

VYHODNOTENIE PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

LP/2025/282

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných: 312/166

Počet vyhodnotených pripomienok: 312

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 161/73

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 38/27

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných: 113/66

Počet vznesených hromadných pripomienok: 5

Počet vyhodnotených hromadných pripomienok: 5

Počet akceptovaných hromadných pripomienok: 1

Počet čiastočne akceptovaných hromadných pripomienok: 2

Počet neakceptovaných hromadných pripomienok: 2

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	K čl. I, novelizačnému bodu č. 21, § 6a Text pripomienky: Navrhujeme vypustiť z § 6a navrhované písm. m). Odôvodnenie: Navrhované zaradenie povinnosti držiteľa vozidla zabezpečiť dodržiavanie bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami do režimu objektívnej zodpovednosti považujeme za neodôvodnené a nespravodlivé. Tento návrh ignoruje komplexnosť a dynamiku reálnych dopravných situácií a otvára priestor pre nespravodlivé postihovanie vodičov na základe obrazového záznamu bez ohľadu na širší kontext konkrétneho incidentu. Obrazový záznam môže zachytiť iba momentálny stav bez možnosti zohľadniť napríklad náhle a nepredvídateľné zaradenie iného vozidla pred vozidlo vodiča, ktorý je tak automaticky považovaný za vinníka, hoci nemusel mať reálnu možnosť reagovať. Osobitne problematické je to pri nákladných vozidlách a autobusoch, ktorých bezpečná brzdná dráha je pri plnom zaťažení (až 40 ton) výrazne dlhšia, pričom v praxi často dochádza k situáciám, keď sa pred tieto vozidlá zaraďujú osobné autá bez dostatočného odstupu. Zároveň poukazujeme na nerovnosť v dôkaznej pozícii vodičov, ktorí nemajú vo vozidle kamerový systém, ktorým by mohli doložiť okolnosti dopravnej situácie. Takáto konštrukcia objektívnej zodpovednosti odporuje princípu prezumpcie nevinu, keďže vodič by musel preukazovať svoju nevinu namiesto toho, aby bola jeho vina preukázaná príslušnými orgánmi. Navrhované opatrenie preto považujeme za neprimerané, potenciálne vedúce k nesprávnym sankciám a k neúmernej administratívnej záťaži. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s týmto návrhom a požadujeme vypustenie predmetného ustanovenia z návrhu zákona.	ČA	V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke, čiže požiadavky na dodržiavanie vzdialenosti sú dané buď v metroch alebo v sekundách. Technické prostriedky, ktoré zaznamenávajú porušenie týchto pravidiel, vyhotovujú dôkazný materiál v podobe videozáznamu, pričom videozáznam sa pred vydaním rozkazu posudzuje aj ľudskými zmyslami práve s ohľadom na skutočnosti uvedené v pripomienke, t. j. aby sa vylúčilo nedôvodné zaslanie rozkazu. V tomto zmysle bude doplnená dôvodová správa.

APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 21, § 6 Text pripomienky: Navrhujeme za novelizačný bod 20 doplniť nový novelizačný bod č. 21, ktorý znie: „21. V § 6 ods. 2, písm. b) znie: „prikázať ani dovoliť, aby sa na jazdu použilo vozidlo na takej ceste, na ktorej má takéto vozidlo obmedzenú alebo zakázanú jazdu, s výnimkou malých elektrických vozidiel zdieľaných služieb, kde zodpovednosť za jazdu preberá vodič zdieľaného vozidla.“.“ Odôvodnenie: Nie je možné kontrolovať správanie zákazníka pri používaní zdieľaných prostriedkov. Ostatné novelizačné body sa primerane prečísľujú.	N Povinnosti prevádzkovateľa vozidla podľa § 6 nie sú založené na reálnej kontrole samotného používania (to nie je možné ani pri iných vozidlách, nielen pri tzv. zdieľaných vozidlách). Účelom tohto ustanovenia je zakázať prevádzkovateľovi, aby explicitne vydal príkaz na použitie vozidla alebo aby explicitne dovilil jeho použitie v miestach, kde sa použiť nesmie. Nejde teda vyslovene o povinnosť zabezpečiť, aby pri prevádzkovaní jeho vozidla boli dodržané pravidlá (to je tzv. objektívna zodpovednosť podľa § 6a), ale ide o akýsi aktívny prístup prevencie - vypracovanie smerníc, opatrení, zmluvných podmienok, v ktorých nesmie byť výslovne prikázané/nariadené vodičovi porušovať pravidlá cestnej premávky. Naopak, je štandardným predpokladom, že zmluvné podmienky medzi prevádzkovateľom a vodičom jasne stanovujú povinnosť dodržiavať všetky platné predpisy týkajúce sa cestnej premávky. Tento princíp má univerzálnu platnosť a vzťahuje sa na všetkých prevádzkovateľov všetkých kategórií vozidiel
---	-----------------	--	--

				bez rozdielu. Rozpor netrvá.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačný bod č. 24, § 12 ods. 6 Text pripomienky: Navrhujeme doplniť do navrhovaného upraveného znenia ustanovenia § 12 ods. 6, aj vozidlá taxislužby a to nasledovne: „(6) Vo vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy smú jazdiť aj vozidlá taxislužby, ktoré sú riadne označené, a aj označené výcvikové motorové vozidlá skupiny D a DE autoškoly pri vykonávaní výcviku na vedenie vozidla v kurze podľa osobitného predpisu, 8a) pri skúške z vedenia motorového vozidla alebo pri preskúšaní odbornej spôsobilosti z vedenia motorového vozidla. Tieto vozidlá pritom nesmú obmedzovať plynulosť jazdy vozidiel, pre ktoré je tento vyhradený jazdný pruh určený.“. Odôvodnenie: Vzhľadom k ďalej uvedeným dôvodom, žiadame v návrhu ponechať možnosť, aby vo vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy smeli naďalej jazdiť aj vozidlá taxislužby, ktoré sú riadne označené. Zároveň konštatujeme, že predkladateľ v materiáli k tomuto novelizačnému bodu (č. 24), ktorý upravuje ustanovenie § 12 ods. 6 zákona zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, neuviedol zdôvodnenie návrhu vo vzťahu k vozidlám taxislužby, resp. žiadnym spôsobom nezdôvodnil vypustenie možnosti používať vyhradený jazdný pruh pre autobusy alebo trolejbusy aj vozidlami taxislužby, ktoré sú riadne označené. Vozidlá taxislužby sú verejnosťou využívané vo veľkej miere práve z dôvodu potreby rýchlej a bezpečnej prepravy mestom. Zavedenie tohto obmedzenia výrazne skomplikuje využitie taxislužby a spomalí pohyb vozidiel taxislužby, a to najmä vo väčších mestách. Máme za to, že kapacita týchto bus pruhov ako i doterajšie skúsenosti z ich používania vozidlami taxislužby nespôsobovali v praxi žiadne také problémy, ktoré by odvodňovali zavedenie tejto zmeny. Zavedenie tohto obmedzenia by tiež: • výrazne zhoršilo podnikateľské prostredie v sektore taxislužby, znížením dopytu zo strany zákazníkov • negatívne ovplyvnilo celkovú plynulosť cestnej premávky • negatívne ovplyvnilo i životné prostredie, nakoľko by vozidlá taxislužby pomalým posúvaním v kolónach, blokovali ostatné vozidlá a zbytočne zvyšovali celkový objem škodlivých emisií do ovzdušia.	A	
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 85, 86 Text pripomienky: Navrhujeme doplniť výnimku z trojmesačnej lehoty na prihlásenie sa na teoretickú skúšku (§ 79a ods. 1) a na skúšku z vedenia motorových vozidiel (§ 80 ods. 1) pre žiadateľov o vodičské oprávnenie skupín C, CE (18-ročné osoby) a D, DE (21-ročné osoby), u ktorých je podmienkou udelenia oprávnenia absolvovanie základného kurzu základnej	A	Lehota 3 mesiacov ostane iba na prihlásenie uchádzača na teoretickú skúšku; lehota na prihlásenie na skúšku z vedenia motorového vozidla

		kvalifikácie v trvaní 240 hodín. Pre tieto skupiny navrhujeme zachovanie šesťmesačnej lehoty. Text pripomienky: Návrh zákona rozdeľuje proces získavania odbornej spôsobilosti na samostatnú teoretickú a praktickú časť, pričom pre každú časť stanovuje trojmesačnú lehotu od ukončenia príslušného kurzu na prihlásenie sa na skúšku. Táto koncepcia môže byť v praxi problematická najmä pre špecifickú skupinu uchádzačov o vodičské oprávnenie skupín C, CE a D, DE, ktorí musia pred udelením oprávnenia absolvovať základnú kvalifikáciu v rozsahu 240 hodín. Vzhľadom na náročnosť a dĺžku tejto kvalifikácie je vysoké riziko, že títo uchádzači nestihnú splniť zákonom stanovenú trojmesačnú lehotu. Zmeškanie tejto lehoty by malo pre nich vážne dôsledky, vrátane nutnosti absolvovať opätovne výučbu, čo predstavuje neúmernú administratívnu a finančnú záťaž. Zachovanie dlhšej, šesťmesačnej lehoty výhradne pre tieto skupiny uchádzačov neohrozuje cieľ legislatívy zefektívniť proces skúšok, ale zároveň rešpektuje reálne časové nároky špeciálnej kvalifikačnej prípravy. Zároveň by takáto úprava zabránila nespravodlivému postihovaniu vodičov, ktorí objektívne nemajú možnosť splniť podmienky v štandardnej lehote z dôvodov, ktoré nie sú na ich strane. Preto žiadame zapracovať výnimku a zachovať 6-mesačnú lehotu na prihlásenie na teoretickú alebo praktickú skúšku v prípade vyššie uvedených skupín vodičských oprávnení.		bude v zmysle pripomienky predĺžená na 6 mesiacov od skončenia praktickej časti výcviku.
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 95, § 91, ods. 3 Text pripomienky: Navrhujeme ponechať pôvodné znenie § 91, ods. 3 a nesúhlasíme s navrhovanou zmenou. Odôvodnenie: Zásadne nesúhlasíme s navrhovaným znením bodu 95 návrhu zákona, ktorým sa predlžuje sledované obdobie závažného porušovania pravidiel cestnej premávky z 12 na 24 mesiacov, po ktorých má automaticky nasledovať povinnosť absolvovať rehabilitačný program, doškolaovací kurz a/alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti. Toto sprísnenie má výrazne negatívny dopad najmä na profesionálnych vodičov, ktorí denne najazdia niekoľkonásobne viac kilometrov ako bežní vodiči a zároveň trávajú za volantom až 56 hodín týždenne. V dôsledku toho sú vystavení omnoho vyššiemu riziku neúmyselného porušenia predpisov, pričom návrh nezohľadňuje individuálne okolnosti jednotlivých prípadov, ani technické vplyvy ako asistenti jazdy či chybná signalizácia. Navrhované opatrenie považujeme za neprimerané a až diskriminačné voči tejto profesijnej skupine. Strata vodičského oprávnenia by pre profesionálnych vodičov znamenala priame ohrozenie ich existenčného zabezpečenia a v širšom zmysle aj negatívne dopady na rodinný a sociálny život. Upozorňujeme tiež na alarmujúci nedostatok vodičov nákladnej a autobusovej dopravy v Slovenskej republike. Podľa údajov Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny aktuálne chýba viac ako 16 000 vodičov a tento stav sa neustále zhoršuje. Zavedením tohto pravidla dôjde k	ČA	Časové obdobie evidovania troch závažných priestupkov ponechané na 12 mesiacov. Rozpor netrvá.

		d'alšiemu prehlbeniu nedostatku kvalifikovaných vodičov a k zníženiu atraktivity tohto povolania pre mladú generáciu, kde už teraz vodiči do 25 rokov tvoria len 5 % a priemerný vek vodiča je 50 rokov. Sme presvedčení, že cieľ znižovania nehodovosti je možné dosahovať predovšetkým efektívnejšou formou preventívnych, edukatívnych a technicko-organizačných opatrení, a nie d'alším sprísňovaním represívnych nástrojov bez ohľadu na profesijné špecifiká.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 131, § 114 ods. 4 Text pripomienky: Navrhujeme za novelizačný bod 130 doplniť nový novelizačný bod č. 131 v nasledujúcom znení: „131. V § 114 sa vkladá nový odsek 4, ktorý znie: „(4) Pri vozidlách v režime skúšobnej prevádzky môže byť osvedčenie o evidencii vozidla (technický preukaz) vydané aj bez predloženia osvedčenia o zhode (COC) za predpokladu, že ide o vozidlo výrobcu vozidiel, ktorý požiadal o vydanie osvedčenia na účely testovania mimo územia Slovenskej republiky. V takomto prípade sa v osvedčení o evidencii uvedie poznámka o skúšobnej prevádzke, nemožnosti zmeny účelu použitia vozidla a časové obmedzenie tohto osvedčenia. Údaje, ktoré nie sú v čase skúšobnej prevádzky dostupné alebo môžu obmedziť vývoj, nemusia byť vyplnené.“ Ostatné novelizačné body sa primerane prečísľujú. Odôvodnenie: V praxi výrobcov vozidiel vzniká potreba vykonávať testovanie nových vozidiel aj mimo územia Slovenskej republiky. Súčasná právna úprava neumožňuje vystavenie osvedčenia o evidencii vozidla bez COC certifikátu, čo znemožňuje prevádzku týchto testovacích vozidiel v zahraničí. V krajinách ako Česká republika či Nemecko je takýto režim možný, pričom sa využíva bežný formát technického preukazu s vyznačením statusu testovacieho vozidla a časovým obmedzením jeho platnosti. Navrhuje sa preto doplniť zákon tak, aby bolo možné vystaviť technický preukaz aj bez predloženého osvedčenia o zhode (COC), ak ide o testovacie vozidlo v skúšobnej prevádzke. Technický preukaz by mohol obsahovať: • vyznačenie obmedzeného účelu (skúšobná prevádzka), • poznámku o nemennosti účelu použitia, • nevyplnené technické údaje, ktoré nie sú dostupné (napr. emisie, číslo typového schválenia, spotreba, hluk, použité pneumatiky), • a časovo obmedzenú platnosť. Vydávanie takéhoto osvedčenia by bolo možné len na žiadosť výrobcu vozidla a len na vozidlá určené na vývoj a testovanie mimo SR, čím by sa zabezpečila dostatočná kontrola a zároveň odstránili prekážky brániace vývoju nových technológií na Slovensku. Zakotvenie takejto možnosti by umožnilo aj realizáciu špecifických typov testovania, ktoré	A	Po podrobnejšom rozbere danej problematiky máme za to, že vydávaniu dokladov podľa zákona o cestnej premávke pre vozidlá v skúšobnej prevádzke v zahraničí nebráni žiadne jeho ustanovenie. Predpokladom na to však je, aby bola skúšobná prevádzka povolená aj mimo územia SR, čo je po dohode s Ministerstvom dopravy SR a v nadväznosti na úlohu B.12 z uznesenia vlády SR č. 357/2025 zapracované do predmetného materiálu vo forme novelizačného článku meniaceho zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke tak, aby sa nastavili jasné pravidlá, kedy Ministerstvo dopravy SR môže vydať povolenie na skúšobnú prevádzku aj v zahraničí.

		nie je možné vykonávať na území SR, napríklad: • testy navigačných systémov v zahraničných sieťach, • rozpoznávanie dopravných značiek podľa požiadaviek GSR2, • testovanie vozidiel v extrémnych klimatických podmienkach (napr. Škandinávia), • alebo testy v špecifickom teréne, ktorý sa na území SR nevyskytuje. Ide o kroky nevyhnutné pre zabezpečenie vývoja a konkurencieschopnosti automobilového priemyslu pôsobiaceho v SR.		
APZD Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 132, § 123 Text pripomienky: V § 123 sa za odsek 3 navrhuje doplniť nový odsek 4, ktorý znie: „(4) Tabuľka zvláštneho evidenčného čísla s písmenom „M“ určená pre skúšobnú prevádzku sa vždy vydáva ako tabuľka zo zliatin ľahkých kovov.“. Zároveň navrhujeme upraviť znenie § 123 ods. 3 nasledovne: „(3) Tabuľka s evidenčným číslom môže byť vyrobená a) zo zliatin ľahkých kovov alebo b) zo syntetického polyesteru, ak ide o tabuľku so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C alebo M, ak odsek 4 neustanovuje inak.“ Odôvodnenie: Navrhovaná zmena zákona v § 123 ods. 3 definuje dva druhy materiálu pre vyhotovenie tabuliek zvláštneho evidenčného čísla (ZEČ): a) zo zliatiny ľahkých kovov, b) zo syntetického polyesteru. Pre vozidlá určené na celoročnú skúšobnú prevádzku je použitie syntetického polyesteru ako materiálu nevhodné, keďže takáto tabuľka je pri dlhodobom používaní vystavovaná rôznym poveternostným vplyvom (mráz, slnko, dážď, nečistoty) a má tendenciu rýchlejšie degradovať. Navyše, samotný zákon v ďalších ustanoveniach priznáva rozdielny právny režim podľa typu tabuľky ZEČ, napríklad: • § 127 ods. 6, posledná veta – platnosť dokladov a označovanie platnosti na tabuľke, • § 127 ods. 10 písm. d) – povinnosť označenia pri skončení platnosti, • § 130 ods. 1, časť vety za bodkočiarkou – možnosť použitia vozidla s tabuľkou ZEČ do cudziny len pri určitom type vyhotovenia. Z týchto dôvodov je žiaduce, aby tabuľka ZEČ s označením „M“ (skúšobná prevádzka) bola jednoznačne vyrábaná zo zliatiny ľahkých kovov, čo zodpovedá potrebám dlhodobého a funkčne náročného používania počas testovacej prevádzky vrátane prevádzky v zahraničí.	N	Obsahovo sa s podstatou pripomienky stotožňujeme – tabuľku so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M možno vydať v oboch verziách (zliatina ľahkých kovov, syntetický polyester), ale pri skúšobnej prevádzke sa vydáva len tabuľka vyrobená zo zliatin ľahkých kovov, čo už v súčasnosti vyplýva z § 127 ods. 6 písm. b) zákona o cestnej premávke. Na akceptovanie pripomienky preto nie je potrebná žiadna legislatívna úprava. Rozpor netrvá.
APZD Asociácia priemyselných	Z	K čl. I, novelizačnému bodu č. 133, § 123 ods. 11 Text pripomienky: Navrhujeme doplniť nový novelizačný bod č. 133 v nasledujúcom znení: „133. V § 123 sa vkladá nový odsek 11, ktorý znie:	ČA	V pripomienke popísaný režim evidovania jazd pri vozidlách v skúšobnej prevádzke vychádza z

zvázov a dopravy		„(11) Pri vozidlách určených na skúšobnú prevádzku môže byť evidencia jednotlivých jász vedená v zjednodušenej forme, a to formou zoznamu poverených osôb, územného rozsahu skúšobnej prevádzky a časového obdobia, v ktorom sa skúšobná prevádzka vykonáva. Tento zoznam musí byť preukázateľne vedený držiteľom vozidla a predložený na požiadanie príslušnému orgánu Policajného zboru“. Zvyšné novelizačné body sa primerane prečísľujú. Odôvodnenie: Navrhuje sa doplniť možnosť zjednodušenej evidencie jász v prípade testovacích vozidiel, ktoré sa používajú v rámci skúšobnej prevádzky. Súčasný režim vedenia Záznamníka jász k zvláštnemu evidenčnému číslu (ZEC) je pre takýto účel neefektívny a administratívne zaťažujúci. Zároveň sa zohľadňuje špecifický charakter prevádzky týchto vozidiel (napr. testovanie prototypov, homologizačné jazdy a pod.). Návrh umožňuje, aby bola jazda evidovaná jednoduchšie – prostredníctvom zoznamu oprávnených osôb, územného rozsahu (napr. územie SR) a obdobia (napr. 1. 4. 2024 – 31. 12. 2024). Alternatívne sa navrhuje zväziť vytvorenie nového typu zvláštného evidenčného čísla (ZEC) špeciálne určeného na skúšobnú prevádzku s vymedzením osobitných podmienok, ktoré môžu zahŕňať okruh oprávnených žiadateľov, osobitné pravidlá prevádzky a režim kontroly. Takýto inštitút by zjednodušil správnu prax a zároveň zvýšil právnu istotu pre subjekty pôsobiace v oblasti výskumu, vývoja a homologizácie vozidiel.		vyhlášky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke, ktorá v prílohe č. 19 ustanovuje vzory týchto tlačív. Na akceptovanie pripomienky preto nie je potrebná legislatívna zmena v zákone o cestnej premávke, ale len vo vyhláške č. 9/2009 Z. z., ktorú Ministerstvo vnútra SR po schválení predmetnej novely zákona bude predkladať do samostatného legislatívneho procesu.
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	§ 53 ods. 2 bod 56 odstrániť poslednú vetu: „Účastníci cestnej premávky sa smú zdržiavať v blízkosti priechodu pre chodcov len ak sa ho chystajú použiť.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 21 ods. 2 písm. b) – táto veta je nadbytočná a zbytočne dáva povinnosti chodcom, ktoré sú nevymožiteľné. Túto úpravu nemá žiadna členská krajina EÚ. Z dostupných právnych úprav ju v Európe má len Srbsko. Dovolíme si podotknúť, že si vysoko ceníme návrh novely tohto zákona v §4a a súhlasíme s ňou. Avšak navrhovaná úprava v § 53 ju zbytočne degraduje.	A	
BSK BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	Z	§ 10 ods. 8 „(8) Ak je na zaraďovanie do jazdného pruhu zriadený pripájací pruh, je vodič povinný pred zaraďením sa do jazdného pruhu použiť tento pruh. Vodič pri zaraďovaní z pripájacieho pruhu do jazdného pruhu je povinný dať prednosť v jazde vodičovi idúcemu v priebežnom pruhu. Ak je na odbočovanie alebo otáčanie zriadený odbočovací pruh, je vodič povinný použiť tento pruh.“. Odôvodnenie: zosúladenie terminológie s ostatnými ustanoveniami zákona a Dohovorom o	N	Predmetný pojem sa nachádza na viacerých miestach v zákone, pričom k takejto úprave terminológie je vhodnejšie pristúpiť v rámci prípravy úplne novej legislatívy ako len v rámci

		cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 1 písm. e), f), g), g)bis, g)ter (pojem priebežný jazdný pruh resp. priebežný pruh sa vyskytuje len v tomto odseku pričom nie je nikde definovaný)		novelizácie. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 11 ods. 1 V § 11 ods. 1 sa posledná veta nahrádza vetou „Pozdĺž električky (koľajového vozidla) sa jazdí vpravo. Ak kvôli nedostatočnému priestoru jazdu vpravo nemožno vykonať, smie sa jazdiť vľavo, ak tým nebudú protiidúci účastníci cestnej premávky nijako obmedzení alebo ohrození. Na jednosmerných vozovkách sa koľajové vozidlá smú predchádzať vľavo, ak to požiadavky premávky vyžadujú.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 29 ods. 2 – nie je potrebná dopravná značka povoľujúca jazdu pozdĺž električky vľavo.	N	Aj v nadväznosti na pripomienky uplatnené Ministerstvom dopravy SR vo vzťahu k pravidlám cestnej premávky, ktoré sa týkajú električiek, máme za to, že túto problematiku je potrebné riešiť do budúcnosti komplexne, v úzkej súčinnosti so zainteresovanými subjektmi. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 11 ods. 2 V § 11 ods. 2 sa nahrádza prvá veta vetou „Ak koľajový pás vedie po vozovke, každý účastník cestnej premávky musí pri priblížení električky alebo iného koľajového vozidla opustiť trať, aby umožnil koľajovému vozidlu prejsť.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 29 ods. 1 – Prvá veta v tomto odseku je v rozpore s Dohovorom o CP – aj pôvodné znenie aj navrhované. Podľa medzinárodných pravidiel na električkový pás v úrovni vozovky smie vodič vojsť kedykoľvek s tým, že ak to nie je DZ zakázané - najčastejšie súvislou pozdĺžnou čiarou. Čiže úplne opačné garde: všeobecné pravidlo vstup na koľajový pás v úrovni vozovky sa celkom logicky pripúšťa, ale výnimky z tohto pravidla sú ustanovené dopravnými značkami	N	Aj v nadväznosti na pripomienky uplatnené Ministerstvom dopravy SR vo vzťahu k pravidlám cestnej premávky, ktoré sa týkajú električiek, máme za to, že túto problematiku je potrebné riešiť do budúcnosti komplexne, v úzkej súčinnosti so zainteresovanými subjektmi. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 15 ods. 5 pís. g) (bod 25) K bodu 25. V § 15 ods. 5 písm. g) sa na konci pripájajú slová: „na ceste s prednosťou v jazde, v križovatke riadenej pokynmi alebo svetelnými signálmi.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – čl. 11 ods. 8 písm. a). Paušálny zákaz predchádzania v križovatkách neplatí nikde na svete, dokonca ani v ČR a takáto všeobecná úprava je v rozpore s Dohovorom. Zákaz predchádzania v priebehu hlavnej cesty má byť riešený dopravnými značkami.	N	Ministerstvo vnútra SR (Policajný zbor) považuje za vhodnejšie nerozširovať výnimku zo zákazu predchádzania cez križovatku nad rámec už navrhovaných zmien. Rozpor trvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 16 ods. 2 V § 16 ods. 2 sa v prvej vete znenie 90 km/h nahrádza 100 km/h. Odôvodnenie: zosúladenie s okolitými vyspelými krajinami, vzhľadom na stupeň motorizácie	N	Rýchlostný limit 90 km/h na cestách mimo obce je štandardný a zaužívaný limit, nepovažujeme za vhodné ani

		a zlepšený stav infraštruktúry a zlepšené štatistiky nehodovosti sme už mentálne pripravený na tento krok.		potrebné ho zvyšovať. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 16 ods. 5 V § 16 ods. 5 sa vypúšťa. Odôvodnenie: tento odsek je význam dopravnej značky z vyhlášky č. 30/2020 Z.z., nie je to všeobecné pravidlo. Významy dopravných značiek nemá zákon obsahovať. Miestna úprava premávky dopravnými značkami je nadradená všeobecným pravidlám cestnej premávky.	N	Ide len o formálnu zmenu, bez reálneho dopadu. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 19 ods. 4 V § 19 ods. 4. znie: „(4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradenom pruhu po jeho ľavej strane, cyklistom a chodcom umožniť prejsť cez vozovku. Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak sa jazdí pozdĺž električky vľavo a vozidlu idúcemu vo vyhradenom pruhu po jeho pravej strane a umožniť chodcom prejsť cez vozovku.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – Ochrana najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov a cyklistov a zosúladenie s navrhovaným § 4a.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby pravidlá pri odbočovaní vo vzťahu k chodcom boli jednotné bez ohľadu na smer odbočovania a boli upravené na jednom mieste – v § 19 o odbočovaní (nie v § 4 ods. 2 o základných povinnostiach vodiča).
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 19 ods. 5 V § 19 ods. 5 sa vypúšťa. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – Električka resp. koľajové vozidlo sa pri odbočovaní v križovatke riadi rovnakými pravidlami o prednosti ako ostatné (nekoľajové) vozidlá.	N	Aj v nadväznosti na pripomienky uplatnené Ministerstvom dopravy SR vo vzťahu k pravidlám cestnej premávky, ktoré sa týkajú električiek, máme za to, že túto problematiku je potrebné riešiť do budúcnosti komplexne, v úzkej súčinnosti so zainteresovanými subjektmi. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 25 ods. 2 § 25 ods. 2 znie: „(2) Mimo obce na cestách označených značkou Hlavná cesta je zakázané státie na inom mieste ako parkovisko s výnimkou núdzového státia. Odôvodnenie: Je žiaduce zakázať státie (parkovanie) na všetkých cestách s tranzitnou premávkou medzi obcami bez ohľadu na ich triedu a nielen za zníženej viditeľnosti. Napr. 4-	A	Text návrhu zákona v zmysle pripomienky upravený tak, aby sa zákaz státia vzťahoval nielen na cesty I. triedy, ale aj na cesty označené značkou Hlavná cesta.

		pruhová cesta II. triedy č. 502 Bratislava – Pezinok alebo cesta II/503 Pezinok – Senec prípadne niektoré cesty III. triedy (III/1082) sú vytŕaženejšie ako väčšina ciest I. triedy na Slovensku. Momentálne nastavenie legislatívy umožňuje na týchto cestách cez deň a pri normálnej viditeľnosti parkovať.		
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 35 ods. 3 V § 35 ods. 3 vypustiť: Odôvodnenie: zákaz predchádzania má byť riešený explicitne dopravným značením ako v okolitých krajinách. V žiadnej krajine EÚ neexistuje takého ustanovenie.	A	V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 39 ods. 4 a 5 V § 39 ods. 4 a 5 vypustiť: Odôvodnenie: zákaz tranzitu nad 12 t má byť riešený explicitne dopravným značením ako v okolitých krajinách. Trieda cesty nemá byť rozhodujúca.	N	S konštatovaním, že zákazy vjazdu prostredníctvom dopravných značiek by boli vhodnejšie, sa stotožňujeme, avšak na akceptovanie tejto pripomienky považujeme za nevyhnutné, aby sa s ňou najskôr stotožnili všetci vlastníci a správcovia ciest III. triedy. Rozpor netrvá.
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	§ 59 § 59 vrátane nadpisu znie: „Obytná oblasť“ (1) V obytnej oblasti smú chodci používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje §52. Hry detí na ceste sú povolené. (2) Vodič smie jazdiť rýchlosťou chôdze, najviac však 20 km/h. Pritom je povinný dbať na zvýšenú ohľaduplnosť voči chodcom, ktorých nesmie ohroziť. Ak je to nevyhnutné, vodič je	N	K takejto úprave terminológie je vhodnejšie pristúpiť v rámci prípravy úplne novej legislatívy ako len v rámci novelizácie. Rozpor netrvá.

		povinný zastaviť vozidlo. Státie motorových vozidiel je povolené len na vyznačených miestach. (3) Chodci sú povinní umožniť vozidlám jazdu. To platí aj pre deti, ktoré sa hrajú na ceste.“. V celom zákone sa slová „obytná zóna“ nahrádzajú vo všetkých gramatických tvaroch slovami „obytná oblasť“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) Čl. 27 bis – Ustanovenia o cestnej premávke v pešej a školskej zóne nie sú všeobecnými pravidlami, ale len významom dopravnej značky. Preto aj tieto dopravné značky vyzerajú úplne inak. Pešia zóna je len zónovou značkou pre chodník resp. cestičku pre chodcov, takto označená zóna je chodníkom a preto výnimka z § 52 nie je potrebná. Školská zóna je nezmysel a v podmienkach EÚ nevyužiteľná, navyše čo v časoch mimo školského vyučovania (viď Humenné, ul. Komenského a 1. mája). Ak je nutné, aby sa deti presúvali po ceste z jedného školského priestoru do druhého, toto sa dá dosiahnuť efektívnejšie značkou obytná oblasť, resp. inými opatreniami ako zriadenie priechodu pre chodcov, zriadenie svetelnej signalizácie dvojfarebnej sústavy s červeným a žltým svetlom, prípadne zriadenie Zóny 20 alebo 30 alebo obmedzenie rýchlosti vozidiel v takomto úseku cesty. Navyše väčšina vodičov význam školskej zóny nepozná a v okolitých štátoch sa takisto nevyskytuje.		
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Z	Čl. 2 K článku II. Celý navrhovaný článok II vypustiť: Zásadne nesúhlasíme so záväzným stanoviskom DI. Paragrafové znenie žiadame ponechať v doterajšom znení, čiže „stanovisko DI“, tak ako pri diaľniciach, a upraviť len rozhodovacie mechanizmy pre CSO. Vlastníci/správcovia ciest musia mať minimálne rovnaké postavenie ako DI. V prípade, ak bude akceptované záväzné stanovisko pre DI, žiadame záväzné stanovisko pre vlastníkov/správcov ciest. MV SR sa touto novelou posilňujú právomoci na úroveň rozhodovania bez akejkoľvek zodpovednosti za toto rozhodovanie – tento princíp je pre nás absolútne neakceptovateľný. Odôvodnenie: V zmysle § 9 a 9a sú správcovia ciest zodpovední za zabezpečenie zjazdnosti a schodnosti a ich závady povinní odstraňovať. Správcovia sú ďalej povinní vykonávať pravidelné kontroly bezpečnosti pozemných komunikácií, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete (nariadenie vlády SR č. 344/2006), kontroly bezpečnosti pozemných komunikácií (Zákon č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti PK) a prieskumy možného vplyvu prác na týchto pozemných komunikáciách na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.	A	

	Ak by navrhovaná právna úprava prešla v navrhovanom znení, v praxi bude prakticky znamenať rozhodovanie DI, správcovia budú len za štatistov. Ak nebude mať správca minimálne rovnaké postavenie ako DI, v tom prípade CSO nebudú využívať opravný prostriedok z dôvodu vysokej administratívnej záťaže, čiže určené bude to, čo DI napíše v záväznom stanovisku. Z obdobia rokov 2018 až 2022, kedy platilo záväzné stanovisko DI, máme niekoľko negatívnych príkladov z aplikačnej praxe takéhoto rozhodovania MV SR – PPZ a jednotlivých dopravných inšpektorátov. Záväznými stanoviskami Policajného zboru bolo v minulosti neprimerane zasahované do kompetencií a zodpovednosti vlastníkov/správcov ciest nad rámec kompetencií MV SR. V dôvodovej správe sú uvedené práve zákonné povinnosti správcov ciest, nie PZ SR. Ak sa dá Policajnému zboru možnosť záväzným stanoviskom ovplyvňovať nielen určenie, ale aj ďalšie technické parametre ciest, následky budú nepredvídateľné. Záväzné stanovisko znamená fakticky rozhodovanie a to musí byť spojené zároveň so zodpovednosťou za vlastné rozhodnutia, ktoré však v tomto prípade ležia na bedrách niekoho iného.		
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRÁ VNY KRAJ	Čl. II. §§ 3, 3b, 7, 8, K článku II. §§ 3, 3b, 7, 8, 11, 18: Vzhľadom na to, že rozhodnutia cestných správnych orgánov (CSO) k povinnostiam správcu II. a III. triedy majú zásadný vplyv na financie a činnosť vlastníka a správcu žiadame, aby bolo stanovisko správcu vo všetkých konaniach (§§ 3, 3b, 7, 8, 11, 18) pre CSO záväzné. Odôvodnenie: V zmysle § 9 a 9a sú správcovia ciest zodpovední za zabezpečenie zjazdnosti a schodnosti a ich závady povinní odstraňovať. Správcovia sú ďalej povinní vykonávať pravidelné kontroly bezpečnosti pozemných komunikácií, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete (nariadenie vlády SR č. 344/2006), kontroly bezpečnosti pozemných komunikácií (Zákon č. 249/2011 Z. z. o riadení bezpečnosti PK) a prieskumy možného vplyvu prác na týchto pozemných komunikáciách na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Čiže za bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky je zodpovedný vlastník/správca cesty, nie ako sa často mylne pertraktuje, že Policajný zbor. V zmysle kompetenčného zákona je síce MV SR (Policajný zbor) ústredným orgánom štátnej správy pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, avšak tak ako v celej EÚ pod to spadá samotný výkon a represia. Dovoľíme si upozorniť na systémovú anomáliu a dlhoročný následný rozpor v kompetenciách	N	Pri stanoviskách ponechané status quo.

		2 súvisiacich zákonov, keď MV SR je gestorom zákona o cestnej premávke a sám tento zákon vynucuje bez akejkoľvek zodpovednosti a celá zodpovednosť za bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky je na pleciach správcov ciest, ktorého kompetencie a zodpovednosť definuje cestný zákon. Vo všetkých krajinách EÚ, dokonca aj v ČR, je gestorom zákona o cestnej premávke ministerstvo dopravy. Bežná aplikačná prax je bohužiaľ taká, že aj z dôvodu nedostatku kapacít na CSO (najmä okresné úrady), CSO v prevažnej miere nerozhoduje, ale len zbiera stanoviská a rozhodujúce je pre CSO stanovisko Policajného zboru. Stanoviská správcov ciest sú častokrát ignorované. Najviac signifikantné to bolo v období, keď zákonná úprava vyžadovala záväzné stanovisko Policajného zboru a správca cesty dával LEN stanovisko (2018 – 2022). Existuje viacero protestov prokurátorov k týmto procesom, kde je konštatované, že Policajný zbor aj napriek záväzným stanoviskám príp. stanoviskám v rozpore so zákonom o cestnej premávke (8/2009 Z. z.) a vyhláškou o dopravnom značení (30/2020 Z. z.) a súvisiacimi TP, nie je nijako v konečnom dôsledku zodpovedný za stav príp. zmenu miestnej úpravy cestnej premávky, napriek tomu, že bola vykonaná na základe záväžného stanoviska Policajného zboru. Upozorňujeme na fakt, že správca cesty, ktorý je zodpovedný za jej stav oproti orgánu výkonu dohľadu nad bezpečnosťou cestnej premávky (Policajný zbor) musí mať vyššie postavenie vo vzťahu k CSO. Ak je ambíciou Policajného zboru rozhodovať o stave a zmene miestnej úpravy cestnej premávky, aj napriek legislatívnej abnormalite v porovnaní s ostatnými členskými krajinami EÚ, tak je potrebná rozsiahlejšia zmena právnej úpravy, kde Policajný zbor preberie na seba aj zodpovednosť za bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky.		
BSK BRATISLAVS KÝ SAMOSPRA VNY KRAJ	Z	Nepriama novela nad rámec návrhu: V zákone č. 184/1999 Z.z. o používaní jazykov národnostných menšín sa vypúšťa z § 4 odsek 2. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o dopravných značkách a signáloch (Viedeň 1968) Čl. 8, čl. 13bis, príloha č. 1 časť E oddiel II. odsek 7, ktorým je SR viazaná medzinárodnou zmluvou – Názov obce v jazyku národnostnej menšiny sa musí uvádzať na rovnakej dopravnej značke ako obec v štátnom jazyku. Toto prevedenie je bežné v civilizovaných štátoch EÚ (Rakúsko, Nemecko, Taliansko, Francúzsko, Španielsko, krajiny BeNeLux-u, Chorvátsko, Slovinsko apod.).	N	Pripomienka zaslaná na vyjadrenie Úradu vlády SR ako gestorovi zákona č. 184/1999 Z. z., ktorý danú požiadavku posúdi v rámci pripravovanej novelizácii tohto zákona. Rozpor netrvá.

