívania automatizovaných vozidiel, ale predložený návrh zavádza iba udeľovanie licencií pre	A	Doplnené. Spracovaný návrh zákona sa predkladá na základe bodu B.6., ktorý zaväzuje ministra dopravy „na základe analýz a návrhov podľa bodov B.1 až B.5 tohto uznesenia predložiť na rokovanie vlády návrh zákona, ktorým sa rozšíri právny rámec zavádzania využívania

		prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla, čo je úplne niečo iné, ako je uvedené pod bodom B.6. predmetného uznesenia vlády. Máme za to, že predložený návrh nie je plnením predmetného uznesenia vlády, preto žiadame uviesť konkrétny bod na základe čoho sa predmetný návrh predkladá.		automatizovaných vozidiel“ a bol spracovaný na základe doručených stanovísk ostatných rezortov a s prihliadnutím na internú analýzu MD SR.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K návrhu zákona ako celku Žiadame o zastavenie legislatívneho konania k návrhu zákona. Zásadne nesúhlasíme s prijatím tejto novely zákona. Odôvodnenie: V súčasnosti každé vozidlo prevádzkované v cestnej premávke musí byť schválené podľa európskeho nariadenia (EÚ) 2018/858 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, čo znamená, že každé vozidlo, či už ide o osobné vozidlo, autobus alebo nákladné vozidlo a je jedno, či ide o bežné vozidlo alebo automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo. Každé vozidlo, ktoré má udelené schválenie podľa európskeho nariadenia (EÚ) 2018/858, je každý členský povinný uznať. Podľa článku 6 ods. 5 európskeho nariadenia (EÚ) 2018/858 členské nezakazujú, neobmedzujú ani nezabraňujú uvedeniu na trh, prihláseniu do evidencie ani uvedeniu do prevádzky vozidiel. Čiže členské štáty nemôžu podmieňovať prevádzku schválených plne automatizovaných vozidiel udeľovaním licencií pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla. Vozidlám, ktoré nemajú schválenie na prevádzku v cestnej premávke, môže byť podľa § 49 zákona č. 106/2018 Z. z. udelené povolenie na skúšobnú prevádzku. Takéto povolenie na skúšobnú prevádzku môže byť udelené aj pre plne	N	Predkladaný návrh zákona rozširuje povolenie skúšobnej prevádzky plne automatizovaného vozidla, nie prevádzkovanie vozidiel schválených v zmysle európskeho nariadenia (EÚ) 2018/858 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel. Licencia prevádzkovateľa sa nezameriava na technickú spôsobilosť vozidla ako takého, ale na organizačné a technické

		automatizované vozidlo využívajúce automatizovaný systém riadenia v cestnej premávke, ale len na účel skúšobných jázd pri vývoji, výrobe alebo schvaľovaní vozidla (§ 49 ods. 1 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z.). O takéto povolenie môže žiadať výlučne výrobca alebo zástupca výrobcu (importér) (§ 49 ods. 2 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z.). Pri povolení skúšobnej prevádzky typový schvaľovací orgán musí skúmať, či skúšobná prevádzka nepredstavuje ohrozenie bezpečnosti, životného prostredia alebo verejného zdravia (§ 49 ods. 5 zákona č. 106/2018 Z. z.). V samotnom povolení skúšobnej prevádzky sa podľa § 49 ods. 6 zákona č. 106/2018 Z. z. môžu určiť podmienky skúšobnej prevádzky, obmedzenia skúšobnej prevádzky, povolené územie, trasu a čas skúšobnej prevádzky a ak ide o automatizované vozidlo alebo plne automatizované vozidlo aj zber určených údajov z povolenej skúšobnej prevádzky. Nevidíme žiadny reálny dôvod na zavedenie udeľovania licencií pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla, keď všetky podmienky v navrhovaných odsekoch 7 až 9 môžu byť súčasťou povoľovania skúšobnej prevádzky. Takisto nevidíme žiadnu logiku v tom, aby sa v prípade plne automatizovaného vozidla žiadalo o povolenie skúšobnej prevádzky pre každé plne automatizované vozidlo a následne sa žiadalo o udelenie licencie pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla. V dvoch správnych konaniach sa bude riešiť to isté pre jedno a to isté plne automatizované vozidlo. Chceme upozorniť, že navrhované udeľovanie licencie pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla sa nepoužíva v žiadnom členskom štáte EÚ a takýmto postupom bude Slovenská republika unikát, aby sa pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla vyžadovalo udelenie „špeciálnej“	zabezpečenie bezpečnej prevádzky v reálnom prostredí. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku podľa § 49 potvrdzuje, že konkrétne vozidlo (vychádzajúc z jeho technických parametrov) je bezpečné na „testovanie“, licencia prevádzkovateľa overuje pripravenosť celého obslužného ekosystému. To zahŕňa najmä funkčnosť riadiaceho centra, pripravenosť operátorov dohľadu a nastavenie procesov technického dohľadu, ktoré sú pri plne automatizovaných systémoch kľúčové na zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky. Licencia prevádzkovateľa teda
--	--	--	---

		licencie a to napriek tomu, že takéto plne automatizované vozidlo musí mať povolenie skúšobnej prevádzky.	funguje ako nadstavba, ktorú môže získať len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku. Toto rozdelenie do dvoch procesov je nevyhnutné práve preto, že pri plne automatizovaných vozidlách už nie je zodpovednosť a kontrola viazaná len na fyzického vodiča v kabíne, ale na komplexný technologický systém riadený na diaľku. Predkladateľ má za to, že súčasné nastavenie § 49 neposkytuje dostatočný rámec na posúdenie týchto špecifických prevádzkových rizík, a preto je zavedenie licencií pre prevádzkovateľov systémov nevyhnutným krokom pre riadne a bezpečné testovanie moderných
--	--	--	--

				technológií na území Slovenskej republiky.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K predkladacej správe Žiadame prepracovať predkladaciu správu. Odôvodnenie: V predkladacej správe sa uvádza: „Týmto návrhom zákona sa rozširuje právny rámec pre zavádzanie a využívanie automatizovaných vozidiel.“ Súčasný právny rámec umožňuje prevádzku plne automatizovaných vozidiel. Týmto návrhom zákona sa zavádza komplikácia pre plne automatizované vozidlá, keď sa bude pre plne automatizované vozidlo vyžadovať ešte udelenie licencie pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla. V predkladacej správe je potrebné uviesť, že sa zavádza zbytočný administratívny úkon vo forme udelenia licencie pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla, pre plne automatizované vozidlo, ktoré musí získať povolenie skúšobnej prevádzky.	N	Licencia prevádzkovateľa sa nezameriava na technickú spôsobilosť vozidla ako takého, ale na organizačné a technické zabezpečenie bezpečnej prevádzky v reálnom prostredí. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku podľa § 49 potvrdzuje, že konkrétne vozidlo (vychádzajúc z jeho technických parametrov) je bezpečné na „testovanie“, licencia prevádzkovateľa overuje pripravenosť celého obslužného ekosystému. To zahŕňa najmä funkčnosť riadiaceho centra, pripravenosť operátorov dohľadu a nastavenie procesov technického dohľadu,

			ktoré sú pri plne automatizovaných systémoch kľúčové na zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky. Licencia prevádzkovateľa teda funguje ako nadstavba, ktorú môže získať len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku. Toto rozdelenie do dvoch procesov je nevyhnutné práve preto, že pri plne automatizovaných vozidlách už nie je zodpovednosť a kontrola viazaná len na fyzického vodiča v kabíne, ale na komplexný technologický systém riadený na diaľku. Predkladateľ má za to, že súčasné nastavenie § 49 neposkytuje dostatočný rámec na posúdenie týchto
--	--	--	---

				špecifických prevádzkových rizík, a preto je zavedenie licencií pre prevádzkovateľov systémov nevyhnutným krokom pre riadne a bezpečné testovanie moderných technológií na území Slovenskej republiky.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K doložke vybraných vplyvov V doložke vybraných vplyvov žiadame dopracovať alternatívne riešenia, uviesť, že sa zvyšuje mechanizmus byrokracie, s akými subjektami prebehli konzultácie a tiež dopady na verejnú správu (ministerstvo). Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov žiadame podrobne uviesť alternatívne riešenie a hlavne v čom konkrétne by došlo k zaostávaniu vnútroštátnej legislatívy za medzinárodnými trendmi a technologickou realitou, keďže pre schvaľovanie vozidiel sa uplatňuje európske nariadenie (EÚ) 2018/858. V doložke vybraných vplyvov žiadame uviesť, že sa zvyšuje mechanizmus byrokracie, keďže pre plne automatizované vozidlá sa popri súčasnom povolení skúšobnej prevádzky zavádza ďalší samostatný byrokratický proces vo forme udeľovania licencie prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla. V doložke vybraných subjektov žiadame konkrétne uviesť z akých dostupných podkladov sa vychádzalo a s kým boli vykonané konzultácie s dotknutými subjektami, keďže	N	Doložka vybraných vplyvov a sprievodné materiály sú vypracované v rozsahu, ktorý zodpovedá aktuálnemu štádiu a povahe navrhovanej úpravy. Alternatívnym riešením k predloženému návrhu je ponechanie súčasného stavu (nulový variant). Zavedenie licencie pre prevádzkovateľa nie je duplicitným byrokratickým procesom, ale nevyhnutným

		predkladateľ len stroho v bode 10 konštatuje „Pri spracovaní doložky vybraných vplyvov predkladateľ vychádzal z dostupných podkladov a konzultácií s dotknutými subjektami.“. Žiadame dopracovať a odhadnúť do budúcnosti koľko plne automatizovaných vozidiel sa v zmysle udeľovania licencií pre prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla plánuje udeliť a aký to dopad bude mať na správny orgán (ministerstvo), keďže licencie sa bude vyžadovať pre každé vozidlo.	bezpečnostným predpokladom. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku potvrdzuje technickú pripravenosť vozidla, licencia overuje pripravenosť celého obslužného ekosystému, najmä riadiaceho centra a operátorov dohľadu. Toto rozdelenie je kľúčové pre zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia, keďže pri plne automatizovaných systémoch preberá kontrolu technologický systém riadený na diaľku. Pri spracovaní materiálu predkladateľ vychádzal z konzultácií s odbornými subjektami pôsobiacimi v oblasti inteligentnej mobility a autonómnej dopravy. Vzhľadom na to, že ide o skúšobnú
--	--	---	---

				prevádzku v technicky limitovanej fáze na vopred schválených trasách, nepredpokladá sa v najbližšom období masový nárast počtu takýchto vozidiel. Dopad na verejnú správu (ministerstvo) bude preto v tejto fáze minimálny a administratívne úkony spojené s licencovaním budú zabezpečené v rámci existujúcich personálnych a finančných kapacít technického dohľadu, nakoľko sa nezavádzajú žiadne nové správne poplatky.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K doložke zlučiteľnosti V doložke zlučiteľnosti žiadame uviesť všetky právne predpisy týkajúce sa plne automatizovaných vozidiel. Odôvodnenie: Európske nariadenie (EÚ) 2018/858 vrátane regulačných aktov vyplývajúcich z tohto nariadenia umožňuje schvaľovanie plne automatizovaných vozidiel, preto nie je pravdou, že uvedená problematika nie je upravená v práve Európskej únie.	A	doplnené

APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	Všeobecne k materiálu Lehota na zasielanie pripomienok k materiálu v bežnom pripomienkovom konaní je určená v rozpore s čl. 14 Legislatívnych pravidiel vlády. Odôvodnenie: Podľa nášho názoru nie sú v danom prípade naplnené dôvody na skrátenie lehoty medzirezortného pripomienkového konania na 4 kalendárne dni. Materiál žiadnym spôsobom neuvádza ani neodôvodňuje tento postup, ktorý je v rozpore s čl. 14 a 16 Legislatívnych pravidiel vlády. V rámci analýzy návrhu rovnako nevidujeme naplnenie dôvodov pre uplatnenie skráteného medzirezortného pripomienkového konania v zmysle Legislatívnych pravidiel vlády SR a žiadame dodržiavanie legislatívneho procesu. K návrhu zákona, neboli vykonané ani predbežná informácia ani PPK a rovnako neboli uskutočnené žiadne odborné diskusie, ktoré by tomuto postupu predchádzali.	N	neakceptované
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K správe o účinnosti verejnosti Žiadame vyplniť správu o účasti verejnosti na tvorbe právneho predpisu, keďže v medzirezortnom pripomienkovom konaní je priložená iba nevyplnená (prázdna) príloha.	N	neakceptované
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	O	K účinnosti návrhu zákona Žiadame prehodnotiť navrhovanú účinnosť návrhu zákona. Odôvodnenie: Návrh zákona môže byť najskôr prerokovaný v prvom čítaní na májovo-júnovej schôdzi a druhé a tretie čítanie až na septembrovej schôdzi Národnej rady Slovenskej republiky. Z tohto dôvodu je navrhovaná účinnosť nereálna.	A	
APZD Asociácia	O	Všeobecne k materiálu Odporúčame zjednotiť označovanie uznesení vlády.	A	