Cyklokoalícia Cyklokoalícia	O	§ 55 ods. 3 V § 55 ods. 3 písm. a) žiadame odstrániť text "s pevnými opierkami na nohy". Odôvodnenie: Podmienku považujeme za neodôvodnenú a zbytočne obmedzujúcu využívanie bicykla pre prevoz malých detí, v rozpore s cieľom zvyšovania podielu cyklodopravy, zachyteného v strategických dokumentoch Slovenskej republiky. Na trhu sú štandardne dostupné a v zahraničí aj u nás používané produkty, ktoré umožňujú bezpečný presun detí na bicykli aj bez pevných opierok nôh (napr. s upevnením tzv. vajíčka do auta). Na požiadanie dodáme príklady takýchto riešení.	N	Požiadavka na pomocné sedadlo s pevnými opierkami na nohy sa vzťahuje na jednomiestne bicykle. V uvedených prípadoch máme za to, že už nejde o bicykel určený na prepravu jednej osoby, a teda sa táto požiadavka na prepravu detí nevzťahuje (resp. je zabezpečená iným spôsobom).
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I. § 40 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. DPB žiada o úpravu navrhovaného znenia nasledovne: Vozidlá s právom prednostnej jazdy sú vozidlá prevádzkovateľa mestskej autobusovej alebo dráhovej dopravy používané na presun k udalosti v cestnej premávke, ktoré sú na dokumentovanie týchto udalostí určené, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľa, Odôvodnenie: Dovoľujeme si požiadať o doplnenie ustanovenia aj o autobusovú dopravu nakoľko aj v týchto prípadoch operatívny zásah dispečerov prevádzkovateľa MHD v mnohých prípadoch vie zabezpečiť rýchle odstránenie prekážky v plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a to bez ohľadu na to, či sa jedná o dráhové vozidlo alebo autobus.	N	Na rozdiel od prevádzkovania dráhovej dopravy nepovažujeme pri prevádzkovaní autobusovej dopravy za nevyhnutné, aby ich dispečingy mali právo prednostnej jazdy, keďže dokumentovanie udalostí s účasťou autobusu nie je spojené až s takými technickými problémami a akútnosťou sprejazdnenia.
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I. § 40 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. DPB žiada o doplnenia písm. q) v nasledovnom znení: Vozidlá s právom prednostnej jazdy sú vozidlá prevádzkovateľa mestskej dráhovej dopravy určené na operatívne a technologické zásahy na mestských dráhach, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľa, Odôvodnenie: Dovoľujeme si požiadať o doplnenie spojenia v navrhovanom ustanovení aj o vozidlá, ktoré potrebujú operatívne zasiahnuť na mestských električkových dráhach odstraňovaním mimoriadnych udalostí ako napr. spadnuté alebo pretrhnuté trakčné vedenie. Jedná sa o pracovné a technologické vozidlá prevádzkovateľa mestskej dráhy.	N	Pracovné a technologické vozidlá používajú pri svojej činnosti oranžový maják, nie právo prednostnej jazdy.
DPB, a.s. Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	O	Čl. I. § 140 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. DPB žiada o doplnenia ustanovenia v prvej vete nasledovne: Výnimku podľa odseku 1 písm. a) možno povoliť najviac na jeden rok; pre prevádzkovateľa verejnej osobnej dopravy najviac na päť rokov. Výnimku podľa odseku 1 písm. b) možno povoliť najviac na päť rokov	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby pre dopravcu poskytujúceho dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo

		Odôvodnenie: V § 35 ods. 1 došlo s účinnosťou k 6.7.2022 k vypusteniu ustanovenia o najnižšej povolenej rýchlosti v úseku diaľnice prechádzajúcej obcou – 65 km/h (zákonom č. 455/2021 Z. z. z 21. októbra 2021, 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 a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony). Touto zmenou sa najnižšia povolená rýchlosť na diaľniciach a rýchlostných cestách upravila všeobecne na najmenej 80 km/h. Nie všetky vozidlá mestskej osobnej dopravy sú však konštrukčne spôsobilé na prevádzkovanie takouto rýchlosťou (80 km/h). Z tohto dôvodu je potrebné žiadať o výnimku z § 35 ods. 1 podľa ustanovení § 140 ods. 1 v nadväznosti na § 140 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. Predmetná výnimka podlieha povoľovaniu opakovane každoročne, napriek tomu, že v prípade vozidiel mestskej osobnej dopravy sa nejedná o nepravidelnú alebo výnimočne realizovanú dopravu, ale o pravidelnú dopravu realizovanú denne niekoľkými stovkami spojov. Podľa nášho právneho názoru je neúčelné opakovane žiadať o tú istú výnimku periodicke, v ročných intervaloch, ak je zrejmé, že pre zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy je využívanie vnútromestských diaľničných úsekov nevyhnutné. Takýto postup zároveň predstavuje aj značnú administratívnu a najmä finančnú záťaž.		verejnom záujme bolo možné povoliť výnimku z pravidla podľa § 35 ods. 1 druhej vety najviac na 5 rokov.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	3. K čl. I bodu 17 (§ 4a) – Z: V odseku 1 navrhujeme vypustiť slová „alebo sa naňho zjavne chystá vstúpiť“. V odseku 2 navrhujeme slová „dostatočne nízkou“ nahradiť slovom „primeranou“. Odôvodnenie: Navrhované ustanovenie je zamerané na ochranu chodcov. Avšak nemôže chrániť nezodpovednosť a nepredvídateľnosť správania chodcov. Z aplikačnej praxe vyplýva, že chodci (so slúchadlami na ušiach a s pozornosťou zameranou na mobily v rukách) vstupujú často na priechod bez toho, aby venovali pozornosť tomu, či prichádza vozidlo. V prípade, ak vodič má zodpovedať za správanie sa chodca už na chodníku tak, ako je navrhované v odseku 1, musí mu byť daná možnosť, že nebude niesť zodpovednosť za také správanie chodca, ktoré sa nedá odhadnúť. Chodcom sa týmto súčasne dáva signál, že ich prednosť na priechode nie je absolútna a že aj oni majú zodpovednosť za seba a ostatných účastníkov premávky. Súčasne uvádzame, že v odseku 1 sú použité pojmy, ktoré by v aplikačnej praxi mohli spôsobovať problémy, napríklad pojem „zjavne chystá vstúpiť“. Táto pripomienka je zásadná.	ČA	K odseku 1 – Zavedenie špecifického pravidla aj vo vzťahu k chodcovi, ktorý sa zjavne ešte len chystá vstúpiť na priechod pre chodcov, je požiadavkou, ktorá vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), ako aj z Programového vyhlásenia vlády SR 2023 – 2027. K odseku 2 – slová o dostatočne nízkej rýchlosti vodiča pri približovaní sa k priechodu pre chodcov sa nahradia slovami o primeranej rýchlosti.
GPSR Generálna prokuratúra	Z	4. K čl. I bodu 21 [§ 6a písm. o)] – Z: Navrhujeme vypustiť písmeno o).	ČA	Navrhovaná povinnosť držiteľa vozidla bude zúžená len na použitie

Slovenskej republiky		Odôvodnenie: Nepovažujeme za správne nútiť niekoho len vo všeobecnosti prevziať zodpovednosť za rôzne porušenie zákona vodičom vozidla, ale len za také, ktoré priamo súvisí s bezpečnosťou cestnej premávky. Táto pripomienka je zásadná.		bezpečnostného pásu na predných sedadlách.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	5. K čl. I bodu 21 (§ 6a) – Z: V § 6a navrhujeme doplniť nové písmeno, ktoré znie: „povinnosť vodiča pri účasti na dopravnej nehode alebo škodovej udalosti bezodkladne zastaviť vozidlo a zotrvať na mieste dopravnej nehody alebo škodovej udalosti až do príchodu policajta, alebo sa na takéto miesto bezodkladne vrátiť po privolaní pomoci alebo ohlásení udalosti,“. Táto pripomienka je zásadná.	N	S ohľadom na predmetnú situáciu (už došlo k dopravnej nehode alebo ku škodovej udalosti) by bolo ukládanie pokuty držiteľovi vozidla neopodstatnené a bez reálneho pozitívneho dopadu.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	6. K čl. I bodu 21 [§ 6a písm. m)] – Z: Zákon nedefinuje pojmy „minimálna vzdialenosť“ ani „bezpečná vzdialenosť“, preto navrhujeme znenie písmena m) zosúladiť s § 17 zákona. Táto pripomienka je zásadná.	ČA	V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke. V tomto zmysle bude doplnená dôvodová správa.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	8. K čl. I bodu 24 (§ 12 ods. 6) – Z: Nesúhlasíme s navrhovanou právnou úpravou. Odôvodnenie: Z predloženej právnej úpravy a ani z osobitnej časti dôvodovej správy nie je zrejmé, z akého dôvodu vozidlá taxislužby už nebudú môcť jazdiť vo vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy. Pokiaľ v širšom ponímaní považujeme taxislužbu za alternatívnu formu dopravy k mestskej hromadnej doprave, teda aby sa dosiahlo menej motorových vozidiel v mestách, navrhovaná zmena nie je namieste. Nie je nám zrejmá motivácia predkladateľa, aby vyhradený jazdný pruh používali výcvikové vozidlá autoškoly, pretože tento pruh slúži na urýchlenie premávky pre vozidlá mestskej hromadnej dopravy, ktorej plynulosť by bola takto obmedzovaná. Využitie týchto pruhov má dôležitý význam aj pre záchranné vozidlá, ktoré by boli tiež významne obmedzované	A	Text upravený v zmysle pripomienky tak, aby ostal vo vzťahu k vozidlám taxislužby súčasný stav.

		vozidlami, ktorých vodiči sú ešte len vo výcviku. Súčasne navrhujeme platnú právnu úpravu § 12 ods. 6 doplniť tak, aby bolo zrejmé, že vozidlá taxislužby môžu vyhradený jazdný pruh pre autobusy alebo trolejbusy použiť len vtedy, ak vezú pasažiera. Táto pripomienka je zásadná.		
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	12. K čl. I bodu 44 (§ 40 ods. 2 písm. l) – Z: V § 40 ods. 2 písm. l) navrhujeme na konci pripojiť tieto slová: „alebo jeho námestníka“. Odôvodnenie: V nadväznosti na navrhované rozšírenie zoznamu vozidiel s právom prednostnej jazdy v záujme operatívneho plnenia úloh prokuratúry navrhujeme zoznam doplniť aj o vozidlá prepravujúce námestníkov generálneho prokurátora Slovenskej republiky. Táto pripomienka je zásadná.	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	15. K čl. I bodu 56 (§ 53 ods. 2) – Z: Navrhujeme bod 56 vypustiť a ponechať v súčasnosti platné znenie § 53 ods. 2. Odôvodnenie: V aplikačnej praxi je slovo „náhle“ ťažko definovateľné a ťažko preukazovateľné. Chodec si musí byť vedomý toho, že nemá absolútnu prednosť na priechode (čo vyplýva aj z dôvodovej správy) a musí si byť vedomý svojej zodpovednosti. Sme toho názoru, že chodec by nemal mať „možnosť“, ale „povinnosť“ nevstupovať na vozovku za podmienok ustanovených v § 53 ods. 2 tretej vete platnej právnej úpravy. Táto pripomienka je zásadná.	N	Zavedenie takého pravidla vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), ako aj z Programového vyhlásenia vlády SR 2023 – 2027. Slovo „náhle“ je v zákone o cestnej premávke dlhodobo používané a jeho význam je jasný a ustálený; návrhom zákona sa žiadna „absolútna“ prednosť pre chodcov nezavádza; chodec má naďalej podľa návrhu zákona jasne definované svoje povinnosti aj pri prechádzaní cez priechod.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	Z	18. K čl. I bodu 95 [§ 91 ods. 3 písm. a)] – Z: Nesúhlasíme s navrhovanou právnou úpravou. Odôvodnenie: Pri porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je samozrejme dôvod na to, aby sa takýto vodič podrobil doškoloňovaciemu kurzu alebo preskúšaniu odbornej spôsobilosti, ale nie je zrejmé (dostatočne to nevysvetľuje ani dôvodová správa), prečo by sa mal podrobiť	N	V súčasnosti sa vodič po spáchaní troch závažných priestupkov musí podľa § 91 ods. 3 zákona o cestnej premávke podrobiť zdravotnému a psychologickému vyšetreniu,

		automaticky aj psychologickému vyšetreniu, najmä ak ide o povinnosti uvedené v ustanovení § 137 ods. 2 zákona, ktoré priamo neohrozujú bezpečnosť cestnej premávky. Psychologické vyšetrenie výrazne zasahuje do osobnej integrity človeka, a preto môže byť vykonávané len nevyhnutne a za striktné stanovených podmienok, napríklad, že konaním vodiča nastala taká protiprávna okolnosť, pre nápravu ktorej je nevyhnutné podrobiť vodiča až psychologickému vyšetreniu, teda, že nepostačí doškoloňovací kurz alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti. Takýto dôvod by mal prinajmenšom najskôr vyhodnocovať príslušný orgán Policajného zboru, ktorý v konkrétnej veci koná, a ktorý z konkrétnych preukázaných okolností zistí, či konanie vodiča je takého charakteru, že nasvedčuje nutnosti psychologického zásahu. Z uvedených dôvodov navrhujeme odsek 3 písm. a) vypustiť alebo ho upraviť tak, aby bolo zrejmé, že konaním vodiča došlo k takému závažnému porušeniu pravidiel cestnej premávky, že je potrebné na jeho nápravu podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodičov. Táto pripomienka je zásadná.		čo sú jednorazové záležitosti, bez vplyvu na osobnosť vodiča. Rehabilitačný program je zo zahraničia overený koncept, ktorý má za cieľ pozitívne ovplyvnenie postojov a upevnenie zodpovedného správania vodičov, a teda jeho povinné absolvovanie u opakovaných páchatel'ov závažných priestupkov má potenciál reálne znížiť dopravnú nehodovosť.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	1. K názvu návrhu zákona – O: Za číslicu „2025“ odporúčame vložiť čiarku (gramatická úprava).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	2. K čl. I bodu 10 (úvodná veta) – O: Slová „ods. 2 sa“ odporúčame nahradiť slovami „sa odsek 2“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	7. K čl. I bodu 21 [§ 6a písm. n)] – O: Z navrhovaného znenia písmena n) ani z dôvodovej správy nie je zrejmé, čo zahŕňa pojem „alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenia“. Odporúčame doplniť.	N	Nepovažujeme za potrebné; uvedené dostatočne vyplýva z kontextu.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	9. K čl. I bodu 29 (úvodná veta) – O: V úvodnej vete odporúčame vypustiť slovo „novým“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	10. K čl. I bodu 41 (úvodná veta) – O: Slová „ods. 4 sa“ odporúčame nahradiť slovami „sa odsek 4“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	

GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	11. K čl. I bodu 44 (úvodná veta) – O: Úvodnú vetu odporúčame uviesť v znení: „V § 40 odseky 2 a 3 znejú:“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	13. K čl. I bodu 45 (úvodná veta) – O: Slová „vkladá odsek 4 v znení“ navrhujeme nahradiť slovami „vkladá nový odsek 4, ktorý znie“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	14. K čl. I bodu 46 (§ 40 ods. 5) – O: Navrhované zmeny z dôvodu prehľadnosti odporúčame uviesť v samostatných novelizačných bodoch.	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	16. K čl. I bodu 79 (úvodná veta) – O: Slovo „písm.“ odporúčame nahradiť slovom „písmená“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	17. K čl. I bodu 80 (úvodná veta) – O: Slová „ods. 5 vypúšťa“ odporúčame nahradiť slovami „vypúšťa odsek 5“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	19. K čl. I bodu 96 (§ 91 ods. 5) – O: Navrhovaná lehota 5 rokov od vzniku dôvodu na uloženie opatrenia sa z hľadiska prevencie a účinnosti efektivity uložených opatrení javí ako nedôvodne dlhá, nakoľko preukázané skutkové dôvody pre uloženie opatrení má orgán Policajného zboru už zadokumentované a preukázané (§ 91 ods. 3 návrhu na zmenu zákona).	ČA	Lehota upravená z pôvodne navrhovaných 5 rokov na 3 roky.
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	20. K čl. I bodu 101 (úvodná veta) – O: Slovo „ods.“ odporúčame nahradiť slovom „odsek“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	21. K čl. I bodu 105 (§ 91b ods. 1) – O: Slová „sa vykonáva podľa § 91 ods. 3, § 91a ods. 1 alebo § 92 ods. 8 posudzujúcim psychológom“ navrhujeme nahradiť slovami „uložený podľa § 91 ods. 3, § 91a ods. 1 alebo § 92 ods. 8 vykonáva posudzujúci psychológ“ (jazyková úprava textu).	A	

GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	22. K čl. I bodu 106 (úvodná veta) – O: Slovo „písm.“ odporúčame nahradiť slovom „písmeno“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	23. K čl. I bodu 114 (úvodná veta) – O: Slovo „odsek“ odporúčame nahradiť slovom „odseky“ (gramatická úprava).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	24. K čl. I bodu 139 (úvodná veta) – O: Slovo „písm.“ odporúčame nahradiť slovom „písmeno“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	25. K čl. I bodu 143 (úvodná veta) – O: V úvodnej vete odporúčame vypustiť slovo „novými“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	26. K čl. I bodu 153 (úvodná veta) – O: Slovo „ods.“ odporúčame nahradiť slovom „odsek“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	27. K čl. I bodu 155 (úvodná veta) – O: Slovo „odsek“ odporúčame nahradiť slovom „odseky“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	28. K čl. I bodu 157 (úvodná veta) – O: Za slovo „vkladajú“ odporúčame vložiť slovo „nové“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	29. K čl. I bodom 167 až 169 – O: Navrhované úpravy odporúčame uviesť v jednom novelizačnom bode s úvodnou vetou v znení: „167. Za § 143m sa vkladajú § 143n a § 143o, ktoré vrátane nadpisov znejú:“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	

GPSR Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	O	30. K čl. IV (príloha č. 5) – O: Slová „V prílohe č. 5 sa za bod 5 dopĺňa bod 6, ktorý znie:“ odporúčame nahradiť slovami: „Príloha č. 5 sa dopĺňa bodom 6, ktorý znie:“ (legislatívno-technická pripomienka).	A	
KVOP Kancelária verejného ochrancu práv	O	Čl. I § 40 ods. 2 Znenie pripomienky: Navrhujem za písm. f) doplniť nové písm. g) v znení „Kancelárie verejného ochrancu práv pri preprave verejného ochrancu práv a pri plnení úloh spojených s takou prepravou,“. Zvyšné písmená tohto odseku sa primerane prepíšu. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Verejný ochranca práv je ústavný orgán, s celoslovenskou pôsobnosťou a osobitným postavením v oblasti výkonu kontroly. Návrh ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „zákon o cestnej premvávke“) nanovo definuje okruh subjektov oprávnených využívať právo prednostnej jazdy. Pritom však opomína ústavný orgán s osobitným postavením, ktorý plní špecifické úlohy a jeho funkcia je porovnateľná s postavením vymedzených predstaviteľov najvyšších orgánov verejnej moci, ktorým tento zákon výnimku udeľuje. V § 40 ods. 2 zákona o cestnej premvávke sú taxatívne uvedené inštitúcie oprávnené využívať právo prednostnej jazdy. Kancelária verejného ochrancu medzi nimi explicitne uvedená nie je napriek tomu, že včasná prítomnosť verejného ochrancu práv na mieste, osobitne v pozícii monitorovacieho orgánu podľa medzinárodných zmlúv a dohôd, je nevyhnutná pre riadne uplatnenie základných práv a slobôd a vyžaduje si rýchle a operatívne presuny. Ponechanie tohto práva na fakultatívne udelenie výnimky podľa § 40 ods. 3 nemá odôvodnenie ani s ohľadom na vecné hľadisko, ani s ohľadom na postavenie verejného ochrancu práv v systéme orgánov verejnej moci. Neohlásené návštevy policajných staníc, väzníc, miest, kde sú zaistení cudzinci, či návštevy psychiatrických oddelení sú metódy, s ktorými verejný ochranca práv, ako „ombudsman v teréne“ pracuje. Je nesmierne dôležité, aby verejný ochranca práv osobne vnímal dodržiavanie práv a slobôd. Nie od stola a len z písomností. Svoju činnosť vykonáva verejný ochranca tak, že orgány verejnej moci si nemôžu byť isté ani dňom ani hodinou, kedy a kde sa objaví. V niektorých prípadoch potrebuje byť prítomný na mieste čo najskôr, aby dohliadol nad zabezpečením dodržiavania základných práv a slobôd. Z tohto dôvodu je pre neho možnosť využitia práva prednostnej jazdy nevyhnutná.	N	Z hľadiska plnenia úloh verejného ochrancu práv nepovažujeme za opodstatnené v zákone definovať vozidlo, ktoré ho prepravuje, ako vozidlo s právom prednostnej jazdy. Pripomienka bude predložená na rozhodnutie vedeniu ministerstva. Rozpor trvá.
KVOP Kancelária verejného ochrancu práv	O	§ 140 ods. 1 písm. b) Znenie pripomienky: Navrhujem legislatívny proces rozšíriť o ďalší novelizovaný právny predpis – vyhlášku Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška“), a to tým, že sa do § 28 za písm.	N	Legislatívny proces k zákonu nie je možné doplniť o zmenu vyhlášky; predmetnú pripomienku berieme ako

	c) doplní nové písm. d) v znení „Kancelárie verejného ochrancu práv“. Zvyšné písmená tohto ustanovenia sa primerane prepíšu. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Dôvodom tejto pripomienky je skutočnosť, že vyhláška nie je aktuálne zahrnutá medzi novelizovanými predpismi, hoci sa bezprostredne dotýka zákona o cestnej premávke a jeho aplikácie v praxi. Zahnutie vyhlášky do legislatívneho procesu je dôležité pre zabezpečenie vecnej a právnej konzistencie právnej úpravy v oblasti cestnej dopravy a dopravného značenia, ako aj pre predídenie aplikačným nejasnostiam pri výklade a vykonávaní novej právnej úpravy v súvislosti s činnosťou verejného ochrancu práv. Ako už bolo načrtnuté, verejný ochranca práv ako orgán sui generis patrí do systému orgánov verejnej moci a charakter tejto práce si vyžaduje rýchlu a bezpečnú prepravu. S prihliadnutím na špecifickosť a nezastupiteľnosť postavenia verejného ochrancu práv, ako aj na dynamicky sa rozvíjajúcu medzinárodnú spoluprácu, je nevyhnutným predpokladom riadneho výkonu jeho činnosti zabezpečenie primeraných podmienok, ktoré umožnia efektívne a operatívne napĺňanie úloh vyplývajúcich z Ústavy Slovenskej republiky a zo zákona č. 564/2001 Z. z. o verejnom ochrancovi práv v znení neskorších predpisov. Z rovnakého dôvodu ako pri pripomienkovaní zákona o cestnej premávke si preto súčasne dovoľujem požiadať o doplnenie Kancelárie verejného ochrancu práv medzi subjekty, taxatívne vymedzené v § 28 vyhlášky o Dopravnom značení, na základe ktorej je možné udeliť výnimku podľa § 140 ods. 1 písm. b) zákona o cestnej premávke a tým zabezpečiť rovnaký štandard Kancelárii verejného ochrancu práv tak, ako je garantovaný iným orgánom verejnej moci v obdobnom postavení.		podnet, ktorým sa budeme zaoberať pri najbližšej novelizácii § 28 vyhlášky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení. Rozpor netrvá.
Klub 500 Klub 500	Čl. I, bod 17. V dôvodovej správe k návrhu zákona sa uvádza, že už samotný pohyb chodca smerom k priechodu pre chodcov – napríklad niekoľko krokov – má byť vykladaný ako „zjavné chystanie sa vstúpiť na priechod“, čím vzniká pre vodiča povinnosť dať chodcovi prednosť. Uvedený výklad však považujeme za príliš všeobecný a v praxi problematický, najmä z pohľadu vodiča motorového vozidla. Z Záujmom každého chodca je predovšetkým bezpečné prekročenie vozovky, čo predpokladá, že sa sám uistí o vhodnosti vstupu na priechod s ohľadom na aktuálnu dopravnú situáciu. Tento princíp je správne potvrdený aj v bode 56 návrhu, podľa ktorého: „Chodec nesmie vstupovať na priechod náhle a je povinný brať ohľad na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel.“ Z toho vyplýva, že chodec má povinnosť pred vstupom na priechod vyhodnotiť situáciu a presvedčiť sa, že vstup je bezpečný. Prednosť pre chodcov teda nemá byť automatická len na základe ich pohybu v smere k priechodu, ale až vtedy, keď sa chodec nachádza priamo na priechode alebo jednoznačne prejaví úmysel vstúpiť naň, napríklad zastavením na jeho okraji	A	Dôvodová správa k predmetnému ustanoveniu upravená v zmysle pripomienky tak, aby zohľadňovala skutočnosti uvedené v pripomienke.

		a vizuálnym kontaktom s vodičom. S uvedeným prístupom – t. j. že vodiči sú povinní umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý stojí na začiatku priechodu a dáva najavo úmysel prejsť – plne súhlasíme. Vodič má v takom prípade jednoznačný signál, že je potrebné mu dať prednosť. Na druhej strane, rozšírený výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ v dôvodovej správe vnímame ako nejasný a právne nejednoznačný. Od vodičov by to vyžadovalo sledovať nielen samotný priechod a vozovku, ale aj široké okolie priechodu a osoby v jeho blízkosti, čo je v reálnych dopravných podmienkach často nemožné. Vodič totiž nie je schopný predvídať, či osoba, ktorá sa nachádza v blízkosti priechodu – napríklad kráča po chodníku alebo stojí na rohu – skutočne plánuje vstúpiť na priechod, alebo len prechádza okolo. Príliš široký výklad takéhoto úmyslu môže viesť k: právnej neistote pre vodičov, zvýšenej stresovej záťaži počas jazdy, neodôvodneným postihom pri sporných situáciách a v konečnom dôsledku k zníženiu plynulosti dopravy, ak budú vodiči nútení zastavovať aj v prípadoch, keď to nie je objektívne potrebné. Navrhovaná úprava tak podľa nášho názoru neposilní postavenie a ochranu chodcov, ale práve naopak, môže viesť k ich priamemu ohrozeniu. Preto navrhujeme, aby bol výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ presnejšie definovaný v dôvodovej správe, a aby zohľadňoval predvídateľnosť správania chodca z pohľadu vodiča.		
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 17. Navrhujeme v bode 17. odstrániť navrhovaný ods. (2). Znenie navrhovaného ods. (1) ukladá vodičovi povinnosť umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý vstúpil na priechod pre chodcov alebo sa naň zjavne chystá, považujeme za dostatočné a jasné (v súvislosti s vyššie spomutej). Navrhované znenie zvyšuje riziko neprímeraného obmedzenia plynulosti dopravy.	ČA	Uvedená povinnosť vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke, preto ju nie je možné úplne vypustiť, a je aj zaužívaná a štandardná v iných krajinách, kde sú pravidlá o prechádzaní chodcov cez priechod upravené v súlade s dohovorom. Pôvodne navrhované pravidlo o „dostatočne nízkej“ rýchlosti vodiča pri približovaní sa k priechodu v návrhu zákona zmenené na „primeranú“ rýchlosť vodiča tak, aby toto

				pravidlo vhodne korešpondovalo s ostatnými ustanoveniami o dodržiavaní rýchlosti vodičov.
Klub 500 Klub 500		Čl. I, bod 21. Nesúhlasíme so zaradením povinnosti držiteľa vozidla zabezpečiť dodržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, keďže v prípade vykonania obrazového záznamu o porušení tejto povinnosti nemusí byť zohľadnená reálna dopravná situácia, pri ktorej k údajnému priestupku došlo. Jedným z najvýraznejších problémov je, že obrazový záznam môže zachytiť momentálnu situáciu, ktorá nie je spôsobená úmyselným konaním vodiča, ale napríklad nepredvídateľným manévrom iného účastníka cestnej premávky. Napríklad, ak sa pred vodiča náhle zaradí iné vozidlo a v tom momente dôjde k vyhotoveniu záznamu, vodič môže byť automaticky považovaný za vinníka, aj keď v skutočnosti nemal možnosť primerane reagovať. V praxi sú vodiči nákladných vozidiel povinní dodržiavať dostatočnú vzdialenosť za vozidlom pred ním, nakoľko je potrebné uviesť si, aká je brzdná dráha vozidla, ktoré je plne naložené a môže vážiť až 40 t. V rámci tejto bezpečnej vzdialenosti nákladného vozidla od vozidla pred ním sa ale, laicky povedané, zmestí aj niekoľko osobných áut. V praxi tak bežne prichádza k situáciám, kedy sa vodiči ťažkých nákladných vozidiel snažia vyhnúť kolízii, ktorú často spôsobujú títo vodiči osobných áut, ktorí sa snažia predchádzať ťažké nákladné vozidlá, tzv. pomalšie vozidlá v premávke, a neodhadnú svoje schopnosti a nesprávne vyhodnotia situáciu a v poslednej chvíli sa zaradia pred ťažké nákladné vozidlo, resp. vodič nákladného vozidla vytvorí priestor, aby sa mohol zaradiť a tak môže ľahko prísť k situácii, kedy sa v daný okamih nedodrží bezpečná vzdialenosť, čo ale nebude chybou vodiča nákladného vozidla. Problém nastáva aj v prípade, že vozidlo nie je vybavené kamerovým systémom zaznamenávajúcim situáciu na ceste pred ním. V takom prípade vodič nebude mať k dispozícii dôkazný materiál, ktorým by sa mohol efektívne brániť proti neoprávnenému obvineniu. Týmto spôsobom by bola narušená zásada prezumpcie nevinu, pretože vodič by musel dokazovať svoju nevinu namiesto toho, aby orgány preukázali jeho vinu. Z uvedených dôvodov považujeme zaradenie tejto povinnosti do tzv. objektívnej zodpovednosti za neodôvodnené a nespravodlivé. Takéto opatrenie by mohlo viesť k nesprávnym sankciám a zbytočnému nárastu administratívnej záťaže, pričom by nebralo do úvahy dynamiku cestnej premávky a reálne dopravné situácie. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu zákona.	ČA	V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke, čiže požiadavky na dodržiavanie vzdialenosti sú dané buď v metroch alebo v sekundách. Technické prostriedky, ktoré zaznamenávajú porušenie týchto pravidiel, vyhotovujú dôkazný materiál v podobe videozáznamu, pričom videozáznam sa pred vydaním rozkazu posudzuje aj ľudskými zmyslami práve s ohľadom na skutočnosti uvedené v pripomienke, t. j. aby sa vylúčilo nedôvodné zaslanie rozkazu. V tomto zmysle doplnená dôvodová správa.

Klub 500 Klub 500	Čl. I, bod 35.-40. Vítame navrhovanú výnimku pre návrat vozidiel do cieľa jazdy na územie Slovenskej republiky. Zároveň pozitívne vnímame úpravu letných zákazov jász a zákazov jász v nedeľu a sviatok. Navrhované opatrenia budú mať významne pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Súčasne navrhované opatrenia výrazne zlepšia pracovné podmienky profesionálnych vodičov. Navyše je prijatie uvedeného opatrenia nevyhnutné aj z dôvodu preukázaného nedostatku parkovacích plôch pre vodičov nákladných vozidiel na území SR, ako aj v celej Európe. 1) Rovnako vítame rozšírenie výnimky zo zákazov jász pre vozidlá, ktoré zásobujú podniky s nepretržitou prevádzkou, avšak, máme zato, že jej znenie si vyžaduje precizovanie, resp. úpravu s cieľom dosiahnuť potrebný účinok. Je potrebné podotknúť, že v súčasnosti majú viaceré významné výrobné nadnárodné spoločnosti veľmi obmedzené priestory na skladovanie nie len komponentov potrebných na výrobu, ale aj už hotových produktov alebo fungujú skladovým systémom „just in time“. Preto je potrebné zabezpečiť, aby aj prepravy už hotových produktov (nie len hotových produktov určených na ďalšie spracovanie) vyprodukovaných v podnikoch s nepretržitou prevádzkou bolo možné v čase zákazov jász vykonať. Rovnako je množstvo produktov vyrobených na Slovensku potrebných na výrobu finálnych produktov v zahraničí v podnikoch s nepretržitou prevádzkou a ich nedodanie včas môže spôsobiť odstavenie výroby, čo predstavuje vysoké škody ako aj neplnenie zmluvných podmienok pre dopravcu. V mnohých prípadoch ide o potrebnú nákladku napríklad v nedeľu a doručenie tovaru v rámci medzinárodnej dopravy. S cieľom zabránenia negatívneho vplyvu navrhovanej novely zákona na podnikateľský sektor preto navrhujeme nasledovné znenie písm. m) v § 39 ods.3 : „m) vozidlá použité na zásobovanie, prevádzkovú obsluhu, distribúciu a odvoz hotových výrobkov z podnikov s nepretržitou prevádzkou, ak je miesto nákladky alebo vykládky na území Slovenskej republiky.“. Zabezpečí sa tak kontinuita dodávateľských reťazcov pre výrobné podniky s nepretržitou prevádzkou. V prípade výpadku dodávok by totiž mohlo dôjsť k nedostatku nevyhnutných súčiastok či materiálov, čo by mohlo viesť k odstávkam výroby a následným ekonomickým škodám. Neumožnenie týchto prepráv, rovnako ako nemožnosť udelenia výnimky zo zákazov jász v § 39 ods. 1 a 2, bude mať obrovské negatívne finančné následky pre výrobné podniky nie len na Slovensku nakoľko tieto výnimky zo zákazu jász zabezpečujú udržiavanie plynulosti priemyselnej produkcie a stability hospodárskeho prostredia.	N Trváme na tom, aby výnimka zo zákazu jász bola smerovaná len na zásobovanie podnikov s nepretržitou prevádzkou v SR, keďže nie je reálne možné overiť nepretržitosť prevádzky v zahraničí a takto nejasne a všeobecne formulovaná výnimka by prispela k nežiaducemu medzinárodnému tranzitu ťažkej nákladnej dopravy počas dní, kedy by mal platiť všeobecný zákaz jazdy. Rozpor trvá.
------------------------------	---	--

		----- 1) V súčasnosti chýba v EÚ 100 000 parkovacích miest na uspokojenie dopytu po vhodných miestach na odpočinok pre vodičov nákladných vozidiel. Menej ako 3 % z 300 000 existujúcich parkovacích miest v EÚ spĺňa bezpečnostné normy.		
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 35.-40. Navrhujeme doplniť za bod 34. nový bod 35, ktorý znie: „35. V § 35 ods. 3 sa na konci pridávajú slová „a to od 6:00 h do 22:00 h“ alternatívne „okrem obdobia medzi 22:00 h až 06:00 h.“ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Momentálne platný absolútny zákaz predbiehania na diaľniciach pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t na slovenských diaľniciach predstavuje opatrenie, ktoré má síce ambíciu znížiť kolízne situácie a zvýšiť plynulosť cestnej premávky, avšak v praxi prináša aj viacero negatívnych dopadov na profesionálnych vodičov, dopravcov a samotnú plynulosť dopravy ako celku. Vodiči nákladných vozidiel sú často viazaní presne stanovenými časmi dodania tovaru, najmä v rámci tzv. just-in-time logistiky, kde aj malé zdržanie môže vyvolať reťazové oneskorenia a sankcie zo strany odberateľov. Ak nákladnému vozidlu nie je umožnené predbehnúť iné pomalšie idúce vozidlo (napr. iné nákladné vozidlo idúce 80 km/h), hoci by inak mohlo bezpečne využiť maximálnu povolenú rýchlosť (napr. 90 km/h pre návesové súpravy), dochádza k zbytočným časovým stratám a zvyšuje sa riziko z omeškania, čo môže viesť k sankciám pre dopravcov za oneskorenie dodania tovaru. Zákaz predbiehania navyše nezohľadňuje ani aktuálnu intenzitu premávky, ani denné či nočné obdobie, počas ktorých sa dramaticky líši hustota dopravy a potenciálne riziká. V nočných hodinách je premávka výrazne redšia, čím sa znižuje riziko kolízií a zároveň sa vytvára priestor pre plynulejšie vykonanie manévrov, vrátane predbiehania. Zároveň upozorňujeme, že dlhodobé jazdenie v konvoji za pomalším vozidlom, bez možnosti predbiehania, je pre vodičov frustrujúce a stresujúce. Z pohľadu psychológie dopravy takéto situácie zvyšujú mieru napätia a únavy, čo môže v konečnom dôsledku negatívne ovplyvniť ich reakcie. Z praxe v iných krajinách EÚ (napr. Česko, Nemecko, Rakúsko či Holandsko) vyplýva, že časovo obmedzené výnimky zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá sú bežne uplatňované a nepreukázalo sa, že by viedli k zníženiu bezpečnosti cestnej premávky. Naopak, vďaka inteligentnému riadeniu dopravy, vrátane časovo alebo úsekom obmedzených zákazov, dochádza k optimalizácii plynulosti premávky bez toho, aby boli neúmerne obmedzované jednotlivé skupiny účastníkov.	ČA	V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou. Rozpor trvá.

		Navrhujeme preto zaviesť výnimku zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy nad 7,5 t počas nočných hodín od 22:00 do 06:00, kedy je hustota premávky nižšia. Táto zmena by neznížila bezpečnosť premávky, ale zvýšila by efektivitu prepravy, znížila stres a únavu vodičov a zároveň by priniesla pozitívne ekonomické dopady.		
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 35.-40. Navrhujeme pridať za bod 39. nové body 40. a 41., ktoré znejú: „40. V § 39 ods. 3 sa pridáva nové písm. p) , ktoré znie: „p) vozidlá prepravujúce poštové alebo kuriérske zásielky“ Doterajšie písm. l) sa označuje ako písm. q). 41. V § 39 ods. 3 písm. q) (pôvodne l)) sa za písm. „k)“ pridávajú slová: „a písmena p)““ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Navrhujeme zaradiť prepravu poštových a kuriérskych zásielok medzi výnimky zo zákazov jász. Poštové a kuriérske zásielky dnes predstavujú kľúčovú súčasť logistického reťazca, elektronického obchodu a digitálnej ekonomiky. Ich preprava je často viazaná na časovo presné doručovanie v rámci služby „do 24 hodín“ alebo „nasledujúci deň“, pričom sa významne spolieha na nočné tranzity medzi logistickými centrami v rámci Slovenska aj do/z zahraničia. V mnohých krajinách EÚ je preprava pošty a expresných zásielok štandardne zaradená medzi výnimky zo zákazov jász. Slovensko je tak výnimkou, čo znevýhodňuje domáce aj medzinárodné prepravné spoločnosti. Prijatím predmetnej úpravy sa tak zabezpečí zlepšenie služieb obyvateľom.	N	Trváme na tom, že poštové a kuriérske služby by nemali spadať pod rozsah výnimiek zo zákazu jász, pričom poukazujeme na to, že zákaz jász sa týka len nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t, čiže nič nebráni logistickým centráam prevádzkovať svoju činnosť počas tých niekoľkých hodín zákazu vozidlami, ktoré zákaz jászdy nemajú. Rozpor trvá.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 95. Jedným z hlavných cieľov novely zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke je zníženie nehodovosti na území Slovenskej republiky. Navrhujeme sprísnenie porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a to konkrétne sa predlžuje časové obdobie z 12 mesiacov na 24 mesiacov, počas ktorých ak držiteľ vodičského oprávnenia ako vodič poruší pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom tretíkrát, orgán Policajného zboru automaticky rozhodne o povinnosti podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodičov, povinnosti podrobiť sa doškoloľovacieho kurzu a/alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti. Profesionálni vodiči denne najazdia niekoľkonásobne viac kilometrov v porovnaní s bežnými vodičmi. Sprísnenie pravidiel bez zohľadnenia špecifickej povahy povolania profesionálneho vodiča si dovoľíme označiť priam za diskriminačné, nakoľko bežný užívateľ vozidla najazdí v priemere 10 % z kilometrov vodiča profesionála, ktorý sa danou činnosťou živí a strávi vedením vozidla aj 56 hodín týždenne. Pre ilustráciu uvádzame, že profesionálny vodič vo vnútroštátnej doprave za dva roky najazdí v priemere 200 000 kilometrov. Nesmieme zabúdať ani na skutočnosť, že strata vodičského oprávnenia znamená aj fatálne dôsledky pre	ČA	Časové obdobie evidovania troch závažných priestupkov ponechané na 12 mesiacov. Rozpor netrvá.

		fungovanie domácnosti, resp. každodennú bežnú logistiku rodín – rozvoz detí do školských zariadení, bežné zabezpečenie nákupov a chod domácností, odvoz k lekárom a pod.. Rovnako sa neberú do úvahy individuálne okolnosti jednotlivých porušení. Mnohé porušenia môžu byť spôsobené neúmyselne pod vplyvom technológií (napr. asistenti jazdy, tempomat, zmeny v signalizácii), čo by nemalo viesť k automatickému trestu. Sprísenie počtu porušení a predĺženie sledovaného obdobia môže pre profesionálnych vodičov znamenať dlhodobu pretrvávajúci stres z možnej straty vodičského oprávnenia, čo môže mať opačný následok, než aký je cieľom predmetnej novely. Na Slovensku patrí profesia vodiča nákladného vozidla alebo autobusu medzi vysoko nedostatkové profesie. V zmysle údajov z Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny na Slovensku aktuálne chýba viac ako 16 tis. vodičov a toto číslo každoročne rastie. Dopravné spoločnosti dlhodobo čelia problému s nedostatkom kvalifikovaných vodičov, čo ich núti hľadať pracovnú silu aj v tretích krajinách. Situácia je natoľko kritická, že mnohí zamestnávateľia majú problém zabezpečiť plynulý chod svojich prepravných služieb. Navrhované sprísenie môže byť ďalšou príčinou ešte väčšieho prehlbovania nedostatku tejto pracovnej sily nakoľko potencionálni vodiči profesionáli sa rozhodnú vykonávať radšej iné povolania. Ďalším negatívnym dopadom bude zníženie atraktivity povolania profesionálneho vodiča pre mladú generáciu. Tu je potrebné zdôrazniť, že mladí vodiči do 25 rokov tvoria iba 5 % a priemerný vek vodiča na Slovensku je 50 rokov. Už dnes musí profesionálny vodič získať množstvo rôznych osvedčení a kvalifikácií, ktoré sú časovo aj finančne náročné. Zavedenie tohto pravidla ešte viac odradí mladého človeka stať sa profesionálnym vodičom. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s návrhom v bode 95 a navrhujeme tento bod z návrhu zákona vypustiť a teda požadujeme ponechanie súčasného stavu. Sme presvedčení, že cieľ zníženia nehodovosti možno dosiahnuť efektívnejšie formou preventívnych a edukatívnych opatrení.		
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 109. Vítame návrh na skrátenie doby na opätovné vykonanie skúšky z odbornej spôsobilosti z 3 mesiacov na mesiac. Považujeme to za krok správnym smerom. Zároveň však upozorňujeme, že aj táto navrhovaná lehota je v praxi pre viacerých vodičov profesionálov stále neprimerane dlhá. Je potrebné vziať do úvahy, že pre profesionálneho vodiča nie je vodičské oprávnenie len jedným z nástrojov na výkon práce — je to absolútne nevyhnutná podmienka na výkon jeho povolania. Bez platného oprávnenia nemôže vykonávať svoju profesiu, a tým prichádza nielen o príjem, ale často aj o existenčnú istotu. Týždne núteného výpadku z práce môžu mať pre takéhoto zamestnanca aj jeho rodinu vážne sociálne a ekonomické dôsledky.	N	Ide o lehotu, ktorá sa týka skúšky z odbornej spôsobilosti pre tých, ktorým bolo odobraté vodičské oprávnenie (v drvivej väčšine z dôvodu zistenia alkoholu alebo inej návykovej látky); pôvodne navrhované skrátenie lehoty na opakované vykonanie po

		Z tohto dôvodu navrhujeme, aby sa lehota na opätovné vykonanie skúšky skrátila ešte výraznejšie — z navrhovaného jedného mesiaca na 15 kalendárnych dní. Takéto opatrenie by bolo realistickým kompromisom medzi potrebou zachovať odbornosť a bezpečnosť, a zároveň ochranou pracovnej kontinuity tých, pre ktorých je vodičské oprávnenie nenahradielným základom ich živobytia.		neúspešnej skúške z troch na jeden mesiac preto vnímame ako dostatočné. Rozpor netrvá.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 85. a 86. V návrhu zákona sa upravuje rozdelenie skúšok na získanie odbornej spôsobilosti na teoretickú časť a praktickú časť, pričom na každú z nich sa prihlasuje samostatne po ukončení predpísanej časti vodičského kurzu. Osoba má v prípade teoretickej skúšky na jej úspešné absolvovanie 3 mesiace od ukončenia výučby teórie v autoškole a pri praktickej časti musí osoba podať prihlášku na skúšku z odbornej spôsobilosti do 3 mesiacov od ukončenia vodičského kurzu. Žiadame obmedziť splnenie tejto časovej požiadavky pre druhy vodičských oprávnení, pri ktorých nie je potrebné absolvovať ďalší kurz, školenia a pod. Ide napríklad o vodičské oprávnenia pre skupiny C, CE v prípade 18 ročných vodičov a pre skupiny D a DE v prípade 21 ročných vodičov, kde je podmienkou na jeho udelenie absolvovanie základného kurzu základnej kvalifikácie v trvaní 240 hodín. V prípade týchto vodičov reálne hrozí, že nestihnú navrhovanú lehotu splniť, pretože samotný povinný kurz je časovo náročný. Z tohto dôvodu žiadame, aby v týchto prípadoch ostala zachovaná lehota 6 mesiacov od ukončenia kurzu.	A	Lehota 3 mesiacov ostane iba na prihlásenie uchádzača na teoretickú skúšku; lehota na prihlásenie na skúšku z vedenia motorového vozidla bude v zmysle pripomienky predĺžená na 6 mesiacov od skončenia praktickej časti výcviku.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 132. Navrhujeme vypustenie bodu 132. Zásadne nesúhlasíme s navrhovanou úpravou prekročenia rýchlosti, ktoré sa bude považovať za porušenie závažným spôsobom. Ako príklad uvádzame obytné zóny, ktoré nie sú vždy jasne označené, resp. nie sú označené na každej ulici samostatne zvislým dopravným značením. V tomto prípade sa napr. vodiči kuriérskych spoločností v nevedomosti môžu dopustiť porušenia. Sankcia za takéto porušenie, resp. klasifikácia ako zásadné porušenie, je z nášho pohľadu neprimeraná. Preto navrhujeme ponechanie súčasného znenia § 137 ods. 2 písm. d).	A	
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I Navrhujeme pridať nový bod 137., ktorý znie: „137. V § 137 ods. 2 písm. g) sa na konci 1., 2. a 3. bodu pridávajú slová „o viac ako 20 %““ Zámerom navrhovanej úpravy je presne špecifikovať, kedy sa daný priestupok považuje za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Posilní to právnu predvídateľnosť a transparentnosť rozhodovania. Ostatné body sa adekvátne prečísľujú.	ČA	Návrh zákona upravený tak, aby sa ako závažný priestupok posudzovalo prekročenie najväčšej technicky prípustnej hmotnosti najmenej o 10 %.