priemyselných zväzov a dopravy		Odôvodnenie: Na rôznych miestach predloženého materiálu sa označovanie uznesení vlády používa rozdielne. Napríklad na obale „Uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 105/2026 zo 17. marca 2026 a č. 357/2025 zo 4. júla 2025“ a v predkladacej správe a dôvodovej správe je to uvedené inak „na základe uznesenia vlády SR č. 105 zo 17. marca 2026 a v nadväznosti na uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 357/2025 zo 4. júla 2025“.		
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	Všeobecne – O: Generálna prokuratúra Slovenskej republiky z dôvodu krátkej lehoty na pripomienkové konanie k návrhu zákona neuplatňuje vecné pripomienky. V tejto súvislosti uvádzame, že predkladateľ neodôvodnil využitie skrátenej formy pripomienkového konania. Štvordňová lehota určená predkladateľom na pripomienkové konanie je v rozpore s čl. 14 ods. 7 Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky.	N	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I v bode 1 § 49 ods. 7 písm. b) na konci pripojiť čiarku, v ods. 11 písm. g) za slovo „ministerstvu“ vložiť slovo „dopravy“ vzhľadom na zavedenú legislatívnu skratku, v ods. 11 písm. h) za slovo „ministerstvu“ vložiť slovo „dopravy“ a za slovo „ministerstvo“ vložiť slovo „dopravy“, v ods. 12 slová „písm. c)“ nahradiť slovami „písm. e)“, v ods. 13 odporúčame ustanoviť maximálny počet plne automatizovaných vozidiel nad ktorými môže vykonávať dohľad jeden operátor dohľadu, v ods. 14 písm. d) za slovo „podľa“ vložiť slovo „tohto“, v nadväznosti na bod 1 je potrebné upraviť	A	

		vnútorné odkazy v § 49 ods. 5 druhej vete, ods. 9 písm. d), ods. 10 a 11 platného zákona, v bode 2 § 148 ods. 3 slová „pís. a)“ nahradiť slovami „písm. a)“).		
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	doložke vybraných vplyvov Žiadame predkladateľa, aby v bode 9 „Vybrané vplyvy“ materiálu v doložke vybraných vplyvov vyznačil pozitívny aj negatívny vplyv na podnikateľské prostredie a zároveň pozitívny aj negatívny vplyv na malé a stredné podniky (MSP). Odôvodnenie: Predkladaný materiál zakladá pozitívne aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, keďže rozširuje právny rámec pre zavádzanie a využívanie plne automatizovaných vozidiel v cestnej premávke. Týmto zmenami sú dotknuté najmä podnikateľské subjekty pôsobiace ako prevádzkovatelia plne automatizovaných vozidiel, ako aj právnické osoby pôsobiace v oblasti inteligentnej mobility, autonómnej dopravy a súvisiacich digitálnych služieb, ktoré vstupujú do fázy prevádzky automatizovaných systémov na verejných komunikáciách. Navrhovaná právna úprava má pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, keďže vytvára právnu istotu a legislatívne predpoklady pre rozvoj inovatívnych podnikateľských modelov, umožňuje vstup nových subjektov na trh a podporuje technologický rozvoj v oblasti automatizovanej mobility. Negatívny vplyv na podnikateľské prostredie vzniká zavádzaním nových povinností pre prevádzkovateľov plne automatizovaných vozidiel. Prevádzkovateľ je povinný požiadať Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky o udelenie licencie a spĺňať zákonom stanovené podmienky na jej udelenie a zachovanie. Zavedenie a zapracovanie navrhovaných zmien si nevyhnutne vyžiada zvýšenie administratívnych, finančných, technických aj personálnych nákladov, čo môže mať osobitne	N	Navrhovaná právna úprava primárne vytvára legislatívny rámec, ktorý v súčasnosti v slovenskom právnom poriadku absentuje, čím poskytuje kľúčovú právnu istotu pre rozvoj inovatívnych podnikateľských modelov a technologický rozvoj. Tento prínos považujeme za dominantný pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, ktorý prevyšuje administratívne náklady. Zavedenie licenčného konania a technického dohľadu (napr. cez riadiace centrum a operátorov) nie je novou neprimeranou

		významný dopad na malé a stredné podniky. V prípade, že budú vplyvy na podnikateľské prostredie kvantifikované, žiadame zároveň v bode 9 Doložky vybraných vplyvov uviesť aj mechanizmy znižovania administratívnej záťaže a nákladov.	bariérou, ale nevyhnutným predpokladom na zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky v rámci skúšobnej prevádzky. Materiál navyše nezavádza žiadne nové správne poplatky. Administratívne a technické požiadavky kladené na prevádzkovateľov sú v kontexte vysoko technologicky náročného segmentu autonómnej mobility proporcionálne a zodpovedajú miere rizika. Keďže negatívne vplyvy budú závisieť od individuálnych technických riešení konkrétnych subjektov, nie je ich možné v tejto fáze objektívne kvantifikovať, a preto
--	--	---	--

				predkladateľ považuje súčasné vyznačenie vplyvov v doložke za dostatočné.
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	analýze vplyvov na podnikateľské prostredie Žiadame predkladateľa o vypracovanie analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie v súlade s platnou verziou Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. V prípade, že je to možné, žiadame tieto vplyvy kvantifikovať a vyplniť kalkulačku nákladov. Ak kvantifikácia nie je možná, žiadame v súlade s metodikou kvalitatívne popísať vplyvy v časti 3.4. analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: Predkladaný materiál zavádza nový regulačný rámec pre prevádzku plne automatizovaných vozidiel v cestnej premávke, ktorý má priamy dopad na výkon podnikateľskej činnosti dotknutých subjektov. Navrhovaná právna úprava v § 49 odesky 7 až 15 navrhuje nové licenčné, organizačné a prevádzkové podmienky, ktorých splnenie je nevyhnutným predpokladom vstupu na trh v tejto oblasti. Vzhľadom na to, že predkladaný materiál zakladá pozitívne aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, je v súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov potrebné vypracovať Analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie, aby bolo zabezpečené riadne, systematické a porovnateľné posúdenie vplyvov navrhovaných opatrení na podnikateľské prostredie.	N	Navrhovaná právna úprava nezavádza žiadne nové správne poplatky ani priame finančné platby pre podnikateľské subjekty. Celý návrh má v podstate technický a bezpečnostný charakter, pričom jeho cieľom je definovať prevádzkové pravidlá pre moderné technológie. Nové podmienky v § 49 (napríklad opis riadiaceho centra alebo systému zberu údajov) sú odbornými požiadavkami na zaistenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky a ochrany zdravia, nie novým finančným zaťažením. Keďže ide o technickú

				špecifikáciu prevádzky v rámci už existujúceho inštitútu skúšobnej prevádzky, predkladateľ má za to, že súčasné zhodnotenie vplyvov je dostatočné a podrobnejšia analýza vplyvov na podnikateľské prostredie nie je v tejto fáze potrebná.
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	procesu Žiadame predkladateľa o predloženie materiálu na záverečné posúdenie vybraných vplyvov podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Odôvodnenie: Predkladaný materiál nebol predmetom predbežného pripomienkového konania (PPK), pričom zakladá vplyvy na podnikateľské prostredie. V súlade s Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov mal byť z tohto dôvodu materiál predložený do PPK. Keďže sa tak nestalo, je nevyhnutné materiál predložiť na záverečné posúdenie vybraných vplyvov, aby bolo zabezpečené posúdenie vplyvov v súlade s metodickými postupmi.	N	Navrhovaná právna úprava primárne vytvára v súčasnosti absentujúci legislatívny rámec, čím poskytuje kľúčovú právnu istotu pre rozvoj inovatívnych podnikateľských modelov. Celý návrh má technický a bezpečnostný charakter, pričom licenčné podmienky (napr. technický dohľad a riadiace centrum) slúžia výhradne na zaistenie

				bezpečnosti a ochrany života a zdravia v cestnej premávke. Keďže materiál nezavádza žiadne nové správne poplatky a negatívne vplyvy súvisiace s technickým riešením budú individuálne pre každý subjekt, predkladateľ považuje súčasné zhodnotenie vplyvov za dostatočné a vypracovanie analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie za nadbytočné.
MINCRS Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh odporúčame zosúladiť s Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky, a to napríklad v čl. I bode 1 § 49 ods. 11 písm. g) odporúčame za slovo „ministerstvu“ vložiť slovo „dopravy“, v čl. I bode 1 § 49 ods. 11 písm. h) za slovo „ministerstvu“ vložiť slovo „dopravy“, za slovo „ministerstvo“ vložiť slovo „dopravy“, v čl. I bode 2 odporúčame slová „pís. a) a písm. b)“ nahradiť slovami „písm. a) a b)".	A	
MKSR Ministerstvo	O	Čl. I V prvom novelizačnom bode v odseku 15 navrhujeme na konci	A	

kultúry Slovenskej republiky		vety za slovom „účinnok.“ doplniť horné úvodzovky a bodku. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.		
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu -nad rámec návrhu zákona V § 1 ods. 5 navrhujeme za písmeno c) vložiť nové písmeno d), ktoré znie „vozidlá Vojenskej polície“. Odôvodnenie: Podľa súčasného znenia zákona sú vozidlá Vojenskej polície vyňaté spod pôsobnosti zákona nepriamo prostredníctvom písmena a) ako vybrané vozidlá Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Vojenská polícia je samostatná organizačná zložka v pôsobnosti Ministerstva obrany SR, ktorej pôsobnosť je upravená osobitným zákonom. Z dôvodu zaistenia právnej istoty pri interpretácii zákona navrhujeme, aby vozidlá Vojenskej polície boli upravené v samostatnom písmene, ako sú upravené napríklad vozidlá Vojenského spravodajstva.	N	Netýka sa predloženého návrhu zákona k automatizovaným vozidlám.
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	O	Čl. I Odporúčame doplniť návrh o ustanovenia týkajúce sa: 1. rozsahu a subjektu zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou plne automatizovaného vozidla, najmä v prípadoch zlyhania systému automatizovaného riadenia, technického dohľadu, riadiaceho centra alebo zásahu do systému zo strany tretích osôb, 2. povinností v oblasti kybernetickej bezpečnosti vrátane povinnosti zaviesť primerané technické a organizačné opatrenia na ochranu automatizovaného systému riadenia, komunikačných rozhraní, riadiaceho centra a spracúvaných údajov, 3. oznamovania, riešenia a zodpovednosti za kybernetické bezpečnostné incidenty, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, život, zdravie alebo majetok,	N	Navrhovaná právna úprava sa nateraz vzťahuje výhradne na skúšobnú prevádzku, ktorá je povolená len na vopred schválených trasách a za prísne definovaných podmienok určených v licencií. Otázka zodpovednosti za škodu je v tejto fáze dostatočne riešená povinnosťou držiteľa

	4. prepojenia licenčného režimu s plnením povinností podľa osobitných predpisov v oblasti kybernetickej bezpečnosti a ochrany údajov. Odôvodnenie: Predložený návrh zavádza regulačný rámec pre skúšobnú prevádzku plne automatizovaných vozidiel vrátane licencie prevádzkovateľa, technického dohľadu a riadiaceho centra. Napriek tomu explicitne neupravuje otázky právnej zodpovednosti a kybernetickej bezpečnosti, ktoré sú pri tomto type prevádzky zásadné. 1. Nejasnosť právnej zodpovednosti: Z návrhu nie je dostatočne zrejmé, kto nesie zodpovednosť v prípadoch, keď škoda vznikne v dôsledku zlyhania automatizovaného systému riadenia, nedostatočného alebo oneskoreného zásahu operátora dohľadu, zlyhania komunikácie medzi vozidlom a riadiacim centrom, neoprávneného zásahu do systému (napríklad kybernetický útok). Bez výslovnej úpravy môže v aplikačnej praxi dochádzať k značnej právnej neistote, sporom o rozdelenie zodpovednosti medzi prevádzkovateľa, držiteľa vozidla, výrobcu systému alebo poskytovateľa technického dohľadu. 2. Kybernetická bezpečnosť ako zásadný prvok bezpečnosti cestnej premávky: Plne automatizované vozidlá sú založené na softvéri, senzorocho, dátovej komunikácii a diaľkovom prístupe, čím sa stávajú potenciálnym cieľom kybernetických útokov. Navrhovaná právna úprava síce pracuje s pojmami „technický dohľad“ a „riadiace centrum“, avšak neustanovuje žiadne explicitné požiadavky na ochranu týchto systémov pred kybernetickými hrozbami. Absencia povinností v tejto oblasti predstavuje	licencie zabezpečiť poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla po celú dobu prevádzky. Požiadavky na kybernetickú bezpečnosť a ochranu údajov sú predmetom osobitných právnych predpisov, ktoré sú podnikateľské subjekty povinné dodržiavať všeobecne. Keďže ide o technicky náročnú a limitovanú skúšobnú fázu pod priamym dohľadom riadiaceho centra, predkladateľ považuje zavedenie ďalších duplicitných povinností v tomto zákone za nadbytočné. Bezpečnosť prevádzky je garantovaná procesom udeľovania licencie a možnosťou jej okamžitého zrušenia v prípade
--	--	--

		významné riziko nielen z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky, ale aj ochrany života, zdravia a majetku, ako aj dôvery verejnosti v automatizovanú mobilitu. 3. Chýbajúca úprava kybernetických incidentov: Návrh neupravuje postupy pri vzniku kybernetického bezpečnostného incidentu (napríklad narušenie integrity riadenia, dostupnosti systémov alebo manipulácia s údajmi), ani povinnosti prevádzkovateľa v oblasti okamžitého prijatia nápravných opatrení, informovania príslušných orgánov, vyhodnocovania vplyvu incidentu na bezpečnosť premávky. 4. Nesúlads významom licenčného režimu: Keďže licencia prevádzkovateľa je kľúčovým nástrojom štátneho dohľadu, je odôvodnené, aby jej udelenie a zachovanie bolo explicitne viazané aj na plnenie povinností v oblasti kybernetickej bezpečnosti a riadenia rizík vrátane možnosti zrušenia licencie pri závažnom alebo opakovanom porušení týchto povinností.		ohrozenia bezpečnosti alebo porušenia stanovených podmienok.
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K doložke vybraných vplyvov Odporúčame v bode 9 doložky vybraných vplyvov označiť existenciu sociálnych vplyvov predloženého materiálu a vypracovať analýzu sociálnych vplyvov s ich bližším zhodnotením. Odôvodnenie: Predloženým návrhom sa navrhujú do slovenského právneho poriadku zaviesť podmienky pre používanie plne automatizovaných vozidiel. Podľa predkladateľa k dotknutým subjektom predloženého materiálu patria okrem iného aj účastníci cestnej premávky a široká verejnosť. Materiál predpokladá v cestnej premávke súčasnú prevádzku vozidiel ovládaných človekom a zároveň plne automatizovaných vozidiel, ktoré nevyžadujú potrebu ovládania človekom a budú riadené prostredníctvom riadiaceho centra a operátora. Takáto	N	Navrhovaná právna úprava sa nateraz vzťahuje výhradne na skúšobnú prevádzku, ktorá je povolená len na vopred schválených trasách a za prísne definovaných podmienok. V prípade kolíznej situácie alebo škodovej udalosti je bezpečnosť a ochrana práv účastníkov cestnej premávky

		nová situácia významným spôsobom mení súčasný stav fungovania cestnej premávky, ako aj súčasný stav poskytovania služieb účastníkom cestnej premávky a zabezpečovanie ochrany ich práv a bezpečnosti na cestách. Napr. v súčasnosti sa pri nehode dvoch motorových vozidiel na mieste nehody spisuje medzi obidvoma vodičmi „Správa o nehode“ pre účely ďalšieho riešenia dopravnej nehody a riešenia škodovej udalosti. Umožnenie používania plne automatizovaného vozidla bez vodiča však v prípade kolízie daného vozidla s iným vozidlom neumožní používanie súčasného spôsobu riešenia kolíznej situácie. To isté bude platiť aj pri kolízií automatizovaného auta s chodcom alebo cyklistom. Schválením predloženého materiálu teda v porovnaní so súčasným stavom dôjde k zmene v oblasti prístupu fyzických osôb – účastníkov cestnej premávky k zmenám v oblasti prístupu k právam a službám, čo zakladá sociálne vplyvy, ktoré odporúčame označiť v bode 9 doložky vybraných vplyvov a súčasne ich bližším spôsobom zhodnotiť v analýze sociálnych vplyvov.		garantovaná povinnosťou prevádzkovateľa mať počas celej doby prevádzky poistenie zodpovednosti za škodu a zabezpečiť nepretržitý technický dohľad prostredníctvom riadiaceho centra. Keďže ide o technicky limitovanú a kontrolovanú testovaciu fázu, predkladateľ má za to, že materiál nezakladá sociálne vplyvy v zmysle Jednotnej metodiky a vypracovanie analýzy sociálnych vplyvov je nateraz bezpredmetné.
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Do ďalšieho štádia legislatívneho procesu odporúčame vyplniť Správu o účasti verejnosti na tvorbe právneho predpisu a vypracovať informatívne konsolidované znenie. Odôvodnenie: čl. 18 Legislatívnych pravidiel vlády.	N	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti	O	Celému materiálu Lehota na zasielanie pripomienok k materiálu v bežnom	N	

Slovenskej republiky		pripomienkovom konaní je určená v rozpore s čl. 14 Legislatívnych pravidiel vlády.		
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I V čl. I v bode 1 odporúčame v úvodnej vete slovo „odesky“ nahradiť slovom „odseky“. Ide o chybu v písaní.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I § 49 V čl. I v § 49 ods. 11 písm. e) odporúčame za slovo „stavu“ vložiť čiarku a v odseku 13 písm. b) odporúčame čiarku pred slovom „alebo“ vypustiť. Odôvodnenie: štylistická pripomienka.	A	
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K bodu 2 V predloženom návrhu novelizačný bod 2 žiadame v § 148 ods. 3 doplniť a určiť adekvátne sankcie vystihujúce mieru možného ohrozenia bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v prípade porušenia povinností držiteľa licencie prevádzkovateľa a osoby vykonávajúcej činnosť operátora dohľadu podľa povinností navrhovaných v § 49 ods. 11 a ods. 13 (novelizačný bod 1). Odôvodnenie: Predkladateľom navrhovaná právna úprava neupravuje žiadne sankcie pre porušenie povinností držiteľa licencie prevádzkovateľa ani osoby vykonávajúcej činnosť operátora dohľadu podľa navrhovaného novelizačného bodu 1. Súčasný zákon č. 106/2018 Z. z. sankcie vo vzťahu k držiteľovi licencie prevádzkovateľa upravuje, avšak len za porušenie povinností podľa § 49 ods. 8 (navrhovaný ods. 17). Z uvedeného dôvodu je z hľadiska zabezpečenia rovnováhy upraviť sankcie aj vo vzťahu k novým povinnostiam držiteľa licencie prevádzkovateľa a osoby vykonávajúcej činnosť operátora dohľadu. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	A	

MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predloženom návrhu je potrebné za čl. I vložiť nový čl. II, ktorým sa doplní zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v ktorom je potrebné jednoznačne vymedziť pojem „vedenie vozidla“. Odôvodnenie: Uvedené je nevyhnutné vymedziť v súvislosti s osobou vykonávajúcou „diaľkový dohľad“ nad plne automatizovaným vozidlom, nakoľko podľa navrhovanej právnej úpravy nejde vždy o osobu, ktorá vedie vozidlo ako vodič podľa zákona č. 8/2009 Z. z., čo znamená, že navrhovaná právna úprava predpokladá, že osoba vykonávajúca diaľkový dohľad nad vozidlom bude môcť prevziať vedenie vozidla. Je potrebné v zákone samostatne alebo zrozumiteľne upraviť osobu, ktorá vedie vozidlo, osobu, ktorá by mala prevziať kontrolu nad vedením vozidla a osobu operátora dohľadu. V tejto súvislosti je potrebné upraviť aj zodpovednosť za porušenie tých povinností, ktoré sú viazané striktne na pojmy „vedenie vozidla“, „viest’ vozidlo“ a „jazdiť“ a ich vynucovanie sa javí ako problematické (najmä v § 4 ods. 2 a § 4 ods. 5 zákona č. 8/2009 Z. z.). Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	N	rozpor odstránený po vysvetlení
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predloženom návrhu zákona absentuje ustanovenie podmienok vykonávania činnosti operátora dohľadu a podmienok vykonávania činnosti prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla. Odôvodnenie: Je potrebné jednoznačne vymedziť podmienky vykonávania činnosti operátora dohľadu, ako aj prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla, najmä s ohľadom na ich	ČA	zapracované v novelizačnom bode 6, čl. I. rozpor odstránený po vysvetlení

		spôsobilosť vykonávať túto činnosť, technickú základňu, odbornú spôsobilosť na obsluhu a kontrolu systému, prostredníctvom ktorého je vykonávaný „diaľkový dohľad“ nad plne automatizovaným vozidlom, s ohľadom na technické požiadavky, vybavenie pracoviska a upraviť zabezpečenie kybernetickej bezpečnosti pri prenose údajov. Uvedené považujeme za mimoriadne dôležité z dôvodu zabezpečenia bezpečného používania plne automatizovaného vozidla. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.		
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predloženom návrhu zákona je potrebné za čl. I doplniť nový čl. II, ktorým sa doplní zákon č. 8/2009 Z. z., ktorým sa ustanoví spôsob a forma kontroly operátora dohľadu, respektíve upraviť oprávnenia orgánov oprávnených vykonávať dohľad nad bezpečnosťou automatizovaného systému riadenia a plne automatizovaného vozidla, vrátane jasného vymedzenia procesov pri zisťovaní porušení a uložení sankcií, kategorizovať jednotlivé porušenia pravidiel cestnej premávky osoby dohliadajúcej nad takýmto vozidlom podľa závažnosti a ustanoviť technické a bezpečnostné požiadavky na pracoviská výkonu činnosti operátora dohľadu. Potrebné je preformulovať aj odsek 12, ktorý navrhujeme v znení: „(12) Výkon technického dohľadu podľa ods. 11 písm. c) zabezpečuje operátor dohľadu; operátor dohľadu je osoba vykonávajúca dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla bez priameho vedenia vozidla.“. Odôvodnenie: Z hľadiska bezpečnosti používania plne automatizovaného vozidla v cestnej premávke je potrebné ustanoviť akým konkrétnym spôsobom sa zabezpečí výkon dohľadu nad osobou operátora dohľadu, ktorý sa nenachádza vo	ČA	rozpor odstránený po vysvetlení

		vozidle a nie zrejmé, či je ho možné považovať za účastníka cestnej premávky. Podľa § 2 ods. 2 písm. v) zákona č. 8/2009 Z. z. sa za účastníka cestnej premávky považuje osoba, ktorá sa priamo zúčastňuje cestnej premávky. Z predloženého návrhu vyplýva, že operátor dohľadu vykonáva dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla bez priameho vedenia vozidla. Z uvedeného vyplýva, že operátor dohľadu sa síce „priamo“ nezúčastňuje cestnej premávky, ale zásadným spôsobom zasahuje do cestnej premávky. Z hľadiska zabezpečenia bezpečnosti a plynulosti v cestnej premávke s ohľadom na ochranu života a zdravia účastníkov cestnej premávky je potrebné upraviť výkon dohľadu aj vo vzťahu k osobe operátora dohľadu, respektíve spôsob ako aj výkon jeho kontroly, napríklad z hľadiska spôsobilosti ovládania automatizovaného systému. Rovnako je potrebné upraviť možnosť vstupu príslušnému orgánu dohľadu k osobe operátora dohľadu pri výkone oprávnení v súvislosti s dohľadom nad bezpečnosťou automatizovaného systému riadenia a plne automatizovaných vozidiel. Zároveň je potrebné ustanoviť technické a bezpečnostné požiadavky na pracoviská výkonu činnosti operátora dohľadu v príslušných vykonávacích predpisoch. Predkladateľom navrhované znenie odseku 12 je zmätočné, nezrozumiteľne ustanovuje operátora dohľadu podľa odseku 11 písm. c). Nami navrhované znenie je zrozumiteľné. Podľa legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky, zákon musí byť zrozumiteľný, vnútorne bezrozporný, prehľadne usporiadaný, stručný a musí obsahovať len ustanovenia s normatívnym obsahom, ktoré sú systematicky a obsahovo vzájomne previazané. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.		
--	--	---	--	--

MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predloženom návrhu zákona je potrebné ustanoviť miesto, odkiaľ bude operátorom dohľadu vykonávaný diaľkový dohľad. Odôvodnenie: Z predloženého návrhu nevyplýva určenie miesta, z ktorého je možný výkon bezpečného radenia takéhoto vozidla, takým spôsobom, aby operátor dohľadu mohol byť osobne účastný v prípade vzniku udalosti v cestnej premávke pre potreby napríklad úkonov orgánu Policajného zboru, nakoľko nie je zrejmé, kto bude považovaný za zodpovedného v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky. Uvedené považujeme za dôležitú úpravu, aby bol zrejmý postup aj z hľadiska aplikácie zákona č. 8/2009 Z. z. Je potrebné, aby sa miesto výkonu operátora dohľadu nachádzalo v blízkosti územia pohybu plne automatizovaného vozidla, a aby sa toto miesto nachádzalo na území Slovenskej republiky. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	ČA	zapracované v rámci § 49a rozpor odstránený po vysvetlení
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predloženom návrhu zákona je potrebné upraviť spôsob jednoznačnej a nezameniteľnej identifikácie operátora dohľadu vykonávajúceho diaľkový dohľad. Súčasne je potrebné za čl. I vložiť nový čl. II, ktorým sa doplní zákon č. 8/2009 Z. z., ktorým sa upravujú oprávnenia príslušníka Policajného zboru vo vzťahu k operátorovi dohľadu v prípade porušenia pravidiel cestnej premávky. Odôvodnenie: V prípade porušenia pravidiel cestnej premávky z hľadiska výkonu dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou v cestnej premávke s ohľadom na ochranu života a zdravia účastníkov cestnej premávky orgánmi Policajného zboru je potrebné jednoznačne identifikovať zodpovedný subjekt za porušenie príslušných pravidiel. Ako nevyhnutné považujeme nájsť riešenie na úrovni informačných technológií.	N	rozpor odstránený po vysvetlení