Klub 500 Klub 500	Čl. I, bod 140. Navrhujeme vypustenie písm. ad) v bode 140. Z Zásadne nesúhlasíme s klasifikáciou porušenia zákazov jazdy za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, nakoľko v praxi môže dôjsť k jeho neúmyselnému porušeniu z dôvodu nesprávnych navigačných údajov. Moderné navigačné systémy, aj keď sú určené pre nákladné vozidlá, nie vždy správne rozlišujú medzi cestami, ktoré sú pre kamióny dostupné a tými, ktoré sú zakázané. Často sa stáva, že vodič je navedený na cestu, ktorá ho následne dovedie na komunikáciu III. triedy bez možnosti rozumného a bezpečného otočenia sa. V takýchto prípadoch vodič nemá inú možnosť, než krátkodobo vstúpiť na takúto cestu, aby sa dostal späť na povolenú trasu. Navrhovaná sankcia je pre takéto prípady neprimerane prísna. Postihuje vodičov aj dopravné spoločnosti za situácie, ktorým sa objektívne nedá vždy predísť. Namiesto penalizácie by mala byť prijatá rozumnejšia úprava, ktorá by zohľadňovala neúmyselné porušenia spôsobené technickými alebo navigačnými nepresnosťami.	ČA Z návrhu zákona vypustené pôvodne navrhované klasifikovanie jazdy po ceste III. triedy ako závažného priestupku.
Klub 500 Klub 500	Čl. I, bod 146. Zavedenie procedurálneho postupu, podľa ktorého by orgán v prípade určitých priestupkov odmietol odpor, ktorý obsahuje iba meno osoby vedúcej vozidlo v čase spáchania priestupku, považujeme za neopodstatnené a nespravodlivé. Tento postup by mal zásadný negatívny dopad najmä na držiteľov firemných vozidiel, vozidiel v operatívnom lízingu či na spoločnosti zaoberajúce sa prenájomom vozidiel. Z Sankcia by mala spĺňať výchovno-právny účel predovšetkým voči skutočnému páchatel'ovi priestupku, nie voči držiteľ'ovi vozidla, ktorý sa na ňom nemusel podieľať. Zároveň by mala pôsobiť preventívne a odradiť páchatel'a od opakovania takehoto konania v budúcnosti. V prípade schválenia navrhovaného opatrenia by sankcia za priestupok automaticky zaťažila držiteľ'a vozidla, bez ohľadu na to, či mal reálnu možnosť ovplyvniť správanie vodiča. Navyše, takýto mechanizmus by mohol výrazne sťažiť až znemožniť vymáhanie pokút, pretože v prípade vozidiel v prenájme či lízingu sa vodiči môžu často meniť. V praxi by sa tak mohlo stať, že pokuta by nakoniec postihla osobu, ktorá sa priestupku reálne nedopustila, pričom skutočný vinník by zostal bez postihu. Takýto systém by bol nielen nespravodlivý, ale aj administratívne neefektívny a mohol by viesť k narastajúcemu počtu právnych sporov a zahlcovaní justičných orgánov. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu novely zákona č. 8/2009 Z. z. a ponechať procedurálny	N Možnosť podávať odpor proti rozkazu s uvedením vodiča je v rozpore s tým, že ide o objektívnu zodpovednosť držiteľ'a vozidla a nabúrava a sťažuje rýchlosť a efektívnosť konania. Táto možnosť bola v mnohých prípadoch viac zneužívaná ako využívaná, pričom túto legislatívnu úpravu namietal aj Národný kontrolný úrad SR vo svojej správe z roku 2023. Takáto možnosť neexistuje ani pri iných obdobných režimoch objektívnej zodpovednosti (diaľničná známka, mýto). Podotýkame, že podaním odporu, v ktorom sa uvádza potenciálny páchatel' priestupku, sa dostáva aj samotný držiteľ vozidla do nevýhodnejšieho postavenia,

		postup v súčasnom stave. Súčasná právna úprava totiž umožňuje spravodlivé a efektívne riešenie priestupkov, pričom zodpovednosť nesie ten, kto sa ich skutočne dopustil.		pretože prichádza o možnosť úhrady 2/3 z uloženej pokuty a keď sa spáchanie priestupku vodičovi nepreukáže, musí uhradiť pokutu v 100 % výške a navyše ešte trovy konania vo výške 30 eur. Rozpor trvá.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I, bod 155. Zásadne nesúhlasíme so zrušením možnosti udelenia výnimky zo zákazov jász podľa § 39 ods. 1 a 2 v mimoriadnych a výnimočných prípadoch, čo bude mať výsostne negatívne dopady na slovenských dopravcov. Vznikne reálne riziko, že nebudú schopní plniť záväzky vyplývajúce z platných zmlúv, čo bude viesť k finančným stratám a sankciám. Napríklad, ak by vozidlo nemohlo doraziť na miesto nakládky alebo vykládky v stanovenom čase, mohlo by dôjsť k porušeniu zmluvných podmienok, čím by dopravcom hrozili sankcie a strata obchodných partnerov. Navyše máme za to, že znenie zákona nemôže obsahovať a zadefinovať všetky prípady, kedy bude výnimka aj pre budúcnosť potrebná, resp. ich do budúcnosti predvídať (spomeňme si len na obdobie pandémie COVID-19). Z uvedeného dôvodu je pre podnikateľský sektor kľúčové mať možnosť v mimoriadnych a odôvodnených prípadoch požiadať o výnimku nad rámec zoznamu stanovených a príslušný orgán ju individuálne posúdi a vydá rozhodnutie. Z uvedených dôvodov je nutné a žiaduce ponechať možnosť udelenia výnimiek zo zákazu jász, aby sa minimalizovali negatívne dopady na dopravcov, vodičov ako aj samotné hospodárstvo. Združenie navrhujeme v bode 155. doplniť v navrhovanom ods. 1 písm. a) doplniť za „§ 39 ods.“ číslice „1,2,“	A	
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I Navrhujeme zavedenie povinnosti označenia územia tabuľou „pozor radar“, kde meranie dodržiavania rýchlosti je vykonávané pomocou stacionárneho radaru. Hlavným cieľom merania rýchlosti by nemalo byť sankcionovanie vodičov. Je dôležité, aby bolo takéto meranie predovšetkým nástrojom na zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Ak vodiči vopred vedia, že sa v danom úseku rýchlosť kontroluje, s vyššou pravdepodobnosťou prispôbia svoju jazdu – zníži sa riziko nehôd, najmä v rizikových lokalitách (školy, prechody, obývané oblasti). Označenie úseku merania radarom zvyšuje dôveru verejnosti v spravodlivosť a účel meraní.	N	Z obsahového hľadiska sa s pripomienkou stotožňujeme – meranie rýchlosti stacionárnym radarom má byť označené dopravnou značkou, vyhláška o dopravných značkách kvôli tomu značku na tento účel pozná (značka 334 Kontrola rýchlosti). V rámci prebiehajúceho verejného

		Neoznačené radary sú často vnímané ako nástroj na „lovenie“ vodičov a zvyšovanie príjmov z pokút, nie ako opatrenie na zvýšenie bezpečnosti. Mnohé štáty EÚ (napr. Nemecko, Taliansko, Holandsko) označujú úseky merania dopravným značením. Tento model sa osvedčil ako účinný kompromis medzi represiou a prevenciou – vodiči spomalia v rizikových zónach, a to aj vtedy, keď radar nie je vždy aktívny. Ak je radar označený, zníži sa množstvo priestupkov, čo zníži administratívne zaťaženie orgánov – menej priestupkov = menej konaní. Cieľ sa tak dosahuje efektívnejšie a lacnejšie. Zavedenie povinnosti označenia úsekov so stacionárnym radarom tabuľou „Pozor radar“ posilňuje bezpečnostný aj právny rozmer dopravného dohľadu. Nejde o ústupok vodičom, ale o účinnejšiu a férovejšiu prevenciu, ktorá reflektuje zásadu proporcionality a transparentnosti v oblasti verejnej správy a ochrany života a zdravia na cestách.		obstarávania na systém objektívnej zodpovednosti sa preto počíta aj s týmito značkami. Ide však o zásadu používania a umiestňovania dopravnej značky, ktorá legislatívne nepatrí do zákona; táto požiadavka je už výslovne uvedená v technickom predpise Ministerstva dopravy SR TP 117 (Značkou sa označujú len miesta, kde sa vykonáva kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti vozidiel technickým prostriedkom konštrukčne pevne spojeným so zemou, pričom označenie takéhoto miesta je povinné.). Rozpor netrvá.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. I V prípade konaní o priestupkoch podľa § 6a, kde orgán majiteľa vozidla zistil a sú riešené v rozkaznom konaní (pomocou oznámenia o spáchaní priestupku spolu s fotodokumentáciou) navrhujeme zaviesť lehotu 30 dní na vydanie a odoslanie tohto rozkazu odo dňa spáchania predmetného priestupku. Dané navrhujeme z dôvodu zrušenia možnosti „vyvinenia“ držiteľa vozidla v prípadoch, kedy vozidlo držiteľ nevedol. Ako príklad môžeme uviesť vedenie firemného vozidla, kde vzniká riziko, že zamestnávateľ danú pokutu od zamestnanca nevymôže jednoducho, nakoľko už u neho nepracuje (a posledná výplata mu bola vyplatená). Ďalej požadujeme informácie o postupe orgánu pri priestupkoch podľa § 6a pri vozidlách registrovaných v zahraničí. Rovnako žiadame zverejňovanie informácii, koľko vozidiel registrovaných v zahraničí sa dopustilo takéhoto priestupku – koľkým bol odoslaný rozkaz a koľko priestupkov pri zahraničných vozidlách sa vyriešilo v rozkaznom konaní.	N	Ministerstvo vnútra SR/Policačný zbor sa stotožňuje s potrebou čo najskoršieho zasielania rozkazov o uložení pokuty držiteľovi vozidla v rámci objektívnej zodpovednosti, keďže rýchla sankcia je najúčinnnejšia. Pri objektívnej zodpovednosti je však potrebné zohľadniť rôzne aspekty, ktoré majú vplyv na rýchlosť vydania rozkazu, predovšetkým to, či existuje automatizovaný systém spracúvania dát o správnych deliktach alebo nie, ako aj množstvo a komplikovanosť získania všetkých relevantných informácií na

				vydanie a zaslanie rozkazu a overenia ich správnosti. Vo všeobecnosti platí na konanie o správnych deliktoch držiteľa vozidla správny poriadok, ktorý ustanovuje lehotu na rozhodnutie bezodkladne (v jednoduchých veciach), v ostatných prípadoch, do 30 dní od začatia konania a vo zvlášť zložitých prípadoch do 60 dní. Rozpor netrvá.
Klub 500 Klub 500	Z	Čl. III, bod 2. Navrhujeme v Čl. III vypustiť bod 2. a teda ponechať pôvodnú kategorizáciu prekročení rýchlosti. V rámci novely zákona o cestnej premávke sa navrhuje sprísniť kategorizáciu prekročení najvyššej dovolenej rýchlosti. S týmto návrhom nesúhlasíme a žiadame, aby zostal v platnosti súčasný systém rozdelenia prekročení rýchlosti. Aktuálne nastavený systém rozlišuje medzi miernym a závažným porušením pravidiel. Takéto členenie je dôležité pre uplatňovanie princípu primeranosti a spravodlivosti. Mierne prekročenia rýchlosti (napr. do 10 km/h) sa vo väčšine prípadov nespájajú s reálnym ohrozením bezpečnosti cestnej premávky a nemajú byť trestané rovnako ako závažné prípady. Tento krok nepovažujeme za opodstatnený a žiadame zachovanie súčasného systému kategorizácie, ktorý je z pohľadu logiky, praxe aj účelu zákona primerane nastavený. Sprísnenie kategorizácie robí zo zákona neflexibilný a trestajúci mechanizmus, ktorý postihuje aj bežné, marginálne prekročenia – často bez akéhokoľvek vplyvu na bezpečnosť.	N	Prekračovanie rýchlosti je aj v súčasnosti rozdelené do troch úrovní, ktoré sa od seba odlišujú rôznymi hranicami pokút. Miernych prekročení rýchlosti (do 15 km/h) sa navrhované zmeny nijak nedotknú, pretože naďalej ostávajú v najmiernejšom pásme pokút. Prísnejším spôsobom sa kategorizujú len tie podstatnejšie prekročenia rýchlosti, napr. prekročenie rýchlosti v obci o 30 až 50 km/h. Rozpor trvá.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 3 1. V Čl. I bod 3 žiadame vypustiť § 2 písm. k). Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Zadefinovanie takéhoto rozsahu výnimiek z definície križovatky môže negatívne vplyvať na bezpečnosť cestnej premávky, a to z dôvodu, že vodič v danom momente nebude vedieť posúdiť, či ide alebo nejde o križovatku, a teda, či v danom mieste platia pravidlá cestnej premávky vyplývajúce z § 20 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a	N	Vysvetlené na rozporovom konaní. Úmyslom zmeny je vyjasniť rozdiel medzi jazdou cez križovatku (§ 20) a vchádzaním na cestu (§ 21). Rozpor netrvá.

		doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 8/2009 Z. z.“) alebo nie. Problém môže vzniknúť napríklad v obytnej zóne alebo pešej zóne, alebo na parkoviskách pred nákupnými centrami, kde prednosť v jazde nie je vždy upravovaná dopravnými značkami a vodičovi v takejto situácii nemusí byť zrejmé, v ktorých prípadoch pôjde o križovatku a v ktorých nie, resp. kde platí ustanovenie § 20 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. Ako problematické vidíme najmä vyňatie napojenia pozemku ležiaceho vedľa dopravného priestoru a parkoviska, ale aj poľnej a lesnej cesty (tie nie sú nikde definované, lesná cesta je bežne aj komunikácia s asfaltovým povrchom). Vodič bude namiesto venovaniu sa vedeniu vozidla zaneprázdnenný analýzou charakteru pripojených komunikácií.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 10 2. V Čl. I žiadame bod 10 upraviť takto: „10. V 2 sa odsek 2 dopĺňa písmenom ae), ktoré znie: „ae) zvláštnym výstražným znamením zvlášť výstražné svetidlo alebo svetidlá modrej farby, červenej farby alebo kombinácie modrej a červenej farby spolu so zvláštnym zvukovým výstražným znamením.““ Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Svetlo ako také je fyzikálny jav. V danom prípade ide o svetidlo. Je potrebné použiť rovnakú terminológiu ako je v zákone č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Zároveň odporúčame prvé uviesť svetidlo a až následne zvukové výstražné znamenie.	ČA	Samotná definícia ponechaná v pôvodne navrhovanom znení, ktorým sa len preberá dlhodobou zaužívaná formulácia v zákone o cestnej premávke. V ustanovení o zápise do osvedčenia o evidencii však zmenený text na „zariadenie“.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 17 3. V Čl. I bode 17 žiadame v § 4a ods. 3 vypustiť slová „idúcich rovnakým smerom“ alebo ich nahradiť slovami „blížiacich sa k priechodu pre chodcov“. Analogicky požadujeme upraviť aj § 4 ods. 4 návrhu zákona. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: V rámci bezpečnosti chodcov je nevyhnutné, aby v prípade, ak chodec v zmysle navrhovanej úpravy znenia zákona dostane prednosť, dostal túto prednosť od všetkých vozidiel, nie len vozidiel idúcich v smere s vozidlom, ktoré prednosť iniciovalo. Tento návrh zvyšuje konzistentnosť zmien uvedených v návrhu zákona týkajúcich sa prednosti chodcov. Uvedením slov „idúcich rovnakým smerom“ sa znižuje právna sila zmýšľanej úpravy.	N	Vysvetlené na rozporovom konaní. V tomto prípade ide o dve rôzne pravidlá a povinnosť zastaviť vozidlo, ak iné vozidlo zastaví pred priechodom sa týka len vozidiel idúcich v rovnakom smere. Rozpor netrvá.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I nad rámec 4. V Čl. I žiadame nad rámec návrhu zákona za bod 31 vložiť nový novelizačný bod 32, ktorý znie: „32. § 27 vrátane nadpisu nad paragrafom znie: „Priecestie	N	Aj v nadväznosti na už v minulosti uplatnené pripomienky MV SR k zákonu o dráhach a súčasne na pripomienky

		§ 27 (1) Priecestím je úrovňové križovanie koľajovej dráhy s pozemnou komunikáciou. (2) Pred priecestím vodič je povinný počínať si mimoriadne opatrne, najmä sa presvedčiť, či môže bezpečne prejsť cez priecestie. (3) Vozidlá pred priecestím sa radia za sebou v poradí, v ktorom prišli. Ak nejde o súbežnú jazdu, smú vozidlá prechádzať cez priecestie len v jednom jazdnom prúde. (4) Vo vzdialenosti 50 m pred priecestím a pri jeho prechádzaní vodič je povinný jazdiť rýchlosťou najviac 30 km/h; ak na priecestnom zabezpečovacom zariadení svieti prerušované biele svetlo, vodič je povinný 50 m pred priecestím a pri jeho prechádzaní jazdiť rýchlosťou najviac 50 km/h. Vodič pritom nesmie zbytočne predlžovať čas prechádzania priecestia. (5) Ak dôjde k zastaveniu vozidla na priecestí, vodič je povinný odstrániť vozidlo z trate; ak tak nemôže urobiť, musí bezodkladne vykonať také opatrenia, aby bol vodič koľajového vozidla pred nebezpečenstvom včas varovaný. (6) Pred priecestím, pri ktorom je umiestnená dopravná značka „Stoj, daj prednosť v jazde!“, vodič je povinný zastaviť vozidlo na takom mieste, z ktorého má náležitý rozhľad na trať.“ Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: V praxi existujú priecestia nielen na železničných dráhach, ale aj na špeciálnych dráhach a električkových dráhach (na samostatnom dráhovom telese). Priecestia na špeciálnych a električkových dráhach doteraz v zákone č. 8/2009 Z. z. obsiahnuté neboli a nebolo tak jednoznačne definované, ako má vodič postupovať na týchto priecestiach. Ide o jednoznačne definovanie priecestia a zosúladenie s vyhláškou Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 30/2020 Z. z.“).		Bratislavského samosprávneho kraja je potrebné komplexne prepracovať všetky pravidlá týkajúce sa premávky električiek, za účasti všetkých zainteresovaných subjektov. Rozpor netrvá.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 77 5. V Čl. I žiadame za novelizačný bod 76 vložiť nový novelizačný bod 77, ktorý znie: „77. V § 77 ods. 1 písm. f) sa vypúšťa slovo „vydané“.“ Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Z dôvodu zasielania osvedčení o absolvovaní kurzu alebo výcviku prevádzkovateľom autoškoly prostredníctvom informačného systému nie je potrebné, aby podmienkou na udelenie bolo vydané osvedčenie o absolvovaní kurzu alebo výcviku.	A	
MDSR Ministerstvo dopravy	Z	Čl. I bod 79 6. V Čl. I bode 79 žiadame v písmene e) slovo „podaná“ nahradiť slovom „vyplnená“ a za slová „77b“ vložiť slová „ods. 2“.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.

Slovenskej republiky		Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Z dôvodu, že žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia v elektronickej forme sa bude vyplňať prostredníctvom elektronickej služby podľa navrhovaného § 77b.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 81 7. V Čl. I bode 81 žiadame slová „ods. 6“ nahradiť slovami „ods. 5“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka.	A	
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 82 8. V Čl. I bode 82 žiadame nadpis § 77b upraviť takto: „Osobitné ustanovenia k žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia“ a odseky 1 a 2 upraviť takto: „(1) Žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia príslušnej skupiny vyplní žiadateľ do 15 dní od ukončenia vodičského kurzu alebo osobitného výcviku; to neplatí ak ide o žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia na základe vykonania osobitnej skúšky. (2) Žiadateľ môže žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia podľa odseku 1 vyplniť aj prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, pričom je povinný žiadosť podpísať bezpečnostným osobným kódom.65)“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhuje sa zaviesť lehotu na vyplnenie žiadosti o udelenie vodičského oprávnenia prostredníctvom elektronickej služby z dôvodu efektívneho vykonávania skúšky z odbornej spôsobilosti.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I body 83 a 84 9. V Čl. I žiadame za bod 82 vložiť nové novelizačné body 83 a 84, ktoré znejú: „83. V § 78 ods. 7 sa na konci vypúšťa bodka a pripájajú sa tieto slová: „alebo je držiteľom kvalifikačnej karty vodiča pre vozidlo nákladnej dopravy.41ag)“. 84. V § 78 ods. 8 sa na konci vypúšťa bodka a pripájajú sa tieto slová: „alebo je držiteľom kvalifikačnej karty vodiča pre vozidlo osobnej dopravy.41ag)“.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhuje sa zosúladiť proces vzdelávania vodiča profesionála, ktorý najskôr absolvuje	A	

		kurz základnej kvalifikácie a ďalšie jeho vzdelávanie je už v rámci kurzov pravidelného výcviku. Ak je osoba už držiteľom harmonizovaného kódu na príslušný druh dopravy, ktorý získala absolvovaním kurzu základnej kvalifikácie a úspešne vykonanou skúškou po tomto kurze, nie je potrebné tento kurz základnej kvalifikácie opakovať, ak dôjde k rozšíreniu vodičského oprávnenia v rámci rovnakého druhu dopravy, napr. pri rozšírení vodičského oprávnenia skupiny C1 na skupinu C alebo z vodičského oprávnenia skupiny D1 na skupinu D.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. I bod 86 10. V Čl. I bode 86 žiadame v § 80 ods. 1 slovo „vydala“ nahradiť slovom „zaslala“ a v § 80 odsek 3 upraviť takto: „(3) Prihláška podľa odseku 1 sa podáva elektronicky prostredníctvom jednotného informačného systému v cestnej doprave, 41cb) len ak žiadateľ uvedený v mennom zozname podľa odseku 2 vyplnil podľa § 77b žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia prostredníctvom elektronickej služby.“ Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhujeme podávať prihlášku elektronicky prostredníctvom informačného systému, len vtedy, ak žiadateľ vyplnil žiadosť o udelenie vodičského oprávnenia prostredníctvom elektronickej služby.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. II 11. Čl. II žiadame vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Požadujeme ponechať právnu úpravu, podľa ktorej vo všetkých konaniach podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, policajný orgán poskytuje stanovisko, ktoré nemá charakter záväznosti. Súčasná právna úprava je platná len od júla 2022 a v aplikačnej praxi nespôsobuje problémy. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky zdôrazňuje, že je potrebné zachovať rovnocenné postavenie policajného orgánu a správcu pozemných komunikácií pri posudzovaní rôznych návrhov organizácie dopravy v určitom záujmovom priestore. Treba podotknúť, že policajný orgán sa má v konaniach podľa cestného zákona vyjadrovať k predkladaným návrhom organizácie dopravy len v rozsahu pôsobnosti stanovených právnymi predpismi v gescii Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, a to najmä zákona č. 8/2009 Z. z. a vyhlášky č. 30/2020 Z. z.; policajný orgán nemá právomoc zaujať stanovisko k navrhovanému riešeniu z hľadiska normových parametrov stanovených príslušnými technickými normami, pretože ide o kompetenciu autorizovaného projektanta. V nadväznosti na uvedené je potrebné zdôrazniť, že	A	

		cestný správny orgán preberá zodpovednosť za svoje rozhodnutia a opatrenia vydané v konaniach podľa cestného zákona a z tohto pohľadu ustanoviť stanoviskám policajného orgánu vlastnosť záväznosti nemá logický význam.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 5 12. V Čl. VI bode 5 žiadame slová „až d)“ nahradiť slovami „až f)“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhuje sa vykonávanie inštruktorských kurzov a doškolovacích inštruktorských kurzov len v autoškole.	N	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 6 13. V Čl. VI bode 6 žiadame v § 2b ods. 1 za slovo „výcviku“ vložiť slová „podľa § 2 ods. 1 písm. a) a c)“ a v § 2b ods. 3 písm. b) a c) slová „kým sa nevydá“ nahradiť slovami „pokiaľ nemá“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhuje sa zaviesť pre žiadateľa podmienka pobytu podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na zaradenie do kurzu alebo výcviku u vodičských kurzov a osobitných výcvikov z dôvodu rozdelenia skúšky z odbornej spôsobilosti.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI body 9, 10, 17, 20 14. V Čl. VI žiadame vypustiť novelizačné body 9, 10, 17 a 20. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky začalo samostatný legislatívny proces zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, so zameraním sa na inštruktorov autoškôl.	A	
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 11 15. V Čl. VI bode 11 žiadame v § 6 ods. 1 písmeno e) upraviť takto: „e) zaslať prostredníctvom informačného systému3a) do evidencie vodičov a účastníkovi kurzu alebo výcviku osvedčenie o absolvovaní kurzu alebo výcviku účastníka, ktorý absolvoval výučbu alebo výcvik podľa tohto zákona, vykonávacieho predpisu a učebných osnov; osvedčenie o absolvovaní kurzu alebo výcviku zaslané v rozpore s týmto ustanovením je neplatné.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.

		Odôvodnenie: Navrhujeme, aby prevádzkovatelia autoškôl zasielali osvedčenia o absolvovaní kurzu alebo výcviku len prostredníctvom informačného systému do informačného systému evidencie vodičov a priamo účastníkovi kurzu elektronicky.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 14 16. V Čl. VI žiadame za novelizačný bod 13 vložiť nový novelizačný bod 14, ktorý znie: „14. V § 6 ods. 3 sa slovo „vydá“ nahrádza slovami „zašle prostredníctvom informačného systému“.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhujeme, aby prevádzkovatelia autoškôl zasielali osvedčenia o absolvovaní kurzu alebo výcviku len prostredníctvom informačného systému do informačného systému evidencie vodičov.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 26 17. V Čl. VI žiadame za novelizačný bod 25 vložiť nový novelizačný bod 26, ktorý znie: „26. V § 18 ods. 1 písmeno a) znie: „a) bez osvedčenia o registrácii vykonáva činnosti vyhradené autoškole, zasiela prostredníctvom informačného systému alebo vydáva osvedčenie o absolvovaní kurzu alebo výcviku,“.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú. Odôvodnenie: Navrhujeme, aby prevádzkovatelia autoškôl zasielali osvedčenia o absolvovaní kurzu alebo výcviku len prostredníctvom informačného systému do informačného systému evidencie vodičov.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	Z	Čl. VI bod 28 18. V Čl. VI žiadame za novelizačný bod 27 vložiť nový novelizačný bod 28, ktorý znie: „28. V § 21 ods. 1 písmeno d) znie: „d) podrobnosti o vedení dokumentácie o jednotlivých kurzoch a výcvikoch podľa § 2 ods. 1, vzory jednotlivých dokumentov a obsah osvedčení o absolvovaní jednotlivých kurzov a výcvikov,“.“. Nasledujúce body sa primerane prečísľujú. Túto pripomienku považuje ministerstvo za zásadnú.	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.

		Odôvodnenie: Legislatívno – technická pripomienka.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 5 19. V Čl. I bode 5 odporúčame za slová „písmena g), m)“ vložiť čiarku a slová „dvojcestné vozidlo poháňané vlastným motorom“. Odôvodnenie: Jedná sa o doplnenie dvojcestného vozidla, ktoré nespĺňa charakteristiku „nekoľajové vozidlo“. Medzi takéto vozidlo sa radia vozidlá na údržbu koľajových tratí, ktoré sú vybavené aj koľajovým adaptérom.	N	Aj v nadväznosti na už v minulosti uplatnené pripomienky MV SR k zákonu o dráhach a súčasne na pripomienky Bratislavského samosprávneho kraja je potrebné komplexne prepracovať všetky pravidlá týkajúce sa premávky dráhových vozidiel, za účasti všetkých zainteresovaných subjektov.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 20 20. V Čl. I bode 20 odporúčame slovo „primerane“ nahradiť slovom „rovnako“. Odôvodnenie: Podľa prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky termín „primerane“ umožňuje pomerne voľný výklad, a tým aj nejednotné uplatňovanie a treba ho používať len v nevyhnutných prípadoch. Nie je úplne jasné, ako si v praxi predstaviť prepravovanú osobu, ktorá požila primerané množstvo alkoholu alebo návykovej látky na to, aby neporušila zákon.	N	Slovo „primerane“ je vhodnejšie, pretože napr. zákaz požiť alkohol sa podľa § 4 ods. 2 písm. c) vzťahuje na vodiča počas vedenia vozidla, čiže na prepravovanú osobu sa nemôže vzťahovať rovnako, keďže táto osoba nevedie vozidlo.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 60 21. V Čl. I bode 60 odporúčame v § 55a ods. 1 vypustiť slová „pričom nesmie ohroziť cyklistov“. Odôvodnenie: Uvedenú formuláciu považujeme v texte za nadbytočnú, nakoľko žiadny z účastníkov cestnej premávky nemôže svojim konaním ohroziť iných účastníkov cestnej premávky a to bez toho, aby to bolo osobitne zdôrazňované v predpise. Rovnaká formulácia nemá praktické opodstatnenie ani v súčasnom znení § 55a ods. 3 zákona č. 8/2009 Z. z.. Obdobné formulácie majú svoj význam iba vo vzťahu dvoch zásadne odlišných účastníkov cestnej premávky, napr. v aktuálne účinnom znení § 55a ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. „...len ak neohrozí a neobmedzí chodcov...“ ide o vzťah chodca a vodiča samovyvažovacieho vozidla jazdiaceho po chodníku, na ktorom má chodec logicky (aj z hľadiska svojej telesnej konštrukcie, aj z hľadiska svojej rýchlosti) primárne postavenie a prednosť pri pohybe. Na vyhradenom jazdnom pruhu pre cyklistov, cestičke pre cyklistov alebo priechode pre cyklistov sa už	A	

		očakáva rovnaké postavenie a vzťah medzi cyklistom a vodičom malého elektrického vozidla. V prípade, ak by tu takáto formulácia zostala, uvádzame situáciu, kedy aj cyklista na bicykli vybavenom pomocným motorčekom (ktorý môže dosahovať taktiež rýchlosť jazdy do 25 km/h ako vodič malého elektrického vozidla) nesmie na vyhradenom jazdnom pruhu pre cyklistov, cestičke pre cyklistov alebo priechode pre cyklistov ohroziť cyklistu na bicykli bez pomocného motorčeka.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 60 22. V Čl. I bode 60 v § 55a ods. 2 nie je dostatočne zrejmé, či sa v rámci primeraného použitia ustanovení o cyklistoch uplatní aj na vodičov malého elektrického vozidla mladších ako 15 rokov povinnosť používať ochrannú prilbu	A	Vzhľadom na zmenu ohľadom minimálneho veku na vedenie malého elektrického vozidla je problematika nosenia ochranných prilieb vyjasnená; taktiež boli upravené ustanovenia o ochranných prilbách na vozidlách kategórie L1e-A, čo sú vozidlá veľmi blízke bicyklom s pomocným motorčekom.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. III 23. V Čl. III. odporúčame diferencovať závažnosť priestupkov nie len podľa toho, či boli spáchané v obci, ale aj či boli spáchané v školskej, pešej alebo obytnej zóne. Odôvodnenie: Vzhľadom na populačný charakter školskej, pešej a obytnej zóny, v ktorej sa predpokladá zvýšený výskyt chodcov, resp. chránených osôb (detí), považujeme za vhodné v rámci prevencie zaviesť vyššie sadzby za porušenie najvyššej povolenej rýchlosti. V zmysle závažnosti zavinenia je rozdiel, ak vodič prekročí najvyššiu povolenú rýchlosť na smerovo oddelenej štvorpruhovej komunikácii v obci a ak ju prekročí pred základnou školou v školskej zóne.	N	Navrhované sprísnenie sankcií za prekročenie rýchlosti považujeme za adekvátne; máme za to, že bezpečnosť v uvedených premávko-vo upokojených oblastiach je zabezpečená prostredníctvom samotného zníženého rýchlostného limitu (ideálne aj stavebnými úpravami), a teda aj pri prípadnom prekročení rýchlosti ide stále o také rýchlosti, ktoré postačujú sankcionovať v rámci jednotne nastavených úrovní.
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I 24. Celý návrh zákona odporúčame upraviť podľa prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Napríklad: 1. V Čl. I bode 10 odporúčame slová „ods. 2 sa dopĺňa“ nahradiť slovami „sa odsek 2 dopĺňa“. Táto pripomienka platí aj pre bod 41.	A	

		2. V Čl. I bode 15 odporúčame slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“. 3. V Čl. I bode 44 odporúčame slová „ods. 2 a 3 znie“ nahradiť slovami „odseky 2 a 3 znejú“. 4. V Čl. I bode 45 odporúčame slová „odsek 4 v znení“ nahradiť slovami „vkladá nový odsek 4, ktorý znie“ 5. V Čl. I bode 67 odporúčame za slová „pripájajú sa“ vložiť slovo „tieto“. Táto pripomienka platí aj pre body 68, 68, 77. 6. V Čl. I bode 78 odporúčame slová „písm. e)“ nahradiť slovami „písmena e)“. 7. V Čl. I bode 80 odporúčame slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“. Táto pripomienka platí aj pre body 88, 101, 153, čl. III bod 4. 8. V Čl. I bode 82 odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 41cb slovo „zákon“ nahradiť slovom „Zákon“. 9. V Čl. I odporúčame body 91 a 92 spojiť do jedného novelizačného bodu a úvodnú vetu upraviť takto: „V § 85 písmeno e) znie:“. 10. V Čl. I bode 107 odporúčame slová „ods. 3 sa na konci pripája písmeno d)“ nahradiť slovami „sa odsek 3 dopĺňa písmenom d)“. Táto pripomienka platí primerane aj pre bod 113. 11. V Čl. I bode 110 odporúčame za slovo „vkladá“ vložiť slovo „veta“. 12. V Čl. I bode 127 odporúčame slová „§ 107 ods. 2 sa dopĺňa“ nahradiť slovami „V § 107 sa odsek 2 dopĺňa“. Táto pripomienka platí primerane aj pre bod 137. 13. V Čl. I bode 157 odporúčame za slovo „vkladajú“ vložiť slovo „nové“. 14. V Čl. IV odporúčame úvodnú vetu upraviť takto: „Príloha č. 5 sa dopĺňa šiestym bodom, ktorý znie:“. 15. V Čl. VI odporúčame body 6 a 7 spojiť do jedného novelizačného bodu.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I 16. V čl. I bode 4 za slovo „n)“ vložiť čiarku alebo významovo správnu spojku. 17. V čl. I spojiť body 11 a 42,54,61,94,115 a 134 do jedného bodu a v nadväznosti na uvedené nasledujúce body primerane prečíslovať a primerane upraviť odkazy v účinnosti. 18. V čl. I bode 14 navrhujeme za slovo „pripájajú“ vložiť „slovo „tieto“. 19. “V čl. I bode 17 v § 4a ods. 4 navrhujeme nahradiť slová „Ustanovenia odsekov“ slovom „Odseky“. 20. V čl. I bode 25 navrhujeme slová „konci sa dopĺňajú slová “ nahradiť slovami „a na konci sa pripájajú tieto slová:“, pripomienka platí primerane aj pre bod 27, 37, 38, 58, 64, 67, 68, 74, 78, 124, 160. 21. V čl. I bode 26 je potrebné nie len vypustiť text ale bodkočiarku nahradiť bodkou, pripomienkam platí primerane aj pre čl. I bod 152. 22. V čl. I bode 39 v § 39 ods. 3 písm. n navrhujeme slová „za predpokladu, že“ nahradiť slovom „ak“, pripomienka platí primerane aj pre čl. I bod 155, 157. 23. V čl. I bode 45 navrhujeme slová „v znení“ nahradiť slovami „ktorý znie“. 24. V čl. I navrhujeme bod 46 rozčleniť do dvoch bodov, jedným sa nahradí text a druhým sa doplní písmeno e), v nadväznosti na uvedené sa prečísľujú nasledujúce body a upraví účinnosť, pripomienka platí primerane aj pre čl. I bod 89.	A	

		25. V čl. I bode 51 a 52 je potrebné za slovo „odsek“ nahradiť slovom „odsekov“ a v bode 51 čiarku na konci písmena c) nahradiť spojkou „a“. 26. V čl. I bode 56 navrhujeme slová „je... zakázané“ nahradiť slovami „sa ... zakazuje“ a slová „v § 55b ods. 2 nie je ustanovené inak“ nahradiť slovami „§ 55b ods. 2 neustanovuje inak“. 27. V čl. I navrhujeme spojiť body 67 a 68 do jedného a v nadväznosti na uvedené primerane prečíslovať nasledujúce body a upraviť účinnosť. 28. V čl. I bode 78 navrhujeme premiestniť slovo „vypúšťajú“ za slovo „sa“. 29. V čl. I bod 80 navrhujeme upraviť takto: „V § 77 sa vypúšťa odsek 5.“. 30. V čl. I bode 85 v 79a ods. 3 navrhujeme slovo „päť“ nahradiť slovom „piatich“.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I Celý návrh zákona odporúčame upraviť podľa prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Napríklad: 31. V čl. I bode 86 v § 80 ods. 1 navrhujeme slovo „troch“ nahradiť číslom „3“ slovo „päť“ číslom „5“. 32. V čl. I bode 88 navrhujeme výpočet obsah protokolu rozčleniť do pododsekov. 33. V čl. I navrhujeme buď vymeniť poradie bodov aby sa najprv novelizovalo písmeno d) a až následne vypustilo písmeno e). 34. V čl. I bode 95 navrhujeme slová „dvadsiatich štyroch“ nahradiť číslom a v písm. B) čiarku nahradiť významovo správnou spojkou. 35. V čl. I bode 96 navrhujeme slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „odseku“. A za slovo „alebo“ vložiť slovo „odseku“, pripomienka platí primerane aj pre čl. I bod 102. 36. V čl. I bode 99 v § 91 ods. 9 navrhujeme slová „bolo...porušené“ nahradiť slovami „sa porušilo“ a slová „nebolo o ňom rozhodnuté“ slovami „nerozhodlo sa o ňom“. 37. V čl. I bode 103 navrhujeme vypustiť slovo „ustanovenia“. 38. V čl. I bode 105 v § 91b ods. 1 navrhujeme vypustiť slová „bezodkladne, najneskôr“. 39. V čl. I bode 106 navrhujeme slovo „písm.“ nahradiť slovom „písmeno“. 40. V čl. I bode 107 navrhujeme slová „ods. 3 sa na konci pripája“ nahradiť slovami „sa odsek 3 dopĺňa“, pripomienkam platí primerane aj pre čl. I bod 113. 41. V čl. I bode 114 navrhujeme slovo „odsek“ nahradiť slovom „odseky“. 42. V čl. I bode 119 navrhujeme za slovo „alebo“ vložiť sovo „písm.“ a slová „je v § 100 ods. 5 ustanovené inak“ nahradiť slovami „§ 100 ods. 5 ustanovuje inak“. 43. V čl. I bode 123 je potrebné vypustiť „V“. 44. V čl. I bode 127 navrhujeme slová „ods. 2 sa“ nahradiť slovami „sa odsek 2“, pripomienka platí aj pre čl. I bod 128. 45. V čl. I bode 137 navrhujeme slová „bodmi 6 až 8“ nahradiť slovami „šiestym bodom až ôsmym bodom“. 46. V čl. I bode 143 navrhujeme vypustiť slovo „novými“ a za slovo „alebo“ vložiť slovo „písm.“.	A	

		47. V čl. I bode 150 navrhujeme slová „vypúšťajú slová“ nahradiť slovami „vypúšťa slovo“. 48. V čl. I bode 154 navrhujeme vypustiť slovo „najneskôr“.		
MDSR Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	O	Čl. I, III, IV, VI 24. Celý návrh zákona odporúčame upraviť podľa prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Napríklad: 49. V čl. I bode 155 navrhujeme v úvodnej vete slovo „odsek“ nahradiť sovm „odseky“ v ods. 1 písm. b) vypustiť slovo „ustanovení“ v ods. 2 vypustiť slovo „ustanovenia“ (2x). 50. V čl. I bode 156 navrhujeme za slovo „vkladá“ vložiť slovo „nová“, pripomienka platí primerane aj pre bod 157. 51. V čl. I bode 157 v § 140 ods. 7 písm. e) navrhujeme slová „preprave bankoviek a mincí“ nahradiť slovami „ich preprave“. 52. V čl. I bode 161 navrhujeme vypustiť slovo „podľa“. 53. V čl. I bode 162 navrhujeme slovo „písm.“ nahradiť slovom „písmeno“. 54. V čl. I bode 167 navrhujeme upraviť znenie § 143n v jednotnom čísle, a slovo „i“ nahradiť slovom „aj“. 55. V čl. I bode 168 navrhujeme slov „po“ nahradiť sovm „od“, keďže po 1. apríly znamená od 2. apríla. 56. V čl. I bode 169 navrhujeme slová „bol začatý“ nahradiť slovami „sa začal“ a slová „bola podaná“ slovami „sa podala“. 57. V čl. II bode 2 navrhujeme vypustiť slová „na základe“ v bode 3 slová „dopravného inšpektorátu“ a následne oba body spojiť. 58. V čl. III bode 1 navrhujem slová „prvý bod“ nahradiť slovami „prvom bode“. 59. V čl. IV navrhujeme slová „V prílohe č. 5 sa za bod 5 dopĺňa bod 6, ktorý znie:“ nahradiť slovami „Príloha č. 5 sa dopĺňa šiestym bodom, ktorý znie:“. 60. V čl. V bode 3 navrhujeme vypustiť slová „tejto položky“, slová „písmen a) alebo b)“ nahradiť slovami „písmena a) alebo písmena b)“, a slová „ak návrh...bol podaný“ slovami „ak sa návrh...podal“. 61. V čl. VI bode 7 navrhujeme vypustiť slovo „najneskôr“. 62. V čl. VI bod 12 je potrebné upraviť tak „aby pododsek neobsahoval samostatnú vetu.“	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	Z	K analýze vplyvov V analýze vplyvov žiadame do tabuľky č. 1/A – príjmy verejnej správy (VPS) a do tabuľky č. 3 – nedaňové príjmy (221.002 Správne poplatky) doplniť vyčíslenie vplyvov zmien v položke 74 Sadzovníka správnych poplatkov.	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	Z	Nad rámec návrhu Do čl. I žiadame doplniť novelizačný bod v tomto znení: „V § 70 ods. 11 sa slová „vydal príkaz na zadržanie vodičského preukazu37aa)“ nahrádzajú slovami „alebo správca dane vydal príkaz podľa osobitného predpisu37aa)“.	A	

		Zároveň je potrebné v poznámke pod čiarou k odkazu 37aa doplniť túto citáciu: „§ 148a zákona č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“. Navrhovaná účinnosť od 1. januára 2026. Odôvodnenie: V súvislosti s právnou úpravou daňovej exekúcie zadržaním vodičského preukazu podľa § 148a Daňového poriadku sa navrhuje úprava fikcie zadržania vodičského preukazu. Vodičský preukaz sa tak bude považovať za zadržaný aj v prípade, ak správca dane vydá príkaz na zadržanie vodičského preukazu (daňový exekučný príkaz) v súlade s ustanoveniami Daňového poriadku a súčasne vyznačí túto skutočnosť v evidencii vodičov.		
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	Z	Nad rámec návrhu Do čl. I žiadame doplniť novelizačný bod v tomto znení: „V § 72 ods. 14 prvej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo na základe žiadosti správcu dane podľa Daňového poriadku41aab)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 41aab znie: „41aab) § 113 ods. 4 písm. c) zákona č. 563/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. Navrhovaná účinnosť od 1. januára 2026. Odôvodnenie: V súvislosti s navrhovanou právnou úpravou exekúcie predajom hnutel'ných vecí – motorového vozidla v Daňovom poriadku, sa navrhuje zaviesť oprávnenie policajta zadržať osvedčenie o evidencii vozidla na základe žiadosti správcu dane.	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	Z	Nad rámec návrhu Do čl. I žiadame doplniť novelizačný bod v tomto znení: „V § 112 ods. 11 sa na konci pripája táto veta: „Správca dane zašle orgánu Policajného zboru žiadosť o zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II.41aab) alebo žiadosť o zrušenie tohto zadržania prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.“. Navrhovaná účinnosť od 1. januára 2026. Odôvodnenie: Navrhuje sa efektívny spôsob zabezpečenia výkonu zadržania osvedčenia o evidencii vozidla a jeho prípadného zrušenia vo vzťahu k evidencii vedenej Policajným zborom.	A	

MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky		Nad rámec návrhu Do čl. I žiadame doplniť novelizačný bod v tomto znení: „V § 118 ods. 4 prvej vete sa za slovo „exekútor“ vkladajú slová „alebo správca dane“ a za slová „exekučné konanie“ sa vkladá čiarka a slová „bolo vydané rozhodnutie o zriadení záložného práva podľa Daňového poriadku“.“. Z Navrhovaná účinnosť od 1. januára 2026. Odôvodnenie: Navrhuje sa doplnenie správcu dane ako osoby oprávnenej vyznačiť v evidencii vozidiel, prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, že sa proti vlastníkovi vozidla vedie exekučné konanie alebo bolo vydané rozhodnutie o zriadení záložného práva podľa Daňového poriadku. Na základe takeéhoto zápisu orgán Policajného zboru nevykoná zápis o zmene držby vozidla, odhlásenie vozidla do cudziny a zmenu údajov o vlastníkovi vozidla.	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky		Nad rámec návrhu Za čl. VI žiadame vložiť nový článok VII v tomto znení: „Čl. VII Zákon č. 563/2009 Z. z. o správe daní (daňový poriadok) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 331/2011 Z. z., zákona č. 332/2011 Z. z., zákona č. 384/2011 Z. z., zákona č. 546/2011 Z. z., zákona č. 69/2012 Z. z., zákona č. 91/2012 Z. z., zákona č. 235/2012 Z. z., zákona č. 246/2012 Z. z., zákona č. 440/2012 Z. z., zákona č. 218/2013 Z. z., zákona č. 435/2013 Z. z., zákona č. 213/2014 Z. z., zákona č. 218/2014 Z. z., zákona č. 333/2014 Z. z., zákona č. 361/2014 Z. z., zákona č. 130/2015 Z. z., zákona č. 176/2015 Z. z., zákona č. 252/2015 Z. z., zákona č. 269/2015 Z. z., zákona č. 393/2015 Z. z., zákona č. 447/2015 Z. z., zákona č. 125/2016 Z. z., zákona č. 298/2016 Z. z., zákona č. 339/2016 Z. z., zákona č. 267/2017 Z. z., zákona č. 344/2017 Z. z., zákona č. 177/2018 Z. z., zákona č. 213/2018 Z. z., zákona č. 368/2018 Z. z., zákona č. 35/2019 Z. z., zákona č. 221/2019 Z. z., zákona č. 369/2019 Z. z., zákona č. 390/2019 Z. z., zákona č. 46/2020 Z. z., zákona č. 198/2020 Z. z., zákona č. 296/2020 Z. z., zákona č. 312/2020 Z. z., zákona č. 416/2020 Z. z., zákona č. 421/2020 Z. z., zákona č. 45/2021 Z. z., zákona č. 395/2021 Z. z., zákona č. 408/2021 Z. z., zákona č. 39/2022 Z. z., zákona č. 250/2022 Z. z., zákona č. 325/2022 Z. z., zákona č. 395/2022 Z. z., zákona č. 433/2022 Z. z., zákona č. 496/2022 Z. z., zákona č. 519/2022 Z. z., zákona č. 59/2023 Z. z., zákona č. 507/2023 Z. z., zákona č. 508/2023 Z. z., zákona č. 87/2024 Z. z., zákona č. 102/2024 Z. z., zákona č. 251/2024 Z. z. a zákona č. 279/2024 Z. z., sa mení a dopĺňa takto: 1. V § 81 ods. 3 sa na konci pripája táto veta: „Vydanie rozhodnutia o zriadení záložného práva k motorovému vozidlu správcu dane vyznačí v evidencii vozidiel prostredníctvom	A	

	elektronickej služby zavedenej na tento účel.47a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 47a znie: „47a) § 118 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“. 2. V § 82 sa na konci pripája táto veta: „Vyznačené záložné právo k motorovému vozidlu správca dane v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel zruší.“. Odôvodnenie k bodom 1 a 2: Navrhuje sa zavedenie oprávnenia správcu dane vyznačiť vznik záložného práva správcu dane na záloh, ktorým je motorové vozidlo, v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Ide o efektívnu realizáciu zabezpečovacej funkcie záložného práva zriadeného na motorové vozidlo aj vo vzťahu k evidencii vedenej Policajným zborom. Zároveň sa navrhuje aj oprávnenie správcu dane zrušiť vyznačené záložné právo k motorovému vozidlu v evidencii vozidiel. 3. V § 90 ods. 5 sa na konci pripája táto veta: „Správca dane vyznačí v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel, že sa proti vlastníkovi vozidla vedie daňové exekučné konanie.“. Odôvodnenie: Ustanovenie sa dopĺňa o možnosť správcu dane vyznačiť začatie daňového exekučného konania predajom hnuťelných vecí – motorového vozidla v evidencii vozidiel prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. 4. V § 113 odsek 4 znie: „(4) Ak je predmetom daňovej exekúcie motorové vozidlo, správca dane v daňovej exekučnej výzve uloží daňovému dlžníkovi, aby v určenom čase a na určené miesto pristavil motorové vozidlo, predložil doklady o technickej spôsobilosti motorového vozidla a preukázal svoje vlastníctvo k nemu. Na účely tohto zákona sa motorovým vozidlom rozumie osobné motorové vozidlo, motocykel, nákladné motorové vozidlo, ťahač, náves, príves, autobus, špeciálne zariadenie, napríklad žeriav, rýpadlo a iné stavebné stroje alebo poľnohospodárske stroje. Ak daňový dlžník nesplní túto povinnosť, môže správca dane a) ktorým je daňový úrad alebo colný úrad na účet daňového dlžníka zabezpečiť prostredníctvom orgánov finančnej správy vyhládanie, zabezpečenie, odvoz, úschovu, ocenenie a zistenie stavu technickej spôsobilosti motorového vozidla, b) prostredníctvom splnomocnenej osoby zabezpečiť vyhládanie, zabezpečenie, odvoz, úschovu, ocenenie a zistenie stavu technickej spôsobilosti motorového vozidla, c) zaslať orgánu Policajného zboru žiadosť o zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel,72a)		
--	---	--	--

		d) na účet daňového dlžníka zabezpečiť motorové vozidlo použitím technických prostriedkov brániacich užívaniu veci.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 72a znie: „72a) § 112 ods. 11 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Navrhuje sa, aby orgány finančnej správy mohli na žiadosť správcu dane a na účet daňového dlžníka zabezpečiť vyhľadanie, zabezpečenie, odvoz, úschovu, ocenenie a zistenie stavu technickej spôsobilosti motorového vozidla. Zároveň sa zavádza nové donucovacie opatrenie vo forme zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Navrhované zmeny zabezpečia správcovi dane hospodárnejší a rýchlejší spôsob vyhľadania, zabezpečenia, odvozu a úschovy motorového vozidla, pretože tieto činnosti dokážu flexibilnejšie zabezpečiť orgány finančnej správy. Nové opatrenie vo forme zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II má predovšetkým donucovací účinok pre prípad, keď správca dane nemá vedomosť o tom, kde presne sa motorové vozidlo nachádza a daňový dlžník so správcom dane nespôlupracuje. Elektronickej služba zavedená na účel zadržania osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II je už v súčasnosti dostupná súdnym exekútorom. Zavedením tohto oprávnenia do Daňového poriadku rovnaké oprávnenie nadobudne aj správca dane, ktorý z úradnej moci vymáha daňové nedoplatky, iné peňažné plnenia uložené rozhodnutím, exekučné náklady a hotové výdavky podľa § 149 Daňového poriadku. 5. V § 148a ods. 2 a 3 sa na konci pripája táto veta: „Správca dane zároveň vyznačí túto skutočnosť v evidencii vodičov prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel.90a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 90a znie: „90a) § 70 ods. 11 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Navrhuje sa elektronický spôsob vyznačenia začatia a zastavenia daňového exekučného konania zadržaním vodičského preukazu, čím sa zefektívni výkon daňovej exekúcie.“. Navrhovaná účinnosť nového čl. VII (novela Daňového poriadku) od 1. januára 2026.		
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	K analýze vplyvov V Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a na financovanie návrhu (ďalej len „analýza vplyvov“) časti 2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie je vyčíslený kvalifikovaný odhad vplyvu predloženého materiálu na príjmy verejnej	A	

		správy. Predmetné kvantifikácie odporúčame uviesť aj v analýze vplyvov tabuľkách č. 1/A a č. 3.		
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	K analýze vplyvov V analýze vplyvov je potrebné tabuľku č. 4/A vypracovať za každú dotknutú kapitolu samostatne.	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	Celému materiálu Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (napríklad v čl. I bode 2 slovo „dopĺňajú“ nahradiť slovami „pripájajú tieto“, v bode 4 § 2 ods. 2 písm. m) úvodnej vete slovo „písmena“ nahradiť slovom „písmen“ a za písmeno „n“ vložiť čiarku, v bode 5 slová „písmena g), m)“ nahradiť slovami „písmen g) a m)“, v bode 10 slová „ods. 2 sa“ nahradiť slovami „sa odsek 2“, v bode 12 poznámke pod čiarou k odkazu 5 slová „neskorších predpisov“ nahradiť slovami „zákona č. 393/2019 Z. z.“, v bode 14 slovo „horskej“ nahradiť slovom „Horskej“, v bode 15 doplniť písmeno q) a nie písmeno r), v úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“ a za slová „motorčekom alebo“ vložiť slovo „výrobcu“, v bode 18 za slovo „nahrádzajú“ vložiť slová „čiarkou a“ (2x), v bode 19 na začiatok vložiť slovo „V“ a za slovo „nahrádzajú“ vložiť slová „čiarkou a“, v bode 22 za slová „ods. 1“ vložiť slová „úvodnej vete“ a vypustiť duplicitné slovo „sa“, v bode 24 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v bode 25 slová „slová „bez postranného vozíka““ nahradiť slovami „slovo „vozíka““, slová „konci sa dopĺňajú slová“ nahradiť slovami „na konci sa pripájajú tieto slová:“, v bode 26 slová „text za bodkočiarkou“ nahradiť slovami „bodkočiarka a slová „to neplatí pre cyklistu““, v bode 29 úvodnej vete vypustiť slovo „novým“ ako nadbytočné, v bode 30 slovo „nahrádzajú“ (prvý výskyt) nahradiť slovom „nahrádza“ a slovo „nahrádzajú“ (druhý výskyt) nahradiť slovami „sa nahrádza“, v bode 32 slová „dopĺňajú slová“ nahradiť slovami „pripájajú tieto slová:“, v bode 33 za slová „ods. 1“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 34 za slová „ods. 5“ vložiť slová „štvrtej vete“ a slová „slová „bez postranného vozíka““ nahradiť slovami „slovo „vozíka““ v bodoch 35 a 36 vypustiť slovo „od“ (4x), v bodoch 37 a 38 slová „dopĺňajú slová“ nahradiť slovami „pripájajú tieto slová:“, v bode 39 § 39 ods. 3 písm. o) slová „pri návrate vozidiel“ nahradiť slovami „vozidlá pri návrate“ vzhľadom na znenie úvodnej vety odseku 3, v poznámke pod čiarou k odkazu 24aa slová „zákona č. 386/2019 Z. z.“ nahradiť slovami „neskorších predpisov.“, v bode 41 úvodnej vete slová „ods. 4 sa“ nahradiť slovami „sa odsek 4“, v § 39 ods. 4 písm. e) slová „alternatívou platnou“ nahradiť slovami „alternatíva platná“, v bode 43 vypustiť slová „§ 4 ods. 2 písm. a)“ (2x) ako nadbytočné, v bode 44 úvodnej vete slová „ods. 2 a 3 znie:“ nahradiť slovami „odseky 2 a 3 znejú:“, v § 40 ods. 2 písm. n) a o) vypustiť slová „podľa osobitného predpisu“ nad slovo „predpisu“ vložiť odkaz na príslušnú poznámku pod čiarou, v § 40 ods. 2 písm. o) čiarku nahradiť bodkočiarkou, v bode 45 úvodnej vete slová „odsek 4 v znení:“ nahradiť slovami „nový odsek 4, ktorý znie:“, v bode 47 za slová „ods. 6“	A	

	vložiť slovo „sa“, v bode 48 vypustiť slovo „v“ ako nadbytočné, v bode 49 za slová „ods. 8“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 51 § 40 ods. 15 úvodnej vete slovo „odseku“ nahradiť slovom „odsekov“, v bode 52 § 40 ods. 16 slovo „odseku“ nahradiť slovom „odsekov“, v bode 54 za slová „ods. 7“ vložiť slová „štvrtej vete“, v bode 58 vypustiť duplicitné slovo „sa“ a slovo „slová“ nahradiť slovami „tieto slová:“, v bode 59 za slová „ods. 8“ vložiť slová „prvej vete“, v bodoch 64, 67, 68, 74, 77 a 160 slovo „slová“ nahradiť slovami „tieto slová:“, v bode 69 za slovo „pripájajú“ vložiť slovo „tieto“, v bode 71 za slová „ods. 5“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 72 čiarku nahradiť slovom „a“, v bode 74 doplniť vetu o zmene znenia poznámky pod čiarou k odkazu 65 a túto vetu vypustiť z bodu 129, v bode 76 slovo „vkladajú“ nahradiť slovami „vkladá čiarka a“, v bode 78 slovo „vypúšťajú“ presunúť za slová „písm. c) sa“, v bode 79 úvodnej vete slovo „písm.“ nahradiť slovom „písmená“, v § 77 ods. 4 písm. f) a g) pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v bode 80 slová „ods. 5 vypúšťa“ nahradiť slovami „vypúšťa odsek 5“, v bode 82 § 77b ods. 2 pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v poznámke pod čiarou k odkazu 41cb slovo „zákon“ nahradiť slovom „Zákon“, v bode 85 úvodnej vete vypustiť slovo „nový“ ako nadbytočné, v § 79a ods. 6 úvodnej vete vypustiť dvojbodku, v poznámke pod čiarou k odkazu 41f za slovami „č. 45/2016 Z. z.“ vypustiť čiarku a slová „ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškólach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“, v bode 86 § 80 ods. 6 slovo „Pre“ nahradiť slovom „Na“, v bode 88 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v bode 89 § 84 ods. 1 písm. b) slová „alebo 3“ nahradiť slovami „alebo ods. 3“, v bode 90 slovo „slová“ nahradiť slovom „slovo“ a slovo „nahrádzajú“ nahradiť slovom „nahrádza“, v bode 96 § 91 ods. 5 prvej vete slová „tohto ustanovenia“ nahradiť vnútorným odkazom na konkrétne odseky a v druhej vete slová „alebo 4“ nahradiť slovami „alebo odseku 4“, v bode 101 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v § 91 ods. 12 slová „tohto ustanovenia“ nahradiť vnútorným odkazom na konkrétne odseky, v bode 102 na začiatok úvodnej vety vložiť slovo „V“, v § 91 ods. 17 úvodnej vete vypustiť dvojbodku a v písmene g) slovo „preskúšania“ nahradiť slovom „preskúšanie“, v bode 105 § 91b ods. 1 prvej vete za slová „ods. 3“ vložiť slová „písm. a)“ a za slová „ods. 8“ vložiť slová „písm. d)“, v bode 106 úvodnej vete slová „písm. c)“ nahradiť slovami „písmeno c)“, v bode 107 úvodnej vete slová „ods. 3 sa na konci pripája písmeno“ nahradiť slovami „sa odsek 3 dopĺňa písmenom“, v bode 110 úvodnej vete za slovo „vkladá“ vložiť slovo „nová“, v bode 113 úvodnej vete slová „ods. 8 sa na konci pripája písmeno“ nahradiť slovami „sa odsek 8 dopĺňa písmenom“, v bode 114 § 92 ods. 10 slová „tohto ustanovenia“ nahradiť vnútorným odkazom na konkrétne odseky a za slová „obmedzené alebo“ vložiť slová „kto je povinný“, v bode 115 za slová „ods. 2“ vložiť slová „tretej vete“, v bode 119 slová „alebo e)“ nahradiť slovami „alebo písm. e)“ a pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v bode 123 úvodnej vete vypustiť slovo „V“ ako nadbytočné, v bode 125 úvodnú vetu preformulovať takto: „V § 104 ods. 16 prvej vete sa bodka na konci nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová:“, v bode 127 úvodnej vete a bode 128 úvodnej vete slová „§ 107 ods. 2 sa“ nahradiť slovami „V § 107 sa odsek 2“, v bode 127 § 107 ods. 2 písm. o) za slovo „porušení“ vložiť slová „pravidiel cestnej		
--	--	--	--

	premávky“, v bode 130 za slovo „úradom“ vložiť čiarku, v bode 137 úvodnú vetu preformulovať takto: „V § 137 ods. 2 sa písmeno o) dopĺňa šiestym až ôsmym bodom, ktoré znejú:“, v bode 139 úvodnej vete slová „písm. aa)“ nahradiť slovami „písmeno aa)“, v bode 140 § 137 ods. 2 písm. ae) úvodnej vete slová „bolo vodičského“ nahradiť slovami „bolo vodičské“, v bode 143 úvodnej vete vypustiť slovo „novými“ ako nadbytočné, v § 139a ods. 14 slová „alebo m)“ nahradiť slovami „alebo písm. m)“, v bode 145 slová „za slová“ nahradiť slovami „za slovo“, v nadväznosti na bod 148 je potrebné v § 139d ods. 1 platného zákona slová „odseku 10“ nahradiť slovami „odseku 9“, v bode 150 slová „vypúšťajú slová“ nahradiť slovami „vypúšťa slovo“, v bode 153 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v § 139e ods. 2 za slovo „zistenie“ vložiť slovo „totožnosti“, za slovom „predpisu“ bodkočiarku nahradiť bodkou a slovo „konanie“ nahradiť slovom „Konanie“, v bode 154 § 139f ods. 3 prvej vete pred slová „a to“ vložiť čiarku a v druhej vete slová „vozidiel, obec“ nahradiť slovami „vozidiel. Obec“ a slová „e) bod 1 a 2“ nahradiť slovami „písm. e) prvý bod a druhý bod“, v bode 155 § 140 ods. 2 slová „podľa ods.“ nahradiť slovami „podľa odseku“, v bode 156 úvodnej vete za slovo „vkladá“ vložiť slovo „nová“, v § 140 ods. 6 druhej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odseku“, v bode 157 úvodnej vete za slovo „vkladajú“ vložiť slovo „nové“, v § 140 ods. 8 písm. a) slovo „horskej“ nahradiť slovami „Horskej záchrannej služby“, v § 140 ods. 8 písm. b) slová „slovenského červeného kríža“ nahradiť slovami „Slovenského Červeného kríža“, v poznámke pod čiarou k odkazu 73 slovo „Např.“ nahradiť slovom „Například“, vymeniť poradie citácii a slová „č. 473/2005 Z. z. v znení neskorších predpisov“ nahradiť slovami „č. 473/2005 Z. z. o poskytovaní služieb v oblasti súkromnej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o súkromnej bezpečnosti)“, v bode 161 vypustiť slová „podľa § 40“ (2x) ako nadbytočné, v bode 162 slová „písm. e)“ nahradiť slovami „písmeno e)“, v bode 163 slová „za slová“ nahradiť slovami „za slovo“, v bode 164 úvodnej vete slová „písm. j)“ nahradiť slovami „písmeno j)“, v bode 165 § 141 ods. 6 písm. l) vypustiť slovo „na“ na začiatku písmena, v bode 166 § 141 ods. 8 upresniť pojem „úvahy“ odkazom na konkrétne ustanovenia správneho poriadku alebo ho nahradiť inými vhodnými slovami, v bode 167 nadpise § 143n slovo „ustanovenie“ nahradiť slovom „ustanovenia“, v bode 168 nadpise § 143o slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „ustanovenie“, v § 143o slovo „Ustanovenie“ nahradiť slovom „Ustanovenia“ a slovo „vzťahuje“ nahradiť slovom „vzťahujú“, v bode 169 nadpise § 143p slovo „ustanovenia“ nahradiť slovom „ustanovenie“, v § 143p slovo „žiadateľov“ nahradiť slovom „žiadateľ“, v čl. II úvodnej vete vypustiť slová „a dopĺňa“ ako nadbytočné, v bode 1 slová „§ 7 ods. 1, § 8 ods. 1“ nahradiť slovami „§ 7 ods. 1 druhej vete, § 8 ods. 1 prvej vete“, v bode 3 za slová „ods. 7“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 4 za slová „ods. 2“ vložiť slová „prvej vete“, v čl. III bode 1 slová „prvý bod“ nahradiť slovami „prvom bode“, v bode 4 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v čl. IV jedinom novelizačnom bode úvodnú vetu preformulovať takto: „Príloha č. 5 sa dopĺňa šiestym bodom, ktorý znie:“, v čl. V úvodnej vete vypustiť slová „a dopĺňa“ ako nadbytočné, v bode 2 slovo „písmeno“ nahradiť slovom „písm.“, v bode 3 úvodnej vete slovo „Poznámka“ nahradiť slovom „Poznámky“ a v prvom		
--	--	--	--

		bode slová „písmen a) alebo b)“ nahradiť slovami „písmena a) alebo písmena b)“, v čl. VI bode 4 slová „§ 8 ods. 10, § 9 ods. 5 a 6“ nahradiť slovami „§ 8 ods. 10 druhej vete, § 9 ods. 5 prvej vete a ods. 6“, v bode 6 § 2b ods. 1 slovo „dvanásť“ nahradiť číslom „12“, v § 2b ods. 2 úvodnej vete za slovo „údaje“ vložiť dvojbodku, v § 2b ods. 2 písm. h) slovo „pre“ nahradiť slovom „na“, v poznámke pod čiarou k odkazu 1c za slová „č. 8/2009 Z. z.“ vložiť slová „v znení neskorších predpisov.“, v bode 7 úvodnej vete slová „odsekom 4“ nahradiť slovami „odsekom 3“, v poznámke pod čiarou k odkazu 1f za slová „č. 8/2009 Z. z.“ vložiť slová „v znení zákona č. 144/2010 Z. z.“, v bode 8 vypustiť slovo „v“ ako nadbytočné, v bode 12 § 6 ods. 1 písm. o) slová „registrácie. Technickú“ nahradiť slovami „registrácie, pričom technickú“, v bodoch 16 a 21 vypustiť slová „§ 2 ods. 1“ (2x) ako nadbytočné a za slová „§ 10a ods. 1“ vložiť slová „písm. a), b), d), f) a j) až m)“, v bode 19 za slová „ods. 1“ vložiť slová „úvodnej vete“, v bodoch 22 a 26 za slová „ods. 2“ vložiť slová „prvej vete“, bod 26 preformulovať takto: „26. V § 20 ods. 2 prvej vete sa slová „ods. 6 a 11“ nahrádzajú slovami „ods. 6, ods. 7 tretej vety a ods. 11“., v bode 27 za slová „ods. 6“ vložiť slová „štvrtej vete“, v bode 28 § 22g nadpise slovo „december“ nahradiť slovom „decembra“).		
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	K čl. I bodu 44 [§ 40 ods. 2 písm. a)] a bodu 157 [§ 140 ods. 8 písm. a)] V § 40 ods. 2 písm. a) a § 140 ods. 8 písm. a) slová „Finančnej správy“ nahradiť slovami „finančnej správy“ z dôvodu zosúladenia s § 2 ods. 2 zákona č. 35/2019 Z. z. o finančnej správe a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	A	
MFSR Ministerstvo financií Slovenskej republiky	O	K čl. V bodu 1 V bode 1 prílohy Sadzobník správnych poplatkov časti VI. DOPRAVA položke 74 písm. a) a b) odporúčame navrhované znenie formálne upraviť vložením bodiek medzi text položky a príslušnú sadzbu správneho poplatku.	A	
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	K doložke vybraných vplyvov Žiadame predkladateľa, aby vyznačil mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov „áno“ v Doložke vybraných vplyvov v časti 9. Vybrané vplyvy materiálu. Odôvodnenie: Predkladateľ nesprávne vyznačil riadok „mechanizmus“ v Doložke vybraných vplyvov.	A	
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	K vplyvom na podnikateľské prostredie Žiadame, aby predkladateľ riadne doplnil časti 3.2 a 3.3 v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: V Analýze chýbajú popísané časti 3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním a 3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu.	A	
MHSR Ministerstvo hospodárstva	Z	K vplyvom na podnikateľské prostredie Žiadame predkladateľa, aby priložil do procesu aj kalkulačku nákladov.	A	

Slovenskej republiky		Odôvodnenie: Kalkulačka nákladov je povinnou prílohou Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.		
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	K vplyvom na podnikateľské prostredie Žiadame predkladateľa, aby do analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie doplnil ďalšie vplyvy, ktoré sme identifikovali. Odôvodnenie: Identifikované vplyvy: § 39 - Navrhovanou úpravou času sa vytvorí dostatočný časový rámec na dojazd nákladných vozidiel do miesta určenia, resp. sa umožní jazda nákladným vozidlám, ktoré prepravujú tovar ktorého preprava neznesie odklad z dôvodu možného narušenia výrobného procesu alebo skazy tovaru bez nutnosti požadovania výnimky zo zákazu jázd - zníženie byrokratickej záťaže a zároveň pozitívny vplyv. § 40, § 138 ods. 1 písm. q) a § 141 ods. 6 písm. a) - Nesplnenie povinnosti prevádzkovateľa vozidiel, ktoré využívajú právo prednosti v jazde určiť podmienky ich používania, spôsobu evidovania používania a evidovania reálneho každého použitia bude správnym deliktom, za ktorý možno právnickej osobe alebo fyzickej osobe - podnikateľovi uložiť pokutu až do výšky 3500 € podľa dôvodovej správy – popísať sankcie a pokuty v časti 3.4 Analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie.	A	
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	K doložke vybraných vplyvov Žiadame predkladateľa, aby vyznačil pozitívny vplyv v Doložke vybraných vplyvov, časť 9. Vybrané vplyvy materiálu. Odôvodnenie: V materiáli bol identifikovaný pozitívny vplyv na PP.	A	
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	Z	K tabuľke zhody Žiadame predkladateľa o zosúladienie predkladaného vlastného materiálu a tabuľky zhody. V tabuľke zhody je nesprávne uvedená účinnosť zákona. Odôvodnenie: Vo vlastnom materiáli je v čl. VII uvedená účinnosť nasledovne: „Tento zákon nadobúda účinnosť 1. decembra 2025, okrem čl. I bodov 13, 16, 17, 56, 95, 104, 105, 107, 113, 128 až 130 a 168, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. apríla 2026, čl. I bodov 74, 79, 80, 82 až 86, 92, 127, 159 a 169, čl. V a čl. VI bodov 7, 11 a 29, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. decembra 2026.“. Naopak, v tabuľke zhody je pri transpozícii čl. 2 ods. 1 uvedená účinnosť podľa čl. VII predkladaného zákona ako: „Tento zákon nadobúda účinnosť 1. októbra 2025.“	A	Tabuľka zhody z materiálu vypustená.
MHSR Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	O	K Doložke vybraných vplyvov Odporúčame predkladateľovi doplniť v časti 13. Stanovisko komisie...chýbajúce číslo PPK, a to 21. Odôvodnenie:	A	

		Tento údaj je potrebné doplniť v zmysle JM na posudzovanie vybraných vplyvov, materiál bol predložený na predbežné pripomienkové konanie pod č. PPK 21/2025.		
MINCRS Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	O	K celému návrhu zákona Návrh zákona odporúčame zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR: V čl. I bodoch 12, 18, 39, 66, 67, 69, 82, 137 a 157 a v čl. VI bodoch 2, 3, 6 a 7 odporúčame čísla k odkazom pred znakom „)" uviesť do horného indexu. V čl. I bode 24 úvodnú vetu odporúčame upraviť takto: „V § 12 odsek 6 znie:“. V čl. I bode 25 slová „a na konci sa dopĺňajú slová“ odporúčame nahradiť slovami „a na konci sa pripájajú tieto slová:“. V čl. I bode 29 odporúčame slovo „nový“ vypustiť. V čl. I bode 32 slová „, sa na konci dopĺňajú slová“ odporúčame nahradiť slovami „sa na konci pripájajú tieto slová:“. Rovnakú legislatívnu techniku odporúčame použiť aj v bodoch 37, 38 a 153. V čl. I bode 88 slová „ods. 2“ odporúčame nahradiť slovami „odsek 2“. Rovnakú legislatívnu techniku odporúčame použiť aj v bode 101. V čl. I bode 143 slovo „novými“ odporúčame vypustiť. V čl. I bode 44 odporúčame slová „ods. 2 a 3 znie“ nahradiť slovami „odseky 2 a 3 znejú“. V čl. I bode 45 odporúčame slová „odsek 4 v znení“ nahradiť slovami „nový odsek 4, ktorý znie“. V čl. VI bode 6 odporúčame v § 2b ods. 3 písm. d) na konci čiarku umiestniť pred poznámku pod čiarou k odkazu 3a. V bode 28 nadpise § 22g odporúčame slovo „december“ nahradiť slovom „decembra“.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 3 je potrebné v súvislosti s novelizačným bodom 1 označiť pôvodné písmená k) a l) ako písmená l) a m). Odôvodnenie: Legislatívna technika.	N	Ide o správne označené písmená.
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 5 odporúčame slová „g), m)“ nahradiť slovami „g) a m)“. Odôvodnenie: Legislatívna technika.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 10 odporúčame slová „ods. 2 sa“ nahradiť slovami „sa odsek 2“. Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 31 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	

		Táto pripomienka sa primerane vzťahuje aj na čl. I novelizačné body 15, 29, 41, 123, 127, 128, 137, 143 a čl. II novelizačný bod 4.		
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 19 odporúčame na začiatku vložiť preložku „V“. Odôvodnenie: Legislatívne pravidlá vlády Slovenskej republiky.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bode 22 odporúčame slová „sa nahrádzajú“ nahradiť slovom „nahrádzajú“. Odôvodnenie: Duplicita.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 30 odporúčame slová „nahrádzajú slovami“ nahradiť slovami „nahrádza slovami“ a za slovo „„parkovisko““ odporúčame vložiť slovo „sa“. Odôvodnenie: Gramatická pripomienka.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 44 odporúčame slová „ods. 2 a 3 znie“ nahradiť slovami „odseky 2 a 3 znejú“. Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 30.3. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Táto pripomienka sa primerane vzťahuje aj na čl. I novelizačné body 24, 79, 88, 101, 102, 106, 114, 139, 153, 155 a 164.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 45 odporúčame slová „odsek 4 v znení“ nahradiť slovami „nový odsek 4, ktorý znie“. Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 32 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 47 odporúčame pred slovo „slová“ vložiť slovo „sa“. Odôvodnenie: Legislatívna technika.	A	

MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 80 odporúčame slová „ods. 5 sa vypúšťa" nahradiť slovami „sa vypúšťa odsek 5". Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 36 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 85 odporúčame v úvodnej vete vypustiť slovo „nový". Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 34.3. Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	
MKSR Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu V čl. I bod 162 odporúčame slovo „písm." nahradiť slovom „písmeno". Odôvodnenie: Odporúčame zosúladiť s bodom 36 Prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky.	A	
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	Čl. I Nad rámec návrhu zákona [k § 62 ods.1] Do čl. I návrhu zákona žiadame doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: „XX. V § 62 odsek 1 znie: „(1) Cestná premávka je riadená dopravnými značkami, dopravnými zariadeniami, pokynmi policajta alebo pokynmi vojenského policajta.““ Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: V zásadnej pripomienke žiadame v § 62 do odseku 1 doplniť vojenského policajta a zaradiť ho tak spolu s policajtom medzi základné subjekty, ktoré sú oprávnené riadiť cestnú premávku. Vojenský policajt bude oprávnený riadiť cestnú premávku iba v rozsahu pôsobnosti Vojenskej polície podľa § 2 zákona č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení neskorších predpisov.	A	
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I - Nad rámec návrhu zákona [k § 62 ods.2] Do čl. I návrhu zákona žiadame doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: „YY. V § 62 ods. 2 sa vypúšťajú slová „alebo vojenský policajt.““ Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú.	A	

		Odôvodnenie: V nadväznosti na predchádzajúcu zásadnú pripomienku, v ktorej žiadame doplniť vojenského policajta do odseku 1 ako základný subjekt oprávnený na riadenie cestnej premávky, považujeme za potrebné ho súčasne vypustiť z odseku 2, kde je upravené oprávnenie vojakov riadiť cestnú premávku pri plnení úloh Policajného zboru alebo ozbrojených síl Slovenskej republiky.		
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I - Nad rámec návrhu zákona [k § 69 ods. 4] Do čl. I návrhu zákona žiadame doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: „WW. V § 69 ods. 4 sa za slovo „policajt“ vkladajú slová „alebo vojenský policajt.“.“ Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: V zásadnej pripomienke žiadame ustanoviť pre vojenského policajta oprávnenie udeliť výnimku z pravidiel cestnej premávky. Uvedená požiadavka vyplýva z potrieb praxe a bude využiteľná najmä v prípadoch potreby dočasnej úpravy cestnej premávky na určitom mieste, napríklad z dôvodu sprejazdnenia komunikácie pred príchodom kolóny s chránenou osobou (buď nasmerovaním vozidiel do protismeru alebo prikázaním zastavenia na mieste, kde je zákaz zastavenia, a podobne).	N	Vojenský policajt je v rámci svojej pôsobnosti už v súčasnosti oprávnený riadiť cestnú premávku a dávať pokyny vodičom vozidla a iným účastníkom cestnej premávky, ktoré sú nadradené všeobecným pravidlám cestnej premávky i dopravným značkám a zariadeniam, čo sa v návrhu zákona na mnohých miestach aj legislatívne zvyrazňuje doplnením slov „vojenský policajt“ v príslušnom tvare do jednotlivých ustanovení o oprávneniach policajta (príslušníka Policajného zboru). Dôvody uvádzané v zásadnej pripomienke nezakladajú dôvod alebo potrebu rozšíriť § 69 ods. 4 zákona o cestnej premávke; ide o štandardné pokyny vojenského policajta, ktoré sú už dnes zakotvené v § 62 zákona o cestnej premávke. Naproti tomu § 69 ods. 4 zákona o cestnej premávke predstavuje špecifickú a mimoriadnu právomoc policajta (mimo štandardných pokynov) umožniť dočasné

				pozastavenie (resp. zneplatnenie) alebo zmenu platnosti pravidiel cestnej premávky v nevyhnutnej miere a len v situáciách, ktoré si vyžadujú okamžitú reakciu bez ohrozenia bezpečnosti. Táto právomoc si vyžaduje komplexné posúdenie situácie, predvídanie dôsledkov a hlbokú znalosť celej šírky dopravných predpisov a ich interakcií v civilnom prostredí, čo je primárnou doménou Policajného zboru. Rozšírenie tejto citlivej právomoci na vojenských policajtov by mohlo viesť k zvýšenému riziku jej neadekvátneho použitia. Rozpor netrvá.
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I. návrhu zákona bodu 51. V § 40 ods. 15 písm. a) žiadame na konci pripojiť bodkočiarku a tieto slová: „to neplatí pre vozidlá Vojenského spravodajstva,“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: Podľa § 2 ods. 2 zákona č. 500/2022 Z. z. o Vojenskom spravodajstve (ďalej len „zákon o VS“) je Vojenské spravodajstvo pri plnení úloh oprávnené používať dopravné prostriedky utajeným spôsobom. Z uvedeného dôvodu vozidlá Vojenského spravodajstva, ktoré sú používané pri plnení úloh v súlade so zákonom o VS, sú neoznačené vozidlá a nesmú byť označované žiadnym spôsobom z dôvodu dekonšpirácie nielen vozidla, ale aj vodiča a prepravovaných osôb.	ČA	Predmetné ustanovenie bude upravené v zmysle pripomienky tak, aby povinnosť určiť v internom predpise spôsob označenia vozidla s právom prednostnej jazdy, ak dané označenie nevyplýva z osobitného predpisu, platila len na vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje § 136 ods. 1 zákona o cestnej premávke. Na vozidlá Ministerstva obrany SR a všetkých organizácií v jeho pôsobnosti sa teda táto povinnosť vzťahovať nebude.

MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I. návrhu zákona bodu 157 V § 140 ods. 8 písm. a) žiadame za slová „ozbrojených síl Slovenskej republiky“ vložiť čiarku a slová „Vojenského spravodajstva“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: V zásadnej pripomienke požadujeme pridať vozidlá Vojenského spravodajstva medzi vozidlá disponujúce výnimkou z dodržiavania zákazových dopravných značiek. Vozidlá Vojenského spravodajstva sa podľa zákona o VS používajú aj pri plnení takých úloh, pri ktorých by bolo uvedenou výnimkou umožnené ich efektívnejšie plnenie.	N	Vzhľadom na zmenu filozofie pri udeľovaní výnimiek podľa § 140 ods. 1 zákona o cestnej premávke nie je možné danej požiadavke vyhovieť. Do zákona sa dopĺňa všeobecná výnimka pre určitý okruh vozidiel na porušovanie niektorých pravidiel cestnej premávky, ak si to plnenie ich úloh vyžaduje, a to bez toho, aby pre takéto vozidlá bolo nutné vydávať výnimky Policajným zborom. Podmienkou zavedenia takej všeobecnej možnosti do zákona však je, aby šlo o riadne označené, a teda jasne rozpoznateľné vozidlá. Pre vozidlá, ktoré z rôznych dôvodov túto požiadavku splniť nemôžu (napr. vozidlá spravodajských služieb) sa nič nemení a bude pre ne naďalej platiť súčasný režim, t. j. v prípade potreby nebudú musieť dodržiavať niektoré pravidlá na základe výnimky vydanej Policajným zborom. Rozpor netrvá.
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I. návrhu zákona 157 V § 140 ods. 9 žiadame za slová „v odseku 8“ vložiť čiarku a slová „okrem vozidiel Vojenského spravodajstva“. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: Podľa § 2 ods. 2 zákona o VS je Vojenské spravodajstvo pri plnení úloh oprávnené používať dopravné prostriedky utajeným spôsobom. Z uvedeného dôvodu vozidlá Vojenského	N	Vzhľadom na zmenu filozofie pri udeľovaní výnimiek podľa § 140 ods. 1 zákona o cestnej premávke nie je možné danej požiadavke vyhovieť. Do zákona sa dopĺňa všeobecná výnimka pre určitý okruh vozidiel na porušovanie

		spravodajstva, ktoré sú používané pri plnení úloh v súlade so zákonom o VS, sú neoznačené vozidlá a nesmú byť označované žiadnym spôsobom z dôvodu dekonspirácie nielen vozidla, ale aj vodiča a prepravovaných osôb.		niektorých pravidiel cestnej premávky, ak si to plnenie ich úloh vyžaduje, a to bez toho, aby pre takéto vozidlá bolo nutné vydávať výnimky Policajným zborom. Podmienkou zavedenia takej všeobecnej možnosti do zákona však je, aby šlo o riadne označené, a teda jasne rozpoznateľné vozidlá. Pre vozidlá, ktoré z rôznych dôvodov túto požiadavku splniť nemôžu (napr. vozidlá spravodajských služieb) sa nič nemení a bude pre ne naďalej platiť súčasný režim, t. j. v prípade potreby nebudú musieť dodržiavať niektoré pravidlá na základe výnimky vydané Policajným zborom. Rozpor netrvá.
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	K čl. I - Nad rámec návrhu zákona Do čl. I návrhu zákona žiadame doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: „AA. V § 4 ods. 2 písm. m), § 5 ods. 3, § 8 ods. 1, § 16 ods. 8, § 35 ods. 4, § 39 ods. 3 a 7, § 40 ods. 2 a 8, § 41 ods. 4, § 48 ods. 1, § 54 ods. 1, § 76 ods. 11 a 15, § 126 ods. 6, § 136 ods. 1, § 140 ods. 8 sa za slová „ozbrojených síl“ v príslušnom tvare vkladajú slová „zahraničných ozbrojených síl.“ v príslušnom tvare.“ Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov upravuje pre príslušníkov ozbrojených síl Slovenskej republiky výnimky z pravidiel cestnej premávky, pod ktoré požadujeme zahrnúť aj príslušníkov ozbrojených síl aliančných partnerov (EÚ, NATO, PfP). Ide napríklad o výnimku z povinnosti používať bezpečnostné pásy, zo zákazu telefonovania počas jazdy, zákazu vjazdu, zákazu zastavenia alebo zákazu stáť vyplývajúceho z dopravnej značky, obmedzenia	ČA	S úplne plošným doplnením slov „zahraničné ozbrojené sily“ všade tam, kde sa v zákone o cestnej premávke nachádzajú slová „ozbrojené sily“ sa nestotožňujeme, keďže je potrebné pritom zohľadniť účel a obsah daných ustanovení. Zahraničné ozbrojené sily doplnené do príslušných ustanovení po vzájomnej dohode.

		používania zvláštnych vozidiel, právo prepravy osôb v ložnom priestore nákladného automobilu a iné.		
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	Z	Nad rámec návrhu zákona [k § 35 ods. 4] Do čl. I návrhu zákona žiadame doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: „BB. V § 35 ods. 4 druhej vete sa slová „a na vodičov kolóny vozidiel ozbrojených síl,“ nahrádzajú slovami „a na vodiča vozidiel ozbrojených síl a zahraničných ozbrojených síl,“.“ Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany za zásadnú. Odôvodnenie: Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov upravuje pre vodičov vozidiel ozbrojených síl Slovenskej republiky výnimku z minimálnej rýchlosti na diaľnici iba ak jazdia v kolóne. Žiadame uvedenú výnimku rozšíriť aj na individuálne vozidlá ozbrojených síl a zahraničných ozbrojených síl z dôvodu, že v niektorých prípadoch pri plnení prepravných úloh nie je možné dosiahnuť na diaľnici minimálnu rýchlosť 80km/h. V súčasnej dobe musia vojenské útvary žiadať Policajný zbor o udelenie výnimky na jednotlivé vozidlá, čo spôsobuje problémy v praxi.	A	
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	O	K čl. I návrhu zákona bodu 66 – k poznámke pod čiarou k odkazu 37 V poznámke pod čiarou k odkazu 37) odporúčame slová „Z. z.“ nahradiť slovom „Zb.“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka; citovaný zákon má označenie príslušnej zbierky „Zb.“ a nie „Z. z.“.	A	
MOSR Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	O	K čl. I návrhu zákona bodu 3 V § 2 ods. 2 písm. l) navrhujeme nad slová „oprávnenou osobou“ vložiť príslušný odkaz na ustanovenie právneho predpisu alebo na príslušnú poznámku pod čiarou. Odôvodnenie: Z dôvodu zaistenia jednotného výkladu predmetného ustanovenia navrhujeme príslušným odkazom zadefinovať, aký subjekt okrem policajta a vojenského policajta je oprávnený riadiť križovatku. V platnom ustanovení upravujúcom riadenú križovatku je nad slovom „oprávnenou osobou“ odkaz na § 3 ods. 1 písm. i) zákona č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení zákona č. 240/2005 Z. z.	A	
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodár stva a rozvoja vidieka	Z	K čl. I bodu 75 V navrhovanom novom znení § 75 ods. 11 sa za slová „presahuje 3 500 kg“ vkladajú slová „a poľnohospodárske traktory, lesné traktory a iné zvláštne motorové vozidlá, ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť presahuje 65 km/h“. S uvedeným doplnením nesúhlasíme a žiadame ponechať doterajšie znenie § 75 ods. 11 predmetného zákona.	A	

Slovenskej republiky		Odôvodnenie: Uvedené doplnenie predmetného zákona znemožnení prevádzkovateľom zvláštnych motorových vozidiel využívať prípojné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 750 kg, ktoré sú bežne využívané v poľnohospodárskej prvovýrobe. Predmetný návrh novely zákona taktiež sprísni minimálnu vekovú hranicu na udelenie vodičského oprávnenia na vedenie týchto motorových vozidiel a zavedie povinné pravidelné lekárske prehliadky a psychologické vyšetrenia pre vodičov zvláštnych vozidiel využívaných v poľnohospodárskej výrobe. Vyššie uvedené skutočnosti môžu mať zásadný vplyv na konkurencieschopnosť prevádzkovateľov zvláštnych motorových vozidiel v poľnohospodárskej výrobe.		
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	Z	Čl. I bodu 76 V navrhovanom novom znení § 75 ods. 17 sa za slová „zvláštne motorové vozidlá” vkladajú slová „,ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť nepresahuje 65 km/h”. S uvedeným doplnením nesúhlasíme a žiadame ponechať doterajšie znenie § 75 ods. 17 predmetného zákona. Odôvodnenie: V súvislosti so vznesením a odôvodnením zásadnej pripomienky k § 75 ods. 11 navrhovaného zákona nie je potrebné zaviesť pri skupine motorových vozidiel T vymedzenie najväčšej konštrukčnej rýchlosti.	A	
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	Z	K analýze vplyvov na podnikateľské prostredie V prípade ponechania navrhovanej právnej úpravy v čl. I bodoch 75 a 76 žiadame doplniť analýzu vplyvov na podnikateľské prostredie o výpočet vplyvov navrhovanej regulácie pre poľnohospodárske traktory. Odôvodnenie: Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie neobsahuje výpočet vplyvov navrhovanej regulácie pre poľnohospodárske traktory, ktorých konštrukčná rýchlosť presahuje 65 km/h. K takýmto traktorom by už mohli byť pripojené len prípojné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg, hoci v praxi sa v poľnohospodárstve používajú ťažšie prípojné vozidlá. Predkladateľ by sa mal zaoberať otázkou, akého množstva podnikateľských subjektov v poľnohospodárstve sa navrhovaná regulácia dotkne, a aké finančné straty im môže spôsobiť.	A	Pôvodne navrhované body 75 a 76 v čl. I vypustené, preto nie je potrebné upravovať doložku vplyvov.
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka	O	K celému návrhu Návrh odporúčame zosúladiť s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky, najmä zosúladiť - v čl. I bodoch 2, 32, 37, 64, 69, 74, 77 a 160 úvodnú vetu s bodom 35.2, - v čl. I bodoch 24, 44, 88, 101, 102, 106, 139, 153 a 164 a čl. III bode 4 úvodné vety s bodom 30.3,	A	

Slovenskej republiky		- v čl. I body 45, 91 a 157 s bodom 32, - v čl. I bodoch 80 a 162 úvodné vety s bodom 36, - v čl. I bode 85 úvodnú vetu s bodom 34.2, - v čl. I bodoch 107, 113, 123, 127, 128, 137 a 143 úvodné vety s bodom 31, - v čl. I body 119 a 143 s bodom 22.7 tak, že sa nahradia v bode 119 slová „písm. d) alebo e)“ slovami „písm. d) alebo písm. e)“ a v bode 143 § 139a ods. 14 slová „§ 6a písm. l) alebo m)“ slovami „§ 6a písm. l) alebo písm. m)“.		
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	O	K čl. I bodom 22, 47, 48 a 152 V čl. I odporúčame v bode 22 za slovami „má povinnosti“ vypustiť slovo „sa“, v bode 47 za slovami „ods. 6“ a v bode 48 za slovami „vozidla skupiny C1“ vložiť slovo „sa“ a v bode 152 za slovom „vypúšťa“ vložiť slová „bodkočiarka a“.	A	
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	O	K čl. I bodom 114 a 155 V čl. I bodoch 114 a 155 úvodných vetách odporúčame slovo „odsek“ nahradiť slovom „odseky“ a v § 140 ods. 2 vložiť za slovami „§ 35 ods. 1“ slová „druhej vety“ s cieľom zosúladienia znenia tohto odseku s odsekom 1 písm. a).	A	
MPRVSR Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	O	K poznámkam pod čiarou Pri uvádzaní poznámok pod čiarou v čl. I bodoch 12, 15, 18, 39, 67, 69, 82, 85 a 129 a čl. VI bodoch 2, 6 a 7 odporúčame postupovať podľa bodu 38 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky. Zároveň odporúčame - v čl. I bode 12 poznámke pod čiarou k odkazu 5 citáciu zosúladiť s bodom 23.7 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky, ktorý predpokladá pri uvádzaní demonštratívneho výpočtu v poznámke pod čiarou citáciu viacerých, tzn. aspoň dvoch právnych predpisov oddelených čiarkou, - v čl. I bode 39 poznámke pod čiarou k odkazu 24aa nahradiť slová „v znení zákona č. 386/2019 Z. z.“ slovami „v znení neskorších predpisov.“, keďže bol § 9 predmetného zákona novelizovaný aj zákonom č. 387/2015 Z. z., - v čl. I bode 66 poznámke pod čiarou k odkazu 37 opraviť nesprávne uvedený publikačný zdroj nahradením skratky „Z. z.“ skratkou „Zb.“, - v čl. I bode 157 poznámke pod čiarou k odkazu 73 citáciu zosúladiť s bodom 23.7 a s ohľadom na to, že ide o prvú citáciu zákona č. 473/2005 Z. z., v ktorom § 56 ods. 6 doteraz nebol predmetom novelizácie, uviesť jeho úplnú citáciu a vypustiť slová „v znení neskorších predpisov“, - v čl. VI bode 6 poznámke pod čiarou k odkazu 1c na konci pripojiť tieto slová: „v znení	A	

		neskorších predpisov“, keďže § 77 ods. 1 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. bol novelizovaný zákonom č. 144/2010 Z. z. a zákonom č. 310/2021 Z. z.		
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K Čl. I bodu 12 Odporúčame v Čl. I bode 12 navrhovanej poznámke pod čiarou k odkazu 5 slová „neskorších predpisov.“ nahradiť slovami „zákona č. 393/2019 Z. z.“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K Čl. I bodom 18, 19 a 76 Odporúčame v Čl. I upraviť body 18, 19 a 76 v tom zmysle, aby citácia slov, ktoré nahrádzajú slová súčasne platného znenia právneho predpisu, nezačínala čiarkou za úvodzovkami. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K Čl. I bodom 58, 62 a 67 Odporúčame v Čl. I používať jednotnú legislatívnu techniku. Napríklad v Čl. I bode 58 sa uvádza: „a pripájajú sa slová“, v Čl. I bode 62 sa uvádza: „a pripájajú sa tieto slová:“ a v Čl. I bode 67 sa uvádza: „a pripájajú sa slová:“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MPSVRSR Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	O	K Čl. I bodu 157 Odporúčame v Čl. I bode 157 upraviť navrhovanú poznámku pod čiarou k odkazu 73. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. V zmysle Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky, ak sa v poznámke pod čiarou uvádza demonštratívny výpočet právnych predpisov, poznámka sa začína slovom „Napríklad“. Jednotlivé citácie právnych predpisov sa uvádzajú v chronologickom poradí, pričom skôr prijatý právny predpis sa cituje ako prvý. Skrátená citácia sa používa pri druhej a ďalšej citácii v poznámkach pod čiarou. Ak sa cituje právny predpis, prípadne jeho jednotlivé ustanovenie, ktorý už bol novelizovaný neskorším právnym predpisom, vyjadruje sa to tak, že k jeho citácii (úplnej alebo skrátenej) sa pripája dodatok „v znení zákona (nariadenia vlády, vyhlášky, opatrenia) č. ... Z. z.“.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 22 a 58 V čl. I bod 22 a 58 navrhujeme vypustiť slovo „sa“, ktoré sa v ňom nachádza duplicitne. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	

MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 45 a 157 V čl. I bod 45 a 157 navrhujeme upraviť legislatívnu techniku v súlade s bodom 32. Prílohy č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády Slovenskej republiky.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 47 a 48 V čl. I bod 47 navrhujeme doplniť slovo „sa“ za označenie ods. 6 a v bode 48 navrhujeme doplniť slovo „sa“ za slová „„vozidla skupiny C1““. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. I bod 102 V čl. I bod 102 navrhujeme na začiatku doplniť slovo „V“. Odôvodnenie: Legislatívno- technická	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	Čl. II bod 1 V čl. II bod 1 navrhujeme za slovami „§ 8 ods. 1“ nahradiť čiarku slovom „a“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K všeobecnej časti dôvodovej správy Vo všeobecnej časti dôvodovej správy navrhujeme zosúladiť posúdenie vplyvov s doložkou vybraných vplyvov. Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov predkladateľ identifikoval pozitívne a negatívne sociálne vplyvy, avšak v dôvodovej správe sa uvádza, že materiál nepredpokladá žiadne sociálne vplyvy.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K osobitnej časti dôvodovej správy V osobitnej časti dôvodovej správy k bodu 54 (§ 43 ods. 4 písm. b)) navrhujeme zmeniť na odôvodnenie k bodu 53. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
MSSR Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	O	K osobitnej časti dôvodovej správy V osobitnej časti dôvodovej správy v odôvodnení k bodu 95, 104, 105, 107 a 113 (§ 91 ods. 3, § 91a ods. 5 až 8, § 91b, § 92 ods. 3 písm. d) a § 92 ods. 8 písm. d)) navrhujeme vypustiť slovo „pri“ vo vete „Posudzujúci psychológ pri zapíše začiatok rehabilitačného programu do evidencie vodičov elektronicky a evidencia vodičov mu vráti výpis...“.	A	
Mesto Banská Bystrica Mesto Banská Bystrica	O	Celému materiálu Mesto Banská Bystrica navrhuje do legislatívneho návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony doplniť kompetencie obce, resp. obecnej polície za účelom regulácie pohybu vozidiel v pešej zóne, a to tak, aby	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

	obec bola oprávnená prejednávať porušenia povinností na úseku pohybu v pešej zóne formou tzv. „objektívnej zodpovednosti“. Mesto Banská Bystrica ako alternatívny návrh uvádza nasledovné legislatívne riešenie: § 6a sa dopĺňa písmenom p), ktoré znie: „p) zákaz vjazdu vozidla do pešej zóny, ak jeho vjazd nie je umožnený dopravnou značkou.“ § 139a sa dopĺňa odsekom 14., ktorý znie: „14. Držiteľovi vozidla, ktorý porušil povinnosť podľa § 6a písm. p), orgán Policajného zboru alebo obec uloží pokutu eur.“ V § 139b ods. 2 druhá veta za slová „podľa § 139a ods. 7“ vkladajú slová „ods. 14“, teda Správny delikt podľa § 139a ods. 7, ods. 14. možno prejednať aj vtedy, ak je zaznamenaný technickými prostriedkami, ktoré používa alebo využíva obec alebo obecná polícia. V § 139d ods. 1 prvá veta sa za slová „zistí porušenie podľa § 6a písm. e)“ vkladajú slová „písm. p)“, teda Ak orgán Policajného zboru zistí porušenie povinnosti podľa § 6a alebo ak obec zistí porušenie podľa § 6a písm. e), písm. p) a nie je dôvod na odloženie veci, bezodkladne bez ďalšieho konania vydajú rozkaz o uložení pokuty. Rozkaz má rovnaké náležitosti ako rozhodnutie, ak v odseku 10 nie je uvedené inak. Spolu s rozkazom sa držiteľovi vozidla zašle aj dôkaz o porušení povinnosti podľa § 6a alebo spôsob, ktorým sa držiteľ vozidla môže oboznámiť s dôkazom o spáchaní správneho deliktu držiteľa vozidla. Ak ide o držiteľa vozidla alebo vlastníka vozidla evidovaného v inom členskom štáte Európskej únie, rozkaz sa zašle aj v jednom z úradných jazykov členského štátu Európskej únie, v ktorom je vozidlo evidované; rozkaz, ktorý sa ani po opakovanom doručení nepodarilo doručiť držiteľovi vozidla alebo vlastníkovi vozidla, sa dňom vrátenia nedoručenej zásielky orgánu Policajného zboru považuje za nevydaný. Rozkaz nemožno doručiť verejnou vyhláškou. Odôvodnenie: Obce v rámci svojich kompetencií v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov určujú formou svojich všeobecne záväzných nariadení pešie zóny, teda úseky komunikácií a spevnených plôch, ktoré sa riadia podmienkami vyznačenými príslušným dopravným značením so spresňujúcimi údajmi a platnou legislatívou SR. Podľa § 59 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov Do pešej zóny je povolený vjazd len vozidlám, ktorým to umožňuje dopravná značka. Vzhľadom na uvedené obce zároveň určujú okruh vozidiel, ktorým je v zmysle dopravného		
--	---	--	--

	značenia povolený vjazd do pešej zóny, pričom reguláciu vjazdov do pešej zóny zabezpečujú obce taktiež formou vydávania oprávnení na vjazd do pešej zóny. Kompetencia obce, resp. obecnej polície prejednávať v blokovanom konaní priestupky proti bezpečnosti a plynulosti na úseku pohybu vozidiel v pešej zóne vyplýva tak zo zákona č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov ako aj zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov. Obecná polícia je v zmysle uvedenej právnej úpravy oprávnená prejednávať v blokovanom konaní priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané neuposlušnosťou pokynu vyplývajúceho: • z dopravnej značky "pešia zóna", ktorá zakazuje vjazd vozidiel (okrem vozidiel s povolením). • zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, ktorá zakazuje zastavenie, státie a vjazd vozidiel, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V pešej zóne je státie motorových vozidiel zakázané, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V zmysle zákona č. 146/2021 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, a ktorý nadobudol účinnosť dňa 1. mája 2021 bola zavedená možnosť pre obce sankcionovať formou tzv. „objektívnej zodpovednosti“ držiteľa vozidla za nedodržanie taxatívne stanovených pravidiel cestnej premávky vozidlom, ktoré prevádzkuje. Objektívna zodpovednosť podľa zákona o cestnej premávke priniesla možnosť obciam dosiahnuť, aby držiteľia vozidiel boli motivovaní zabezpečiť, aby ich vozidlá boli používané v súlade s pravidlami cestnej premávky, čo vedie k zníženiu počtu dopravných priestupkov a nehôd. Druhá nespochybniteľná výhoda inštitútu tzv. „objektívnej zodpovednosti“ je zníženie administratívnej záťaže a efektívnejšie, rýchlejšie a hospodárnejšie konanie o protiprávnom skutku, nakoľko proces ukladania pokút je rýchlejší a menej náročný na administratívu, čo šetrí čas a ľudské zdroje. Potreba zefektívnenia procesov v rámci obce s cieľom znižovania administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy vyústila do potreby, aby obce využívali technológie, ktoré umožňujú tak digitalizáciu vydávania oprávnení na vjazdy vozidiel do peších zón ako aj efektívnu kontrolu dodržiavania pravidiel pohybu vozidiel v pešej zóne. Vzhľadom na rôznorodosť technológií využívaných obcami za účelom udelenia elektronických povolení na vjazd do pešej zóny, technológií na monitorovanie prípadných porušení predpisov a na ne nadväzujúcu rôznorodosť informačných systémov, nie je z		
--	---	--	--

		technického a bezpečnostného hľadiska možná integrácia na informačné systémy využívané Policajným zborom SR. Policajný zbor SR teda nedisponuje prístupom k technickým prostriedkom zaznamenávajúcim porušenie právnych predpisov a prístupom do databáz vydaných povolení na vjazd do pešej zóny, čo znemožňuje Policajnému zboru SR kontrolu týchto vozidiel, a teda nie je možné ani udelenie pokút držiteľom vozidiel v rámci tzv. „objektívnej zodpovednosti“. Efektívne využívanie inštitútu tzv. „objektívnej zodpovednosti“ za účelom regulácie pohybu vozidiel v pešej zóne je možné, len ak bude táto kompetencia zverená priamo obci, resp. obecnej polícii, ktorá je vlastníkom a užívateľom technických prostriedkov na zaznamenanie porušení predpisov s neobmedzeným prístupom. Zároveň, rozšírením okruhu možností spôsobov prejednávania nepovolených vjazdov do pešej zóny formou objektívnej zodpovednosti je možné dosiahnuť, aby zistené porušenia boli ihneď riešené v zmysle platných právnych predpisov a vylúčením možnosti vstupu ľudského faktora do riešenia by sa zachovala objektivita voči všetkým, ktorý by sa dopúšťali uvedených priestupkov, nakoľko suma za porušenie uvedeného ustanovenia je zákonom daná fixne.		
Mesto Košice Mesto Košice	O	Čl. I § 22 ods. 4 písm. b) V čl. I navrhujeme vypustenie novelizačných bodov 28 a 29 - teda navrhujeme zachovať súčasný právny stav, v ktorom je otáčanie sa v križovatkách s riadenou premávkou možné len vtedy, ak to výslovne povoľuje dopravné značenie. Navrhovaná zmena by mohla viesť k nežiaducemu zvýšeniu nákladov, administratívnej záťaže a zníženiu bezpečnosti cestnej premávky, pričom úžitok pre vodičov ostáva sporný. Odôvodnenie: Navrhovaná úprava, ktorá by všeobecne umožnila otáčanie sa v križovatkách s riadenou premávkou (s výnimkou prípadu, ak je osadená zákazová značka č. 216), predstavuje z pohľadu samosprávy a správcu miestnych komunikácií niekoľko praktických problémov, finančných nákladov a potenciálne rizikových dopadov. 1. Zvýšená administratívna a technická záťaž na správcu komunikácie: Návrh generuje potrebu vykonať rozsiahle individuálne posudzovanie každej križovatky s riadenou premávkou z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, najmä: • overenie signálnych plánov a ich vhodnosti pre manéver otáčania sa, • overenie priestorových parametrov križovatky vrátane prejazdových kriviek pre rôzne kategórie vozidiel, • následné rozhodnutie o potrebe a vhodnosti osadenia zákazovej značky č. 216 (Zákaz otáčania).	N	Ide o štandardné medzinárodné pravidlo (práve všeobecný zákaz otáčania na križovatke s riadenou premávkou je nezvyčajný), pričom je potrebné poukázať na to, že pri otáčaní (akomkoľvek, teda aj na križovatke, ktorá je aj ktorá nie je riadená svetelnou signalizáciou) sa musia dodržať všeobecné pravidlá (§ 22).

		2. Nárast finančných nákladov: Realizácia predmetnej zmeny si bude vyžadovať vynaloženie finančných prostriedkov na: • technické posúdenia a dopravné analýzy (napr. pre každú križovatku zvlášť), • prípadnú zmenu dopravného značenia (zvislého aj vodorovného) a dopravných zariadení, • výrobu, osadenie a údržbu dopravných značiek, vrátane nákladov na povoľovacie konania. 3. Nejednoznačnosť a zníženie prehľadnosti dopravného režimu: V súčasnom právnom stave je otáčanie sa v riadenej križovatke povolené len vtedy, ak je to výslovne umožnené dopravným značením. Tento prístup je jasný a prehľadný. Navrhovaná zmena by znamenala opačný princíp, kedy je otáčanie vo všeobecnosti povolené, a zákaz by bolo potrebné výslovne vyznačiť. Tento prístup môže viesť k nárastu nehodovosti z dôvodu nesprávneho vyhodnotenia situácie vodičom. 4. Nedostatočné zohľadnenie stavebno-technického riešenia križovatiek: Riadené križovatky sa zvyknú navrhovať aj v miestach so zhoršenými rozhl'adovými pomermi alebo inými obmedzeniami, preto nie je vhodné všeobecne povoľovať otáčanie v nich. 5. Riziko plošného presunu zodpovednosti na obce a mestá: Zmena legislatívneho rámca by presunula zodpovednosť za posúdenie vhodnosti a bezpečnosti manévru otáčania sa na správcu cesty (často ním je obec). Pre menšie samosprávy to môže znamenať neúmernú záťaž, a to nielen finančne (dopravno-inžinierske podklady, projekty na doplnenie TDZ), ale aj kapacitne (množstvo človekohodín, aby sa zabezpečili spomenuté procesy). V súčasnosti by sme mali mať v zmysle vyhlášky č. 30/2020 Z. z. osadené doplnkové zariadenie k svetelným signálom č.731 Čierna šípka na otáčanie len na 1 z 58 križovatiek, respektíve 77 všetkých svetelných uzlov. V prípade navrhovanej zmeny, by sme mali overiť možnosť otáčania sa na križovatke, pričom je predpoklad, že na väčšine križovatiek, by sme mali doplniť zákaz.		
Mesto Nitra Mesto Nitra	O	pripomienka k zákonu č. 135/1961 Zb. k §3 ods.7,ods.8 ods.9;§3b ods.4,§7 ods.1;§8 ods.1,ods.7;§11 ods.6; §18ods.2 Mesto Nitra zásadne nesúhlasí so zavedením inštitútu „záväzného stanoviska“ dopravného inšpektorátu a Ministerstva vnútra SR, ako ho navrhuje novela zákona o pozemných komunikáciách. Navrhovaná právna úprava predstavuje neprimeraný zásah do ústavné a zákonne garantovanej samosprávnej pôsobnosti obcí. Podľa čl. 65 ods. 1 Ústavy Slovenskej republiky obec samostatne rozhoduje a koná vo veciach územnej samosprávy. Rozsah tejto pôsobnosti je konkretizovaný v § 4 ods. 3 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení, kde sa uvádzajú	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

		najmä tieto relevantné oblasti: • písm. a) obec hospodári s vlastným hnutelným a nehnuteľným majetkom – čo zahŕňa aj infraštruktúru využívanú na parkovanie, miestne komunikácie a verejné priestranstvá; • písm. c) obec rozhoduje o miestnych daniach a poplatkoch – vrátane úhrady za dočasné parkovanie, čo je integrálnou súčasťou parkovacej politiky mesta; • písm. f) obec zabezpečuje výstavbu, údržbu a správu miestnych komunikácií, verejných priestranstiev a ďalších zariadení – táto právomoc je kľúčová pre organizáciu dopravy, zriaďovanie dopravného značenia, reguláciu parkovania a celkovú dopravnú infraštruktúru mesta; • písm. j) obec obstaráva a schvaľuje územnoplánovacia dokumentáciu – čím vytvára záväzné rámce aj pre dopravné riešenia a ich integráciu do územia; • písm. k) obec vykonáva investičnú a podnikateľskú činnosť v záujme svojich obyvateľov, čo zahŕňa aj rozvoj a prevádzku dopravných a parkovacích systémov; • písm. n) obec zabezpečuje verejný poriadok, ktorý zahŕňa aj reguláciu dopravy a kontrolu nad využívaním verejného priestoru, vrátane statickej dopravy. Zavedením záväzného stanoviska dopravného inšpektorátu sa z týchto ustanovení odníma obsah rozhodovacej právomoci obce a prenáša sa na orgán štátnej správy, bez procesnej možnosti samosprávne uplatniť vlastné posúdenie miestnych podmienok. Ide o zásah do princípu subsidiarity a samostatnej pôsobnosti obce ako verejnoprávneho subjektu. Navrhujeme vypustenie výrazu „záväzné“ zo spojenia „záväzné stanovisko“ vo všetkých dotknutých ustanoveniach zákona.		
Mesto Nitra Mesto Nitra	O	k zákonu č. 135/1961 Zb. §6a ods. 1 Mesto Nitra navrhuje v §6a ods. 1 nahradiť pojem „miestne cesty“ pojmom „cesty“. V intraviláne miest vedú aj cesty I., II. a III. triedy, ktoré sú fyzicky a funkčne súčasťou mestského dopravného systému, hoci nespádajú pod definíciu „miestnych ciest“. Na týchto cestách sa bežne nachádzajú parkovacie miesta, ktoré obec potrebuje regulovať v súlade so svojou dopravnou, územnou a poriadkovou politikou. Zúženie právomoci obce len na „miestne cesty“ by znemožnilo efektívne vykonávanie viacerých samosprávnych kompetencií, najmä podľa: • § 4 ods. 3 písm. a) – hospodárenie s verejným majetkom, • písm. c) – rozhodovanie o poplatkoch za parkovanie, • písm. f) – správa a údržba miestnych ciest a verejného priestoru, • písm. k) – investovanie do dopravnej infraštruktúry a jej prevádzka, • písm. n) – zabezpečovanie verejného poriadku (vrátane dopravy a parkovania). V §6a ods. 1 žiadame nahradiť pojem „miestne cesty“ všeobecným pojmom „cesty“, čím sa	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona bude čl. II po vzájomnej dohode so zástupcami samospráv doplnený o nové znenie § 6a ods. 1, ktoré zohľadní skutočnosti uvedené v pripomienke.

		umožní obciam určiť parkovacie miesta aj na verejne prístupných cestách iných tried, ktoré sa nachádzajú na ich území a plnia dopravnú funkciu v rámci mesta.		
Mesto Nitra Mesto Nitra	O	§ 55 ods. 1 Návrh znenia § 55 ods. 1 (posledná veta): „Osoby mladšie ako trinásť rokov, osoby ich sprevádzajúce, ako aj osoby prepravujúce tieto osoby v súlade s odsekom 3, môžu jazdiť po pravej strane chodníka, ak tým neohrozia ani neprimerane neobmedzia pohyb chodcov.“Navrhovaná úprava reflektuje potrebu zvýšiť dopravnú bezpečnosť detí vo veku od desať do dvanásť rokov, ktoré predstavujú významnú skupinu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Podľa dát OECD (ITF, 2022) sú deti na bicykloch vo veku 10 – 13 rokov vystavené výrazne vyššiemu riziku dopravných nehôd v zmiešanej premávke, najmä v mestských oblastiach s vysokou hustotou dopravy. Zároveň výskumy Európskej dopravnej agentúry (ETSC) a WHO jednoznačne potvrdzujú, že samostatný pohyb detí pešo alebo na bicykli v každodennej mobilitě prispieva k ich psychomotorickému vývinu, samostatnosti a pravidelnému pohybu, čím sa znižuje riziko obezity a iných civilizačných ochorení. Umožnenie jazdy po chodníku – za prísnej podmienky neohrozovania chodcov – preto predstavuje vyvážené riešenie, ktoré reflektuje ako potrebu ochrany slabších účastníkov, tak aj význam podpory udržateľnej a aktívnej mobility detí. Súčasný znenie zákona výrazne obmedzuje možnosti bezpečného pohybu detí na bicykli najmä v prípade, že školské trasy vedú po frekventovaných komunikáciách bez dostatočne oddelených cyklistických trás. Zavedenie výnimky pre deti mladšie ako trinásť rokov a ich sprievod podporí nielen ich bezpečnosť, ale aj politiku „safe routes to school“ (bezpečné cesty do školy), ktorú odporúča Európska komisia ako súčasť stratégií znižovania záťaže automobilovej dopravy v mestách. Navrhované znenie zohľadňuje aj proporionalitu – právo na pohyb detí na bicykli sa obmedzuje požiadavkou, aby ich jazda neohrozovala ani neprimerane neobmedzovala chodcov, čím sa zabezpečuje zachovanie ochrany práv peších účastníkov cestnej premávky.	A	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval jazdu na bicykli po chodníku deťom vo veku do 15 rokov jazdiacim bez sprievodu dospelé osoby.
Mesto Prešov Mesto Prešov	O	Čl. II Navrhujeme vypustiť článok II. Zastavme názor, že uvedenou zmenou by mohlo dôjsť k zásahu do kompetencií samospráv, keďže kompetencie v oblasti miestnej dopravy má samospráva a už dnes podľa zákona vydáva rozhodnutia na základe stanovisk dopravného inšpektorátu. Ak by sa stanoviska stali záväznými došlo by k obmedzeniu pôsobnosti samospráv v tejto oblasti. Navrhovanou zmenou by sa samospráva ako cestný správny orgán dostala do nerovného postavenia vo vzťahu k dopravnému inšpektorátu. S navrhovanou zmenou nie je možné súhlasiť aj z	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

		dôvodu, že samospráva najlepšie pozná miestne pomery či infraštruktúru. Táto pripomienka je zásadná.		
Mesto Trnava Mesto Trnava	O	Celému materiálu Zo súčasného ustanovenia § 25 ods.1 písm. o) zákona o cestnej premávke vyplýva nielen zákaz stáť na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie ale aj zákaz zastavenia na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie. V praxi je bežné a žiadúce, aby vodič na platenom parkovacom mieste najprv zastavil a následne realizoval úhradu za parkovanie (napr. v parkovacom automate, SMS parking, úhrada mobilnou aplikáciou ...). Obce a mestá takéto zastavenie na spoplatnenom parkovacom mieste celkom logicky akceptujú napriek súčasnej existencii ustanovenia § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke, práve z dôvodu potreby vodiča realizovať úhradu poplatku za parkovanie. Z uvedeného dôvodu je v súčasnosti definovaný zákaz zastavenia a stáť podľa § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke nevhodný a považujeme za žiadúce vypustiť predmetné ustanovenie zo zákona v kontexte s ďalšími nižšie uvedenými navrhovanými zmenami. Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie, ktorá vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia je potrebné v nadväznosti na vypustenie ustanovenia § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke ustanoviť ako novú explicitne danú povinnosť v § 6a zákona o cestnej premávke ako povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie (ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia). Ako možnosť uvádzame nasledovné riešenie: V § 6a sa vkladá nové písmeno p) s textom, ktorý znie: „p) povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie.“ Poznámka: návrh akceptuje už navrhované zmeny zákona obsiahnuté v zverejnenom návrhu zákona v medzirezortnom pripomienkovom konaní, z uvedeného dôvodu navrhujeme označenie predmetného ustanovenia písmenom p). V nadväznosti na vyššie uvedené je potrebné definovať vecnú príslušnosť obce na prejednávanie správnych deliktov držiteľa vozidla v prípade, ak nie je splnená povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia ako nevyhnutný predpoklad pre realizáciu parkovacích politík obcí a miest a to zmenou v § 139a ods. 7 písm. b) a v § 139d ods. 1 zákona o cestnej premávke a to napríklad nasledovne: V § 139a ods. 7 zákona v prvej vete sa za slová „§ 6a písm. e)“ vkladajú slová „a p)“ a veta teda znie: „Držiteľovi vozidla, ktorý porušil povinnosť podľa § 6a písm. e) a p), orgán Policajného zboru alebo obec uloží pokutu“ ďalej:	N	Parkovanie za úhradu je štandardný spôsob regulácie statickej premávky; vozidlo bez zaplatenej úhrady parkovného nedodržiava pokyn vyplývajúci z dopravnej značky. Uvedené platí rovnako aj pri iných spôsoboch regulácie statickej premávky (časovo obmedzené parkovanie, parkovanie určené len pre určitý okruh vozidiel a pod.), pričom bez dodržania týchto pokynov má vodič na danom parkovacom mieste zakázané stáť. Nabúravať tento systém odvolávajú sa na zneužívanie držiteľmi parkovacích preukazov a sťažnou kontrolou prostredníctvom skenovacích vozidiel, nepovažujeme za dostatočne dôvodné.

	V § 139a ods. 7 písm. b) sa za slová „ako je uvedené v písmene a)“ vkladajú slová „a povinnosť podľa § 6a písm. p) a text teda znie: „b) 78 eur, ak bola porušená iná povinnosť podľa § 6a písm. e), ako je uvedené v písmene a) a povinnosť podľa § 6a písm. p).“ ďalej: V § 139d ods. 1 prvá veta sa za slová „§ 6a písm. e)“ vkladajú slová „a písm. p)“ a veta teda znie: „Ak orgán Policajného zboru zistí porušenie povinnosti podľa § 6a alebo ak obec zistí porušenie podľa § 6a písm. e) a písm. p) a nie je dôvod na odloženie veci, bezodkladne bez ďalšieho konania vydajú rozkaz.....“ V súvislosti s nami navrhovaným vypustením ustanovenia § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke je pre možnosť realizácie parkovacích politík miest a obcí potrebná aj zmena ustanovenia § 3 ods. 1 písm. f) zákona č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o obecnej polícii“), ktoré pojednáva okrem iného o vecnej príslušnosti obecných a mestských polícií prejednávať v blokovanom konaní a objasňovať priestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a to doplnením predmetného ustanovenia napríklad nasledovne: V § 3 ods. 1 písm. f) sa za slovami „ustanovené osobitným predpisom“ slovo „a“ nahrádza čiarkou a za slovami „alebo dopravného zariadenia“ sa vkladajú slová „a priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané nesplnením povinnosti zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia“ Text v § 3 ods. 1 písm. f) zákona o obecnej polícii teda znie: „f) objasňuje priestupky, ak tak ustanovuje osobitný predpis, prejednáva v blokovanom konaní priestupky ustanovené osobitným predpisom⁴⁾, priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky⁵⁾ spáchané porušením príkazu, zákazu alebo obmedzenia vjazdu, jazdy, odbočenia, otáčania, cúvania, zastavenia alebo státia vyplývajúceho zo všeobecnej úpravy cestnej premávky⁶⁾ alebo z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia a priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané nesplnením povinnosti zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia.“ Vypustenie ustanovenia v § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke, z ktorého v súčasnosti vyplýva zákaz zastavenia a státia na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie, definovanie novej povinnosti držiteľa vozidla v § 6a zákona o cestnej premávke ako povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie a vecná príslušnosť obce k prejednávaniu správnych deliktov držiteľov vozidla podľa § 139a ods. 7 písmeno b) a		
--	--	--	--

	§ 139d ods. 1 zákona o cestnej premávke v prípade porušenia tejto povinnosti má okrem vyššie uvedeného zásadný význam pre realizáciu parkovacích politík miest a obcí aj v súvislosti s nadužívaním, či zneužívaním výnimky vyplývajúcej z ustanovenia § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke, v zmysle ktorej vodič vozidla s parkovacím preukazom (osoby ŤZP) nemusí po nevyhnutne potrebný čas dodržiavať zákaz stáť. V súčasnosti čoraz väčšie množstvo miest pristupuje ku kontrole spoplatneného parkovania formou kontroly skenovacími technológiami umiestnenými na kontrolných vozidlách v záujme zvýšenia efektivity kontroly. Takéto skenovacie technológie nie sú spôsobilé vyhotovovať dôkazy (vo forme fotografií) tak, aby bolo zrejmé, či sa vo vozidle nachádza parkovací preukaz. V praxi je tak možné a bežné, že držiteľia vozidiel, ktorým je doručený rozkaz za uloženie pokuty držiteľovi vozidla za správny delikt držiteľa vozidla spáchaný nedodržaním zákazu stáť vyplývajúceho zo súčasného § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke (státie na platenom parkovacom mieste bez zaplatenia poplatku za parkovanie), podávajú odpor voči takémuto rozkazu obsahom ktorého je tvrdenie, že v predmetnom vozidle bol umiestnený parkovací preukaz (osoby ŤZP) a boli splnené aj ostatné podmienky pre uplatnenie výnimky zo zákazu stáť vyplývajúceho z § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke. Takéto tvrdenie, ktoré môže byť pravdivé i nepravdivé, nie je možné z dôvodu dôkaznej núdze vyvrátiť. Súčasný stav legislatívy takto vytvára veľmi vážnu prekážku pri aplikáciu kontroly parkovacích politík miest a obcí prostredníctvom skenovacích technológií. Schválením nami navrhovaných zmien, by vodič vozidla s parkovacím preukazom (osoby ŤZP) nebol oslobodený od povinnosti zaplatenia úhrady za parkovanie avšak jeho výnimka zo zákazu stáť vyplývajúca z § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke by zostala zachovaná. Zodpovednosť za porušenie povinnosti zaplatenia úhrady za parkovanie vyplývajúcej z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia by mohla byť aj v prípade vozidiel, v ktorých je umiestnený parkovací preukaz ŤZP vyvodzovaná obecnou alebo mestskou políciou v zmysle zákona o obecnej polícii a zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov ako priestupok podľa § 22 ods. písm. l) uvedeného zákona alebo ako správny delikt držiteľa vozidla s vecnou príslušnosťou obce. Pozitívna diskriminácia vozidiel s parkovacím preukazom ŤZP je následne realizovateľná v rámci parkovacích politík miest prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení napr. parkovacími kartami za zvýhodnenú cenu. Zhrnutie odôvodnenia: Regulácia statickej dopravy formou spoplatnenia parkovania je nepochybne dôležitým nástrojom pre reguláciu statickej dopravy v obciach ale najmä v mestách, kde stav v statickej doprave nie je žiaduci. Cieľom nami navrhovaných zmien je vytvorenie lepšieho legislatívneho priestoru pre realizáciu parkovacích politík miest a obcí a to nasledovne: 1. Odstrániť nežiaduci legislatívny stav vyplývajúci z § 25 ods.1 písm. o) zákona o cestnej premávke, kde súčasné znenie zakazuje aj zastavenie na platenom parkovacom mieste,	
--	---	--

		pričom zákaz takéhoto zastavenia je prekážkou pre úhradu parkovného. 2. Nahradit' zákaz státi na platenom parkovacom mieste bez zaplatenej úhrady povinnosťou zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia. 3. Povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie ustanoviť ako povinnosť držiteľa vozidla, ktorá je sankcionovateľná obcou v rámci objektívnej zodpovednosti ako správny delikt držiteľa vozidla. 4. Vytvoriť legislatívny priestor pre vecnú príslušnosť obecných a mestských polícií pre prejednávanie priestupku v blokovom konaní a objasňovanie priestupku spáchaného porušením povinnosti zaplatiť úhradu za parkovanie ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia. 5. Odstrániť nežiadúci legislatívny stav umožňujúci nadužívanie, či zneužívanie výnimky vozidiel s parkovacím preukazom ŤZP v prípade státi na platených parkovacích miestach. 6. Zlepšiť legislatívne prostredie pre možnosť efektívnejšej kontroly parkovania na platených parkovacích miestach prostredníctvom skenovacích technológií umiestnených na kontrolných vozidlách miest a obcí.		
Mesto Trnava Mesto Trnava	O	§ § 20 ods. ods. 1 Doplniť do povinnosti dávať prednosť z vedľajšej cesty znenie o chodcoch nasledovne: (1) Vodič, ktorý prichádza do križovatky po vedľajšej ceste označenej dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde“ alebo „Stoj, daj prednosť v jazde“, je povinný dať prednosť v jazde vozidlám a ostatným účastníkom cestnej premávky prichádzajúcim po hlavnej ceste vrátane chodcov a cyklistov idúcich súbežne s hlavnou cestou. Vzhľadom na aktuálne znenie zákona, vyhlášky a platných podmienok sa neodporúča vyznačovať priechody pre chodcov cez vedľajšie cesty súbežné s hlavnou cestou. V týchto miestach zároveň nie je jednoznačne určená prednosť chodcov. Navrhovaná úprava prispieva k zvýšeniu bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.	N	Zásady umiestňovania dopravných značiek nijak neobmedzujú vyznačovanie priechodov pre chodcov na vedľajších cestách; v takýchto miestach sa tieto priechody len nemajú zároveň označovať zvislými značkami.
Mesto Trnava Mesto Trnava	O	§ § 137 ods. 2 V § 137 ods. 2 písm. d) žiadame slová „50 km · h-1 a viac alebo mimo obce o 60 km · h-1 a viac“ nahradiť slovami „viac ako 20 km/h v obci pri najvyššej dovolenej rýchlosti do 30 km/h, viac ako 30 km/h v obci v ostatných prípadoch alebo mimo obce o viac ako 40 km/h“. Odôvodnenie: Považujeme za dôležité doplniť rozdelenie podmienok pre posudzovanie závažného porušenia pravidiel cestnej premávky podľa najvyššej povolenej rýchlosti, a to osobitne pre úseky s limitom do 30 km/h (alternatívne 20 km/h). Takéto rozlíšenie by prispelo k vyššej úrovni bezpečnosti na cestách. Pešie zóny, školské zóny, obytné zóny, cyklistické cesty či zóny 30 sú priestory so zvýšeným	N	Navrhované sprísnenie sankcií za prekročenie rýchlosti považujeme za adekvátne; máme za to, že bezpečnosť v uvedených premávkovo upokojených oblastiach je zabezpečená prostredníctvom samotného zníženého rýchlostného limitu (ideálne aj stavebnými úpravami), a teda aj pri prípadnom prekročení rýchlosti ide stále o také

		výskytom zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorých pohyb má byť prioritne chránený.		rýchlosti, ktoré postačuje sankcionovať v rámci jednotne nastavených úrovní.
Mesto Trnava Mesto Trnava	O	§ § 139 Časť Osobitné ustanovenia o správnych deliktoch držiteľa vozidla žiadame upraviť nasledovne: V § 139a ods. 3, 4, 5 a 10 a v § 139c ods. 4 sa za slová „orgán Policajného zboru“ vkladajú slová „alebo obec“. V § 139b ods. 2 sa na konci pripájajú tieto vety: „Správny delikt podľa § 139a ods. 3, ods. 4, ods. 5 alebo ods. 10 možno obcou prejednať len vtedy, ak je zaznamenaný mimo diaľnice automatizovanými technickými prostriedkami používanými alebo využívanými obcou, ktoré sú konštrukčne pevne spojené so zemou; miesta ich umiestnenia určí obec po prerokovaní s orgánom Policajného zboru.“. V § 139d ods. 1 sa slová „§ 6a písm. e)“ nahrádzajú slovami „§ 6a písm. b), písm. c), písm. e) alebo písm. h)“. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej úpravy je rozšíriť právomoci obcí na možnosť prejednávať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti aj porušenia povinností držiteľa vozidla týkajúce sa prekročenia rýchlosti, zákazu vjazdu, zákazu odbočovania, prikázaného smeru jazdy vyplývajúceho z dopravného značenia alebo dopravného zariadenia, ako aj povinnosti zastaviť vozidlo na signál „Stoj!“. Opatrenia ako zákaz vjazdu, zákaz odbočovania či prikázaný smer jazdy predstavujú kľúčové nástroje na efektívnu organizáciu dopravy v mestách a obciach. Aj keď je v niektorých prípadoch technicky možné zabezpečiť napríklad zákaz vjazdu fyzickými zábranami, v praxi býva vhodnejšie riešenie prostredníctvom dopravného značenia – napríklad v prípade výnimiek pre vozidlá MHD, taxislužby, rezidentov či časovo obmedzených zákazov.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.
Mesto Trnava Mesto Trnava	O	§ § 55 V § 55 ods. 1 navrhujeme poslednú vetu upraviť nasledovne: „Osoby mladšie ako trinásť rokov, osoby, ktoré ich sprevádzajú, a osoby, ktoré ich vezú podľa odseku 3, smú jazdiť po pravej strane chodníka, pričom nesmú ohroziť ani obmedziť chodcov.“ Cieľom úpravy je umožniť jazdu po chodníku aj deťom vo veku 10 až 12 rokov a ich	A	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval jazdu na bicykli po chodníku deťom vo veku

		sprievodu, ak neohrozia ani neobmedzia chodcov. Táto zmena podporí samostatné dochádzanie žiakov do základných škôl a za účelom voľnočasových aktivít.		do 15 rokov jazdiacim bez sprievodu dospelaj osoby.
NBS Národná banka Slovenska	Z	Čl. I bodu 44 Do § 40 ods. 2 žiadame za písmeno m) vložiť nové písmeno n), ktoré znie: „n) Národnej banky Slovenska pri zabezpečovaní výkonu vlastnej ozbrojenej ochrany,25a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 25a znie: „25a) § 35a ods. 1 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 566/1992 Zb. o Národnej banke Slovenska v znení zákona č. 519/2005 Z. z.“. Odôvodnenie: Považujeme za nevyhnutné, aby medzi vozidlá s právom prednostnej jazdy boli zaradené aj vozidlá Národnej banky Slovenska používané pri zabezpečovaní výkonu vlastnej ozbrojenej ochrany. Ide o vozidlá určené na vlastnú ozbrojenú ochranu majetku, osôb a objektov a na vlastnú ozbrojenú ochranu prepravy peňazí a iných hodnôt, ktorú je Národná banka Slovenska oprávnená zabezpečovať podľa zákona o Národnej banke Slovenska.	A	Text upravený po vzájomnej dohode v zmysle pripomienky.
NBÚ Národný bezpečnostný úrad	Z	K vlastnému materiálu – čl. I, novelizačný bod 93. (§ 88 ods. 7) Vo vlastnom materiáli v čl. I novelizačný bod 93. žiadame vypustiť. Ostatné novelizačné body sa primerane precísľujú. Túto pripomienku považuje Národný bezpečnostný úrad za zásadnú. Odôvodnenie: Lekárska prehliadka a psychologické vyšetrenie sú dve od seba nezávislé podmienky stanovené zákonom č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“). Táto nezávislosť im umožňuje vzájomnú kontrolu, predovšetkým v oblasti výkonových dispozícií. Taktiež kritériá na posudzovanie psychickej spôsobilosti sú nastavené tak, aby ich posudzujúci psychológ prostredníctvom dostupných štandardizovaných psychologických testov vedel adekvátne posúdiť. Predkladanie výpisu z lekárskej dokumentácie osobou, ktorá je podľa zákona povinná podrobiť sa psychologickému vyšetreniu, by automaticky viedlo k tomu, že lekárska prehliadka musí byť absolvovaná pred psychologickým vyšetrením, čo by zároveň predstavovalo aj ďalšie finančné zaťaženie pre osobu, ktorá má psychologické vyšetrenie absolvovať.	A	
NBÚ Národný bezpečnostný úrad	O	K vlastnému materiálu – všeobecne Vo vlastnom materiáli v čl. I odporúčame zväziť zavedenie povinnosti pre posudzujúceho psychológa zasielať orgánu Policajného zboru aj údaj o začatí každého odborného poradenstva, tak ako je to uvedené v novelizačnom bode 105 predloženého návrhu (novovzniknutý § 91b) v prípade rehabilitačného programu pre vodičov.	A	

		Odôvodnenie: Pripomienka má odporúčací charakter.		
NBÚ Národný bezpečnostný úrad	O	K vlastnému materiálu – všeobecne Návrh zákona odporúčame zosúladiť s Prílohou č. 1 Legislatívno-technické pokyny k Legislatívnym pravidlám vlády Slovenskej republiky a vykonať v návrhu, napríklad, tieto legislatívno-technické úpravy: v čl. I v novelizačnom bode 29. úvodnú vetu upraviť nasledujúco: „§ 22 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:“, v čl. I v novelizačnom bode 41. úvodnú vetu upraviť nasledujúco: „V § 39 sa odsek 4 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:“, v čl. I v novelizačnom bode 44. úvodnú vetu upraviť nasledujúco: „V § 40 odseky 2 a 3 znejú:“, v čl. I v novelizačnom bode 45. úvodnú vetu upraviť nasledujúco: „V § 40 sa za odsek 3 vkladá nový odsek 4, ktorý znie:“, v čl. I v novelizačnom bode 80. úvodnú vetu upraviť nasledujúco: „V § 77 sa vypúšťa odsek 5.“ Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	A	
OAPSVLÚV SR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K doložke zlučiteľnosti: V bode 3 písm. b) doložky zlučiteľnosti žiadame uviesť ako sekundárny právny akt EÚ aj nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami (Ú. v. EÚ L 060, 2.3.2013) v platnom znení (+gestor).	N	Návrh zákona sa nijak netýka schvaľovania poľnohospodárskych a lesných vozidiel.
OAPSVLÚV SR Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	O	K transpozícii a tabuľke zhody so smernicou (EÚ) 2023/2123: Upozorňujeme, že navrhovaná účinnosť zákona 1. októbra 202ť predstavuje vo vzťahu k smernici (EÚ) 2023/2123 goldplating, nakoľko znenie smernice hovorí, že „členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 1. novembra 2025“. Navrhovaná účinnosť predkladaného návrhu zákona nastáva skôr než požaduje smernica, čo znamená, že Slovenská republika netransponuje smernicu v minimálnej miere, na najnižšej možnej hranici. Z tohto dôvodu dané ustanovenie predstavuje goldplating typu e) – skoršia transpozícia. Na základe uvedeného žiadame náležite vyplniť stĺpce (9) a (10) tabuľky zhody pri preukazovaní transpozície čl. 2 ods. 1 smernice (EÚ) 2023/2123 a pod tabuľkou zhody v poznámke „Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu a jeho odôvodnenie“ doplniť odôvodnenie takejto úpravy.	N	Pôvodne navrhovaná transpozícia smernice (EÚ) 2023/2123 bola z návrhu zákona vypustená (vrátane tabuľky zhody).