		Nie je zrejmé, ako bude príslušník Policajného zboru postupovať pri udalosti v cestnej premávke bez prítomnosti vodiča alebo oprávnenej osoby. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.		
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	Z	K návrhu zákona V predložennom návrhu je potrebné zjednotiť pojmy so zaužívanými pojmami v zákone č. 8/2009 Z. z. Odôvodnenie: Zákon č. 8/2009 Z. z. v § 2 ods. 2 písm. w) a § 5 ods. 6 ustanovuje osobu, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia, pričom návrh predloženého zákona používa pojem „operátor dohľadu“ z uvedeného nie zrejmé, či operátora dohľadu možno považovať za vodiča. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	ČA	rozpor odstránený po vysvetlení
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	O	§ 49 ods. 7 V § 49 ods. 7 sa navrhuje, aby držiteľ povolenia skúšobnej prevádzky plne automatizovaného vozidla bol povinný požiadať o licenciu prevádzkovateľa takého vozidla, čo je zmatečné, pretože v skúšobnej prevádzke možno takéto vozidlo prevádzkovať v súčasnosti na základe povolenia a nie je zrejmé, z akého dôvodu by malo byť potrebné k povoleniu vydávať ešte licenciu a na čo vlastne má licencia slúžiť.	N	Licencia prevádzkovateľa sa nezameriava na technickú spôsobilosť vozidla ako takého, ale na organizačné a technické zabezpečenie bezpečnej prevádzky v reálnom prostredí. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku podľa § 49 potvrdzuje, že konkrétne vozidlo (vychádzajúc z jeho technických

			parametrov) je bezpečné na „testovanie“, licencia prevádzkovateľa overuje pripravenosť celého obslužného ekosystému. To zahŕňa najmä funkčnosť riadiaceho centra, pripravenosť operátorov dohľadu a nastavenie procesov technického dohľadu, ktoré sú pri plne automatizovaných systémoch kľúčové na zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky. Licencia prevádzkovateľa teda funguje ako nadstavba, ktorú môže získať len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku. Toto rozdelenie do dvoch procesov je nevyhnutné práve preto, že pri plne automatizovaných
--	--	--	---

				vozidlách už nie je zodpovednosť a kontrola viazaná len na fyzického vodiča v kabíne, ale na komplexný technologický systém riadený na diaľku. Predkladateľ má za to, že súčasné nastavenie § 49 neposkytuje dostatočný rámec na posúdenie týchto špecifických prevádzkových rizík, a preto je zavedenie licencií pre prevádzkovateľov systémov nevyhnutným krokom pre riadne a bezpečné testovanie moderných technológií na území Slovenskej republiky.
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	O	§ 49 ods. 11 Navrhované povinnosti držiteľa licencie (§ 49 ods. 11), resp. náležitosti žiadosti o udelenie licencie a jej vydania sú sčasti duplicitné s povinnosťami držiteľa povolenia na skúšobnú prevádzku a s vyhláškou č. 131/2018 Z. z., ktorá tieto aspekty upravuje. Ak je potrebné precizovať legislatívu, navrhujeme to urobiť úpravou súčasných postupov pri žiadaní a udeľovaní	N	Licencia prevádzkovateľa sa nezameriava na technickú spôsobilosť vozidla ako takého, ale na organizačné a technické

		povolenia na skúšobnú prevádzku namiesto vytvárania duplicitného inštitútu s nejasným významom.	zabezpečenie bezpečnej prevádzky v reálnom prostredí. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku podľa § 49 potvrdzuje, že konkrétne vozidlo (vychádzajúc z jeho technických parametrov) je bezpečné na „testovanie“, licencia prevádzkovateľa overuje pripravenosť celého obslužného ekosystému. To zahŕňa najmä funkčnosť riadiaceho centra, pripravenosť operátorov dohľadu a nastavenie procesov technického dohľadu, ktoré sú pri plne automatizovaných systémoch kľúčové na zaistenie bezpečnosti a ochrany života a zdravia účastníkov cestnej premávky. Licencia prevádzkovateľa teda
--	--	--	---

				funguje ako nadstavba, ktorú môže získať len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku. Toto rozdelenie do dvoch procesov je nevyhnutné práve preto, že pri plne automatizovaných vozidlách už nie je zodpovednosť a kontrola viazaná len na fyzického vodiča v kabíne, ale na komplexný technologický systém riadený na diaľku. Predkladateľ má za to, že súčasné nastavenie § 49 neposkytuje dostatočný rámec na posúdenie týchto špecifických prevádzkových rizík, a preto je zavedenie licencií pre prevádzkovateľov systémov nevyhnutným krokom pre riadne a bezpečné testovanie moderných
--	--	--	--	--

				technológií na území Slovenskej republiky.
MVSR Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	O	§ 49 ods. 13 Povinnosti operátora dohľadu (§ 49 ods. 13) sú duplicitné s povinnosťami osoby, ktorá vykonáva dohľad podľa zákona o cestnej premávke (vykonať zásah do riadenia, ak je to nevyhnutné), navrhujeme preto ich vypustenie, resp. upraviť tie povinnosti v tom smere, v akom nevyplývajú zo zákona o cestnej premávke (t. j. nie vykonať zásah do riadenia, ale vykonať následné úkony – prísť bezodkladne k pokazenému vozidlu, mať komunikačný systém s verejnosťou a pod.).	ČA	rozpor odstránený po vysvetlení
NBS Národná banka Slovenska	O	Bodu 1 (§ 49 ods. 10) Navrhujeme prehodnotiť obsah licencie prevádzkovateľa a posúdiť vzájomné pôsobenie podmienok ustanovených v povolení skúšobnej prevádzky a navrhovanej licencii prevádzkovateľa. Odôvodnenie: Navrhovaným ustanovením sa určuje obsah licencie prevádzkovateľa. Tieto skutočnosti alebo podmienky pritom už môžu byť určené správnym orgánom v povolení skúšobnej prevádzky (§ 49 ods. 6), ktoré musí predmetná osoba mať alebo spĺňať, aby vôbec mohla požiadať o licenciu prevádzkovateľa (navrhovaný § 49 ods. 7). Z návrhu zákona nie je zrejmé, akým spôsobom budú tieto skutočnosti alebo podmienky korelovať (napríklad, či majú podmienky určené v licencii prevádzkovateľa prednosť pred podmienkami určenými v povolení skúšobnej prevádzky).	N	Licencia prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla predstavuje špecifický regulačný nástroj, ktorý dopĺňa všeobecný inštitút skúšobnej prevádzky o nevyhnutné prvky súvisiace s novými technológiami. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku sa zameriava primárne na technickú stránku samotného vozidla, licencia prevádzkovateľa sa sústreďuje na organizačné a

				technické zabezpečenie dohľadu nad ním (napr. cez riadiace centrum a operátora dohľadu). Z návrhu zákona vyplýva, že žiadosť o licenciю môže podať len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku, čo zaručuje postupnosť a nadväznosť oboch procesov. Podmienky prevádzky (trasy, časy a územia) určené v licenci budú detailnejšie precizovať rámec určený v povolení na skúšobnú prevádzku práve s ohľadom na technické možnosti diaľkového dohľadu, čím sa zabezpečí ich vzájomná korelácia a právna istota bez rizika kolízie. Takéto rozdelenie je v tejto pilotnej fáze nevyhnutné pre
--	--	--	--	---

				zaistenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky.
NBS Národná banka Slovenska	O	Bodu 1 (§ 49 ods. 7) Navrhujeme zohľadniť povinnosť držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky získať, príp. mať licenciu prevádzkovateľa aj v dôvodoch na zrušenie povolenia skúšobnej prevádzky (§ 49 ods. 18, pôvodný ods. 9). Odôvodnenie: V súvislosti s novou povinnosťou držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky plne automatizovaného vozidla požiadať ministerstvo o udelenie licencie prevádzkovateľa navrhovateľ upravuje aj dôvody na jej zrušenie (§ 49 ods. 14). V návrhu však absentuje sankcia na vynútenie povinnosti požiadať o licenciu. Vzhľadom na skutočnosť, že existencia licencie nie je podmienkou na udelenie povolenia skúšobnej prevádzky, ale povinnosťou, ktorá vzniká až získaním povolenia skúšobnej prevádzky, zákon aktuálne nepozná nástroj ako postihnúť držiteľa povolenia skúšobnej prevádzky, ak licenciu nezíska, príp. ju stratí (okrem prípadov podľa § 49 ods. 14 písm. c) a d), ktoré sa premietajú aj v dôvodoch na zrušenie skúšobnej prevádzky podľa § 49 ods. 18 písm. c) a d)).	N	Licencia prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla predstavuje špecifický regulačný nástroj, ktorý dopĺňa všeobecný inštitút skúšobnej prevádzky o nevyhnutné prvky súvisiace s novými technológiami. Kým povolenie na skúšobnú prevádzku sa zameriava primárne na technickú stránku samotného vozidla, licencia prevádzkovateľa sa sústreďuje na organizačné a technické zabezpečenie dohľadu nad ním (napr. cez riadiace centrum a operátora dohľadu). Z návrhu zákona vyplýva, že žiadosť o licenciu môže podať

				len držiteľ povolenia na skúšobnú prevádzku, čo zaručuje postupnosť a nadväznosť oboch procesov. Podmienky prevádzky (trasy, časy a územia) určené v licenci budú detailnejšie precizovať rámec určený v povolení na skúšobnú prevádzku práve s ohľadom na technické možnosti diaľkového dohľadu, čím sa zabezpečí ich vzájomná korelácia a právna istota bez rizika kolízie. Takéto rozdelenie je v tejto pilotnej fáze nevyhnutné pre zaistenie bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. Navrhovaná právna úprava v § 49 ods. 7 držiteľovi povolenia na skúšobnú prevádzku plne automatizovaného
--	--	--	--	--

				vozidla explicitne ukladá zákonnú povinnosť požiadať o udelenie licencie prevádzkovateľa. Podľa navrhovaného § 49 ods. 11 písm. a) je následne držiteľ licencie povinný prevádzkovať takéto vozidlo v cestnej premávke výhradne na základe platnej licencie. V prípade, že by subjekt prevádzkoval vozidlo bez tejto licencie alebo porušil povinnosť o ňu požiadať, ide o porušenie povinností ustanovených zákonom. Navrhované znenie § 49 ods. 18 (pôvodný odsek 9) už v súčasnosti obsahuje sankčný mechanizmus, podľa ktorého ministerstvo zruší povolenie na skúšobnú prevádzku, ak držiteľ
--	--	--	--	---

				povolenia opakovane alebo závažným spôsobom porušil povinnosti podľa tohto zákona. Keďže získanie a držba licencie je povinnosťou vyplývajúcou priamo zo zákona, jej nesplnenie je už teraz postihnutelné zrušením samotného povolenia na skúšobnú prevádzku a nie je potrebné zavádzať duplicitu v osobitnom ustanovení.
NBS Národná banka Slovenska	O	Bodu 1 (§ 49 ods. 12) Navrhujeme slová „písm. c)“ nahradiť slovami „písm. e)“. Legislatívno-technická pripomienka.	A	
NBS Národná banka Slovenska	O	§ 49 V prečíslovaných odsekoch 19 a 20 je potrebné zohľadniť odkaz na pôvodný odsek 9, ktorý sa stane odsekom 18. Legislatívno-technická pripomienka.	A	
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľov	Z	Čl. I. vloženie nového novelizačného bodu Návrh novej legislatívnej úpravy v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke:	N	Navrhovaná úprava je v rozpore s legislatívnou systematikou a účelom

	V § 44 sa navrhuje doplniť nový odseku, ktorý znie: „() Dopravné prostriedky, ktoré sa používajú v príležitostnej autobusovej doprave na prepravu organizovanej skupiny detí musia spĺňať osobitné požiadavky xy).” Odkaz xy): Odkaz na vyhlášku 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, kde sa doplní nový §, ktorý upraví požiadavky na výbavu autobusu alebo autokaru pri preprave detí. Z dôvodu poskytnutia autobusovým dopravcom dostatočného času na prispôbenie sa (prechodné obdobie) navrhujeme posunúť účinnosť tohto ustanovenia — oproti navrhovanej účinnosti návrhu zákona — na júl 2027. Odôvodnenie: V rámci pripomienkového konania LP/2026/188 k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov, združenie navrhuje doplniť do zákona ustanovenia upravujúce prepravu detí a mládeže v rámci príležitostnej osobnej cestnej dopravy, a to s cieľom zvýšiť úroveň bezpečnosti tejto osobitne citlivej skupiny cestujúcich. Pri preprave školských zájazdov, záujmových krúžkov, športových podujatí a iných voľnočasových aktivít detí je prvoradým kritériom zabezpečenie ich maximálnej bezpečnosti. Deti predstavujú osobitne zraniteľnú skupinu účastníkov cestnej premávky, preto je nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť nielen organizácii samotnej prepravy, ale najmä používaniu	zákona č. 106/2018 Z. z., ktorý upravuje všeobecné technické podmienky prevádzky vozidiel. Pri posudzovaní technickej spôsobilosti platí princíp, že vozidlo musí spĺňať požiadavky platné v čase jeho výroby, pričom tento zákon neumožňuje dodatočne a retroaktívne sprísňovať technické štandardy pre staršie vozidlá už uvedené do prevádzky.
--	---	--

		vozidiel s adekvátnou bezpečnostnou výbavou a bezpečnostnými systémami zodpovedajúcimi stanoveným homologizačným požiadavkám. V prípade, že dieťa cestuje autobusom v sprievode svojho zákonného zástupcu, má rodič alebo iná zodpovedná osoba možnosť ešte pred nástupom do vozidla posúdiť jeho stav a celkovú úroveň bezpečnosti. Ak rodič nadobudne presvedčenie, že vozidlo nespĺňa požadované štandardy môže sa rozhodnúť, že s dieťaťom do takého vozidla nenastúpi a prepravu odmietne. Odlišná situácia však nastáva pri školských zájazdoch, výletoch, súťažiach, športových aktivitách alebo záujmových krúžkoch, kde deti cestujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov. Zodpovednosť v takýchto prípadoch preberá pedagóg, vedúci krúžku alebo iná poverená osoba vykonávajúca dozor, ktorá z povahy veci nemusí mať dostatok odborných znalostí na dôkladné posúdenie v predmetnej veci . V záujme zvýšenia úrovne bezpečnosti preprav detí navrhujeme pre príležitostnú prepravu zavedenie jasne definovaného pravidla, ktoré by stanovilo osobitné požiadavky na výbavu autobusu používaného na prepravu školských zájazdov alebo iných voľnočasových aktivít detí a mládeže (organizovanú prepravu detí). Takéto opatrenie by sa vzťahovalo najmä na prípady, keď sa deti a mládež prepravujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov a zodpovednosť za ich bezpečnosť preberá škola, organizátor alebo poverená osoba vykonávajúca dozor. Navrhujeme aby určenie, ktorý autobus je vhodný na takúto prepravu, by malo byť založené predovšetkým na výbave konkrétneho vozidla, najmä v oblasti dôležitých bezpečnostných		
--	--	--	--	--

		prvkov (určenie podľa homologizácie vozidla). Z nehôd autobusov vyplýva, že najväčšie riziká pre deti a žiakov z hľadiska bezpečnosti sú vypadnutie z vozidla, preťaženie konštrukcie, prevrátenie vozidla a spôsob evakuácie. Preto navrhujeme zadefinovať tieto štyri oblasti kritérií: Technický štandard vozidla • Z hľadiska konštrukcie vozidlo musí byť homologizované minimálne podľa predpisu EHK OSN č. 107 (ECE R107 Rev. 6) Pasívna bezpečnosť • Autobus by mal mať funkčné 2-bodové pásy na všetkých sedadlách a malo by byť povinné ich používať (kontrola pred jazdou) normy ECE R14-09 (sedadlá) a ECE R16-09 (pásy) Aktívna bezpečnosť • Povinné by mali byť pokročilejšie bezpečnostné systémy AEBS (autonómne núdzové brzdenie) podľa ECE R131-01a LDWS (sledovanie jazdného pruhu) podľa ECE R130-00 Bezpečnostná výbava a prevádzka • Povinnou výbavou by mala byť min 2 hasiace prístroje, rozšírená lekárnička (pre skupiny detí), jasne označené únikové východy. Dostupné minimálne 2 nezávislé únikové cesty s funkčnými núdzovými dverami (kontrola pred jazdou) Zároveň upozorňujeme na potrebu pravidelného prehodnocovania požiadaviek na bezpečnostné prvky autobusov využívaných pri príležitostnej preprave detí. Navrhujeme, aby sa		
--	--	--	--	--

		takéto prehodnocovanie uskutočňovalo minimálne v dvojročných intervaloch.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	O	Celému materiálu V sprievodnej dokumentácii návrhu zákona absentuje informatívne konsolidované znenie čo je v rozpore s čl. 18 ods. 1 písm. j) a ods. 2 druhá veta legislatívnych pravidiel vlády	A	
ÚGKKS SR Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	O	Všeobecná pripomienka ÚGKK SR predkladá všeobecnú pripomienku k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorým sa rozširuje právny rámec pre zavádzanie a využívanie automatizovaných vozidiel. Vítame iniciatívu Ministerstva dopravy Slovenskej republiky reagovať na technologický pokrok v oblasti autonómnej mobility vytvorením legislatívnych podmienok predbežne na skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel, ktorá však časom vyústi do plne funkčnej prevádzky. Vzhľadom na to, že automatizované vozidlo môže za istých okolností ohroziť život, zdravie, majetok alebo bezpečnosť, by sme chceli už v čase prípravy právneho rámca na skúšobnú prevádzku dať do pozornosti skutočnosti, ktoré podľa nášho názoru majú významný vplyv na bezpečnosť prevádzky automatizovaných vozidiel. Automatizované vozidlá sú závislé na externých prvkoch, medzi ktoré patria navigačné/lokalizačné služby, vysokopresné digitálne mapy, presné/kalibrované senzory na vozidle. Nemáme dostatočné informácie o technickom riešení, preto odporúčame zvážiť:	N	Stotožňujeme s názorom, že presné mapové podklady, lokalizačné služby (GNSS) a kalibrované senzory sú kľúčové pre bezpečnosť prevádzky. Vzhľadom na to, že navrhovaná právna úprava sa nateraz zameriava na vytvorenie základného legislatívneho rámca pre skúšobnú prevádzku, predkladateľ ponecháva technické riešenia na konkrétnych prevádzkovateľov, aby sa nebrzdil technologický rozvoj. Konkrétne požiadavky na technické parametre, vrátane

		- Ak prevádzkovateľ používa na navigáciu vozidla presné mapové podklady, ktorých presnosť a aktuálnosť sú priamou bezpečnostnou podmienkou. mali by byť využité autorizované údaje z garantovaných zdrojov. - Ak prevádzkovateľ využíva na navigáciu/lokalizáciu vozidla globálne navigačné satelitné systémy (GNSS), mali by sa využívať služby zo štátom garantovaných zdrojov ako je služba SKPOS®, prípadne iná služba, v budúcnosti certifikovaná ÚGKK SR. - Ak prevádzkovateľ používa na zber údajov o okolí vozidla senzory, tieto by mali byť kalibrované príslušnou autoritou. Dovoľujeme upozorniť aj na skutočnosť, že bezpečná prevádzka automatizovaných vozidiel vyžaduje aktuálne a presné priestorové údaje a navigačné služby, s jednoznačnou garanciou kvality a nepretržitej dostupnosti. Zabezpečenie takýchto služieb nie je možné bez dopadu na štátny rozpočet.		zdrojov mapových údajov alebo certifikácie služieb, budú predmetom individuálneho posudzovania v procese udeľovania licencie a v nadväzujúcich vykonávacích predpisoch, ktoré určia podrobnosti o prevádzke. Pokiaľ ide o dopad na štátny rozpočet, predložený návrh nateraz nepočíta s financovaním nových štátom garantovaných lokalizačných služieb nad rámec existujúcich systémov. Odborné postrehy ÚGKK SR budú využité v ďalších fázach prípravy podrobných technických štandardov pre plne funkčnú prevádzku.
ÚJDSR Úrad jadrového dozoru	Z	§ 49 Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky žiada o vloženie odseku 16 do § 49 v znení :	A	

Slovenskej republiky		„(16) Preprava nebezpečných vecí podľa osobitného predpisu 48a) automatizovanými vozidlami sa zakazuje.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 48a znie: „ 48a) § 34 a nasl. zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: bezpečnosť a ochrana života a zdravia verejnosti a pracovníkov, ochrana bezpečnosti štátu. Pokiaľ ide o prepravu nebezpečných vecí v zmysle zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, automatizované vozidlá nespĺňajú štandardy Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) v platnom znení. Preto ich skúšobná prevádzka ani jej povoľovanie pri preprave nebezpečných vecí nie sú žiaduce. Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky túto zmenu navrhuje z dôvodu zaistenia právnej istoty pri interpretácii zákona.		
ÚJDSR Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky namieta predloženie návrhu zákona s lehotou na vyjadrenie pripomienok 3 pracovné dni ako nedodržanie minimálnej lehoty na predloženie návrhu zákona do MPK nielen v riadnom legislatívnom konaní, ani v skrátanom legislatívnom konaní. Odôvodnenie: Neboli naplnené podmienky Čl. 14 ods. 7 Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky na skrátané legislatívne konanie a nebola dodržaná minimálna lehota sedem pracovných dní. Rovnako neboli naplnené podmienky Čl. 6 ods. 8 Smernice na prípravu a predkladanie materiálov na rokovanie vlády Slovenskej republiky (schválená uznesením vlády Slovenskej republiky č. 615 zo dňa 10. 12. 2025), Lehota na	N	

		zaslanie pripomienok sa môže skrátiť, ak vláda alebo predseda vlády uložia vypracovať materiál ako naliehavý, čo uznesenie vlády SR č.105/2026, ani predkladacia správa k materiálu, neobsahuje.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	čl. I. Bod. 1 Znenie pripomienky: V čl. I. Bod . 1 žiadame aby sa bodka v písmene f) nahradila čiarkou a doplnil sa nové písmeno g) v znení: 1 "g) súhlasné stanovisko správcu pozemnej komunikácie, na ktorej sa má prevádzka plne automatizovaného vozidla uskutočniť." Odôvodnenie: Správca cesty, resp. správcovia ciest by mali mať informáciu o tom, že takéto vozidlá budú prevádzkované na cestách v ich správe a mali byť svojim stanoviskom deklarovať svoj informovaný súhlas. Bezpečná prevádzka automatizovaného systému môže vyžadovať vyšší štandard správy a údržby cesty, než je správca cesty schopný dodať, resp. Správca cesty potrebuje poznať riziká, ktoré prináša správa automatizovaného systému na cestách v jeho správe. Prípadne si vyhradiť mieru zodpovednosti, ktorú vie garantovať. V prípade ak by naša pripomienka nebola akceptovaná, žiadame prostredníctvom zákona vylúčiť akúkoľvek zodpovednosť správcu na prípadných škodách na automatizovanom vozidle a ďalších veciach v potenciálnej príčinnej súvislosti so stavom vozovky.	ČA	V rámci požiadavky UVSR bol dopracovaný § 49c: Vymedzenie komunikácií a území (1) Ministerstvo dopravy môže rozhodnutím určiť úseky komunikácií alebo územia vhodné na skúšobnú prevádzku alebo prevádzku plne automatizovaných vozidiel; ministerstvo vedie a zverejňuje zoznam týchto úsekov komunikácií a území. (2) Pred vydaním rozhodnutia podľa odseku 1 si ministerstvo dopravy vyžiada záväzné stanovisko príslušného orgánu Policajného zboru a stanovisko

				správca komunikácie; ak sa určenie týka územia obce, vyžiada si aj stanovisko dotknutej obce.
ÚNMSSR Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	O	Nad rámec vlastného materiálu Informujeme predkladateľa, že od 01. 04. 2026 je prijatá v sústave slovenských technických noriem (ďalej len "STN") STN ISO 37001 Systémy manažérstva proti korupcii. Požiadavky s usmernením na používanie, pričom v poznámke pod čiarou k odkazu 82 je uvedený odkaz na jej predchádzajúcu verziu. Odôvodnenie: Dosiahnutie súladu s platnou sústavou STN.	N	Pripomienka nad rámec
ÚNMSSR Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	O	Nad rámec vlastného materiálu V § 136 ods. 2 písm. a) bod 17 a v § 139 písm. f) zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov navrhujeme slovo „RAPEX“ nahradiť slovami „rýchleho varovania Safety Gate“ a v poznámke pod čiarou k odkazu 88 nahradiť slová „§ 31 zákona č. 264/1999 Z. z. o technických požiadavkách na výrobky a o posudzovaní zhody a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 51/2017 Z. z.“ nasledovným textom: „Čl. 20 nariadenia (EÚ) 2019/1020 v platnom znení. Čl. 26 nariadenia (EÚ) 2023/988 v platnom znení. § 10 zákona č. 83/2025 Z. z.“ Odôvodnenie: Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/988 z 10. mája 2023 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 a	N	Pripomienka nad rámec

		smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1828 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES a smernica Rady 87/357/EHS (Ú. v. EÚ L 135, 23.5.2023) v platnom znení sa mení skrátený názov RAPEX na systém Safety Gate. Podľa čl. 20 nariadenia (EÚ) 2019/1020 v platnom znení sa na účely harmonizačných právnych predpisov Únie používa systém rýchleho varovania Safety Gate a ustanovenia nariadenia (EÚ) 2023/988 v platnom znení upravujúce systém Safety Gate a jeho fungovanie sa uplatňujú aj na výrobky, na ktoré sa vzťahujú harmonizačné právne predpisy Únie. Implementácia nariadenia (EÚ) 2023/988 Z. z. je zabezpečená zákonom č. 83/2025 Z. z. Z uvedeného dôvodu je potrebné poznamku pod čiarou aktualizovať. Zákon č. 106/2018 Z. z. nesúvisí so zákonom č. 56/2018 Z. z., ktorý nahradil zákon č. 264/1999 Z. z.		
ÚVSR Úrad vlády Slovenskej republiky	Z	Celému materiálu Žiadame návrh zákona prepracovať tak, aby sa v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov systematicky rozlíšila testovacia prevádzka mimo verejných ciest, skúšobná prevádzka v cestnej premávke a nadväzujúca riadna prevádzka plne automatizovaných vozidiel a aby sa v tomto zákone doplnili inštitúty schvaľovania prevádzky, riadiaceho centra, prevádzkovej dokumentácie, minimálneho bezpečného stavu a záznamový a údajový režim. V zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov žiadame na tento režim nadviazať v časti taxislužby a prevádzkovania cestnej dopravy. V zákone č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov žiadame taktiež vykonať nadväzujúce zosúladenie právnej úpravy. Navrhovanou úpravou by sa mal vytvoriť právne ucelený a vnútorne previazaný rámec	ČA	návrh upravený aj v zmysle pripomienok MV SR