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	čl. I., novelizačný bod 17 Navrhujeme, aby bol výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ presnejšie definovaný v dôvodovej správe, a aby zohľadňoval predvídateľnosť správania chodca z pohľadu vodiča. Zároveň navrhuje v bode 17. odstrániť navrhovaný ods. (2). Odôvodnenie: V dôvodovej správe k návrhu zákona sa uvádza, že už samotný pohyb chodca smerom k priechodu pre chodcov – napríklad niekoľko krokov – má byť vykladaný ako „zjavné chystanie sa vstúpiť na priechod“, čím vzniká pre vodiča povinnosť dať chodcovi prednosť. Uvedený výklad však považujeme za príliš všeobecný a v praxi problematický, najmä z pohľadu vodiča motorového vozidla. Záujmom každého chodca je predovšetkým bezpečné prekročenie vozovky, čo predpokladá, že sa sám uistí o vhodnosti vstupu na priechod s ohľadom na aktuálnu dopravnú situáciu. Tento princíp je správne potvrdený aj v bode 56 návrhu, podľa ktorého: „Chodec nesmie vstupovať na priechod náhle a je povinný brať ohľad na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel.“ Z Z toho vyplýva, že chodec má povinnosť pred vstupom na priechod vyhodnotiť situáciu a presvedčiť sa, že vstup je bezpečný. Prednosť pre chodcov teda nemá byť automatická len na základe ich pohybu v smere k priechodu, ale až vtedy, keď sa chodec nachádza priamo na priechode alebo jednoznačne prejaví úmysel vstúpiť naň, napríklad zastavením na jeho okraji a vizuálnym kontaktom s vodičom. S uvedeným prístupom – t. j. že vodiči sú povinní umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý stojí na začiatku priechodu a dáva najavo úmysel prejsť – plne súhlasíme. Vodič má v takom prípade jednoznačný signál, že je potrebné mu dať prednosť. Na druhej strane, rozšírený výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ v dôvodovej správe vnímame ako nejasný a právne nejednoznačný. Od vodičov by to vyžadovalo sledovať nielen samotný priechod a vozovku, ale aj široké okolie priechodu a osoby v jeho blízkosti, čo je v reálnych dopravných podmienkach často nemožné. Vodič totiž nie je schopný predvídať, či osoba, ktorá sa nachádza v blízkosti priechodu – napríklad kráča po chodníku alebo stojí na rohu – skutočne plánuje vstúpiť na priechod, alebo len prechádza okolo. Príliš široký výklad takéhoto úmyslu môže viesť k: právnej neistote pre vodičov, zvýšenej stresovej záťaži počas jazdy, neodôvodneným postihom pri sporných situáciách a v	ČA K prvej časti pripomienky - akceptované: Dôvodová správa k predmetnému ustanoveniu upravená v zmysle pripomienky tak, aby zohľadňovala skutočnosti uvedené v pripomienke. Rozpor netrvá. K časti B pripomienky - čiastočne akceptované: Uvedená povinnosť vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke, preto ju nie je možné úplne vypustiť, a je aj zaužívaná a štandardná v iných krajinách, kde sú pravidlá o prechádzaní chodcov cez priechod upravené v súlade s dohovorom. Pôvodne navrhované pravidlo o „dostatočne nízkej“ rýchlosti vodiča pri približovaní sa k priechodu v návrhu zákona zmenené na „primeranú“ rýchlosť vodiča tak, aby toto pravidlo vhodne korešpondovalo s ostatnými ustanoveniami o dodržiavaní rýchlosti vodičov.
---	--	---

		konečnom dôsledku k zníženiu plynulosti dopravy, ak budú vodiči nútení zastavovať aj v prípadoch, keď to nie je objektívne potrebné. Navrhovaná úprava tak podľa nášho názoru neposilní postavenie a ochranu chodcov, ale práve naopak, môže viesť k ich priamemu ohrozeniu. Preto navrhujeme, aby bol výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ presnejšie definovaný v dôvodovej správe, a aby zohľadňoval predvídateľnosť správania chodca z pohľadu vodiča. B) RÚZ zároveň navrhuje v bode 17. odstrániť navrhovaný ods. (2). Znenie navrhovaného ods. (1) ukladá vodičovi povinnosť umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý vstúpil na priechod pre chodcov alebo sa naň zjavne chystá, považujeme za dostatočné a jasné (v súvislosti s vyššie spomutej). Navrhované znenie zvyšuje riziko neprimeraného obmedzenia plynulosti dopravy.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., - vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme vložiť do návrhu nový bod, ktorým sa upraví §5 odsek 8 nasledovne: „(8) Vodič bicykla, malého elektrického vozidla a nemotorového vozidla je povinný umožniť prejazd rýchlejších motorových vozidiel idúcich za ním; ak si to situácia vyžaduje, je povinný odstaviť vozidlo na najbližšom možnom mieste, a to až do prejazdu týchto vozidiel.“ Odôvodnenie: Z dôvodu bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a z dôvodu znižovania tvorby emisií navrhujem aby títo účastníci cestnej premávky mali povinnosť zabezpečiť plynulý prejazd vozidiel. Za účastníkom cestnej premávky ktorý ide 15 km/h je náročné až nebezpečné. Často krát vodiči, cyklistov predchádzajú na úseku, kde nie je dostatok miesta z dôvodu pozdĺžnej súvislej čiary. A tým pádom sa dopúšťajú priestupku.	N	Z hľadiska základného systémového nastavenia pravidiel cestnej premávky považujeme všeobecnú povinnosť vodičov neprekážať v jazde rýchlejšie idúcim vozidlám a neobmedzovať plynulosť cestnej premávky [§ 4 ods. 2 písm. k) zákona o cestnej premávke] za dostatočnú, pričom poukazujeme na to, že na predchádzanie vymenovaných kategórií vozidiel sa navyše vzťahujú osobitné pravidlá (možno ich prechádzať v križovatke, na ich predchádzanie sa nevzťahuje zákaz vyplývajúci z dopravnej značky). Nadmerné používanie súvislých čiar vyplývajúce z minulosti, sa postupne odstráni aplikáciou nových pravidiel ich vyznačovania

				podľa TP 117 a 118. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 21 Uvedený bod navrhujeme vypustiť. Odôvodnenie: RÚZ nesúhlasí so zaradením povinnosti držiteľa vozidla zabezpečiť dodržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, keďže v prípade vykonania obrazového záznamu o porušení tejto povinnosti nemusí byť zohľadnená reálna dopravná situácia, pri ktorej k údajnému priestupku došlo. Jedným z najvýraznejších problémov je, že obrazový záznam môže zachytiť momentálnu situáciu, ktorá nie je spôsobená úmyselným konaním vodiča, ale napríklad nepredvídateľným manévrom iného účastníka cestnej premávky. Napríklad, ak sa pred vodiča náhle zaradí iné vozidlo a v tom momente dôjde k vyhotoveniu záznamu, vodič môže byť automaticky považovaný za vinníka, aj keď v skutočnosti nemal možnosť primerane reagovať. V praxi sú vodiči nákladných vozidiel povinní dodržiavať dostatočnú vzdialenosť za vozidlom pred ním, nakoľko je potrebné uvedomiť si, aká je brzdná dráha vozidla, ktoré je plne naložené a môže vážiť až 40 t. V rámci tejto bezpečnej vzdialenosti nákladného vozidla od vozidla pred ním sa ale, laicky povedané, zmestí aj niekoľko osobných áut. V praxi tak bežne prichádza k situáciám, kedy sa vodiči ťažkých nákladných vozidiel snažia vyhnúť kolízii, ktorú často spôsobujú títo vodiči osobných áut, ktorí sa snažia predchádzať ťažké nákladné vozidlá, tzv. pomalšie vozidlá v premávke, a neodhadnú svoje schopnosti a nesprávne vyhodnotia situáciu a v poslednej chvíli sa zaradia pred ťažké nákladné vozidlo, resp. vodič nákladného vozidla vytvorí priestor, aby sa mohol zaradiť a tak môže ľahko prísť k situácii, kedy sa v daný okamih nedodrží bezpečná vzdialenosť, čo ale nebude chybou vodiča nákladného vozidla. Problém nastáva aj v prípade, že vozidlo nie je vybavené kamerovým systémom zaznamenávajúcim situáciu na ceste pred ním. V takom prípade vodič nebude mať k dispozícii dôkazný materiál, ktorým by sa mohol efektívne brániť proti neoprávnenému obvineniu. Týmto spôsobom by bola narušená zásada prezumpcie neviny, pretože vodič by musel dokazovať svoju nevinu namiesto toho, aby orgány preukázali jeho vinu. Špecificky k navrhovanému znenie písmena o) t.j. k povinnosti držiteľa vozidla zabezpečiť použitie bezpečnostného pásu inou osobou uvádzame, že držiteľ vozidla nemá dosah na túto povinnosť, pokiaľ priamo nesedí vo vozidle a teda nemôže zjednať nápravu. Inštruktor autoškoly nemá šancu zasiahnuť napr. do riadenia nákladného automobilu a zmeniť napr. smer jazdy a rovnako nevie včas ovplyvniť akcelerátor vo vozidle a ani na motorke.	ČA	V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke, čiže požiadavky na dodržiavanie vzdialenosti sú dané buď v metroch alebo v sekundách. Technické prostriedky, ktoré zaznamenávajú porušenie týchto pravidiel, vyhotovujú dôkazný materiál v podobe videozáznamu, pričom videozáznam sa pred vydaním rozkazu posudzuje aj ľudskými zmyslami práve s ohľadom na skutočnosti uvedené v pripomienke, t. j. aby sa vylúčilo nedôvodné zaslanie rozkazu. V tomto zmysle doplnená dôvodová správa.

		Z uvedených dôvodov považujeme zaradenie tejto povinnosti do tzv. objektívnej zodpovednosti za neodôvodnené a nespravodlivé. Takéto opatrenie by mohlo viesť k nesprávnym sankciám a zbytočnému nárastu administratívnej záťaže, pričom by nebralo do úvahy dynamiku cestnej premávky a reálne dopravné situácie. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu zákona.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 22 Znenie §7 odsek 1 navrhujeme formulovať nasledovne: „§ 7 Povinnosti inštruktora autoškoly (1) Inštruktor autoškoly sa považuje za má primerané povinnosti vodiča pri vykonávaní a) výcviku na vedenie vozidla v kurze podľa osobitného predpisu, 8a) b) skúšky z odbornej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla (ďalej len „odborná spôsobilosť“), c) osobitnej skúšky z vedenia motorového vozidla, d) preskúšania odbornej spôsobilosti alebo e) základnej kvalifikácie, ak vodič nie je držiteľom príslušného vodičského oprávnenia. Odôvodnenie: Inštruktor autoškoly pri výcviku nemôže byť definovaný ako vodič vozidla podľa §2 ods. 2 pís. v) z dôvodu, že nemôže viesť (ovládať) vozidlo, pretože pri niektorých druhoch motorových vozidiel nemá možnosť zasiahnuť do riadenia vozidla (nákladné vozidlo, autobus). Inštruktor autoškoly nemôže v plnom rozsahu zodpovedať ani podľa §4 ods. 2 písmeno d, e, f, l tohto zákona.	ČA	Na základe pripomienky pôvodne navrhovaný bod 22 z návrhu zákona vypustený.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 35 až 40 RÚZ víta navrhovanú výnimku pre návrat vozidiel do cieľa jazdy na územie Slovenskej republiky. Zároveň pozitívne vnímame úpravu letných zákazov jász a zákazov jász v nedeľu a sviatok. Navrhované opatrenia budú mať významne pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Súčasne navrhované opatrenia výrazne zlepšia pracovné podmienky profesionálnych vodičov. Navyše je prijatie uvedeného opatrenia nevyhnutné aj z dôvodu preukázaného nedostatku parkovacích plôch pre vodičov nákladných vozidiel na území SR, ako aj v celej Európe. A) Rovnako vítame rozšírenie výnimky zo zákazov jász pre vozidlá, ktoré zásobujú podniky s nepretržitou prevádzkou, avšak, máme zato, že jej znenie si vyžaduje precizovanie, resp. úpravu s cieľom dosiahnuť potrebný účinok. Je potrebné podotknúť, že v súčasnosti majú viaceré významné výrobné nadnárodné spoločnosti veľmi obmedzené priestory na skladovanie nie len komponentov potrebných na výrobu, ale aj už hotových produktov alebo fungujú skladovým systémom „just in time“. Preto je potrebné zabezpečiť, aby aj prepravy	ČA	K časti A pripomienky – neakceptované: Trváme na tom, aby výnimka zo zákazu jász bola smerovaná len na zásobovanie podnikov s nepretržitou prevádzkou v SR, keďže nie je reálne možné overiť nepretržitosť prevádzky v zahraničí a takto nejasne a všeobecne formulovaná výnimka by prispela k nežiaducemu medzinárodnému tranzitu ťažkej nákladnej dopravy

	už hotových produktov (nie len hotových produktov určených na ďalšie spracovanie) vyprodukovaných v podnikoch s nepretržitou prevádzkou bolo možné v čase zákazov jász vykonať. Rovnako je množstvo produktov vyrobených na Slovensku potrebných na výrobu finálnych produktov v zahraničí v podnikoch s nepretržitou prevádzkou a ich nedodanie včas môže spôsobiť odstavenie výroby, čo predstavuje vysoké škody ako aj neplnenie zmluvných podmienok pre dopravcu. V mnohých prípadoch ide o potrebnú nákladku napríklad v nedeľu a doručenie tovaru v rámci medzinárodnej dopravy. S cieľom zabránenia negatívneho vplyvu navrhovanej novely zákona na podnikateľský sektor preto navrhujeme nasledovné znenie písm. m) v § 39 ods.3 : „m) vozidlá použité na zásobovanie, prevádzkovú obsluhu, distribúciu a odvoz hotových výrobkov z podnikov s nepretržitou prevádzkou, ak je miesto nákladky alebo vykládky na území Slovenskej republiky.“. Zabezpečí sa tak kontinuita dodávateľských reťazcov pre výrobné podniky s nepretržitou prevádzkou. V prípade výpadku dodávok by totiž mohlo dôjsť k nedostatku nevyhnutných súčiastok či materiálov, čo by mohlo viesť k odstávkam výroby a následným ekonomickým škodám. Neumožnenie týchto prepráv, rovnako ako nemožnosť udelenia výnimky zo zákazov jász v § 39 ods. 1 a 2, bude mať obrovské negatívne finančné následky pre výrobné podniky nie len na Slovensku nakoľko tieto výnimky zo zákazu jász zabezpečujú udržiavanie plynulosti priemyselnej produkcie a stability hospodárskeho prostredia. B) Navrhujeme doplniť za bod 34. nový bod 35, ktorý znie: „35. V § 35 ods. 3 sa na konci pridávajú slová „a to od 6:00 h do 22:00 h“ alternatívne „okrem obdobia medzi 22:00 h až 06:00 h.“ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Momentálne platný absolútny zákaz predbiehania na diaľniciach pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t na slovenských diaľniciach predstavuje opatrenie, ktoré má síce ambíciu znížiť kolízne situácie a zvýšiť plynulosť cestnej premávky, avšak v praxi prináša aj viacero negatívnych dopadov na profesionálnych vodičov, dopravcov a samotnú plynulosť dopravy ako celku. Vodiči nákladných vozidiel sú často viazaní presne stanovenými časmi dodania tovaru, najmä v rámci tzv. just-in-time logistiky, kde aj malé zdržanie môže vyvolať reťazové oneskorenia a sankcie zo strany odberateľov. Ak nákladnému vozidlu nie je umožnené predbehnúť iné pomalšie idúce vozidlo (napr. iné nákladné vozidlo idúce 80 km/h), hoci by inak mohlo bezpečne využiť maximálnu povolenú rýchlosť (napr. 90 km/h pre návesové súpravy), dochádza k zbytočným časovým stratám a	počas dní, kedy by mal platiť všeobecný zákaz jazdy. Rozpor trvá. K časti B pripomienky – čiastočne akceptované: V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou. Rozpor trvá. K časti C pripomienky – neakceptované: Trváme na tom, že poštové a kuriérske služby by nemali spadať pod rozsah výnimiek zo zákazu jász, pričom poukazujeme na to, že zákaz jász sa týka len nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t, čiže nič nebráni logistickým centrom prevádzkovať svoju činnosť počas tých niekoľkých hodín zákazu vozidlami, ktoré zákaz jazdy
--	---	---

	zvyšuje sa riziko z omeškania, čo môže viesť k sankciám pre dopravcov za oneskorenie dodania tovaru. Zákaz predbiehania navyše nezohľadňuje ani aktuálnu intenzitu premávky, ani denné či nočné obdobie, počas ktorých sa dramaticky líši hustota dopravy a potenciálne riziká. V nočných hodinách je premávka výrazne redšia, čím sa znižuje riziko kolízií a zároveň sa vytvára priestor pre plynulejšie vykonanie manévrov, vrátane predbiehania. Zároveň upozorňujeme, že dlhodobé jazdenie v konvoji za pomalším vozidlom, bez možnosti predbiehania, je pre vodičov frustrujúce a stresujúce. Z pohľadu psychológie dopravy takéto situácie zvyšujú mieru napätia a únavy, čo môže v konečnom dôsledku negatívne ovplyvniť ich reakcie. Z praxe v iných krajinách EÚ (napr. Česko, Nemecko, Rakúsko či Holandsko) vyplýva, že časovo obmedzené výnimky zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá sú bežne uplatňované a nepreukázalo sa, že by viedli k zníženiu bezpečnosti cestnej premávky. Naopak, vďaka inteligentnému riadeniu dopravy, vrátane časovo alebo úsekom obmedzených zákazov, dochádza k optimalizácii plynulosti premávky bez toho, aby boli neúmerne obmedzované jednotlivé skupiny účastníkov. RÚZ preto navrhuje zaviesť výnimku zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy nad 7,5 t počas nočných hodín od 22:00 do 06:00, kedy je hustota premávky nižšia. Táto zmena by neznižila bezpečnosť premávky, ale zvýšila by efektivitu prepravy, znížila stres a únavu vodičov a zároveň by priniesla pozitívne ekonomické dopady. C) Navrhujeme pridať za bod 39. nové body 40. a 41., ktoré znejú: „40. V § 39 ods. 3 sa pridáva nové písm. p) , ktoré znie: „p) vozidlá prepravujúce poštové alebo kuriérske zásielky“ Doterajšie písm. l) sa označuje ako písm. q). 41. V § 39 ods. 3 písm. q) (pôvodne l)) sa za písm. „k)“ pridávajú slová: „a písmena p)““ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Navrhujeme zaradiť prepravu poštových a kuriérskych zásielok medzi výnimky zo zákazov jász. Poštové a kuriérske zásielky dnes predstavujú kľúčovú súčasť logistického reťazca, elektronického obchodu a digitálnej ekonomiky. Ich preprava je často viazaná na časovo presné doručovanie v rámci služby „do 24 hodín“ alebo „nasledujúci deň“, pričom sa	nemajú. Rozpor trvá.
--	---	---------------------------------

		významne spolieha na nočné tranzity medzi logistickými centrami v rámci Slovenska aj do/z zahraničia. V mnohých krajinách EÚ je preprava pošty a expresných zásielok štandardne zaradená medzi výnimky zo zákazov jazd. Slovensko je tak výnimkou, čo znevýhodňuje domáce aj medzinárodné prepravné spoločnosti. Prijatím predmetnej úpravy sa tak zabezpečí zlepšenie služieb obyvateľom.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	Čl. I., - vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme doplniť okruh výnimiek zo zákazu jazdy po ceste III. triedy podľa § 39 ods. 4 písm. c): „alebo z dôvodu dodania alebo načerpania pohonných látok, prevádzkových kvapalín alebo nabitia elektrickej energie na čerpacej stanici alebo verejnej nabíjacej stanici, ak je prístup k tejto čerpacej stanici alebo verejnej nabíjacej stanici možný výlučne po ceste III. triedy.“ Tak aby §39 ods.4 písm. c) znelo nasledovne: „ktorých jazda alebo preprava po ceste III. triedy alebo na miesto, ku ktorému je prístup len po ceste III. triedy je vykonávaná z dôvodu opravy, servisu, technickej kontroly, emisnej kontroly, kontroly originality predmetného vozidla alebo odovzdania palubnej jednotky24a,) alebo z dôvodu dodania alebo načerpania pohonných látok, prevádzkových kvapalín alebo nabitia elektrickej energie na čerpacej stanici alebo verejnej nabíjacej stanici, ak je prístup k tejto čerpacej stanici alebo verejnej nabíjacej stanici možný výlučne po ceste III. triedy.“ Odôvodnenie: Cieľom návrhu je reflektovať na praktické problémy dopravcov, najmä v regiónoch, kde sú čerpacie stanice dostupné len prostredníctvom ciest nižšej kategórie, spravidla III. triedy. V praxi sa často vyskytujú prípady, najmä vo vidieckych a okrajových oblastiach, kde je jediný prístup k čerpacím alebo nabíjacím staniciam zabezpečený výlučne cestou III. triedy. Tieto stanice sú pritom technicky vybavené na obsluhu aj ťažkých nákladných vozidiel a sú súčasťou bežnej dopravnej infraštruktúry. Súčasný znenie zákona neumožňuje nákladným vozidlám nad 12 ton vjazd na tieto cesty za účelom dodania alebo doplnenia paliva či elektrickej energie, čo vedie k prevádzkovým komplikáciám, nadmerne dlhým obchádzkam, zvyšovaniu nákladov, ako aj k environmentálnej a bezpečnostnej neefektívnosti. Navrhovaná výnimka je analogická už existujúcim zákonným výnimkám zo zákazu vjazdu, ako sú napríklad účely opravy, STK, emisnej kontroly, odovzdania palubnej jednotky. Všetky tieto účely predstavujú technicko-prevádzkové dôvody, ktoré sú legitímne a nepredstavujú zneužívanie cestnej infraštruktúry na tranzit. Doplnenie výnimky o možnosť dodania energie pre vozidlo má rovnaký charakter a logiku.	ČA	Po diskusii na rozporovom konaní a po posúdení potenciálnych rizík nežiaducej jazdy nákladných vozidiel nad 12 t na cestách III. triedy návrh zákona doplnený o výnimku pre tie čerpacie a nabíjacie stanice, ktoré sú umiestnené mimo obce a v bezprostrednej blízkosti inej cesty, na ktorú sa zákaz jazdy pre tieto vozidlá nevzťahuje.

		Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky možno očakávať pozitívny prínos. Možnosť legálne a včas doplniť palivo zabraňuje situáciám, v ktorých by vodiči boli nútení neplánovane zastaviť na nevhodných alebo nebezpečných miestach. Zároveň sa znižuje potreba obchádzok, ktoré by inak viedli po dlhších trasách, čím sa minimalizuje objem najazdených kilometrov, spotreba paliva a s tým súvisiace emisie oxidu uhličitého a iných znečisťujúcich látok. Návrh je tak v súlade aj s cieľmi environmentálnej politiky štátu a EÚ. Navrhovaná výnimka výslovne zohľadňuje do budúcnosti aj nabíjanie elektrickej energie. Právna úprava by mala byť technologicky neutrálna a umožňovať rovnaký prístup k energetickým službám všetkým typom vozidiel bez ohľadu na druh pohonu. Umožnenie prístupu k verejne prístupným nabíjacím staniciam aj pre ťažké vozidlá v súlade s rozvojom zelenej infraštruktúry je v súlade s cieľmi SR a EÚ v oblasti dekarbonizácie dopravy. Súčasná úprava de facto diskriminuje prevádzkovateľov čerpacích a nabíjacích staníc, ktoré sa nachádzajú pri cestách III. triedy, a zároveň znevýhodňuje dopravcov, ktorí by ich služby využili. Navrhovaná úprava obnovuje rovnováhu a zabezpečuje, že rozhodujúcim faktorom nebude kategória cesty, ale funkčný význam stanice pre dopravnú obslužnosť. Navrhovaná úprava nepredstavuje dodatočné nároky na verejné financie a zároveň môže mať pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Umožní efektívnejšiu logistiku a prispeje k lepšiemu využívaniu existujúcej siete čerpacích staníc, čím podporí hospodársku činnosť aj v menej rozvinutých oblastiach. Navrhovaná výnimka je primeraná, časovo a priestorovo obmedzená – vzťahuje sa iba na prípady, kedy je prístup k stanici možný výlučne po ceste III. triedy. Tým je vylúčené riziko systematického obchádzania zákazu alebo jeho zneužívania na tranzit. Ide o jednorazové, krátke a funkčne nevyhnutné prejazdy, ktoré nemajú zásadný vplyv na technický stav ciest ani na bezpečnosť dopravy. Výnimka tak okrem iného prispieva aj k ochrane verejného záujmu na zabezpečení základnej dopravnej obslužnosti.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., - vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme vložiť do návrhu nový bod, ktorým sa do znenia §53 odsek 1 vloží veta: „Počas prechádzania nesmie obsluhovať a používať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie“. Odôvodnenie: Je potrebné uložiť chodcovi povinnosť (ako má vodič,) rovnako pri vstupovaní do vozovky pre jeho vlastnú bezpečnosť, aby nepoužíval telefón a iné obdobné zariadenie (slúchadlá) a	N	Analógia s vodičom nie je vhodná, pretože vodič má zákaz držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné obdobné zariadenie kvôli vedeniu vozidla, t. j. predovšetkým kvôli potrebe ovládať volant/riadidlá a

		aby mohol počuť prichádzajúce vozidlo a zvlášť vozidlá s právom prednostnej jazdy so zvukovým výstražným znamením, ktoré obchádzajú iné stojace vozidlá pri prejazde križovatkou. T.j. aby sledoval situáciu okolo seba.		sledovať situáciu v premávke, keďže – na rozdiel od chodcov – vozidlo sa pohybuje rýchlo a má značnú kinetickú energiu. Vodič nemá žiaden zákaz používať slúchadlá (v minulosti pri hands-free sadách bez bluetooth úplne bežné, v súčasnosti bežné vybavenie motorkárskych prilieb) alebo počúvať nahlas hudbu. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 56 Navrhuje v §53 odsek 2 za slová „na priechod pre chodcov“ vložiť slová „alebo na cestu“. Odôvodnenie: Ustanovenie by sa malo vzťahovať aj na náhly vstup na cestu, nielen na prechod pre chodcov.	ČA	Nové znenie § 53 ods. 2 sa týka len priechodov pre chodcov; správanie chodcov požadované v pripomienke vyplýva z § 53 ods. 3 a 4 bez potreby legislatívnej zmeny.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., - vloženie nového novelizačného bodu V navrhovanom §55 odsek 1 navrhujeme nahradiť slovné spojenie „cestička pre cyklistov“ na slovné spojenie „cyklistickej komunikácii“ z dôvodu zhrnutia viacerých typov cyklistických komunikácií inšpirované DZ Cyklistická komunikácia. DZ 221 Cyklistická komunikácia - označuje cestičku pre cyklistov alebo cyklistický pruh a prikazuje cyklistovi použiť takto označenú cestičku alebo pruh.	N	Povinnosť použiť cyklistickú komunikáciu vyplýva až z použitia v pripomienke uvedenej dopravnej značky; pri cyklistických komunikáciách, ktoré nie sú označené touto značkou platia všeobecné pravidlá cestnej premávky, napr. o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 60 Uvedený bod navrhujeme vypustiť a navrhujeme ponechať existujúcu a súčasne platnú právnu úpravu § 55a v súčasnom znení. Odôvodnenie: Vítame a podporujeme zámer Ministerstva vnútra SR bojovať proti súčasnej miere nehodovosti a úmrtnosti v cestnej premávke, ktorý vychádza (ako sa spomína v predkladacej správe) z “Vízie nula”. Na druhej strane, zmeny navrhnuté v tomto bode sa javia skôr ako	N	Aj po diskusii na rozporovom konaní a posúdení zaslaných kompromisných návrhov máme za to, že z hľadiska bezpečnosti chodcov na chodníku, ako aj z hľadiska celkovej vnútornej logiky a konzistentnosti pravidiel

	odpoveď na medializáciu vybraných nehôd s účasťou kolobežky s pomocným motorčekom, než ako skutočne efektívna odpoveď na nepriaznivý vývoj nehodovosti a úmrtnosti v cestnej premávke ako celku. V prvom rade treba dať do pozornosti, že súčasný zber dát dopravnej nehodovosti vykonávaný Policajným zborom SR do dnešného dňa nerozlišuje nehody alebo úmrtia za účasti cyklistov, od tých za účasti kolobežky s pomocným motorčekom, aj keď predmetné ustanovenia ku kolobežke s pomocným motorčekom (§ 55a) boli novelizované v zákone č. 8/2009 o cestnej premávke už 1.1.2019, a k dnešnému dňu prešiel viacerými doplňujúcimi zmenami. Podľa zverejnených štatistík dopravnej nehodovosti dostupnej na stránke Ministerstva vnútra SR, za rok 2024 došlo k zníženiu nehodovosti, zatiaľ čo v prípade úmrtnosti zostal stav nezmenený (10 úmrtí). V prípade chodcov došlo dokonca k pozitívnemu vývoju, teda zníženiu nehodovosti a aj úmrtnosti. Tu chceme ešte raz pripomenúť, že predmetné štatistiky nehodovosti a úmrtnosti v cestnej premávke nerozlišujú medzi cyklistami a vodičmi kolobežiek s pomocným motorčekom, a preto sa nedá jednoznačne povedať, ktorý z týchto dvoch dopravných prostriedkov je skutočne zodpovedný za zníženie nehodovosti v minulom roku, ale zároveň ani za potenciálne zmeny v nehodovosti a úmrtnosti v predošlých rokoch, a ani v rokoch nasledujúcich. Rozumieme tiež zámeru Ministerstva vnútra SR zjednotiť status a podmienky pre kolobežky s pomocným motorčekom so statusom cyklistov, no na druhej strane konštrukciou ide stále o relatívne odlišný dopravný prostriedok, a táto skutočnosť by sa nemala opomenúť. Kolobežky s pomocným motorčekom majú vo väčšine prípadov omnoho menšie kolesá (a aj s odlišnou charakteristikou) ako bicykel a preto v prípade povinnosti používať pravú stranu vozovky alebo pravú stranu krajnice cesty (pokiaľ ide o cyklistickú infraštruktúru, v podmienkach slovenských miest nie je absencia cyklotrás ojedinelým javom, a preto ani zanedbateľným faktorom) vzniká väčšie riziko nehodovosti z dôvodu prítomnosti menších prekážok (odrazené kamienky, štrk a iný "odpad" vznikajúci z bežného prechádzania motorových vozidiel po vozovke cesty). Výsledkom môže byť presný opak zámeru Ministerstva vnútra SR, teda väčší počet dopravných nehôd vrátane tých s fatálnymi následkami pre vodičov kolobežiek s pomocným motorčekom. Treba tiež dodať, že kolobežky s pomocným motorčekom si v posledných rokoch našli obľubu najmä medzi mladšími účastníkmi cestnej premávky, v mnohých prípadoch aj mladšími ako je 18 rokov. Táto skutočnosť len zvyšuje obavy z možného nárastu počtu dopravných nehôd a s tým spojenou úmrtnosťou v cestnej premávke, ak navrhované ustanovenia v tomto bode zostanú nezmenené. Aj keď prevádzkovatelia zdieľanej mikromobility (prevádzkovatelia systémov zdieľaných kolobežiek s pomocným motorčekom) v rámci svojich obchodných podmienok podmieňujú	cestnej premávky, je vhodnejšie ponechať pôvodný návrh Ministerstva vnútra SR, t. j. zrušenie možnosti jazdy e-kolobežiek a pod. po chodníku, pričom vychádzame z právnych úprav Rakúska alebo Nemecka. Pre úplnosť je potrebné uviesť, že to neznamená absolútne znemožnenie používania e-kolobežiek a podobných zariadení na chodníkoch. Znamená to, že po schválení tohto návrhu im nebude jazda na chodníku povolená vo všeobecnosti, plošne (zákonom). Jazdiť na chodníku budú môcť v prípade umožnenia jazdy na chodníku dopravnou značkou, ak príslušné orgány určia použitie takej značky. Rozpor trvá.
--	--	--

		používanie svojich kolobežiek s pomocným motorčekom vekom 18 rokov (vrátane ďalších bezpečnostných prvkov ako sú napr. kognitívne testy a mnohé iné), v prípade kolobežiek v súkromnom vlastníctve sa javí navrhovaná právna úprava ako nedostatočná a tiež vágna. Slovným spojením “vzťahujú sa primerane” vzniká priestor pre odlišnú interpretáciu navrhovaných zmien v budúcnosti, čo môže mať za následok sťaženie výkonu dozoru v tejto oblasti zo strany dozorujúcich orgánov, a môže viesť eventuálne k potrebe ďalšej zmeny zákona v budúcnosti. Vzhľadom na skutočnosti uvedené vyššie preto navrhujeme ponechať existujúcu a súčasne platnú právnu úpravu v tejto oblasti.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	k čl. I., novelizačný bod 75 Znenie §75 odsek 11 navrhujeme formulovať nasledovne: „(11) Do skupiny motorových vozidiel skupiny C patria motorové vozidlá okrem skupiny D1 alebo D, ktoré sú konštruované a určené na prepravu najviac ôsmich osôb okrem vodiča a ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 3 500 kg a poľnohospodárske traktory, lesné traktory a iné zvláštne motorové vozidlá, ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť presahuje 60 km/h; k motorovému vozidlu tejto skupiny môže byť pripojené prípojné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 750 kg.“ Odôvodnenie: Číslovku 65 navrhujeme v uvedenom ustanovení nahradiť číslovkou 60. Nie je vhodné, aby sa obmedzovala plynulosť premávky na ceste pre motorové vozidlá podľa §35, odsek 1.	N	Pôvodne navrhovaný bod 75 z návrhu zákona vypustený. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 85 a 86 V návrhu zákona sa upravuje rozdelenie skúšok na získanie odbornej spôsobilosti na teoretickú časť a praktickú časť, pričom na každú z nich sa prihlasuje samostatne po ukončení predpísanej časti vodičského kurzu. Osoba má v prípade teoretickej skúšky na jej úspešné absolvovanie 3 mesiace od ukončenia výučby teórie v autoškole a pri praktickej časti musí osoba podať prihlášku na skúšku z odbornej spôsobilosti do 3 mesiacov od ukončenia vodičského kurzu. RÚZ žiada obmedziť splnenie tejto časovej požiadavky pre druhy vodičských oprávnení, pri ktorých nie je potrebné absolvovať ďalší kurz, školenia a pod. Ide napríklad o vodičské oprávnenia pre skupiny C, CE v prípade 18 ročných vodičov a pre skupiny D a DE v prípade 21 ročných vodičov, kde je podmienkou na jeho udelenie absolvovanie základného kurzu základnej kvalifikácie v trvaní 240 hodín. V prípade týchto vodičov reálne hrozí, že nestihnú navrhovanú lehotu splniť, pretože samotný povinný kurz je časovo náročný. Z tohto dôvodu žiadame, aby v týchto prípadoch ostala zachovaná lehota 6 mesiacov od ukončenia kurzu.	A	Lehota 3 mesiacov ostane iba na prihlásenie uchádzača na teoretickú skúšku; lehota na prihlásenie na skúšku z vedenia motorového vozidla bude v zmysle pripomienky predĺžená na 6 mesiacov od skončenia praktickej časti výcviku.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	čl. I., novelizačný bod 95 Jedným z hlavných cieľov novely zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke je zníženie nehodovosti na území Slovenskej republiky. Navrhuje sa sprísnenie porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a to konkrétne sa predlžuje časové obdobie z 12 mesiacov na 24 mesiacov, počas ktorých ak držiteľ vodičského oprávnenia ako vodič poruší pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom tretíkrát, orgán Policajného zboru automaticky rozhodne o povinnosti podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodičov, povinnosti podrobiť sa doškoloňovacieho kurzu a/alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti. Profesionálni vodiči denne najazdia niekoľkonásobne viac kilometrov v porovnaní s bežnými vodičmi. Sprísnenie pravidiel bez zohľadnenia špecifickej povahy povolania profesionálneho vodiča si dovoľíme označiť priam za diskriminačné, nakoľko bežný užívateľ vozidla najazdí v priemere 10 % z kilometrov vodiča profesionála, ktorý sa danou činnosťou živí a strávi vedením vozidla aj 56 hodín týždenne. Pre ilustráciu uvádzame, že profesionálny vodič vo vnútroštátnej doprave za dva roky najazdí v priemere 200 000 kilometrov. Nesmieme zabúdať ani na skutočnosť, že strata vodičského oprávnenia znamená aj fatálne dôsledky pre fungovanie domácnosti, resp. každodennú bežnú logistiku rodín – rozvoz detí do školských zariadení, bežné zabezpečenie nákupov a chod domácností, odvoz k lekárom a pod. Z Rovnako sa neberú do úvahy individuálne okolnosti jednotlivých porušení. Mnohé porušenia môžu byť spôsobené neúmyselne pod vplyvom technológií (napr. asistenti jazdy, tempomat, zmeny v signalizácii), čo by nemalo viesť k automatickému trestu. Sprísnenie počtu porušení a predĺženie sledovaného obdobia môže pre profesionálnych vodičov znamenať dlhodobo pretrvávajúci stres z možnej straty vodičského oprávnenia, čo môže mať opačný následok, než aký je cieľom predmetnej novely. Na Slovensku patrí profesia vodiča nákladného vozidla alebo autobusu medzi vysoko nedostatkové profesie. V zmysle údajov z Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny na Slovensku aktuálne chýba viac ako 16 tis. vodičov a toto číslo každoročne rastie. Dopravné spoločnosti dlhodobo čelia problému s nedostatkom kvalifikovaných vodičov, čo ich núti hľadať pracovnú silu aj v tretích krajinách. Situácia je natoľko kritická, že mnohí zamestnávateľia majú problém zabezpečiť plynulý chod svojich prepravných služieb. Navrhované sprísnenie môže byť ďalšou príčinou ešte väčšieho prehlbovania nedostatku tejto pracovnej sily nakoľko potencionálni vodiči profesionáli sa rozhodnú vykonávať radšej iné povolania. Ďalším negatívnym dopadom bude zníženie atraktivity povolania profesionálneho vodiča pre mladú generáciu. Tu je potrebné zdôrazniť, že mladí vodiči do 25 rokov tvoria iba 5 % a priemerný vek vodiča na Slovensku je 50 rokov. Už dnes musí profesionálny vodič získať	Časové obdobie evidovania troch závažných priestupkov ponechané na 12 mesiacov. Rozpor netrvá. ČA
---	---	---

		množstvo rôznych osvedčení a kvalifikácií, ktoré sú časovo aj finančne náročné. Zavedenie tohto pravidla ešte viac odradí mladého človeka stať sa profesionálnym vodičom. RÚZ preto zásadne nesúhlasí s návrhom v bode 95 a navrhujeme tento bod z návrhu zákona vypustiť a teda požadujeme ponechanie súčasného stavu. Sme presvedčení, že cieľ zníženia nehodovosti možno dosiahnuť efektívnejšie formou preventívnych a edukatívnych opatrení.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 109 Navrhujeme, aby sa lehota na opätovné vykonanie skúšky skrátila ešte výraznejšie — z navrhovaného jedného mesiaca na 15 kalendárnych dní Odôvodnenie: RÚZ víta návrh na skrátenie doby na opätovné vykonanie skúšky z odbornej spôsobilosti z 3 mesiacov na mesiac. Považujeme to za krok správnym smerom. Zároveň však upozorňujeme, že aj táto navrhovaná lehota je v praxi pre viacerých vodičov profesionálov stále neprimerane dlhá. Je potrebné vziať do úvahy, že pre profesionálneho vodiča nie je vodičské oprávnenie len jedným z nástrojov na výkon práce — je to absolútne nevyhnutná podmienka na výkon jeho povolania. Bez platného oprávnenia nemôže vykonávať svoju profesiu, a tým prichádza nielen o príjem, ale často aj o existenčnú istotu. Týždne núteného výpadku z práce môžu mať pre takéhoto zamestnanca aj jeho rodinu vážne sociálne a ekonomické dôsledky. Z tohto dôvodu navrhujeme, aby sa lehota na opätovné vykonanie skúšky skrátila ešte výraznejšie — z navrhovaného jedného mesiaca na 15 kalendárnych dní. Takéto opatrenie by bolo realistickým kompromisom medzi potrebou zachovať odbornosť a bezpečnosť, a zároveň ochranou pracovnej kontinuity tých, pre ktorých je vodičské oprávnenie nenahradiiteľným základom ich živobytia.	N	Ide o lehotu, ktorá sa týka skúšky z odbornej spôsobilosti pre tých, ktorým bolo odobraté vodičské oprávnenie (v drvivej väčšine z dôvodu zistenia alkoholu alebo inej návykovej látky); pôvodne navrhované skrátenie lehoty na opakované vykonanie po neúspešnej skúške z troch na jeden mesiac preto vnímame ako dostatočné. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 110 Znenie §92 odsek 6 navrhujeme formulovať nasledovne: „(6) Ak ten, komu bolo odobraté alebo obmedzené vodičské oprávnenie, preukáže pominutie dôvodov na odobratie alebo obmedzenie vodičského oprávnenia, vodičské oprávnenie sa vráti alebo sa zruší jeho obmedzenie, ak tomu nebránia zákonné dôvody. Obmedzenie vodičského oprávnenia len na vedenie motorových vozidiel s automatickou prevodovkou možno zrušiť aj vtedy, ak držiteľ takto obmedzeného vodičského oprávnenia absolvuje osobitný výcvik v autoškole41a), alebo vykoná osobitnú skúšku z vedenia motorového vozidla. Pri povinnosti podrobiť sa viacerým opatreniam sa preskúšanie odbornej spôsobilosti vykoná ako posledné. Odôvodnenie: Zrušenie obmedzenia len na vedenie motorových vozidiel s automatickou prevodovkou navrhujeme formulovať alternatívne spojku alebo – t.j. buď osobitný výcvik, alebo osobitná	N	Na základe súčasnej smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch sa na zrušenie obmedzenia viest' len vozidlo s automatickou prevodovkou vyžaduje skúška, nepostačuje len samotný výcvik. Rozpor netrvá.

		skúška. Uvedené znenie §92, ods. 6 podľa smernice EU 126/2006 prekračuje požiadavky smernice, ktorá nevyžaduje vykonávanie osobitnej skúšky aj osobitného výcviku – považujeme za goldplating.		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 132 and 140 A) 7. Porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom body 132.,140. a návrh nového bodu Navrhujeme vypustenie bodu 132. RÚZ zásadne nesúhlasí s navrhovanou úpravou prekročenia rýchlosti, ktoré sa bude považovať za porušenie závažným spôsobom. Ako príklad uvádzame obytné zóny, ktoré nie sú vždy jasne označené, resp. nie sú označené na každej ulici samostatne zvislým dopravným značením. V tomto prípade sa napr. vodiči kuriérskych spoločností v nevedomosti môžu dopustiť porušenia. Sankcia za takéto porušenie, resp. klasifikácia ako zásadné porušenie, je z nášho pohľadu neprimeraná. Preto navrhujeme ponechanie súčasného znenia § 137 ods. 2 písm. d). B) Navrhujeme pridať nový bod 137., ktorý znie: „137. V § 137 ods. 2 písm. g) sa na konci 1., 2. a 3. bodu pridávajú slová „o viac ako 20 %““ Zámerom navrhovanej úpravy je presne špecifikovať, kedy sa daný priestupok považuje za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Posilní to právnu predvídateľnosť a transparentnosť rozhodovania. Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. C) Navrhujeme vypustenie písm. ad) v bode 140. RÚZ zásadne nesúhlasí s klasifikáciou porušenia zákazov jazdy za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, nakoľko v praxi môže dôjsť k jeho neúmyselnému porušeniu z dôvodu nesprávnych navigačných údajov. Moderné navigačné systémy, aj keď sú určené pre nákladné vozidlá, nie vždy správne rozlišujú medzi cestami, ktoré sú pre kamióny dostupné a tými, ktoré sú zakázané. Často sa stáva, že vodič je navedený na cestu, ktorá ho následne dovedie na komunikáciu III. triedy bez možnosti rozumného a bezpečného otočenia sa. V takýchto prípadoch vodič nemá inú možnosť, než krátkodobo vstúpiť na takúto cestu, aby sa dostal späť na povolenú trasu. Navrhovaná sankcia je pre takéto prípady neprimerane prísna. Postihuje vodičov aj dopravné spoločnosti za situácie, ktorým sa objektívne nedá vždy predísť. Namiesto penalizácie by mala byť prijatá rozumnejšia úprava, ktorá by zohľadňovala neúmyselné porušenia spôsobené technickými alebo navigačnými nepresnosťami.	ČA	K časti A pripomienky – Akceptované. K časti B pripomienky – čiastočne akceptované: Návrh zákona upravený tak, aby sa ako závažný priestupok posudzovalo prekročenie najväčšej technicky prípustnej hmotnosti najmenej o 10 %. Rozpor netrvá. K časti C pripomienky – čiastočne akceptované: Z návrhu zákona vypustené pôvodne navrhované klasifikovanie jazdy po ceste III. triedy ako závažného priestupku.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov		čl. I., novelizačný bod 146 Uvedené ustanovenie navrhujeme vypustiť. Odôvodnenie: Zavedenie procedurálneho postupu, podľa ktorého by orgán v prípade určitých priestupkov odmietol odpor, ktorý obsahuje iba meno osoby vedúcej vozidlo v čase spáchania priestupku, považujeme za neopodstatnené a nespravodlivé. Tento postup by mal zásadný negatívny dopad najmä na držiteľov firemných vozidiel, vozidiel v operatívnom lízingu či na spoločnosti zaoberajúce sa prenájomom vozidiel. Sankcia by mala spĺňať výchovno-právny účel predovšetkým voči skutočnému páchatel'ovi priestupku, nie voči držiteľ'ovi vozidla, ktorý sa na ňom nemusel podieľať. Zároveň by mala pôsobiť preventívne a odradiť páchatel'a od opakovania takeého konania v budúcnosti. V prípade schválenia navrhovaného opatrenia by sankcia za priestupok automaticky zaťažila držiteľ'a vozidla, bez ohľadu na to, či mal reálnu možnosť ovplyvniť správanie vodiča. Z Navyše, takýto mechanizmus by mohol výrazne sťažiť až znemožniť vymáhanie pokút, pretože v prípade vozidiel v prenájme či lízingu sa vodiči môžu často meniť. V praxi by sa tak mohlo stať, že pokuta by nakoniec postihla osobu, ktorá sa priestupku reálne nedopustila, pričom skutočný vinník by zostal bez postihu. Takýto systém by bol nielen nespravodlivý, ale aj administratívne neefektívny a mohol by viesť k narastajúcemu počtu právnych sporov a zahlcovaniu justičných orgánov. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu novely zákona č. 8/2009 Z. z. a ponechať procedurálny postup v súčasnom stave. Súčasná právna úprava totiž umožňuje spravodlivé a efektívne riešenie priestupkov, pričom zodpovednosť nesie ten, kto sa ich skutočne dopustil.	N	Možnosť podávať odpor proti rozkazu s uvedením vodiča je v rozpore s tým, že ide o objektívnu zodpovednosť držiteľ'a vozidla a nabúrava a sťažuje rýchlosť a efektívnosť konania. Táto možnosť bola v mnohých prípadoch viac zneužívaná ako využívaná, pričom túto legislatívnu úpravu namietal aj Národný kontrolný úrad SR vo svojej správe z roku 2023. Takáto možnosť neexistuje ani pri iných obdobných režimoch objektívnej zodpovednosti (diaľničná známka, mýto). Podotýkame, že podaním odporu, v ktorom sa uvádza potenciálny páchatel' priestupku, sa dostáva aj samotný držiteľ vozidla do nevýhodnejšieho postavenia, pretože prichádza o možnosť úhrady 2/3 z uloženej pokuty a keď sa spáchanie priestupku vodičovi nepreukáže, musí uhradiť pokutu v 100 % výške a navyše ešte trovy konania vo výške 30 eur. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I., novelizačný bod 155 RÚZ zásadne nesúhlasí so zrušením možnosti udelenia výnimky zo zákazov jazd podľa § 39 ods. 1 a 2 v mimoriadnych a výnimočných prípadoch, čo bude mať výsostne negatívne dopady na slovenských dopravcov. Vznikne reálne riziko, že nebudú schopní plniť záväzky vyplývajúce z platných zmlúv, čo bude viesť k finančným stratám a sankciám. Napríklad, ak by vozidlo nemohlo doraziť na miesto nakládky alebo vykládky v stanovenom čase, mohlo by dôjsť k porušeniu zmluvných podmienok, čím by dopravcom hrozili sankcie a strata	A	

		obchodných partnerov. Navyše máme za to, že znenie zákona nemôže obsahovať a zadefinovať všetky prípady, kedy bude výnimka aj pre budúcnosť potrebná, resp. ich do budúca predvídať (spomeňme si len na obdobie pandémie COVID-19). Z uvedeného dôvodu je pre podnikateľský sektor kľúčové mať možnosť v mimoriadnych a odôvodnených prípadoch požiadať o výnimku nad rámec zoznamu stanovených a príslušný orgán ju individuálne posúdi a vydá rozhodnutie. Z uvedených dôvodov je nutné a žiaduce ponechať možnosť udelenia výnimiek zo zákazu jazd, aby sa minimalizovali negatívne dopady na dopravcov, vodičov ako aj samotné hospodárstvo RÚZ navrhujeme v bode 155. doplniť v navrhovanom ods. 1 písm. a) doplniť za „§ 39 ods.“ číslce „1,2,“		
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I. – vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme zavedenie povinnosti označenia územia tabuľou „pozor radar“, kde meranie dodržiavania rýchlosti je vykonávané pomocou stacionárneho radaru. Odôvodnenie: Hlavným cieľom merania rýchlosti by nemalo byť sankcionovanie vodičov. Je dôležité, aby bolo takéto meranie predovšetkým nástrojom na zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Ak vodiči vopred vedia, že sa v danom úseku rýchlosť kontroluje, s vyššou pravdepodobnosťou prispôbia svoju jazdu – zníži sa riziko nehôd, najmä v rizikových lokalitách (školy, prechody, obývané oblasti). Označenie úseku merania radarom zvyšuje dôveru verejnosti v spravodlivosť a účel meraní. Neoznačené radary sú často vnímané ako nástroj na „lovenie“ vodičov a zvyšovanie príjmov z pokút, nie ako opatrenie na zvýšenie bezpečnosti. Mnohé štáty EÚ (napr. Nemecko, Taliansko, Holandsko) označujú úseky merania dopravným značením. Tento model sa osvedčil ako účinný kompromis medzi represiou a prevenciou – vodiči spomalia v rizikových zónach, a to aj vtedy, keď radar nie je vždy aktívny. Ak je radar označený, zníži sa množstvo priestupkov, čo zníži administratívne zaťaženie orgánov – menej priestupkov = menej konaní. Cieľ sa tak dosahuje efektívnejšie a lacnejšie. Zavedenie povinnosti označenia úsekov so stacionárnym radarom tabuľou „Pozor radar“ posilňuje bezpečnostný aj právny rozmer dopravného dohľadu. Nejde o ústupok vodičom, ale o účinnejšiu a férovejšiu prevenciu, ktorá reflektuje zásadu proporcionality a transparentnosti v oblasti verejnej správy a ochrany života a zdravia na cestách.	N	Z obsahového hľadiska sa s pripomienkou stotožňujeme – meranie rýchlosti stacionárnym radarom má byť označené dopravnou značkou, vyhláška o dopravnom značení kvôli tomu značku na tento účel pozná (značka 334 Kontrola rýchlosti). V rámci prebiehajúceho verejného obstarávania na systém objektívnej zodpovednosti sa preto počíta aj s týmito značkami. Ide však o zásadu používania a umiestňovania dopravnej značky, ktorá legislatívne nepatrí do zákona; táto požiadavka je už výslovne uvedená v technickom predpise Ministerstva dopravy SR TP 117 (Značkou sa označujú len miesta, kde sa vykonáva kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti vozidiel technickým prostriedkom konštrukčne

				pevne spojeným so zemou, pričom označenie takéhoto miesta je povinné.). Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. I. – vloženie nového novelizačného bodu V prípade konaní o priestupkoch podľa § 6a, kde orgán majiteľa vozidla zistil a sú riešené v rozkaznom konaní (pomocou oznámenia o spáchaní priestupku spolu s fotodokumentáciou) navrhujeme zaviesť lehotu 30 dní na vydanie a odoslanie tohto rozkazu odo dňa spáchania predmetného priestupku. Dané navrhujeme z dôvodu zrušenia možnosti „vyvinenia“ držiteľa vozidla v prípadoch, kedy vozidlo držiteľ nevedol. Ako príklad môžeme uviesť vedenie firemného vozidla, kde vzniká riziko, že zamestnávateľ danú pokutu od zamestnanca nevymôže jednoducho, nakoľko už u neho nepracuje (a posledná výplata mu bola vyplatená). Ďalej združenie požaduje informácie o postupe orgánu pri priestupkoch podľa § 6a pri vozidlách registrovaných v zahraničí. Rovnako žiadame zverejňovanie informácií, koľko vozidiel registrovaných v zahraničí sa dopustilo takéhoto priestupku – koľkým bol odoslaný rozkaz a koľko priestupkov pri zahraničných vozidlách sa vyriešilo v rozkaznom konaní.	N	Ministerstvo vnútra SR/Policačný zbor sa stotožňuje s potrebou čo najskoršieho zasielania rozkazov o uložení pokuty držiteľovi vozidla v rámci objektívnej zodpovednosti, keďže rýchla sankcia je najúčinnnejšia. Pri objektívnej zodpovednosti je však potrebné zohľadniť rôzne aspekty, ktoré majú vplyv na rýchlosť vydania rozkazu, predovšetkým to, či existuje automatizovaný systém spracúvania dát o správnych deliktoch alebo nie, ako aj množstvo a komplikovanosť získania všetkých relevantných informácií na vydanie a zaslanie rozkazu a overenia ich správnosti. Vo všeobecnosti platí na konanie o správnych deliktoch držiteľa vozidla správny poriadok, ktorý ustanovuje lehotu na rozhodnutie bezodkladne (v jednoduchých veciach), v ostatných prípadoch, do 30 dní od začatia konania a vo zvlášť zložitých prípadoch do 60 dní. Rozpor netrvá.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. III., novelizačný bod 2 RÚZ navrhuje v Čl. III vypustiť bod 2. a teda ponechať pôvodnú kategorizáciu prekročení rýchlosti. Odôvodnenie: V rámci novely zákona o cestnej premávke sa navrhuje sprísniť kategorizáciu prekročení najvyššej dovolenej rýchlosti. S týmto návrhom nesúhlasíme a žiadame, aby zostal v platnosti súčasný systém rozdelenia prekročení rýchlosti. Aktuálne nastavený systém rozlišuje medzi miernym a závažným porušením pravidiel. Takéto členenie je dôležité pre uplatňovanie princípu primeranosti a spravodlivosti. Mierne prekročenia rýchlosti (napr. do 10 km/h) sa vo väčšine prípadov nespájajú s reálnym ohrozením bezpečnosti cestnej premávky a nemajú byť trestané rovnako ako závažné prípady. Tento krok nepovažujeme za opodstatnený a žiadame zachovanie súčasného systému kategorizácie, ktorý je z pohľadu logiky, praxe aj účelu zákona primerane nastavený. Sprísnenie kategorizácie robí zo zákona neflexibilný a trestajúci mechanizmus, ktorý postihuje aj bežné, marginálne prekročenia – často bez akéhokoľvek vplyvu na bezpečnosť.	N	Prekračovanie rýchlosti je aj v súčasnosti rozdelené do troch úrovní, ktoré sa od seba odlišujú rôznymi hranicami pokút. Miernych prekročení rýchlosti (do 15 km/h) sa navrhované zmeny nijak nedotknú, pretože naďalej ostávajú v najmiernejšom pásme pokút. Prísnejším spôsobom sa kategorizujú len tie podstatnejšie prekročenia rýchlosti, napr. prekročenie rýchlosti v obci o 30 až 50 km/h. Rozpor trvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 5 Ustanovenie navrhujeme formulovať nasledovne: (2) Činnosti podľa odseku 1 písm. a) a b) až d) a f) možno vykonávať len v autoškole. Odôvodnenie: Výučbu inštruktorov (bod f) je potrebné vykonávať len v autoškole, pretože inštruktori sa musia okrem teoretickej výučby podrobiť aj praktickej výučbe, ktorú je možné vykonať len v autoškole.	N	Účelom tejto zmeny je len legislatívno-technická úprava v nadväznosti na zmeny v § 1. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 6, v časti §2b odsek 1 Navrhujeme v uvedenom ustanovení v prvej vete doplniť slová „je zdravotne spôsobilý a je psychicky spôsobilý“ Odôvodnenie: Pre budúceho účastníka kurzu je potrebné doložiť spôsobilosť už pred zaradením do kurzu a nie až pred zaradením na praktický výcvik.	N	Pred zaradením do kurzu teoretickej výučby je potrebné u účastníka preverovať len podmienku pobytu. Zdravotnú a psychologickú spôsobilosť postačuje preverovať až pred zaradením do praktického výcviku. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 6, v časti §2b odsek 2, písmeno f) Písmeno f) navrhujeme formulovať alternatívne t.j. buď telefónne číslo alebo emailovú adresu:	N	Považujeme za potrebné disponovať oboma kontaktnými údajmi, keďže

zamestnávateľ ov		Odôvodnenie: Nie každý žiadateľ má vytvorenú emailovú adresu, resp. nesúhlasí s jej poskytnutím autoškole, preto navrhujeme zaviesť možnosť výberu poskytnutia kontaktnej informácie.		tieto informácie poskytujú napr. štátnemu odbornému dozoru možnosť dôsledne a exaktne overiť/preveriť vzniknuté situácie a skontaktovať sa na priamo s účastníkom kurzu. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 7 Navrhujeme ustanovenie formulovať nasledovne: „(4) Účastník vodičského kurzu sa zaradi do praktického výcviku najneskôr do 30 dní odo dňa vykonania teoretickej skúšky podľa osobitného predpisu, 1d) ak je na teoretickej skúške hodnotený klasifikačným stupňom prospel a je vykonaná do troch mesiacov od skončenia výučby teórie“ Odôvodnenie: Navrhujeme vypustiť písmená b), c) a d) z dôvodu redukcie administratívnej záťaže.	N	Pred zaradením do kurzu teoretickej výučby je potrebné u účastníka preverovať len podmienku pobytu. Zdravotnú a psychologickú spôsobilosť postačuje preverovať až pred zaradeným do praktického výcviku. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	k čl. VI, novelizačný bod číslo 8 Znenie §3 odsek 7 navrhujeme formulovať nasledovne: „(7) Ak sa má prevádzkovať autoškola prostredníctvom zodpovedného zástupcu, 5) v žiadosti sa uvedú aj údaje zodpovedného zástupcu podľa odseku 3 písm. a) a b). Na zodpovedného zástupcu sa rovnako vzťahujú ustanovenia odseku 4 písm. a) a b) a k žiadosti sa príkladá doklad o vzniku pracovnoprávneho vzťahu k autoškole a doklad o prihlásení zamestnanca do Sociálnej poisťovne. Autoškolu možno prevádzkovať len prostredníctvom zodpovedného zástupcu alebo prevádzkovateľa autoškoly, ktorý nie je zároveň zodpovedným zástupcom alebo inštruktorom, alebo prevádzkovateľom autoškoly v inej autoškole; to neplatí pre inštruktora autoškoly, ktorú prevádzkuje tá istá osoba; ak ide o prevádzkovateľa autoškoly, uvedené platí iba v rámci územného obvodu správneho orgánu príslušného na registráciu autoškoly.“ Odôvodnenie: Navrhované doplnenie precizuje a spresňuje obmedzenia pre prevádzkovateľov autoškôl. Navrhovaným znením sa spresňuje, že ani prevádzkovateľ autoškoly nemôže byť prevádzkovateľom v inej autoškole zriadenej podľa tohto zákona a zároveň sa spresňujú podmienky - uvedené platí len pre autoškolu, ktorého správne príslušným orgánom na registráciu je okresný úrad v sídle kraja, v ktorého územnom obvode je autoškola. Uvedené nemá vplyv na zriadenie prevádzky podľa §3 odsek 11.	N	Pôvodne navrhovaný bod 8 z návrhu zákona vypustený. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 9 Navrhujeme vypustiť slová „v autoškole počas desiatich rokov“ Odôvodnenie: Požiadavku na 10 rokov považujeme za neprimeranú.	N	Pôvodne navrhovaný bod 9 z návrhu zákona vypustený. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 10 Navrhujeme zvýšiť požiadavku na 300 hodín	N	Pôvodne navrhovaný bod 10 z návrhu zákona vypustený. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI, novelizačný bod číslo 12 Navrhujeme formulovať nasledovne: „o) nepretržite disponovať schválenou technickou základňou počas celej doby platnosti registrácie; to neplatí pre výcvikové vozidlá pri ich výmene podľa § 7 ods. 7,“	A	Text upravený v zmysle pripomienky (v § 5 ods. 5).
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	čl. VI – vloženie nového novelizačného bodu Navrhujeme vložiť do návrhu nový novelizačný bod, ktorým sa upraví §5 odsek 5 nasledovne: (5) Každá učebňa podľa odseku 2 a každý trenažér podľa odseku 3 písm. c) musia byť na účely transparentnej výučby a transparentného výcviku vybavené pevne namontovaným zariadením umožňujúcim zaznamenanie údajov o identite účastníka kurzu a inštruktora autoškoly, o čase strávenom v učebni alebo na trenažéri, ktoré budú zo zariadenia automaticky zasielané do informačného systému podľa osobitného predpisu3a) (ďalej len „identifikačné zariadenie učebne a trenažéra“). Schválenú učebňu, ktorá je už zaradená do technickej základne autoškoly, nesmie využívať iná autoškola. Odôvodnenie: Uvedenou úpravou sa zabezpečí nezávislosť a súlad so chválenými učebnými osnovami, ako aj jednotnosť podmienok pre výkon činnosti autoškôl. V súvislosti s touto pripomienkou odporúčame k uvedenému zaviesť aj tzv. prechodné obdobie v trvaní minimálne 6 mesiacov.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	Čl. VI. vloženie nového novelizačného bodu V §7 odsek 1 navrhujeme vypustiť súčasné písmeno d) a následne vypustiť aj v odseku slová „písm. e)“ (vyvolaná legislatívno technická zmena) Odôvodnenie: Súčasnú nastavenie v oblasti zrušenia registrácie považujeme za neprimerane prísne. Umožňuje to dokonca potrestať prevádzkovateľa autoškoly 2x a to dokonca až zrušením registrácie.	N	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
RÚZSR Republiková únia zamestnávateľ ov	Z	Čl. I., - úprava vykonávacích predpisov Navrhujeme v súvislosti s navrhovanými zmenami upraviť aj vyhlášku Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška“), a to tým, že sa do Prílohy č. 5 k tejto vyhláške – DODATKOVÉ TABUĽKY, v bode 1. – Spoločne k dodatkovým tabuľkám v pododseku 4. písm. d) doplní text: „alebo z dôvodu načerpania pohonných látok, doplnenia prevádzkových kvapalín alebo nabitia elektrickej energie na čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici, ak je prístup k tejto čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici možný výlučne po ceste III. triedy.“ Odôvodnenie Dôvodom tejto pripomienky je skutočnosť, že vyhláška nie je aktuálne zahrnutá medzi novelizovanými predpismi, a to napriek tomu, že sa bezprostredne dotýka zákona o cestnej premávke a jeho aplikácie v praxi. Zahrnutie vyhlášky medzi novelizované vykonávacie predpisy je preto nevyhnutné z hľadiska zabezpečenia legislatívnej súdržnosti a vecnej konzistencie právnej úpravy v oblasti cestnej dopravy a jej spravovania. Absencia príslušnej úpravy vo vyhláške by mohla viesť k výkladovým nejasnostiam a k nesprávnej aplikácii ustanovení zákona, čo by malo priamy dopad na právnu istotu účastníkov cestnej premávky ako aj na činnosť orgánov verejnej správy pri výkone ich kompetencií. Cieľom navrhovanej zmeny je zabezpečiť plnú vecnú a obsahovú konformitu medzi zákonom a jeho vykonávacím predpisom, a to prostredníctvom doplnenia relevantného textu do prílohy č. 5 bodu 1 pododseku 4 písm. d) vyhlášky. Táto príloha obsahuje výkladové a aplikačné poznámky k dopravnému značeniu, ktoré majú zásadný význam pre jednotné uplatňovanie právnej úpravy v praxi. Navrhované doplnenie má výlučne vykonávací a zosúlad'ovací charakter; jeho účelom je premietnutie zákonnej úpravy do príslušného ustanovenia vykonávacieho predpisu tak, aby bola zabezpečená vnútorná normatívna nadväznosť a systémová integrita právneho poriadku. Uvedená úprava nemení vecný rozsah práv a povinností stanovených zákonom, ani	N	Uvedené berieme ako podnet, ktorý posúdime pri novelizácii vyhlášky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení; v rámci legislatívneho procesu k novele zákona o cestnej premávke však nie je možné súčasne upraviť aj vyhlášku. Rozpor netrvá.

		nepresahuje rámec zákonného splnomocnenia, ale výlučne reflektuje jeho nové znenie v intenciách požiadavky právnej istoty a predvídateľnosti právnej úpravy.		
SAPPO Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu	O	§ §39 ods. ods. 4 písm. c) Navrhujeme doplniť okruh výnimiek zo zákazu jazdy po ceste III. triedy podľa § 39 ods. 4 písm. c) nasledovne: „alebo z dôvodu načerpania pohonných látok, doplnenia prevádzkových kvapalín alebo nabitia elektrickej energie na čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici, ak je prístup k tejto čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici možný výlučne po ceste III. triedy.“ Odôvodnenie: Cieľom návrhu je reflektovať na praktické problémy dopravcov, najmä v oblastiach, kde sú čerpacie stanice s dostatočnými technickými parametrami a ponukou palív pre nákladné vozidlá dostupné len prostredníctvom ciest nižšej kategórie, spravidla III. triedy. V praxi sa často vyskytujú prípady, najmä vo vidieckych a okrajových oblastiach, kde je jediný prístup k čerpacím alebo nabíjacím staniciam zabezpečený výlučne cestou III. triedy. Tieto stanice sú pritom technicky vybavené na obsluhu aj ťažkých nákladných vozidiel a sú súčasťou bežnej dopravnej infraštruktúry. Súčasné znenie zákona neumožňuje nákladným vozidlám nad 12 ton vjazd na tieto cesty za účelom doplnenia paliva či elektrickej energie, čo vedie k prevádzkovým komplikáciám, nadmerne dlhým obchádzkam, zvyšovaniu nákladov, ako aj k environmentálnej a bezpečnostnej neefektívnosti. Navrhovaná výnimka je analogická už existujúcim zákonným výnimkám zo zákazu vjazdu, ako sú napríklad účely opravy, STK, emisnej kontroly, odovzdania palubnej jednotky. Všetky tieto účely predstavujú technicko-prevádzkové dôvody, ktoré sú legitímne a nepredstavujú zneužívanie cestnej infraštruktúry na tranzit. Doplnenie výnimky o možnosť doplnenia energie pre vozidlo má rovnaký charakter a logiku. Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky možno očakávať pozitívny prínos. Možnosť legálne a včas doplniť palivo zabráňuje situáciám, v ktorých by vodiči boli nútení neplánovane zastaviť na nevhodných alebo nebezpečných miestach. Zároveň sa znižuje potreba obchádzok, ktoré by inak viedli po dlhších trasách, čím sa minimalizuje objem najazdených kilometrov, spotreba paliva a s tým súvisiace emisie oxidu uhličitého a iných znečisťujúcich látok. Návrh je tak v súlade aj s cieľmi environmentálnej politiky štátu a EÚ. Navrhovaná výnimka výslovne zohľadňuje aj nabíjanie elektrickej energie, čo je obzvlášť dôležité s ohľadom na postupný rozvoj elektrických a iných nízko emisných pohonov aj v segmente nákladnej dopravy. Právna úprava by mala byť technologicky neutrálna a umožňovať rovnaký prístup k energetickým službám všetkým typom vozidiel bez ohľadu na druh pohonu. Umožnenie prístupu k nabíjacím staniciam aj pre ťažké vozidlá v súlade s	ČA	Po diskusii na rozporovom konaní a po posúdení potenciálnych rizík nežiaducej jazdy nákladných vozidiel nad 12 t na cestách III. triedy návrh zákona doplnený o výnimku zo zákazu jazdy na tie čerpacie a nabíjacie stanice, ktoré sú umiestnené mimo obce a v bezprostrednej blízkosti inej cesty, na ktorú sa zákaz jazdy pre tieto vozidlá nevzťahuje. Vo vzťahu k druhej časti pripomienky platí, že vyhlášku nemožno meniť zákonom; po schválení predmetnej novely zákona o cestnej premávke Ministerstvo vnútra SR pripraví novelizáciu vyhlášky o dopravnom značení, ktorá bude predmetom samostatného legislatívneho procesu.

	rozvojom zelenej infraštruktúry je v súlade s cieľmi SR a EÚ v oblasti dekarbonizácie dopravy. Súčasná úprava de facto diskriminuje prevádzkovateľov čerpacích a nabíjacích staníc, ktoré sa nachádzajú pri cestách III. triedy, a zároveň znevýhodňuje dopravcov, ktorí by ich služby využili. Navrhovaná úprava obnovuje rovnováhu a zabezpečuje, že rozhodujúcim faktorom nebude kategória cesty, ale funkčný význam stanice pre dopravnú obslužnosť. Navrhovaná úprava nepredstavuje dodatočné nároky na verejné financie a zároveň môže mať pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Umožní efektívnejšiu logistiku a prispeje k lepšiemu využívaniu existujúcej siete čerpacích staníc, čím podporí hospodársku činnosť aj v menej rozvinutých oblastiach. Navrhovaná výnimka je primeraná, časovo a priestorovo obmedzená – vzťahuje sa iba na prípady, kedy je prístup k stanici možný výlučne po ceste III. triedy. Tým je vylúčené riziko systematického obchádzania zákazu alebo jeho zneužívania na tranzit. Ide o jednorazové, krátke a funkčne nevyhnutné prejazdy, ktoré nemajú zásadný vplyv na technický stav ciest ani na bezpečnosť dopravy. Výnimka tak okrem iného prispieva aj k ochrane verejného záujmu na zabezpečení základnej dopravnej obslužnosti. 2. Zároveň navrhujeme legislatívny proces rozšíriť o ďalší novelizovaný právny predpis – vyhlášku Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška“), a to tým, že sa do Prílohy č. 5 k tejto vyhláške – DODATKOVÉ TABUĽKY, v bode 1. – Spoločne k dodatkovým tabuľkám v pododseku 4. písm. d) doplní text: „alebo z dôvodu načerpania pohonných látok, doplnenia prevádzkových kvapalín alebo nabitia elektrickej energie na čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici, ak je prístup k tejto čerpacej stanici alebo nabíjacej stanici možný výlučne po ceste III. triedy.“ Odôvodnenie Dôvodom tejto pripomienky je skutočnosť, že vyhláška nie je aktuálne zahrnutá medzi novelizovanými predpismi, a to napriek tomu, že sa bezprostredne dotýka zákona o cestnej premávke a jeho aplikácie v praxi. Zahrnutie vyhlášky medzi novelizované vykonávacie predpisy je preto nevyhnutné z hľadiska zabezpečenia legislatívnej súdržnosti a vecnej konzistencie právnej úpravy v oblasti cestnej dopravy a jej spravovania. Absencia príslušnej úpravy vo vyhláške by mohla viesť k výkladovým nejasnostiam a k nesprávnej aplikácii ustanovení zákona, čo by malo priamy dopad na právnu istotu účastníkov cestnej premávky ako aj na činnosť orgánov verejnej správy pri výkone ich kompetencií. Cieľom navrhovanej zmeny je zabezpečiť plnú vecnú a obsahovú konformitu medzi zákonom a jeho vykonávacím predpisom, a to prostredníctvom doplnenia relevantného textu do prílohy č. 5 bodu 1 pododseku 4 písm. d) vyhlášky. Táto príloha obsahuje výkladové a aplikačné poznámky k dopravnému značeniu, ktoré majú zásadný význam pre jednotné uplatňovanie právnej úpravy v praxi.		
--	--	--	--

		Navrhované doplnenie má výlučne vykonávací a zosúlad'ovací charakter; jeho účelom je premietnutie zákonnej úpravy do príslušného ustanovenia vykonávacieho predpisu tak, aby bola zabezpečená vnútorná normatívna nadväznosť a systémová integrita právneho poriadku. Uvedená úprava nemení vecný rozsah práv a povinností stanovených zákonom, ani nepresahuje rámec zákonného splnomocnenia, ale výlučne reflektuje jeho nové znenie v intenciách požiadavky právnej istoty a predvídateľnosti právnej úpravy. Tieto pripomienky považujeme za zásadné.		
SFOZP Slovenské fórum osôb so zdravotným postihnutím v SR	O	§ § 4a ods. 2 SFOZP predkladá k návrhu novely zákona o cestnej premávke nasledovnú pripomienku: § 4a Pôvodne navrhované znenie: Povinnosti vodiča voči chodcom pri prechádzaní cez priechod pre chodcov (1) Vodič je povinný umožniť bezpečný prechod cez vozovku chodcovi, ktorý vstúpil na priechod pre chodcov alebo sa naňho zjavne chystá vstúpiť. (2) Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len dostatočne nízkou rýchlosťou tak, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť bezpečný prechod chodca podľa odseku 1. (3) Ak vodič zníži rýchlosť jazdy alebo zastaví vozidlo pred priechodom pre chodcov, aby umožnil chodcovi prejsť cez vozovku, vodiči ostatných vozidiel idúcich rovnakým smerom sú takisto povinní znížiť rýchlosť jazdy alebo zastaviť vozidlo. (4) Ustanovenia odsekov 1 až 3 neplatia pre vodiča električky. Navrhované znenie SFOZP: Do navrhovaného znenia § 4a ods. 2 navrhujeme doplniť druhú vetu, ktorá znie: „Vodič je povinný zastaviť vozidlo pred priechodom pre chodcov vždy, ak chodcom podľa odseku 1 je osoba s bielou palicou.“ Odôvodnenie: Navrhovaným doplnením má byť zavedená zvýšená ochrana chodcov s bielou palicou na priechodoch pre chodcov tým, že tieto osoby budú mať tzv. absolútnu prednosť pred vozidlami. Rozumieme, že koncipovanie povinností v navrhovanom ustanovení § 4a nemalo za cieľ takýto druh ochrany chodcom poskytnúť, avšak v prípade chodcov z bielou palicou sú na to osobitné dôvody. 1. Väčšia zraniteľnosť chodcov s bielou palicou Používateľmi bielej palice sú osoby nevidiace alebo osoby s ťažkým zrakovým postihnutím, ktoré sa nemôžu vo vonkajšom prostredí orientovať a bezpečne pohybovať ani pomocou zvyškov zraku (ďalej len „osoby so zrakovým postihnutím“). Tým skôr tak nemôžu urobiť v cestnej premávke a preto sú v porovnaní s ostatnými chodcami viac zraniteľné. Je zrejmé, že sa nemôžu spoliehať na vizuálne podnety, ako sú signály vozidla, očný kontakt s vodičom alebo gestá rúk. Pri prechádzaní cez cestu preto čelia výrazne väčšiemu	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

	nebezpečenstvu kritickej situácie s motorovým vozidlom alebo cyklistom, alebo priamej kolízie s nimi. 2. Odhad situácie sluchom a bezpečný prechod je sťažený komplikovaným prostredím Do nebezpečných situácií sa osoby so zrakovým postihnutím môžu často dostávať aj napriek tomu, že väčšina osôb so zrakovým postihnutím absolvovala špecializovaný tréning priestorovej orientácie zameraný na pohyb vo vonkajšom prostredí s bielou palicou a s aktívnym využívaním ostatných zmyslov. Je totiž náročné za každých okolností urobiť dostatočne presný odhad vzdialenosti a rýchlosti približujúcich sa vozidiel a správne zareagovať. Je to tak najmä pri prechádzaní viacprúdových ciest, ciest so stredovým ostrovčekom, križovatiek alebo ciest s frekventovanou dopravou. Zvukové vnemy sú na takýchto miestach veľmi intenzívne, môžu sa vzájomne prelínať až zlievať a tak výrazne sťažovať orientáciu. Nezanedbateľný je aj čoraz väčší výskyt elektrických a hybridných vozidiel, ktoré orientáciu komplikujú ešte viac. Pre ich tichý chod je ich rozpoznávanie sluchom výrazne sťažené a skoro nemožné pri súčasnom pohybe takého vozidla popri vozidle so spaľovacím motorom. Ani použitie trúbenia ako signálu na voľný a bezpečný prechod cez cestu nie je vhodné. Okrem toho, že môže zvýšiť dezorientáciu v priestore, je aj zmätočné. Trúbenie približujúceho sa vozidla totiž signalizuje skôr výstrahu či nebezpečenstvo a nie výzvu na vstup na priechod. Osoby so zrakovým postihnutím tiež môžu mať obavy, či spomaľujúce vozidlo pred priechodom opäť nezrýchli, lebo si váhanie vodič nesprávne vyložil. 3. Spomalenie vozidiel samé o sebe nezaručí bezpečnejší prechod Ak by teda osoby so zrakovým postihnutím mali mať možnosť skutočne bezpečného prechádzania priechodom pre chodcov, je potrebné čo najviac znížiť sluchom vnímanú neprehľadnosť dopravnej situácie na vozovke v blízkosti priechodu a zvýšiť jednoznačnosť pravidiel. Navrhovaná úprava povinností vodiča v § 4a tento stav nezabezpečí a preto nie je pre osoby so zrakovým postihnutím dostatočná. Spomalenie vozidiel samé o sebe síce mierne zvyšuje možnosť presnejšieho odhadu vzdialenosti vozidla od prechodu, nerieši však ostatné vyššie uvedené komplikácie. Navyše, zostáva tu neistota osoby so zrakovým postihnutím, či vozidlo skutočne a včas zastaví. Zavedenie povinnosti vodiča zastaviť vozidlo vždy, ak osoba s bielou palicou vstúpi na priechod, alebo sa naň chystá vstúpiť, ako navrhujeme, je jasným a jednoznačným pravidlom. Osoba so Zrakovým postihnutím teda vstupuje do dopravnej situácie s predvídateľným priebehom a môže sa plne sústrediť na prechod. Aj osoba s bielou palicou, samozrejme, musí dbať na to, aby náhlým vstupom na vozovku nespôsobil nebezpečné situácie a mali by sa aj na ne naďalej vzťahovať povinnosti chodca upravené platným a účinným znením § 53 ods. 1 a 2 zákona.		
--	--	--	--

		Navrhované doplnenie § 4a ods. 2 nijako nevybočuje z intencií Dohovoru o cestnej premávke z 8.11.1968, ktorý má § 4a vykonávať. Je tiež plne v súlade s cieľom návrhu zákona vyjadreného vo všeobecnej časti dôvodovej správy, ktorým je precizovanie doterajších aktivít štátu zameraných na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a jej zvýšenie najmä prostredníctvom posilnenia postavenia a ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávky – chodca. Zabezpečenie bezpečnosti a mobility všetkých občanov vrátane osôb so zdravotným postihnutím je základnou spoločenskou zodpovednosťou. V tejto súvislosti poukazujeme aj na Európsku chartu práv chodcov z r. 1988, ktorá naďalej predstavuje dôležitý referenčný dokument. Stanovuje, že deti, seniori a osoby so zdravotným postihnutím majú právo očakávať, že mestá budú miestami ľahkého sociálneho kontaktu a nie miestami, ktoré zvyrazňujú ich prirodzenú slabosť. Pripomienka je zásadná.		
SIS Slovenská informačná služba	O	Čl. 1 § 40 ods. 3 pripomienka je zásadná K 44. novelizačnému bodu návrhu zákona - § 40 ods. 3 V § 40 ods. 3 žiadame na konci doplniť slová „s výnimkou vozidiel Slovenskej informačnej služby“. Pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Navrhovanou právnou úpravou predkladateľ v § 40 ods. 3 návrhu zákona ustanovuje povinnosť všetkých vozidiel s právom prednostnej jazdy mať zvláštne výstražné znamenia zapísané v osvedčení o evidencii vozidla časť II. Na základe platnej právnej úpravy je Slovenská informačná služba pri plnení úloh oprávnená používať dopravné prostriedky, a to spravidla utajeným spôsobom, pričom v rámci plnenia špecifických úloh používa vozidlá s právom prednostnej jazdy. V uvedenej súvislosti Slovenská informačná služba na základe aplikačnej praxe požaduje do návrhu zákona zaviesť výnimku pre vozidlá Slovenskej informačnej služby s právom prednostnej jazdy vybavených zvláštnymi výstražnými znamienami, ktoré sú používané pri plnení jej úloh. Ide o vozidlá určené riaditeľom Slovenskej informačnej služby, pričom Slovenská informačná služba ako ich prevádzkovateľ vedie riadnu evidenciu týchto vozidiel. Vychádzajúc zo znenia predloženého návrhu zákona Slovenská informačná služba ďalej uvádza, že navrhovaná povinnosť nemá z hľadiska kontroly oprávnenosti používania zvláštnych výstražných znamení určených vozidiel Slovenskej informačnej služby v	A	Text upravený v zmysle pripomienky po vzájomnej dohode.

		pôsobnosti Slovenskej informačnej služby opodstatnenie. Slovenská informačná služba vedie dôslednú evidenciu o každom použití zvláštneho výstražného znamenia tak, aby vedela identifikovať jeho použitie a následne vykonať kontrolu oprávnenosti jeho použitia. Poznamenávame, že v súčasnosti Slovenská informačná služba pri plnení úloh určenými vozidlami využíva aj „prenosné“ zvláštne výstražné zariadenia, ktorých zápis do osvedčenia o evidencii vozidla časť II, by spôsoboval Slovenskej informačnej službe problémy pri ich používaní, a to najmä pri presune takéhoto zariadenia na iné riaditeľom Slovenskej informačnej služby určené vozidlo. V takom prípade by vznikla potreba vydania nového osvedčenia o evidencii na obe vozidlá. Rovnako by bolo nevyhnutné pristúpiť aj k vystaveniu nových osvedčení o evidencii vozidla ku všetkým vozidlám Slovenskej informačnej služby, ktoré už využívajú prenosné zvláštne výstražné znamenia. V tejto súvislosti uvádzame, že Slovenská informačná služba prideliť vozidlám v správe Slovenskej informačnej služby evidenčné čísla, tabuľky s evidenčnými číslami a príslušné doklady, pričom má ustanovené oprávnenia obdobné ako Policajný zbor. Vychádzajúc z uvedeného by tak boli úkony spojené s vydaním nových osvedčení o evidencii vozidla Slovenskej informačnej služby spojené so značnou administratívnou náročnosťou. Pre komplexnosť si dovoľujeme uviesť, že podľa § 4 ods. 1 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je vodič povinný mať pri sebe platné doklady predpísané týmto, resp. osobitným zákonom, pričom zároveň podľa § 39 ods. 6 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov po doručení osvedčenia o evidencii časti I vodič vozidla počas vedenia vozidla v cestnej premávke nesmie mať pri sebe osvedčenie o evidencii časť II, pričom sa osvedčenie o evidencii časť II považuje za neplatné na vedenie vozidla... V nadväznosti na uvedené, je zrejmé, že v prípade vykonania cestnej kontroly príslušníkom Policajného zboru spočívajúcej v povinnosti príslušníka Slovenskej informačnej služby predložiť osvedčenie o evidencii vozidla časť II, nebude takéto predloženie z uvedeného zákonného dôvodu možné, pretože jeho predložením by došlo k porušeniu povinnosti vyplývajúcej z cit. zákona č. 106/2018 Z. z. (okrem krátkeho obdobia do vydania tohto osvedčenia časti I).		
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	Pripomienka k zákonu č. 135/1961 Zb. Vo vzťahu ku kontrolám rozmerov a hmotností vozidla alebo jazdnej súpravy navrhujeme preniesť výkon štátnej správy na samosprávne kraje tak, aby tieto plnili funkciu cestného správneho orgánu v oblasti správnych deliktov podľa § 22d zákona, v zmysle čoho by zostali zachované súčasné procesy a postupy vážení, avšak údaje a dôkazy by správca cesty poskytol priamo samosprávnemu kraju, pričom ním vybrané pokuty by boli príjmom rozpočtu samosprávneho kraja. K uvedenej pripomienke navrhujeme aj alternatívnu pripomienku, v zmysle ktorej by zostal	N	Na rozporovom konaní zástupcovia samosprávnych krajov podrobnejšie vysvetlili a popísali dôvody, ktoré viedli k uplatneniu pripomienok, praktické problémy spojené so súčasnou legislatívou, ktorá sa týka vážení motorových

	zachovaný v súčasnosti platný postup, v rámci ktorého ukladajú pokuty za spáchanie správneho deliktu okresné úrady v sídle kraja, ale s tým, že pokuty budú ukladať okresné úrady v sídle kraja na území ktorého došlo k spáchaniu správneho deliktu a pokuty uhradené za spáchanie správneho deliktu prekročenia rozmerov resp. hmotnosti vozidla alebo jazdnej súpravy, ku ktorému došlo na cestách II. alebo III. triedy budú príjmom rozpočtu samosprávneho kraja. Odôvodnenie: Vykonávaním nadmernej alebo nadrozmernej prepravy bez povolenia na zvláštne užívanie sa poškodzujú cesty čím sa zhoršuje technický stav ciest, a to bez ohľadu na vlastnícke vzťahy k ceste, pričom vlastník cesty je ten, ktorý znáša finančné náklady na údržbu, opravu a rekonštrukciu ciest v jeho vlastníctve.	vozidiel samosprávnymi krajinami, ako aj cieľový výsledok, ktorý by sa zmenami mal dosiahnuť. Zástupca ministerstva vnútra objasnil, že podľa medzinárodných štandardov musia byť osoby, ktoré kontrolujú dodržiavanie pravidiel cestnej premávky uniformované – § 63 ods. 1 zákona o cestnej premávke (na rozdiel od osôb, ktoré môžu zastavovať vozidlá prevažne kvôli bezpečnosti cestnej premávky – § 63 ods. 2 zákona o cestnej premávke). Ako príklad zo súčasnosti slúžia inšpektori práce, ktorí majú od 1. júla 2025 oprávnenie samostatne zastavovať a kontrolovať vozidlá (bez súčinnosti s Policajným zborom), pričom zákonnou podmienkou je, že sú v služobnej rovnošate. Zástupcovia ministerstva dopravy upozornili na komplexnosť danej zmeny, ktorá vyžaduje dohodu samosprávnych krajov s viacerými rezortmi (nielen s ministerstvom dopravy a vnútra, ale napr. aj s ministerstvom financií, príp. úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo). Príprava takejto zmeny a jej vloženie do návrhu zákona, ktorého hlavným obsahovým
--	--	---

				zameraním je zákon o cestnej premávke, po pripomienkovom konaní, nie je vhodné ani žiaduce. Po vzájomnej dohode preto tieto pripomienky nebudú akceptované v rámci predmetného legislatívneho procesu. Zainteresované subjekty berú uplatnené pripomienky ako podnet na vzájomnú spoluprácu pri hľadaní riešenia daného riešenia, pričom združenie SK8 pripraví podrobnejšie rozpracovaný pracovný návrh legislatívnych zmien, ktorý budú slúžiť ako východisko na následnú diskusiu. Rozpor netrvá
SK8 Samosprávne kraje Slovenska	Z	§ 63 ods. 2 Navrhujeme rozšíriť oprávnenia na zastavenie vozidiel o zamestnancov správcu ciest, ktorí budú oprávnení na odklon podozrivého vozidla zachyteného predselekčným vážením na stacionárnu váhu. V zmysle uvedeného navrhujeme, aby oprávnený zamestnanec správcu zistenú nadrozmernú alebo nadmernú dopravu oznámil príslušnému správnomu orgánu, ktorý je oprávnený uložiť pokutu prevádzkovateľovi vozidla za správny delikt a zároveň aby zistené údaje o nadrozmernej a nadmernej doprave oznámil príslušnému orgánu Policajného zboru, ktorý na základe týchto údajov je oprávnený uložiť pokutu za priestupok vodičovi preťaženého vozidla.	N	Na rozporovom konaní zástupcovia samosprávnych krajov podrobnejšie vysvetlili a popísali dôvody, ktoré viedli k uplatneniu pripomienok, praktické problémy spojené so súčasnou legislatívou, ktorá sa týka váženia motorových vozidiel samosprávnymi krajinami, ako aj cieľový výsledok, ktorý by sa zmenami mal dosiahnuť. Zástupca ministerstva vnútra objasnil, že podľa medzinárodných štandardov musia byť osoby, ktoré kontrolujú dodržiavanie pravidiel cestnej premávky uniformované – § 63 ods. 1

				zákona o cestnej premávke (na rozdiel od osôb, ktoré môžu zastavovať vozidlá prevažne kvôli bezpečnosti cestnej premávky – § 63 ods. 2 zákona o cestnej premávke). Ako príklad zo súčasnosti slúžia inšpektori práce, ktorí majú od 1. júla 2025 oprávnenie samostatne zastavovať a kontrolovať vozidlá (bez súčinnosti s Policajným zborom), pričom zákonnou podmienkou je, že sú v služobnej rovnošate. Zástupcovia ministerstva dopravy upozornili na komplexnosť danej zmeny, ktorá vyžaduje dohodu samosprávnych krajov s viacerými rezortmi (nielen s ministerstvom dopravy a vnútra, ale napr. aj s ministerstvom financií, príp. úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo). Príprava takejto zmeny a jej vloženie do návrhu zákona, ktorého hlavným obsahovým zameraním je zákon o cestnej premávke, po pripomienkovom konaní, nie je vhodné ani žiaduce. Po vzájomnej dohode preto tieto pripomienky nebudú akceptované v rámci predmetného legislatívneho procesu. Zainteresované subjekty berú uplatnené pripomienky ako podnet na
--	--	--	--	--

				vzájomnú spoluprácu pri hľadaní riešenia daného riešenia, pričom združenie SK8 pripraví podrobnejšie rozpracovaný pracovný návrh legislatívnych zmien, ktorý budú slúžiť ako východisko na následnú diskusiu. Rozpor netrvá
SKE Slovenská komora exekútorov	O	§ § 72 ods. 14 Národná rada SR 1. februára 2023 uzniesla na zákone č. 48/2023 Z. z., ktorý novelizuje Exekučný poriadok. Tento s účinnosťou od 1. apríla 2023 priniesol inštitút donucovacích opatrení do právnej praxe (právna úprava je obsiahnutá v ustanoveniach § 43a až § 43d EP. Donucovacím opatrením je aj zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II (ďalej len „osvedčenie o evidencii vozidla“). Zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla časť I alebo časť II súdny exekútor vykoná vydaním príkazu na zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla a jeho dorúčením orgánu Policajného zboru prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Podľa § 72 ods. 14 zákona č. 8/2009 Z. z. policajt na mieste zadrží osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II na základe príkazu na zadržanie osvedčenia o evidencii vozidla vydaného súdnym exekútorom. Odseky 3 až 6 sa použijú primerane. Na základe príkazu exekútora teda policajt na mieste (pri kontrole) zadrží osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II. Domnievame sa, že na mieste by mal policajt vždy zadržať aj tabuľku s evidenčným číslom a neumožniť ďalšiu jazdu vozidla. Navrhujeme v tomto zmysle špecifikovať právnu úpravu.	N	Zadržiavanie dokladov vyplýva z Exekučného poriadku, ktorý zadržiavanie tabuliek neupravuje.
SŽZ Slovenský živnostenský zväz	O	Čl. článok I. § 12 ods. 6 Zásadná pripomienka - V novelizačnom bode č. 24, žiadame doplniť do navrhovaného upraveného znenia ustanovenia § 12 odsek 6, aj vozidlá taxislužby a to nasledovne: „(6) Vo vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy smú jazdiť aj vozidlá taxislužby, ktoré sú riadne označené, a aj označené výcvikové motorové vozidlá skupiny D a DE autoškoly pri vykonávaní výcviku na vedenie vozidla v kurze podľa osobitného predpisu, 8a) pri skúške z vedenia motorového vozidla alebo pri preskúšaní odbornej spôsobilosti z vedenia motorového vozidla. Tieto vozidlá pritom nesmú obmedzovať plynulosť jazdy vozidiel, pre ktoré je tento vyhradený jazdný pruh určený.“ Odôvodnenie - Vzhľadom k ďalším uvedeným dôvodom, žiadame v návrhu ponechať možnosť, aby vo	A	Text upravený v zmysle pripomienky tak, aby ostal vo vzťahu k vozidlám taxislužby súčasný stav.

		vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy smeli aj naďalej jazdiť aj vozidlá taxislužby, ktoré sú riadne označené. Zároveň konštatujeme, že predkladateľ v materiáli k tomuto novelizačnému bodu (č. 24), ktorý upravuje ustanovenie § 12 odsek 6 zákona zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, neuviedol zdôvodnenie návrhu vo vzťahu k vozidlám taxislužby, resp. žiadnym spôsobom nezdôvodnil vypustenie možnosti používať vyhradený jazdný pruh pre autobusy alebo trolejbusy aj vozidlami taxislužby, ktoré sú riadne označené. Vozidlá taxislužby sú verejnosťou využívané vo veľkej miere práve z dôvodu potreby rýchlej a bezpečnej prepravy mestom. Zavedenie tohto obmedzenia výrazne skomplikuje využitie taxislužby a spomalí pohyb vozidiel taxislužby, a to najmä vo väčších mestách. Máme za to, že kapacita týchto bus pruhov ako i doterajšie skúsenosti z ich používania vozidlami taxislužby nespôsobovali v praxi žiadne také problémy, ktoré by odvodňovali zavedenie tejto zmeny. Zavedenie tohto obmedzenia by tiež • výrazne zhoršilo podnikateľské prostredie v sektore taxislužby, znížením dopytu zo strany zákazníkov • negatívne ovplyvnilo celkovú plynulosť cestnej premávky • negatívne ovplyvnilo i životné prostredie, nakoľko by vozidlá taxislužby pomalým posúvaním v kolónach, blokovali ostatné vozidlá a zbytočne zvyšovali celkový objem škodlivých emisií do ovzdušia.		
TTSK Trnavský samosprávny kraj	Z	Čl. II ods. 1, 2, 3, 4 Požadujeme, aby bola záväzná iba tá časť stanoviska dopravného inšpektorátu, ktorá sa týka dodržiavania zákonov a noriem pri osádzaní dopravného značenia. Odôvodnenie: Je pomerne bežné, ak príslušný pracovník dopravného inšpektorátu subjektívne a bez podloženia relevantných dôkazov trvá na konkrétnom riešení, prípadne riešenie bez odborných podkladov zamietne, čím výrazne zasahuje do dopravnej politiky príslušnej obce alebo VÚC. Dopravný inšpektorát sa napríklad nemá vyjadrovať k náležitostiam, kde má alebo nemá byť zriadený vyhradený jazdný pruh pre verejnú dopravu alebo kde má alebo nemá byť zriadený priechod pre chodcov, pretože nedisponuje potrebnými údajmi a štatistikami potrebnými na odborné a objektívne zhodnotenie a posúdenie situácie, ale naopak, má sa vyjadriť, či navrhovaná úprava (zriadenie vyhradeného jazdného pruhu alebo priechodu pre chodcov) je v súlade so zákonom, vykonávacími predpismi a normami.	A	Pôvodne navrhovaná záväznosť stanovisk Policajného zboru vypustená.
UKPD Úrad komisára pre deti	O	Čl. 1 § 77 ods. 1 Znenie pripomienky: Navrhujem za písm. e) doplniť nové písm. f) v znení „získal nižšie stredné vzdelanie,“. Zvyšné písmená tohto odseku sa primerane prepíšu. (pripomienku považujeme za zásadnú)	A	Text návrhu zákona v zmysle pripomienky upravený tak, aby sa aspoň nižšie stredné vzdelanie vyžadovalo v autoškole pri zápise do

		Odôvodnenie pripomienky: Komisár pre deti ako nezávislý orgán, sa v zmysle zákona č. 176/2015 Z. z o komisárovi pre deti a komisárovi pres osoby so zdravotným postihnutím a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon o komisárovi) podieľa na ochrane práv detí v spoločnosti. Návrh ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) taxatívne vymenúva podmienky na udelenie vodičského oprávnenia. Doplnenie podmienky získania nižšieho stredného vzdelania na udelenie vodičského oprávnenia považujem za kľúčové najmä vo vzťahu k celkovej bezpečnosti a ochrany zdravia detí, nakoľko garancia dosiahnutej úrovne vzdelania vytvára predpoklad zodpovednejšieho správania sa vodičov ako účastníkov cestnej premávky. Ďalším podstatným aspektom uvedeného návrhu je motivačný faktor vo vzťahu k absolvovaniu povinnej školskej dochádzky a to najmä u detí z ohrozených a zraniteľných skupín. Povinná školská dochádzka predstavuje pre deti priestor pre vzdelávanie a rozvoj, prípravu na povolanie a sociálnu integráciu. Zároveň má aj ochrannú funkciu nakoľko detí trávia čas v bezpečnom prostredí. Do pozornosti si dovoľujem dať aj príklad pozitívnej praxe z Maďarska, kde zákonodarca pristúpil k zavedeniu obdobnej legislatívy, čo malo priamy dopad na zvýšenie počtu absolventov povinnej školskej dochádzky. Uvedený návrh právnej úpravy preto vnímam ako potrebný a zmysluplný.		vodičského kurzu na získanie vodičského oprávnenia skupiny B.
UOOU SR Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	Z	K vlastnému materiálu Čl. I. bod 128 k § 107 ods. 2 písm. p) Navrhujeme upraviť ustanovenie § 107 ods. 2 písm. p) tak, aby bolo zrejmé, že právnym základom pre spracúvanie telefónneho čísla a emailovej adresy na účely zasielania notifikácií a informácií o elektronických službách je súhlas dotknutej osoby. Odôvodnenie: Účel spracúvania, ktorým je zasielanie notifikácií a informovanie o elektronických službách, má charakter obdobný charakteru zasielania marketingových informácií. Pri takomto spracúvaní osobných údajov by mal byť právnym základom súhlas dotknutej osoby v zmysle čl. 6 ods. 1 písm. a) nariadenia 2016/679. Z uvedeného dôvodu navrhujeme, aby priamo v ustanovení zákona bolo explicitne uvedené, že poskytnutie týchto údajov (telefónne číslo, emailová adresa) je dobrovoľné a viazané na súhlas dotknutej osoby. Tomuto dobrovoľnému poskytnutiu musia byť prispôsobené aj všetky súvisiace povinnosti vyplývajúce z nariadenia 2016/679, ako napríklad zabezpečenie informačnej povinnosti voči dotknutej osobe a zaistenie práva na odvolanie súhlasu. Tým sa zabezpečí súlad s požiadavkami nariadenia 2016/679 a posilní sa právna istota dotknutých osôb.	ČA	Máme za to, že z formulácie „ak ich držiteľ poskytol“ je dostatočne jasné, že nejde o zákonnú povinnosť a poskytnutie kontaktných údajov je dobrovoľné, teda s tým daná osoba vždy súhlasí (ak ich neposkytne, nevedú sa). V rámci konštrukcie celého paragrafu však nie je ako a kde vložiť slová o súhlase.