		pre postupné zavádzanie automatizovaných a plne automatizovaných vozidiel do právneho poriadku Slovenskej republiky. Súčasný právny stav už síce obsahuje čiastkové prvky potrebné na skúšobnú prevádzku automatizovaných vozidiel, neobsahuje však dostatočne úplnú úpravu ďalších štádií ich zavádzania, najmä prechodu od testovania k skúšobnej prevádzke, od skúšobnej prevádzky k riadnej prevádzke, podmienok technického dohľadu, priebežnej kontroly prevádzky a väzieb na podnikanie v cestnej doprave.		
ÚVSR Úrad vlády Slovenskej republiky	Z	Čl. I 1. Žiadame doplniť nový novelizačný bod v čl. I v znení: „V § 2 sa odsek 2 dopĺňa písmenami ag) až ao), ktoré znejú: „ag) testovacou prevádzkou overovanie základnej funkčnosti automatizovaného systému riadenia, bezpečnostných vlastností vozidla a technickej kompatibility vozidla mimo pozemných komunikácií prístupných verejnosti, ah) operačnou oblasťou použitia vymedzený súbor podmienok, najmä geografických, dopravných, časových, poveternostných a environmentálnych, v ktorých je automatizovaný systém riadenia určený na vykonávanie dynamickej úlohy riadenia, ai) minimálnym bezpečným stavom stav, v ktorom automatizované vozidlo neohrozuje život, zdravie, majetok ani bezpečnosť cestnej premávky, aj) riadiacim centrom technické a organizačné pracovisko zabezpečujúce technický dohľad nad prevádzkou automatizovaných vozidiel, ak) operátorom dohľadu osoba vykonávajúca dohľad nad prevádzkou automatizovaného vozidla bez priameho vedenia vozidla, al) technickým dohľadom súbor organizačných a technických opatrení zabezpečujúcich monitorovanie prevádzky	A	

		automatizovaného vozidla a možnosť zásahu do riadenia, am) záznamovým systémom systém zaznamenávajúci údaje o prevádzke vozidla, režime riadenia, zásahoch do riadenia a udalostiach významných pre posúdenie bezpečnosti prevádzky, an) zásahom do riadenia úkon osoby alebo externý povel, ktorý bezprostredne mení vedenie vozidla, činnosť automatizovaného systému riadenia alebo prevádzkový stav automatizovaného vozidla, ao) bezpečnostnou udalosťou udalosť, ktorá má alebo môže mať vplyv na bezpečnosť prevádzky automatizovaného vozidla.“. Odôvodnenie: Žiadame vytvoriť terminologický základ pre ďalšie navrhované ustanovenia zákona. Navrhujeme sa doplnenie pojmov, ktoré sa následne používajú pri navrhovanej právnej úprave testovacej prevádzky, licencovanej prevádzky, schválenia prevádzky, technického dohľadu, riadiaceho centra, záznamového systému, operačnej oblasti použitia alebo minimálneho bezpečného stavu. 2. Žiadame doplniť nový novelizačný bod v čl. I v znení: „Za § 48 sa vkladá § 48a, ktorý vrátane nadpisu znie: „§ 48a Testovacia prevádzka (1) Testovaciu prevádzku možno vykonávať len v priestore, ktorý je organizačne a technicky zabezpečený tak, aby počas nej nedošlo k ohrozeniu života, zdravia, majetku alebo životného prostredia. (2) Výsledok testovacej prevádzky sa zaznamená v správe o výsledkoch testovacej prevádzky.“. Odôvodnenie: Navrhovanou úpravou sa do zákona zavádza výslovné rozlíšenie medzi testovacou prevádzkou vykonávanou		
--	--	--	--	--

		v uzavretom priestore mimo pozemných komunikácií prístupných verejnosti a skúšobnou prevádzkou vykonávanou už v cestnej premávke. Účelom tejto úpravy je napraviť súčasný stav, v ktorom právna úprava upravuje skúšobnú prevádzku, avšak predchádzajúcu fázu overovania technológie mimo verejných komunikácií explicitne nepokrýva. Navrhované ustanovenie zároveň vytvára jasnú hranicu medzi oboma režimami tým, že ak má dôjsť čo i len čiastočne k prevádzke vozidla na pozemnej komunikácii prístupnej verejnosti, nepôjde už o testovaciu prevádzku, ale o skúšobnú prevádzku podľa § 49. Zákon tak výslovne ustanoví, že testovacia prevádzka slúži len ako predbežné overenie technológie v uzavretých podmienkach a jej výsledky majú tvoriť podklad pre ďalší postup. 3. Žiadame doterajší čl. I bod 1 upraviť nasledovne: „V § 49 ods. 3 sa v druhej vete za slovo „premávky“ vkladajú slová „podľa § 48a“ a na konci sa pripája táto veta: „Súčasťou návrhu na povolenie skúšobnej prevádzky automatizovaného vozidla alebo plne automatizovaného vozidla podľa odseku 1 písm. b) je aj záväzné stanovisko príslušného orgánu Policajného zboru z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky k navrhovanému času, územiu alebo trase skúšobnej prevádzky; ak príslušný orgán Policajného zboru v záväznom stanovisku určí podmienky nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, typový schvaľovací orgán ich zahrnie do povolenia skúšobnej prevádzky.“. Odôvodnenie: Navrhovanou úpravou sa zachováva existujúci režim skúšobnej prevádzky ako osobitné štádium používania automatizovaného alebo plne automatizovaného vozidla na verejných cestách pred jeho riadnou prevádzkou, avšak tento režim sa začleňuje do režimu postupného zavádzania		
--	--	---	--	--

		technológie. Cieľom je, aby skúšobná prevádzka nebola chápaná izolovane, ale ako prechodné štádium nadväzujúce na predchádzajúce testovanie a predchádzajúce riadnej prevádzke. Takéto doplnenie odstraňuje nedostatok súčasného stavu, ktorým je absencia jasnej zákonnej väzby medzi skúšobnou prevádzkou a ďalším použitím vozidla. Súčasne sa tým zachováva doterajší význam § 49 ako ustanovenia, ktoré upravuje vstup automatizovaného vozidla na verejné komunikácie ešte pred jeho riadnou prevádzkou. Za odôvodnené považujeme aj explicitné posilnenie úlohy príslušného orgánu Policajného zboru v povoľovacom procese. Otázky bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky nemožno pri skúšobnej prevádzke ponechať len na správnu úvahu povoľujúceho orgánu, keďže ide o vstup nového typu technológie do reálnej prevádzky na pozemných komunikáciách. Z tohto dôvodu sa navrhuje, aby sa úloha príslušného orgánu Policajného zboru vyjadрила priamo v zákone ako záväzný prvok povoľovacieho procesu. 4. Žiadame doplniť nový novelizačný bod v čl. I v znení: „Za § 49 sa vkladajú § 49a až 49f, ktoré vrátane nadpisov znejú: „§ 49a Licencia prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla (1) Po úspešnom vykonaní testovacej prevádzky podľa § 48a a po získaní povolenia skúšobnej prevádzky plne automatizovaného vozidla môže držiteľ povolenia skúšobnej prevádzky takéhoto vozidla požiadať ministerstvo dopravy o udelenie licencie prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla (ďalej len „licencia prevádzkovateľa“). (2) Návrh na udelenie licencie prevádzkovateľa musí obsahovať a) určenie podmienok, najmä geografických, dopravných, časových, poveternostných a environmentálnych, v ktorých je		
--	--	--	--	--

		automatizovaný systém riadenia určený na vykonávanie dynamickej úlohy riadenia plne automatizovaného vozidla v reálnom čase, najmä riadenie smeru a rýchlosti a reakcia na dopravnú situáciu, b) návrh detailných úsekov alebo území pre skúšobnú prevádzku, c) opis riadiaceho centra, d) opis spôsobu zabezpečenia technického dohľadu, e) opis systému zberu, uchovávaní a poskytovania údajov, f) prevádzkovú dokumentáciu automatizovaného systému riadenia plne automatizovaného vozidla, g) záväzné stanovisko príslušného orgánu Policajného zboru z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky k navrhovaným úsekom alebo územiám, trase a času prevádzky, ak sa určujú už v návrhu na udelenie licencie prevádzkovateľa. (3) Ministerstvo dopravy rozhoduje o udelení licencie prevádzkovateľa na základe záväzného stanoviska príslušného orgánu Policajného zboru podľa odseku 2 písm. g). (4) Ministerstvo dopravy vydá licenciu prevádzkovateľa, ak je návrh podľa odsekov 1 až 3 úplný a ak prevádzka plne automatizovaného vozidla nepredstavuje ohrozenie bezpečnosti, životného prostredia alebo verejného zdravia; inak návrh zamietne. Ministerstvo dopravy návrh zamietne vždy, ak bola žiadateľovi v minulosti zrušená licencia prevádzkovateľa z dôvodov podľa odseku 10 písm. b), c) alebo d). (5) Ministerstvo dopravy v licencií prevádzkovateľa určí podmienky prevádzky, obmedzenia prevádzky a prípadne aj zberu určených údajov z povolenej prevádzky.		
--	--	--	--	--

		(6) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný a) prevádzkovať v cestnej premávke plne automatizované vozidlo len na základe platnej licencie prevádzkovateľa a preukázať sa ňou kontrolným orgánom v cestnej premávke, b) zabezpečiť, aby počas prevádzky plne automatizovaného vozidla nedošlo k ohrozeniu bezpečnosti, životného prostredia alebo verejného zdravia, c) zabezpečiť výkon technického dohľadu prostredníctvom riadiaceho centra, d) zabezpečiť nepretržitú dostupnosť technického dohľadu nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla v rozsahu primeranom rozsahu prevádzky, e) zabezpečiť schopnosť operátora dohľadu bez zbytočného odkladu prijať opatrenia potrebné na zaistenie bezpečnej prevádzky alebo dosiahnutie minimálneho bezpečného stavu, v ktorom plne automatizované vozidlo neohrozuje život, zdravie, majetok ani bezpečnosť cestnej premávky, f) zabezpečiť počas celej doby prevádzky plne automatizovaného vozidla, aby malo toto vozidlo poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, g) oznámiť ministerstvu dopravy zmenu podmienok, na základe ktorých bola vydaná licencia prevádzkovateľa, a to do 15 dní odo dňa, keď zmena nastala, h) sprístupniť ministerstvu dopravy zozbierané údaje z povolenej prevádzky, ak tak ministerstvo určí v licencií prevádzkovateľa. (7) Operátorom dohľadu smie byť len fyzická osoba staršia ako 18 rokov, ktorá je držiteľom vodičského oprávnenia na vedenie vozidiel príslušnej skupiny po dobu aspoň troch rokov a je v		
--	--	---	--	--

		pracovnoprávnom vzťahu k držiteľovi licencie prevádzkovateľa. Operátor dohľadu smie vykonávať dohľad nad viacerými plne automatizovanými vozidlami súčasne; podmienky budú určené v povolení skúšobnej prevádzky a v licencií prevádzkovateľa. (8) Operátor dohľadu je povinný a) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla spôsobom umožňujúcim včasné prijatie opatrenia potrebného na zabezpečenie bezpečnosti prevádzky alebo na dosiahnutie minimálneho bezpečného stavu, b) vykonať zásah do riadenia plne automatizovaného vozidla, ak je to nevyhnutné na ochranu života, zdravia, majetku alebo bezpečnosti cestnej premávky a ak taký zásah pripúšťa tento zákon alebo licencia prevádzkovateľa, c) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla výlučne z územia Slovenskej republiky, d) absolvovať príslušné školenie týkajúce sa plne automatizovaného vozidla u výrobcu tohto vozidla alebo osoby ním poverenej, e) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla z riadiaceho centra. (9) Operátor dohľadu nesmie a) požiť pri výkone dohľadu nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla alkohol alebo inú návykovú látku,48a) b) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla v takom čase po požití alkoholu alebo inej návykovej látky, keď sa alkohol alebo iná návyková látka ešte môžu nachádzať v jeho organizme, c) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného		
--	--	--	--	--

		vozidla po požití lieku v čase, keď liek môže znížiť jeho schopnosť viesť vozidlo, d) vykonávať dohľad nad prevádzkou plne automatizovaného vozidla, ak jeho schopnosť viesť vozidlo je znížená najmä úrazom, chorobou, nevoľnosťou alebo únavou. (10) Ministerstvo dopravy zruší licenciu prevádzkovateľa, ak a) o to držiteľ licencie prevádzkovateľa požiada, b) zistí, že licencia prevádzkovateľa bola udelená na základe nepravdivých údajov alebo podkladov o splnení podmienok na jej udelenie, c) zistí, že prevádzka plne automatizovaného vozidla predstavuje ohrozenie bezpečnosti, životného prostredia alebo verejného zdravia, alebo d) držiteľ licencie prevádzkovateľa opakovane alebo závažným spôsobom porušil povinnosti podľa zákona alebo podmienky určené v licencií prevádzkovateľa. § 49b Schválenie prevádzky plne automatizovaného vozidla (1) Prevádzku plne automatizovaného vozidla na účel poskytovania služieb prepravy osôb alebo tovaru možno vykonávať len na základe a) licencie prevádzkovateľa podľa § 49a a b) schválenia prevádzky vydaného ministerstvom dopravy. (2) Schválenie prevádzky sa vydáva pre konkrétny typ alebo skupinu vozidiel, automatizovaný systém riadenia, operačnú oblasť použitia a vymedzené komunikácie alebo územia. (3) Schválenie prevádzky obsahuje najmä		
--	--	--	--	--

	a) vymedzenie komunikácií alebo území, na ktorých možno plne automatizované vozidlo prevádzkovať, b) prevádzkové podmienky a obmedzenia prevádzky plne automatizovaného vozidla, c) podmienky technického dohľadu a riadiaceho centra, d) podmienky zberu, uchovávania a poskytovania údajov, e) rozsah a lehoty podávania správ o prevádzke. (4) Ministerstvo dopravy rozhoduje o schválení prevádzky na základe záväzného stanoviska príslušného orgánu Policajného zboru z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. § 49c Vymedzenie komunikácií a území (1) Ministerstvo dopravy môže rozhodnutím určiť úseky komunikácií alebo územia vhodné na skúšobnú prevádzku alebo prevádzku plne automatizovaných vozidiel; ministerstvo vedie a zverejňuje zoznam týchto úsekov komunikácií a území. (2) Pred vydaním rozhodnutia podľa odseku 1 si ministerstvo dopravy vyžiada záväzné stanovisko príslušného orgánu Policajného zboru a stanovisko správcu komunikácie; ak sa určenie týka územia obce, vyžiada si aj stanovisko dotknutej obce. § 49d Prevádzková dokumentácia a riadiace centrum (1) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný vypracovať a udržiavať aktuálnu prevádzkovú dokumentáciu, ktorá obsahuje najmä a) opis automatizovaného systému riadenia,		
--	---	--	--

		b) operačnú oblasť použitia, c) postupy pri mimoriadnych udalostiach, d) postupy technického dohľadu, e) organizačné zabezpečenie prevádzky. (2) Riadiace centrum musí byť technicky a organizačne spôsobilé zabezpečovať nepretržitý technický dohľad, komunikáciu s orgánmi verejnej moci a identifikáciu osoby vykonávajúcej operátora dohľadu. (3) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný na požiadanie sprístupniť prevádzkovú dokumentáciu ministerstvu dopravy a Policajnému zboru v rozsahu potrebnom na výkon ich pôsobnosti. § 49e Operačná oblasť použitia, prechod riadenia a minimálny bezpečný stav (1) Plne automatizované vozidlo možno prevádzkovať len v rámci určenej operačnej oblasti použitia. (2) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný zabezpečiť, aby automatizovaný systém riadenia neumožnil prevádzku mimo operačnej oblasti použitia; ak dôjde k jej prekročeniu, musí bezodkladne zabezpečiť dosiahnutie minimálneho bezpečného stavu. (3) Plne automatizované vozidlo musí byť schopné dosiahnuť minimálny bezpečný stav aj v prípade poruchy systému, prekročenia operačnej oblasti použitia alebo ak nemožno zabezpečiť včasný zásah operátora dohľadu.		
--	--	--	--	--

		(4) Ak automatizovaný systém riadenia zistí, že nie je schopný pokračovať v bezpečnom riadení, musí bezodkladne vydať výzvu na zásah operátora dohľadu, ak to povaha systému pripúšťa, alebo zabezpečiť dosiahnutie minimálneho bezpečného stavu. § 49f Záznamový systém, údaje a oznamovanie udalostí (1) Plne automatizované vozidlo prevádzkované na základe licencie prevádzkovateľa musí byť vybavené záznamovým systémom zaznamenávajúcim údaje o režime riadenia, zásahoch do riadenia, prevádzkovom stave vozidla a udalostiach významných pre posúdenie bezpečnosti prevádzky. (2) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný zabezpečiť, aby údaje podľa odseku 1 boli presné, úplné, uchovávané spôsobom zabráňujúcim ich zmene, strate alebo zničeniu a aby boli dostupné orgánom verejnej moci v rozsahu podľa tohto zákona. (3) Držiteľ licencie prevádzkovateľa je povinný bezodkladne oznámiť ministerstvu dopravy a Policajnému zboru dopravnú nehodu alebo bezpečnostnú udalosť, ak sa týka prevádzky plne automatizovaného vozidla. (4) Ministerstvo dopravy a Policajný zbor sú oprávnené požadovať od držiteľa licencie prevádzkovateľa, operátora dohľadu a osoby zabezpečujúcej riadiace centrum údaje, technickú dokumentáciu a vysvetlenia potrebné na objasnenie dopravnej nehody, bezpečnostnej udalosti alebo na výkon štátneho dozoru.“.		
--	--	--	--	--

		Poznámka pod čiarou k odkazu 48a znie: „48a) § 130 ods. 5 Trestného zákona.“. V súvislosti s navrhovanými zmenami žiadame upraviť aj dozor a sankčné ustanovenia. Odôvodnenie: Navrhovanou úpravou sa zavádza osobitný licenčný režim pre prevádzku plne automatizovaného vozidla po ukončení skúšobnej fázy. Účelom tejto licencie nie je nahradiť technické schválenie vozidla ani zasahovať do harmonizovaného európskeho rámca typového schvaľovania, ale vytvoriť vnútroštátny právny základ pre samotné používanie plne automatizovaného vozidla v cestnej premávke. V platnej právnej úprave totiž absentuje dostatočne jasný prechod medzi skúšobnou prevádzkou a riadnou prevádzkou, čo znižuje právnu istotu a neumožňuje vytvoriť plnohodnotný model prevádzky takéhoto vozidla. Navrhovanou úpravou sa za nový § 49a systematicky zaraďujú ďalšie inštitúty, ktoré tvoria nevyhnutné podmienky licencovanej prevádzky plne automatizovaného vozidla. Ide najmä o schválenie prevádzky, vymedzenie úsekov komunikácií alebo území vhodných na prevádzku, prevádzkovú dokumentáciu a riadiace centrum, pravidiel operačnej oblasti použitia a minimálneho bezpečného stavu a záznamový a údajový režim. Schválenie prevádzky má zabezpečiť, aby licencia prevádzkovateľa nefungovala ako abstraktné a plošné oprávnenie bez väzby na konkrétne vozidlo a konkrétne prevádzkové prostredie. Vymedzenie komunikácií a území má umožniť diferencovaný prístup k nasadzovaniu technológie podľa miestnych a dopravných podmienok. Prevádzková dokumentácia a riadiace centrum majú vytvoriť zákonný základ		
--	--	---	--	--

		pre technický dohľad a identifikáciu osôb vykonávajúcich dohľad. Ustanovenia o operačnej oblasti použitia a minimálnom bezpečnom stave určujú hranice prípustnej prevádzky a povinnosť systému bezpečne reagovať pri poruche alebo prekročení prevádzkových limitov. Právna úprava záznamového systému vytvára podklad pre objasňovanie nehôd, bezpečnostných udalostí a pre výkon štátneho dozoru.		
ÚVSR Úrad vlády Slovenskej republiky	Z	Čl. I Žiadame doplniť nový novelizačný bod v čl. I v znení: „V § 136 sa odsek 3 dopĺňa písmenom l), ktoré znie: „l) podrobnosti o prevádzke automatizovaných vozidiel alebo plne automatizovaných vozidiel v tomto rozsahu: 1. náležitosti správy o výsledkoch testovacej prevádzky podľa § 48a, 2. technické a organizačné požiadavky na riadiace centrum, 3. podrobnosti o technickom dohľade, 4. rozsah zaznamenávaných údajov, lehotách ich uchovávania a spôsobe ich sprístupňovania orgánom verejnej moci.“. Odôvodnenie: Navrhuje sa splnomocniť Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky na vydanie vyhlášky, ktorá ustanoví podrobnosti o prevádzke automatizovaných vozidiel alebo plne automatizovaných vozidiel v nadväznosti na ostatné navrhované zmeny.	A	
ÚVSR Úrad vlády Slovenskej republiky	Z	nový čl. II Žiadame doplniť nový čl. II, ktorý znie: „Čl. II Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení zákona č. 317/2012 Z. z., zákona č. 345/2012 Z. z., zákona č. 133/2013 Z. z., zákona č. 180/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z., zákona č. 123/2015 Z. z., zákona č. 259/2015 Z. z., zákona č. 387/2015 Z.	ČA	Zapracované čiastočne upravené znenie

		z., zákona č. 91/2016 Z. z., zákona č. 305/2016 Z. z., zákona č. 176/2017 Z. z., zákona č. 177/2018 Z. z., zákona č. 9/2019 Z. z., zákona č. 35/2019 Z. z., zákona č. 55/2019 Z. z., zákona č. 83/2019 Z. z., zákona č. 146/2019 Z. z., zákona č. 390/2019 Z. z., zákona č. 473/2019 Z. z., zákona č. 90/2020 Z. z., zákona č. 132/2021 Z. z., zákona č. 214/2021 Z. z., zákona č. 222/2021 Z. z., zákona č. 397/2021 Z. z., zákona č. 246/2022 Z. z., zákona č. 332/2023 Z. z. a zákona č. 162/2024 Z. z. sa mení a dopĺňa takto: 1. § 2 sa dopĺňa odsekom 7, ktorý znie: „(7) Vodičom na účely tohto zákona sa rozumie vodič podľa osobitného predpisu.4a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 4a znie: „4a) § 2 ods. 2 písm. w) zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. 2. V § 29 ods. 1 písm. a) a g) sa na konci čiarka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „to neplatí pri používaní plne automatizovaného vozidla podľa osobitného predpisu,46fa)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 46fa znie: „46fa) § 2 ods. 2 písm. ae) zákona č. 106/2018 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. 3. V § 29 sa odsek 1 dopĺňa písmenom l), ktoré znie: „l) pri používaní plne automatizovaného vozidla podľa osobitného predpisu46fa) zabezpečiť, aby mal prostredníctvom riadiaceho centra podľa osobitného predpisu46fb) kontrolu nad		
--	--	--	--	--

		osobou, ktorá vykonáva operátora dohľadu podľa osobitného predpisu.46fc)“. Poznámky pod čiarou k odkazom 46fb a 46fc znejú: „46fb) § 2 ods. 2 písm. aj) zákona č. 106/2018 Z. z. v znení zákona č. .../2026 Z. z. 46fc) § 2 ods. 2 písm. ak) zákona č. 106/2018 Z. z. v znení zákona č. .../2026 Z. z.“. 4. V § 30 ods. 5 písm. c), e) a h) sa na konci čiarka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: „to neplatí pri používaní plne automatizovaného vozidla podľa osobitného predpisu,46fa)“. 5. Za § 32 sa vkladá § 32a, ktorý vrátane nadpisu znie: „§ 32a Používanie plne automatizovaného vozidla (1) Prevádzkovateľ cestnej dopravy usadený v Slovenskej republike môže na vykonávanie osobnej alebo nákladnej dopravy použiť aj plne automatizované vozidlo podľa osobitného predpisu.46fa) (2) Prevádzkovateľ cestnej dopravy je povinný vopred požiadať príslušný dopravný správny orgán o povolenie na používanie plne automatizovaného vozidla. Súčasťou žiadosti je a) doklad o udelení licencie prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla, b) určenie riadiaceho centra a osoby, ktorá bude vykonávať operátora dohľadu.		
--	--	--	--	--

		(3) Dopravný správny orgán môže na základe žiadosti prevádzkovateľa cestnej dopravy usadeného v Slovenskej republike povoliť používanie plne automatizovaného vozidla prenajatého z iného členského štátu. Na plne automatizované vozidlo prenajaté z iného členského štátu sa vzťahujú podmienky doby prenájmu a počtu prenajatých vozidiel podľa § 32 ods. 4. (4) V plne automatizovanom vozidle sa nemusí nachádzať doklad o udelení povolenia podľa § 5 ods. 1, doklad o licencií Spoločenstva podľa § 5 ods. 2 ani doklady podľa § 32 ods. 4, ak ide o vozidlo prenajaté z iného členského štátu; táto povinnosť sa považuje za splnenú aj ich sprístupnením v elektronickej podobe na požiadanie orgánu odborného dozoru. (5) Ak dopravný správny orgán povolí používanie plne automatizovaného vozidla, vedúci dopravy prevádzkovateľa cestnej dopravy je povinný poskytnúť súčinnosť orgánom odborného dozoru najmä vo vzťahu k prepravovaným osobám a tovaru.“. 6. § 42 sa dopĺňa písmenom o), ktoré znie: „o) rozhoduje o používaní plne automatizovaného vozidla podľa § 32a.“. 7. V § 48 sa odsek 1 dopĺňa písmenom aq), ktoré znie: „aq) pri používaní plne automatizovaného vozidla podľa osobitného predpisu46fa) nezabezpečil, aby mal prostredníctvom riadiaceho centra podľa osobitného predpisu46fb) kontrolu nad osobou, ktorá vykonáva operátora dohľadu podľa osobitného predpisu.46fc).“.		
--	--	---	--	--

		8. V § 48 sa odsek 2 dopĺňa písmenami e) a f), ktoré znejú: „e) vykonáva osobnú dopravu alebo nákladnú dopravu plne automatizovaným vozidlom bez povolenia podľa § 32a, f) neposkytuje súčinnosť orgánom odborného dozoru pri používaní plne automatizovaného vozidla.“. Odôvodnenie: Navrhovanou úpravou sa vytvára previazanie medzi prevádzkovým režimom plne automatizovaných vozidiel a právnym rámcom podnikania v cestnej doprave. Platná právna úprava podnikania v cestnej doprave v zásade nevylučuje používanie typovo schválených vozidiel, vrátane plne automatizovaných vozidiel, neobsahuje však dostatočne presné pravidlá na ich výslovné a právne jednoznačné používanie v taxislužbe, osobnej doprave a nákladnej doprave. Z tohto dôvodu sa navrhuje jednak spresniť väzbu zákona na príslušné osobitné predpisy, jednak výslovne upraviť tie povinnosti, ktoré sú pri plne automatizovanom vozidle neaplikovateľné alebo si vyžadujú osobitný režim, a napokon vytvoriť osobitné ustanovenie o používaní plne automatizovaného vozidla pri vykonávaní osobnej a nákladnej dopravy. V oblasti taxislužby sa navrhované zmeny sústreďujú na odstránenie rozporu medzi doterajším režimom fyzicky prítomného vodiča a novým režimom, pri ktorom je vozidlo riadené automatizovaným systémom a dohliadané na diaľku. Zároveň sa zachováva kľúčová zásada, že za poskytovanú dopravnú službu je naďalej zodpovedný držiteľ príslušného podnikateľského oprávnenia, nie samotná technológia. V oblasti osobnej a nákladnej dopravy nový § 32a vytvára právny základ na komerčné používanie plne automatizovaných vozidiel dopravcami usadenými v Slovenskej		
--	--	--	--	--

		republike a súčasne zachováva verejnoprávnu kontrolu prostredníctvom rozhodovania dopravného správneho orgánu.		
ÚVSR Úrad vlády Slovenskej republiky	Z	nový čl. III Žiadame doplniť nový čl. III, ktorý znie: „Čl. III Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 84/2009 Z. z., zákona č. 188/2009 Z. z., zákona č. 199/2009 Z. z., zákona č. 144/2010 Z. z., zákona č. 119/2011 Z. z., zákona č. 249/2011 Z. z., zákona č. 313/2011 Z. z., zákona č. 68/2012 Z. z., zákona č. 317/2012 Z. z., zákona č. 357/2012 Z. z., zákona č. 42/2013 Z. z., zákona č. 98/2013 Z. z., zákona č. 180/2013 Z. z., zákona č. 213/2013 Z. z., zákona č. 290/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z., zákona č. 474/2013 Z. z., zákona č. 488/2013 Z. z., zákona č. 387/2015 Z. z., zákona č. 430/2015 Z. z., zákona č. 311/2016 Z. z., zákona č. 106/2018 Z. z., zákona č. 393/2019 Z. z., zákona č. 73/2020 Z. z., zákona č. 423/2020 Z. z., zákona č. 128/2021 Z. z., zákona č. 145/2021 Z. z., zákona č. 146/2021 Z. z., zákona č. 148/2021 Z. z., zákona č. 310/2021 Z. z., zákona č. 404/2021 Z. z., zákona č. 406/2021 Z. z., zákona č. 455/2021 Z. z., zákona č. 508/2021 Z. z., zákona č. 98/2022 Z. z., zákona č. 179/2022 Z. z., zákona č. 181/2022 Z. z., zákona č. 246/2022 Z. z., zákona č. 366/2022 Z. z., zákona č. 429/2022 Z. z., zákona č. 48/2023 Z. z., zákona č. 42/2024 Z. z., zákona č. 160/2024 Z. z., zákona č. 177/2024 Z. z., zákona č. 307/2024 Z. z., zákona č. 357/2024 Z. z., zákona č. 364/2024 Z. z., zákona č. 140/2025 Z. z., zákona č. 150/2025 Z. z., zákona č. 314/2025 Z. z., zákona č. 315/2025 Z. z. a zákona č. 384/2025 Z. z. sa mení a dopĺňa takto: 1. V § 3 sa dopĺňa odsek 5, ktorý znie: „(5) Povinnosť podľa odseku 4 sa pri plne automatizovanom	N	návrh upravený aj v zmysle pripomienok MV SR

		vozidle prevádzkovanom na základe licencie prevádzkovateľa plne automatizovaného vozidla považuje za splnenú aj vtedy, ak je zabezpečený technický dohľad prostredníctvom riadiaceho centra^{5a}) a osoby, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 5a znie: „5a) § 2 ods. 2 písm. aj) zákona č. 106/2018 Z. z. v znení zákona č. .../2026 Z. z.“. 2. V § 5 odsek 6 znie: „(6) Osoba, ktorá vykonáva dohľad nad vozidlom, ktoré na jazdu využíva automatizovaný systém riadenia, je povinná spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu.15a) Táto osoba je povinná včas a bezpečne prevziať vedenie vozidla (ďalej len „vzdialený vodič“) na výzvu automatizovaného systému riadenia alebo, ak to vyžadujú okolnosti, aj bez tejto výzvy, a to prípadne aj na diaľku; na tento účel je povinná sledovať situáciu v cestnej premávke. Vzďialený vodič smie viesť len jedno plne automatizované vozidlo súčasne.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 15a: „15a) § 49a ods. 7 až 9 zákona č. 106/2018 Z. z. v znení zákona č. .../2026 Z. z.“. Odôvodnenie: Navrhovanou úpravou sa zabezpečuje zosúladenie pravidiel cestnej premávky s novým modelom prevádzky plne automatizovaných vozidiel. Zákon o cestnej premávke aj po predchádzajúcich zmenách naďalej vychádza primárne z modelu, v ktorom má každé pohybujúce sa vozidlo vodiča a v		
--	--	---	--	--

		ktorom osoba vykonávajúca dohľad nad vozidlom vystupuje ako špecifická forma vodiča v určitom rozsahu. Pri plne automatizovanom vozidle prevádzkovanom na základe licencie prevádzkovateľa však vzniká potreba výslovne zohľadniť, že zákonná požiadavka na vodiča je naplnená aj prostredníctvom riadiaceho centra a operátora dohľadu podľa osobitného predpisu.		
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	§ 44 Združenie ČESMAD Slovakia je najväčšie združenie zastupujúce slovenských cestných dopravcov, ktorého cieľom je dohľad nad podnikateľským prostredím v cestnej doprave a vytváranie spravodlivých podmienok pre jej prevádzku. V rámci pripomienkového konania LP/2026/188 k návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov, združenie navrhuje doplniť do zákona ustanovenia upravujúce prepravu detí a mládeže v rámci príležitostnej osobnej cestnej dopravy, a to s cieľom zvýšiť úroveň bezpečnosti tejto osobitne citlivej skupiny cestujúcich. Pri preprave školských zájazdov, záujmových krúžkov, športových podujatí a iných voľnočasových aktivít detí je prvoradým kritériom zabezpečenie ich maximálnej bezpečnosti. Deti predstavujú osobitne zraniteľnú skupinu účastníkov cestnej premávky, preto je nevyhnutné venovať zvýšenú pozornosť nielen organizácii samotnej prepravy, ale najmä používaniu vozidiel s adekvátnou bezpečnostnou výbavou a bezpečnostnými systémami zodpovedajúcimi stanoveným homologizačným požiadavkám.	N	Navrhovaná úprava je v rozpore s legislatívnou systematikou a účelom zákona č. 106/2018 Z. z., ktorý upravuje všeobecné technické podmienky prevádzky vozidiel. Pri posudzovaní technickej spôsobilosti platí princíp, že vozidlo musí spĺňať požiadavky platné v čase jeho výroby, pričom tento zákon neumožňuje dodatočne a retroaktívne sprísňovať technické štandardy pre staršie vozidlá už uvedené do prevádzky.

		V prípade, že dieťa cestuje autobusom v sprievode svojho zákonného zástupcu, má rodič alebo iná zodpovedná osoba možnosť ešte pred nástupom do vozidla posúdiť jeho stav a celkovú úroveň bezpečnosti. Ak rodič nadobudne presvedčenie, že vozidlo nespĺňa požadované štandardy môže sa rozhodnúť, že s dieťaťom do takého vozidla nenastúpi a prepravu odmietne. Odlišná situácia však nastáva pri školských zájazdoch, výletoch, súťažiach, športových aktivitách alebo záujmových krúžkoch, kde deti cestujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov. Zodpovednosť v takýchto prípadoch preberá pedagóg, vedúci krúžku alebo iná poverená osoba vykonávajúca dozor, ktorá z povahy veci nemusí mať dostatok odborných znalostí na dôkladné posúdenie v predmetnej veci . Združenie ČESMAD Slovakia v záujme zvýšenia úrovne bezpečnosti preprav detí navrhuje pre príležitostnú prepravu zavedenie jasne definovaného pravidla, ktoré by stanovilo osobitné požiadavky na výbavu autobusu používaného na prepravu školských zájazdov alebo iných voľnočasových aktivít detí a mládeže (organizovanú prepravu detí). Takéto opatrenie by sa vzťahovalo najmä na prípady, keď sa deti a mládež prepravujú bez prítomnosti svojich zákonných zástupcov a zodpovednosť za ich bezpečnosť preberá škola, organizátor alebo poverená osoba vykonávajúca dozor. Navrhujeme aby určenie, ktorý autobus je vhodný na takúto prepravu, by malo byť založené predovšetkým na výbave konkrétneho vozidla, najmä v oblasti dôležitých bezpečnostných prvkov (určenie podľa homologizácie vozidla).		
--	--	--	--	--

		Návrh možnej legislatívnej úpravy v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke: V § 44 sa navrhuje doplniť nový odseku, ktorý znie: „() Dopravné prostriedky, ktoré sa používajú v príležitostnej autobusovej doprave na prepravu organizovanej skupiny deti musia spĺňať osobitné požiadavky xy).” Odkaz xy): Odkaz na vyhlášku 134/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v cestnej premávke, kde sa doplní nový §, ktorý upraví požiadavky na výbavu autobusu alebo autokaru pri preprave detí. Z dôvodu poskytnutia autobusovým dopravcom dostatočného času na prispôbenie sa (prechodné obdobie) navrhujeme posunúť účinnosť tohto ustanovenia — oproti navrhovanej účinnosti návrhu zákona — na júl 2027. Z nehôd autobusov vyplýva, že najväčšie riziká pre deti a žiakov z hľadiska bezpečnosti sú vypadnutie z vozidla, preťaženie konštrukcie, prevrátenie vozidla a spôsob evakuácie. Preto navrhujeme zdefinovať tieto štyri oblasti kritérií: Technický štandard vozidla • Z hľadiska konštrukcie vozidlo musí byť homologizované minimálne podľa predpisu EHK OSN č. 107 (ECE R107 Rev. 6) Pasívna bezpečnosť • Autobus by mal mať funkčné 2-bodové pásy na všetkých sedadlách a malo by byť povinné ich používať (kontrola pred jazdou) normy ECE R14-09 (sedadlá) a ECE R16-09 (pásy)		
--	--	---	--	--

		Aktívna bezpečnosť - Povinné by mali byť pokročilejšie bezpečnostné systémy AEBS (autonómne núdzové brzdenie) podľa ECE R131-01a LDWS (sledovanie jazdného pruhu) podľa ECE R130-00 Bezpečnostná výbava a prevádzka - Povinnou výbavou by mala byť min 2 hasiace prístroje, rozšírená lekárnička (pre skupiny detí), jasne označené únikové východy. Dostupné minimálne 2 nezávislé únikové cesty s funkčnými núdzovými dverami (kontrola pred jazdou) Zároveň upozorňujeme na potrebu pravidelného prehodnocovania požiadaviek na bezpečnostné prvky autobusov využívaných pri príležitostnej preprave detí. Navrhujeme, aby sa takéto prehodnocovanie uskutočňovalo minimálne v dvojročných intervaloch.		
MZSR Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MZVEZ SR Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		

MŠVVaMR Ministerstvo škola, výskumu , vývoja a mládeže Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
MŽPSR Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
NBÚ Národný bezpečnostný úrad		Odoslané bez pripomienok		
PMÚSR Protimonopolný úrad Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		
ÚPVSR Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky		Odoslané bez pripomienok		

Vznesené hromadné pripomienky

Subjekt	Podporo- vatelia	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
K materiálu neboli pridané hromadné pripomienky.				

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	APZD – Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	10 (3o, 7z)	0 (0o, 0z)		
2.	AZZZ SR – Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
3.	BBSK – Banskobystrický samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
4.	BSK – BRATISLAVSKÝ SAMOSPRAVNÝ KRAJ	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
5.	GPSR – Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
6.	KBS – Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
7.	KOZSR – Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
8.	KSK – Košický samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
9.	Klub 500 – Klub 500	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
10.	MDSR – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

11.	MFSR – Ministerstvo financií Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
12.	MHSR – Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	3 (0o, 3z)	0 (0o, 0z)		
13.	MINCRS – Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
14.	MIRRI SR – Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
15.	MKSR – Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
16.	MOSR – Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
17.	MPRVSR – Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
18.	MPSVRSR – Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
19.	MSSR – Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	4 (4o, 0z)	0 (0o, 0z)		
20.	MVSR – Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	10 (3o, 7z)	0 (0o, 0z)		
21.	MZSR – Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
22.	MZVEZ SR – Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
23.	MŠVVaMSR – Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
24.	MŽPSR – Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	

25.	NBS – Národná banka Slovenska	4 (4o, 0z)	0 (0o, 0z)		
26.	NBÚ – Národný bezpečnostný úrad	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
27.	NKÚSR – Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
28.	NSK – Nitriansky samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
29.	NSSR – Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
30.	OAPSVLÚVSR – Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
31.	PMÚSR – Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
32.	PSK – Prešovský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
33.	RÚZSR – Republiková únia zamestnávateľov	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
34.	SK8 – Samosprávne kraje Slovenska	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
35.	SPPK – Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
36.	SVSLPRK – Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
37.	SŠHRSR – Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
38.	TSK – Trenčiansky samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

39.	TTSK – Trnavský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
40.	UOOU SR – Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
41.	UPVSR POaZE – Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
42.	URSO – Úrad pre reguláciu sieťových odvetví	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
43.	UpUPaVSR – Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
44.	ZMOS – Združenie miest a obcí Slovenska	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
45.	hlavné mesto – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
46.	ÚDZS – Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
47.	ÚGKKSR – Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
48.	ÚJDSR – Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	2 (1o, 1z)	0 (0o, 0z)		
49.	ÚMS – Únia miest Slovenska	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
50.	ÚNMSSR – Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	2 (2o, 0z)	0 (0o, 0z)		
51.	ÚPVSR – Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
52.	ÚVO – Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

53.	ÚVSR – Úrad vlády Slovenskej republiky	5 (0o, 5z)	0 (0o, 0z)		
54.	Ústavný súd SR – Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
55.	ČESMAD – ČESMAD Slovakia	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
56.	ŠÚSR – Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
57.	ŽSK – Žilinský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
	Spolu	52 (27o, 25z)	0 (0o, 0z)	7	30