UOOU SR Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	Z	K vlastnému materiálu Čl. I. bod 130 k § 109 ods. 1 Navrhujeme, aby sa v § 109 ods. 1 za slová „obciam a vyšším územným celkom“ doplnili slová „na účely plnenia ich úloh podľa osobitných predpisov“. Odôvodnenie: V súlade s požiadavkou na transparentnosť spracúvania osobných údajov je potrebné spresniť účel, na ktorý sa údaje z evidencie vodičov poskytujú ďalším subjektom. Doplnením navrhovaného textu sa jednoznačnejšie stanoví právny rámec a účel poskytovania údajov subjektom, čím sa jednak zabezpečí súlad so zásadou transparentnosti podľa nariadenia 2016/679 a jednak sa zvýši právna istota.	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
UOOU SR Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu Čl. I. bod 82 k § 77b ods. 3 písm. a) Navrhujeme na konci vety doplniť „prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel ako je v odseku 1“ Odôvodnenie: Precizovanie ustanovenia.	N	Neakceptované. Ide o formuláciu jednotne používanú v celom zákone o cestnej premávke pri elektronických službách.
UOOU SR Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	O	K vlastnému materiálu Čl. I. bod 93 k § 88 ods. 7 Navrhujeme nahradiť povinnosť dotknutej osoby predložiť výpis z lekárskej dokumentácie posudzujúcemu psychológovi povinnosťou poskytovateľa zdravotnej starostlivosti priamo poskytnúť výpis zo zdravotnej dokumentácie posudzujúcemu psychológovi v súlade s § 24 zákona č. 576/2004 Z. z. o zdravotnej starostlivosti, službách súvisiacich s poskytovaním zdravotnej starostlivosti. Odôvodnenie: Navrhovaná právna úprava neprimerane zaťažuje dotknutú osobu, ktorá musí osobne zabezpečiť prenos citlivých zdravotných údajov. Navrhovaná zmena, ktorá zavedie povinnosť priameho poskytnutia výpisu zo zdravotnej dokumentácie od poskytovateľa zdravotnej starostlivosti posudzujúcemu psychológovi, zjednoduší proces pre dotknutú osobu a zároveň sa zvýši právnu istotu celého procesu posudzovania psychickej spôsobilosti.	N	Pôvodne navrhovaný bod 93 v čl. I bol vypustený.
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I § 40 ods. 2 a 3 Návrh zákona ustanovuje nanovo okruh vozidiel s právom prednostnej jazdy, pričom opomína niektoré špecifické orgány, ktoré plnia úlohy spojené s ochranou života alebo zdravia osôb a ich majetku a ich včasná prítomnosť na mieste zásahu je nevyhnutná pre aj pre koordináciu ostatných zložiek, ktoré vozidlá s právom prednostnej jazdy používajú. Navrhujem rozšíriť bod 44 návrhu o písmeno r) v znení: "r) stráže prírody používané pri plnení úloh spojených s ochranou života osôb alebo majetku	N	Z hľadiska náplne úloh nepovažujeme za nevyhnutné zaradiť vozidlá stráže prírody medzi vozidlá s právom prednostnej jazdy.

		pri hroziacich škodách na životnom prostredí alebo v súvislosti s opatreniami na ochranu osôb pred ohrozením chráneným živočíchom, ktoré určí riaditeľ príslušnej organizácie ochrany prírody." Odôvodnenie: Uvedený návrh zodpovedá nedostatkom aplikačnej praxe a skutočnosti, že stráž prírody nebola doposiaľ transformovaná na ozbrojený zbor, keďže plní rôzne úlohy a nie je spoločenský záujem o zbytočnú militarizáciu tohto štátneho orgánu, i keď by táto formálna zmena vyvolala len takú domnienku. Oprávnenia stráže prírody sú využívané a nevyhnutné napríklad aj na plnenie úloh spojených so zneškodňovaním chránených živočíchov (veľké šelmy), ktoré ohrozujú životy a zdravie osôb a ostatné zložky na mieste zásahu môžu byť vďaka použitiu vozidla s právom prednostnej jazdy oveľa skôr a do príchodu týchto zložiek zasahujú len naozaj v krajnej núdzi ak bezprostredne hrozí ohrozenie a vystavujú sa právnej neistote legitimacy tohto zásahu.		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 140 ods. 8 Návrh zákona upravuje aj okruh vozidiel, ktoré nemusia požadovať pravidelne o vydanie výnimky z niektorých zákazov, pričom sa opomína štátny orgán, ktorý plní úlohy, pri ktorých je nevyhnutné a z charakteru úloh prakticky každodenne využívané porušenie uvedených zákazov (lesné cesty označené zákazom vjazdu, pešie zóny pri záchrane zranených chránených živočíchov v mestách a iné úlohy, ktoré vyplývajú priamo z osobitného právneho predpisu). Navrhujem vložiť do písm. a) stráž prírody, keďže pri viacerých úlohách je absolútne nevyhnutné porušiť zákazy ustanovené dopravnými značkami a predpisy, ktoré osadenie týchto značiek upravujú, už sami o sebe obsahujú výnimky pre stráž prírody a oprávnenie pre používanie napr. lesných ciest pri kontrolnej činnosti a plnení úloh.	N	Novo navrhovaná výnimka podľa § 140 ods. 8 sa týka vozidiel, ktorých označenie je jednotne uvedené vo všeobecne záväznom právnom predpise (čo vozidlá stráže prírody nemajú). Navyše, oprávnenie vjazdu, resp. používania lesných ciest a pod. vyplýva strážu prírody z príslušných právnych predpisov.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 40 ods. 4 Navrhuje sa úprava povoľovania použitia zvláštnych výstražných znamení na iné vozidlá ako tie, ktoré taxatívne vymenúva navrhované znenie zákona, pričom považujem úpravu za príliš obmedzujúcu pre ministerstvo vnútra, keďže sa má viazať len na obdobie počas mimoriadnej udalosti, núdzového stavu alebo výnimočného stavu, ktoré majú obmedzenú platnosť a vzniká právna neistota ich ďalšieho vybavenia týmito zariadeniami po uplynutí tejto doby a zároveň je ne hospodárne, aby tieto vozidlá demontovali a znova montovali zariadenia, najmä zvukové výstražné zariadenia na vozidlá pri každom vyhlásení a zrušení uvedených stavov. Navrhované znenie je nelogické a opomína, že v právnom systéme SR pôsobí viacero štátnych orgánov a ďalších právnických osôb alebo osôb sui generis, pri ktorých povaha ich úloh a osobitné predpisy, ktoré ich ustanovujú, predpokladajú použitie zvláštnych výstražných zariadení najmä z dôvodu bezpečného prevedenia zákroku v cestnej premávke a včasný presun na miesto.	N	Účelom navrhovanej zmeny je obmedziť vydávanie výnimiek len na mimoriadne udalosti, núdzové stavy alebo výnimočné stavy.

		Navrhujem preto znenie upraviť nasledovne: "Ministerstvo vnútra môže na základe písomnej žiadosti vydať povolenie na používanie zvláštnych výstražných znamení počas mimoriadnej udalosti, núdzového stavu alebo výnimočného stavu pre iné vozidlá, ako sú uvedené v odseku 2, ak je to potrebné na ochranu života, zdravia alebo majetku, alebo pre vozidlá, ktoré sú používané osobami, ktorých úlohy vyplývajúce z osobitného predpisu použitie takýchto zariadení vyžadujú; v takom prípade môže byť zvláštne výstražné svetlo len modrej farby a umiestnené na vozidle len pomocou prenosného zariadenia.“.		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. 39 § 39 ods. 3 Navrhujeme doplniť okruh vozidiel, pre ktoré neplatí Zákaz jazdy podľa odst. 1,2 o "Špeciálne vozidlá určené na prepravu, prevoz havarovaných, nepojazdných, poškodených a prevádzky nespôsobilých cestných vozidiel". Odôvodnenie: Špeciálne vozidlá určené na prevoz/prepravu cestných vozidiel, pri zabezpečovaní úloh spojených s poskytovaním cestných asistenčných služieb (odstraňovanie havarovaných, poškodených a prevádzky nespôsobilých vozidiel, ktoré tvoria prekážku v cestnej premávke zabezpečujú prepravu poškodeného vozidla na základe rozhodnutia klienta / vodiča , asistenčnej služby/ do miesta určenia po celom území SR resp. mimo územie SR. Odstraňovanie poškodeného, havarovaného lebo prevádzky nespôsobilého cestného vozidla, ktoré tvorí prekážku z CP je náhodný a nepredvídateľný proces, ktorý z dôvodu obnovenia cestnej premávky vo verejnom záujme je potrebné riešiť v čo najkratšom čase s minimálnym dopadom a záťažou na verejný záujem /výkonnosť, spoľahlivosť a hlavne bezpečnosť a plynulosť CP/. Na uvedenú prepravu si poskytovateľ cestnej asistenčnej služby musí vopred zabezpečiť /požiadať/ príslušný št. orgán o vydanie „Výnimku....“, čo do značnej miery zvyšuje administratívu a byrokraticky zaťažuje orgán, ktorý „Výnimku“ vydáva. Cieľ zníženie byrokratickej záťaže št. orgánu a zrýchlenie procesu odstraňovania prekážok z CP.	N	Vozidlá použité na odstraňovanie havárií a ich následkov majú zo zákona povolenú jazdu vo sviatky (§ 39 ods. 3 písm. h) zákona o cestnej premávke).
Verejnost' Verejnost'	O	§ 43 ods. 5,6 Navrhujeme nahradiť jestvujúce textové znie: ods./5 Ak ide o vozidlo uvedené v ods. 4 a §-25 rozhodne o jeho odstránení náklady jeho prevádzkovateľa Policajný zbor alebo správca cesty na základe rozhodnutia policajta spôsobom zodpovedajúcim výkonu dodávateľa služby odstránenia prekážok vybraného v súlade s podmienkami verejnej súťaže ustanovenými osobitným predpisom. ods./6 Ak vozidlo tvorí prekážku alebo ohrozuje životné prostredie a ekológiu na diaľnici alebo ceste pre motorové vozidlá rozhodne o jeho odstránení na náklady jeho prevádzkovateľa správca cesty alebo policajt spôsobom zodpovedajúcim výkonu dodávateľa služby odstránenia prekážok vybraného v súlade s podmienkami verejnej súťaže ustanovenými	N	Problematika odstraňovania vozidiel je komplexná, vyžadujúca dohodu viacerých zainteresovaných subjektov, a nie je možné ju upraviť navrhovaným spôsobom po pripomienkovom konaní.

		osobitným predpisom. Odôvodnenie: Zákon o CP je právnym predpisom verejného práva a diaľnice/cesty pre mot. vozidlá jednoznačne s ohľadom na ich dopravný význam sú prioritným infraštruktúrnym majetkom, ktorý sa podieľa na zabezpečení chodu ekonomiky štátu / tvorbe HDP/, čo jednoznačne verejný záujem je. S ohľadom na uvedené skutočnosti, pojem bezodkladne súvisí s verejným záujmom a teda, ak odstránenie prekážky jej pôvodcom nie je vykonané ihneď ako je to len možné so zreteľom na danú situáciu a jej vývoj, teda čo v najkratšom možnom čase za účelom zaistenie bezpečnej, rýchlejšej, plynulejšej a hospodárnej premávky, by malo nastať rozhodnutie správcu cesty o jej odstránení s časom odozvy určeným v zmluvných podmienkach podľa charakteru prekážky (de lege lata). Teda ak správca komunikácie usúdi na mieste vzniknutej prekážky, že ten kto prekážku spôsobil nie je schopný zabezpečiť prítomnosť odťahovej služby za dodržania stanovených podmienok (napr. pri dopravnej nehode prvej kategórie (vozidlá do 3,5 t MPH vrátane) do 30 minút automaticky rozhodne o jej odstránení zmluvným poskytovateľom (myslí sa tým odťah na najbližšie odstavné parkovisko) s poukazom na verejný záujem. Správca cesty môže výkon tejto právomoci v oblasti verejnej správy zmluvne preniesť na tretiu osobu. Ak by sme vychádzali z článku 2 ods. 2 Ústavy SR „Štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon.“ Teda máme za to, že štátne orgány nie sú oprávnené konať, ak ich na to nesplnomocní zákon a ak konajú, sú povinné konať iba spôsobom, ktorý ustanovil zákon. Máme za to, že by došlo k preneseniu zákonom ustanovenej povinnosti na odstránenie prekážky v prípade, že tak neurobí osoba, ktorá ju spôsobila zo správcu cesty na podnikateľský subjekt na zmluvnom podklade v súkromnoprávnej rovine. Správca diaľnice/cesty pre mot. vozidla má za účelom operatívneho vyhodnocovania a riadenia zriadené Centrálné operačné pracovisko (COP) zo zberom, vyhodnocovaní aktuálnych informácií, kde následne prostredníctvom diaľničnej Patroly vie okamžite a operatívne prijímať opatrenia na odstránenie prekážok... Z vyššie vykonaných zmien súčasného právneho stavu de lege lata, by sa odstránila pochybnosť pri jazykovo gramatickom výklade práva o splnení podmienok uložených v č. 2 ods. 2 Ústavy SR, že štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon.		
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. II § 3, 3b, 7, 8, 11 a 18 ods. cestného zákona Nepriamou novelou zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) ktorou stanoviská príslušných útvarov policajného zboru - Prezídia PZ (PPZ) a dopravných inšpektorátov (DI) ku konaniam vedeným podľa vyššie spomenutého zákona majú byť záväzné. Takéto stanoviská by znerovnoprávňovali správcov pozemných komunikácií (PK), ktorým zákon ponecháva "iba" stanovisko. Práve zrovnoprávnenie pozície správcov PK s PPZ resp. DI bolo jedným zo základných elementov v dôvodovej správe k novele cestného	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

		zákona, ktorá nadobudnutím účinnosti 01/07/2022 práve záväznosť stanovísk PPZ a DI odňala. Správcom PK, ktorým nielen vyššie spomenutý zákon ukladá množstvo povinností je nevyhnutné vnímať minimálne ako rovnocenné subjekty pri konaniach vedených podľa tohto zákona. Aj podľa súdnych rozhodnutí: ak by zákonodarca mal v úmysle, aby stanoviskami vydávanými PPZ resp. DI bol príslušný cestný správny orgán (CSO) viazaný bez možnosti odklonu od stanoviska pri posudzovaní vecí, bol by tento správny orgán takpovediac nadbytočný a konanie by mohlo byť ukončené aktom vydania stanoviska PPZ resp. DI. PPZ resp. DI dohliadajúci na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a spolupôsobiaci pri jej riadení má postavenie orgánu príslušného na vydanie stanoviska v konaniach podľa cestného zákona, avšak to aký meritórny individuálny správny akt bude vydaný, je na príslušnom CSO. Taktiež je potrebné vnímať kontext súčasného platného znenia, ktorý síce priznáva vydávanie stanovísk PPZ resp. DI avšak výhradne "...v rozsahu jeho pôsobnosti podľa osobitných predpisov". Vo vzťahu k cestnému zákonu má MV SR v gescii predovšetkým dva predpisy, ktorých pôsobnosť naplňajú PPZ a DI a to: Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a Vyhlášku č. 30/2020 o dopravnom značení. V dôvodovej správe kopírujúcej programové vyhlásenie vlády SR sa preto nesprávne uvádza "... a noriem pri osádzaní dopravného značenia". Na základe vyššie spomenutého žiadame vypustiť celý článok II. predloženého návrhu.		
Verejnosť Verejnosť	O	Celému materiálu Navrhujem doplniť k značke C9 – Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov možnosť umiestniť dodatkovú tabuľu s textom „Chodci vľavo“ alebo „Chodci vľavo, cyklisti vpravo“, ktorá by usmernila pohyb účastníkov premávky na spoločnej cestičke. Odôvodnenie: Na spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov často dochádza ku konfliktom z dôvodu nekoordinovaného pohybu oboch skupín. Zavedenie zrozumiteľného pravidla pre rozdelenie pohybu výrazne prispeje k zvýšeniu bezpečnosti, predvídateľnosti a plynulosti premávky. Takéto riešenie je bežne využívané aj v iných európskych štátoch (napr. Nemecko, Holandsko) a osvedčilo sa v praxi. Dodatková tabuľa je jednoduché a nákladovo efektívne opatrenie, ktoré prispeje k eliminácii zbytočných kolízií a zvýši komfort všetkých užívateľov spoločnej cestičky. ---	N	Pripomienka smeruje k vyhláske o dopravnom značení, nie k zákonu o cestnej premávke. Navyše, spoločná cestička je preto spoločná, že pohyb chodcov a cyklistov nie je na cestičke oddelený.
Verejnosť Verejnosť	O	Celému materiálu V § 2, ods. 2 doplniť význam pojmu "pravidelná verejná doprava" - napr. formuláciou "pravidelná verejná doprava je doprava vykonávaná na základe povolenia" (odvolávka na § 6 zákona 332/2023).	N	Nepovažujeme za nevyhnutné; uvedené jasne vyplýva zo zákona č. 332/2023 Z. z.

		Dôvod: V praxi rozličný výklad kontrolných subjektov, najmä v slove pravidelná, kedy sa niektorým zdá obsluha zastávky malým počtom spojov nie veľmi pravidelná z toho následne vznikajú problémy napr. pri riešení zaparkovaných vozidiel v priestore zastávky.		
Verejnosť Verejnosť	O	§ 13 Navrhujem novelou upraviť aj § 13 Zákona 8/2009, v ktorom sa súčasný text nahradí novým znením nasledovne: 1) V obci, na zastávke bez nástupného ostrovčeka alebo bez nástupišťa na električkovom koľajovom páse, je vodič vozidla pravidelnej verejnej dopravy povinný pri vjazde do zastávky a počas celej doby, počas ktorej môžu cestujúci nastupovať a vystupovať, dávať znamenie pravým smerovým svetlom. 2) Vodič iného vozidla je počas doby, v ktorej vozidlo pravidelnej verejnej dopravy dáva signál smerovým svetlom povinný zastaviť svoje vozidlo za vozidlom pravidelnej verejnej dopravy, alebo, ak už jazdil vedľa vozidla pravidelnej verejnej dopravy, na takom mieste, kde nebude brániť nástupu a výstupu cestujúcich. 3) Vodič nesmie pokračovať v jazde, ak vozidlo pravidelnej verejnej dopravy dáva signál smerovým svetlom; to neplatí ak mu vodič pravidelnej verejnej dopravy, alebo iná poverená osoba dáva signál, aby pokračoval v jazde, nesmie však ohroziť nastupujúce alebo vystupujúce osoby. Odôvodnenie: Novela zákona má za jeden z prioritných cieľov chrániť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky - chodcov. Úplne však opomína pohyb chodcov - cestujúcich v priestore zastávky verejnej dopravy bez samostatného nástupišťa. V takomto prípade len ponecháva povinnosť vodičov iných vozidiel neohroziť chodcov pri nástupe alebo výstupe z/do vozidla pravidelnej verejnej dopravy. Pritom obmedziť ich môže, teda ak vodič motorového vozidla bude počas celej doby nástupu a výstupu cestujúcich jazdiť v priestore zastávky dosť pomaly na to, aby chodcov neohrozil, pravidlo neporuší. Ako bezpečne sa budú cítiť nastupujúci a vystupujúci cestujúci - teda chodci, si možno ľahko vyvodíť. Preto, aj na základe osobných praktických skúseností navrhujem takúto úpravu, ktorá jednoznačne určí, že počas nástupu a výstupu cestujúcich, je jazda povedľa vozidla pravidelnej verejnej dopravy zakázaná. Potrebný čas určí vodič pravidelnej verejnej dopravy. Určuje ho aj otvorením dverí, alebo "uvoľnením" dverí s možnosťou ich samoobslužného otvorenia cestujúcimi, čo však nemusí	N	Aj v nadväznosti na pripomienky uplatnené Ministerstvom dopravy SR a Bratislavským samosprávnym krajom vo vzťahu k pravidlám cestnej premávky, ktoré sa týkajú električiek, máme za to, že túto problematiku (t. j. nielen električkovú dopravu, ale pravidlá týkajúce sa verejnej dopravy ako také) je potrebné riešiť do budúcnosti komplexne, v úzkej súčinnosti so zainteresovanými subjektmi.

		vodič iného vozidla dostatočne vnímať, preto musí vodič pravidelnej verejnej dopravy použiť smerové svetlá. Nakoľko takýchto miest je v celej SR aktuálne len 6 (4 v Bratislave, z toho jedno v mieste kde je premávka motorových vozidiel vylúčená a 2 v Košiciach) zmena nebude mať žiaden výrazný dopad na plynulosť cestnej dopravy, avšak úroveň bezpečnosti sa zvýši. Požadovaná zmena si vyžaduje oboznámiť vodičov pravidelnej verejnej dopravy (je ich vzhľadom na počet držiteľov vodičského preukazu pomerne malý počet, informovať ich zvládnu aj samotný prevádzkovatelia dopravy), ostatní vodiči potrebujú len poznať pravidlo zákazu predchádzania povel'a vozidla stojaceho v takejto zastávke. V praxi to takto na 90+ % funguje už dnes.		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I. § 5 ods. 8 Do § 5 navrhujeme doplniť odsek 8, ktorý znie: „Vodič bicykla, malého elektrického vozidla a nemotorového vozidla je povinný umožniť prejazd rýchlejších motorových vozidiel idúcich za ním; ak si to situácia vyžaduje, je povinný odstaviť vozidlo na najbližšom možnom mieste, a to až do prejazdu týchto vozidiel.“ Odôvodnenie: V záujme zabezpečenia bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a z dôvodu znižovania tvorby emisií navrhujeme, aby títo účastníci cestnej premávky mali povinnosť zabezpečiť plynulý prejazd rýchlejších motorových vozidiel. Za účastníkom cestnej premávky, ktorý napríklad ide 15 km/h, je niekedy pre vodičov motorových vozidiel predchádzanie náročné až nebezpečné. Často krát vodiči motorových vozidiel predchádzajú cyklistov na úsekoch, na ktorých nie je dostatok miesta z dôvodu pozdĺžnej súvislej čiary, čím sa aj dopúšťajú priestupku.	N	Z hľadiska základného systémového nastavenia pravidiel cestnej premávky považujeme všeobecnú povinnosť vodičov neprekázať v jazde rýchlejšie idúcim vozidlám a neobmedzovať plynulosť cestnej premávky [§ 4 ods. 2 písm. k) zákona o cestnej premávke] za dostatočnú, pričom poukazujeme na to, že na predchádzanie vymenovaných kategórií vozidiel sa navyše vzťahujú osobitné pravidlá (možno ich prechádzať v križovatke, na ich predchádzanie sa nevzťahuje zákaz vyplývajúci z dopravnej značky). Nadmerné používanie súvislých čiar vyplývajúce z minulosti, sa postupne odstráni aplikáciou nových pravidiel ich vyznačovania podľa TP 117 a 118.

Verejnosť Verejnosť		Čl. I. § 6 ods. 8 Do § 6 navrhujeme doplniť odsek 8, ktorý znie: „Ak je prevádzkovateľom vozidla právnická osoba, ktorá v rámci svojej činnosti zveruje motorové vozidlo inej osobe, je povinná zabezpečiť v dvojročných intervaloch školenie vodičov z pravidiel cestnej premávky; to sa nevzťahuje na prevádzkovateľa vozidla, ktorým je štátny orgán plniaci úlohy na úseku ochrany verejného poriadku, bezpečnosti štátu a obrany štátu a na prevádzkovateľa vozidla, ktorý v rámci svojho predmetu činnosti zveril motorové vozidlo inej osobe na základe nájomnej zmluvy alebo zmluvy o výpožičke.“		Zavedenie takejto povinnosti by znamenalo značný negatívny dopad na podnikateľské prostredie.
	O	Odôvodnenie: V záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky navrhujeme ustanoviť novú zákonnú povinnosť pravidelných školení z pravidiel cestnej premávky pre vodičov služobných motorových vozidiel. Niektoré firmy už v súčasnosti dobrovoľne zabezpečujú takéto školenia pre svojich zamestnancov, ktorým zverujú na plnenie pracovných úloh služobné motorové vozidlá. Túto novú zákonnú povinnosť navrhujeme iba vo vzťahu k právnickým osobám, pri ktorých najčastejšie dochádza k zvereniu motorových vozidiel ich zamestnancom alebo členom orgánov. Z novej povinnosti navrhujeme vyňať štátne orgány, ktoré plnia úlohy v oblasti ochrany verejného poriadku, bezpečnosti a obrany štátu, ako aj podnikateľov, ktorí podnikajú v oblasti krátkodobých prenájomov a výpožičiek vozidiel (autopožičovne, autoservisy, a pod.).	N	
Verejnosť Verejnosť		Čl. I. § 6a ods. o V novelizačnom bode 21 žiadame vypustiť písm. o) v § 6a		Návrh zákona spresnený v zmysle pripomienky tak, aby sa týkal len predných sedadiel.
	O	Odôvodnenie: V písm. o) §6a sa navrhuje držiteľovi vozidla uložiť povinnosť pri prevádzkovaní motorového vozidla, aby zabezpečil, že osoby sediace na sedadlách povinne vybavených bezpečnostným pásom tento pás použili. Považujem uloženie tejto povinnosti za nevykonateľné v praxi, najmä v prípadoch prevádzkovania autobusu.	ČA	
Verejnosť Verejnosť		Čl. I § 7 ods. 1 Zmenu predkladateľa v § 7 ods. 1 žiadame prehodnotiť a v súčasnom znení ustanovenia §7 ods. 1 navrhujeme pred slovo „povinnosti“ vložiť slovo „primerané“.		Pôvodne navrhovaný bod 22 z návrhu zákona vypustený.
	O	Odôvodnenie: Súčasné znenie §7 ods. 1 ustanovuje, že inštruktor autoškoly má povinnosti vodiča pri vykonávaní výcviku a skúšok. Predkladateľ novelizačným bodom 22 navrhuje, aby sa uvedené ustanovenie zmenilo tak, že pri výcviku a skúškach sa inštruktor autoškoly bude považovať za vodiča. Doterajšie znenie a ani navrhovaná zmena predkladateľa však nereflektujú, že inštruktor v skutočnosti nemá a ani nemôže mať úplne totožné povinnosti vodiča. Z tohto dôvodu navrhujeme zmeniť doterajšie ustanovenie inak, než navrhuje predkladateľ, a to tak, že pri vykonávaní výcviku a skúšok má inštruktor autoškoly „primerané“ povinnosti vodiča.	ČA	
Verejnosť Verejnosť		Čl. I. § 35 ods. 3 Navrhujeme zmenu § 35 ods. 3, ktorý bude znieť nasledovne: „Vodič motorového vozidla kategórie N,20) ktorého najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 7 500 kg, alebo vodič jazdnej súpravy, ktorej najväčšia prípustná hmotnosť presahuje 7 500 kg, nesmie pri		V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky
	O		A	

		jazde po úseku diaľnici s dvoma jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy predchádzať iné motorové vozidlo.“ Odôvodnenie: Súčasné znenie § 35 ods. 3 neumožňuje vodičom nákladných vozidiel predchádzať na diaľniciach, pričom z tohto zákazu neexistuje žiadna výnimka. Neumožňuje sa im to ani na úsekoch diaľnic, ktoré majú v jednom smere jazdy viac ako dva jazdné pruhy a v situáciách, keď napríklad vodič nákladného vozidla ide 80 km/h a vodič nákladného vozidla za ním mieni ísť 90 km/h alebo ak v stúpaní nákladné vozidlo pred ním nedodrží ani len minimálnu rýchlosť 80 km/h. Navrhovanou zmenou sa im umožní predchádzať v týchto situáciách aspoň na tých úsekoch diaľnic, ktoré majú v jednom smere jazdy viac ako dva jazdné pruhy. Samozrejme možnosť určovať výnimky z tejto možnosti predchádzania dopravným značením zostane zachovaná.		na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 55 ods. 1,2,4 a 7 Navrhujeme v 55 ods. 1, ods. 2, ods. 4 a ods. 7 slová „cestička pre cyklistov“ nahradiť slovami „cyklistická komunikácia“. Odôvodnenie: V súlade aj s technickými normami (napr. STN 73 6100) navrhujeme nahradiť pojem „cestička pre cyklistov“ pojmom „cyklistická komunikácia“. Cyklistická komunikácia je širším pojmom a podľa súčasného členenia cyklistické komunikácie zahŕňajú cyklocesty, cyklocestičky a cyklohodníky.	N	Povinnosť použiť cyklistickú komunikáciu vyplýva až z použitia v pripomienke uvedenej dopravnej značky; pri cyklistických komunikáciách, ktoré nie sú označené touto značkou platia všeobecné pravidlá cestnej premávky, napr. o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 55 ods. 7 Novelizračný bod 58 žiadame spresniť a pred slovo „vzťahujú“ navrhujeme vložiť slovo „primerane“. Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje, aby sa na osobu, ktorá sa pohybuje na cestičke pre cyklistov na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde a pod. vzťahovali ustanovenia o cyklistoch. Všetky povinnosti o cyklistoch sa však na tieto osoby objektívne nemôžu vzťahovať (napr. držanie riadidiel). Z tohto dôvodu navrhujeme doplniť navrhované ustanovenie za bodkočiarkou tak, aby sa na nich „primerane“ vzťahovali ustanovenia o cyklistoch.	A	
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I § 91 ods. 3 V 95 novelizačnom bode žiadame slová „dvadsiatich štyroch“ nahradiť slovami „dvanástich mesiacov“ a slovo „dvakrát“ nahradiť slovom „trikrát“. Odôvodnenie: Navrhuje sa výrazne sprísniť doterajšiu právnu úpravu tým, že sa predĺži rozhodné obdobie pre recidívu z dvanástich mesiacov na dvadsaťštyri mesiacov a zníži sa	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

		počet závažných porušení pravidel cestnej premávky, ktoré v rozhodnom období budú považované za splnenú recidívu, a to z troch na dve závažné porušenia pravidiel cestnej premávky. Doterajšia právna úprava je už dostatočne represívna a sme toho názoru, že nárastom ďalších represívnych opatrení alebo sprísňovaním existujúcich represívnych opatrení neprinesie výraznejšie zlepšenie bezpečnosti v cestnej premávke. Navrhovaná zmena môže mať negatívny dopad na zásobovanie a na zabezpečovanie dopravnej obslužnosti území pravidelnou dopravou.		
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. I. § 92 ods. 5 V 109 novelizačnom bode žiadame slová „troch mesiacov“ nahradiť slovami „7 pracovných dní“. Odôvodnenie: Pozitívne hodnotíme, že predkladateľ navrhuje pre držiteľa odobratého vodičského oprávnenia skrátiť lehotu na vykonanie ďalšej skúšky z odbornej spôsobilosti po neúspešnej skúške z odbornej spôsobilosti z troch mesiacov na jeden mesiac. Avšak aj túto lehotu považujeme za príliš dlhú a navrhujeme ju skrátiť na 7 pracovných dní.	N	Ide o lehotu, ktorá sa týka skúšky z odbornej spôsobilosti pre tých, ktorým bolo odobraté vodičské oprávnenie (v drvivej väčšine z dôvodu zistenia alkoholu alebo inej návykovej látky); pôvodne navrhované skrátenie lehoty na opakované vykonanie po neúspešnej skúške z troch na jeden mesiac preto vnímame ako dostatočné.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. VI. § 2 ods. 1 zák 93/2005 Z.z. Novelizačný bod 6 (§ 2b ods. 1) a novelizačný bod 7 (§ 2b ods. 4) V 6 novelizačnom bode navrhujeme v odseku 1 nahradiť prvú vetu vetou, ktorá znie: „Žiadateľ sa zaradí do kurzu alebo výcviku, ak podľa osobitného predpisu 1c) spĺňa podmienku pobytu, je zdravotne spôsobilý na základe lekárskej prehliadky a psychicky spôsobilý na základe psychologického vyšetrenia.“ V 7 novelizačnom bode navrhujeme nahradiť vetu v odseku 4 vetou, ktorý znie: „(4) Účastník vodičského kurzu sa zaradí do praktického výcviku najneskôr do 30 dní odo dňa vykonania teoretickej skúšky podľa osobitného predpisu, 1d) ak je na teoretickej skúške hodnotený klasifikačným stupňom prospel a je vykonaná do troch mesiacov od skončenia výučby teórie.“ Odôvodnenie: Navrhujeme, aby žiadateľ už pred zaradením do kurzu alebo výcviku okrem podmienky pobytu preukázal aj ďalšie podmienky na udelenie vodičského oprávnenia podľa zákona o cestnej premávke, ktorými sú zdravotná a psychická spôsobilosť.	N	Pred zaradením do kurzu teoretickej výučby je potrebné u účastníka preverovať len podmienku pobytu. Zdravotnú a psychologickú spôsobilosť postačuje preverovať až pred zaradením do praktického výcviku.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. VI. § 4 ods. 2 V 10 novelizačnom bode navrhujeme slová „až f)“ nahradiť slovami „a b)“ a slová „200 vyučovacích hodín ročne“ nahradiť slovami „300 vyučovacích hodín ročne výučby teórie a 300 vyučovacích hodín ročne praktického výcviku“.	N	Pôvodne navrhovaný bod 10 z návrhu zákona vypustený. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v

		Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje veľmi nízky ročný rozsah praxe, ktorá sa bude uznávať na účely preukázania odbornej spôsobilosti. 200 vyučovacích hodín ročne považujeme za nedostatočné pre preukázanie odbornej spôsobilosti. Sme toho názoru, že pre započítanie praxe je potrebné ročne vykonať aspoň 300 vyučovacích hodín výučby teórie a 300 vyučovacích hodín praktického výcviku. Predkladateľ zároveň navrhuje, aby sa v rámci praxe započítavali aj napríklad vyučovacie hodiny kondičných výcvikov. S tým nesúhlasíme a navrhujeme, aby pre prax boli relevantné iba vyučovacie hodiny vodičských kurzov alebo doškoľovacích kurzov vodičov.		rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. VI. § 5 ods. 7 V § 5 ods. 7 navrhujeme poslednú vetu nahradiť vetou, ktorá znie „Premiestňovať výcvikové vozidlá na zabezpečenie kurzov podľa § 2 ods. 1 a 4 možno len medzi prevádzkami autoškoly.“ Odôvodnenie: Súčasné ustanovenie umožňuje prevádzkovateľovi prevádzkovať autoškolu aj tak, že na zabezpečenie kurzov bude využívať výcvikové vozidlá od inej autoškoly, ktorú tiež prevádzkuje. Uvedená možnosť vytvára priestor na zneužívanie a obchádzanie ustanovení zákona o technickej základni autoškoly, keď jeden samostatný právny subjekt využíva technickú základňu iného samostatného právneho subjektu. Navrhujeme preto ponechať možnosť premiestňovania výcvikových vozidiel na zabezpečenie kurzov iba medzi jednotlivými prevádzkami v rámci jednej autoškoly	N	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách.
Verejnost' Verejnost'	O	Čl. VI § 6 ods. 1 písm o V 12 novelizačnom bode navrhujeme vypustiť druhú vetu a na konci prvej vety bodku nahradiť bodkočiarkou, za ktorú sa doplnia slová: „to neplatí pre výcvikové vozidlá pri ich výmene podľa § 7 ods. 7,“ Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje obmedzenie vlastníckeho práva prevádzkovateľov autoškôl, ktoré nepovažujeme za proporcionálne a za dostatočne odôvodnené. Podľa nášho názoru navrhované doplnenie o nemožnosti využiť technickú základňu autoškoly na iný účel ako kurz alebo výcvik ide nad rámec účelu zákona o autoškolách a nad rámec prípustného obmedzenia vlastníckeho práva podľa článku 20 Ústavy SR. Nevidíme žiadny relevantný dôvod, aby prevádzkovatelia autoškôl boli takýmto spôsobom obmedzovaní vo vlastníckych oprávneniach k svojej technickej základni. Zákon obsahuje množstvo represívnych ustanovení voči prevádzkovateľom autoškôl, ak by využívanie technickej základne na iné účely ohrozilo kvalitu a dĺžku kurzov alebo výcvikov. S ohľadom na našu predchádzajúcu pripomienku k súčasnemu §5 ods. 7 zákona o premiestňovaní výcvikových vozidiel iba medzi prevádzkami autoškôl, navrhujeme, aby bola ako výnimka z disponovania schválenej technickej základne autoškoly ponechaná iba výmena výcvikových vozidiel podľa § 7 ods. 7 zákona.	A	Text upravený v zmysle pripomienky (v § 5 ods. 5).

Verejnosť Verejnosť	Čl. VI § 7 ods. 3,5 V § 7 ods. 3 navrhujeme vypustiť písmeno d) a doterajšie písmeno e) sa bude označovať ako písmeno d). V § 7 ods. 5 navrhujeme slová „c), d) alebo písm. e)“ nahradiť slovami „c) alebo d)“ O Odôvodnenie: Súčasné ustanovenie §7 ods. 3 písm. d) umožňuje okresným úradom v sídle kraja zrušiť registráciu autoškoly, ak prevádzkovateľ hoci aj prvý krát porušil niektorú zo svojich povinností podľa § 6 ods. 1 písm. a), e), o) a q). Zrušenie registrácie autoškoly je pritom pre prevádzkovateľa autoškoly najprísnejšou sankciou za protiprávne konanie, pretože de facto ňou mu zaniká podnikateľské oprávnenie na prevádzkovanie autoškoly. Zároveň po zrušení registrácie autoškoly takýto bývalý prevádzkovateľ autoškoly prestane spĺňať podmienku bezúhonnosti podľa § 3 ods. 8 písm. e) zákona, čím najmenej po dobu 5 rokov nemôže opätovne začať znova prevádzkovať autoškolu. Takáto úprava je extrémne prísna a prakticky nie je v žiadnej inej oblasti podnikania. V iných oblastiach podnikania najprísnejšia sankcia v podobe ukončenia podnikania a znemožnenia jeho obnovenia po dobu 5 rokov sa ukladá za hrubé a opakované porušovanie zákonných povinností. Z uvedeného dôvodu navrhujeme vypustiť §7 ods. 3 písm. d) a postačí ponechať možnosť potrestania prevádzkovateľov autoškôl podľa ustanovenia §7 ods. 3 písm. c), ktoré pri uložení sankcie zrušenia registrácie autoškoly zohľadňuje recidívu protiprávných konaní prevádzkovateľa autoškoly. Ustanovenie §7 ods. 3 písm. d) v spojení s § 17 ods. 1 písm. a) a c) je podľa nás aj v rozpore so zásadou ne bis in idem (nemožno trestať dvakrát za ten istý skutok), ktorá sa v zmysle judikatúry Ústavného súdu SR a Európskeho súdu pre ľudské práva má uplatňovať aj v správnom trestaní. V dôsledku tejto úpravy okresné úrady v sídle kraja porušenie niektorej povinnosti podľa § 6 ods. 1 písm. a), e), o) alebo q) jedným skutkom prevádzkovateľa autoškoly trestajú v dvoch samostatných správnych konaniach, a to v správnom konaní o správnom delikte podľa § 17 ods. 1, v ktorom prevádzkovateľovi autoškoly uložia pokutu a v následnom ďalšom správnom konaní, v ktorom mu zrušia registráciu autoškoly podľa §7 ods. 3 písm. d) zákona.	N	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách.
Verejnosť Verejnosť	Čl. VI § 11 ods. 2 V 20 novelizačnom bode navrhujeme slovo „vydania“ nahradiť slovami „úspešne absolvovanej skúšky“ O Odôvodnenie: Predkladateľ v novelizačnom bode 20 navrhuje, aby lehota dvoch rokov povinnosti inštruktorov autoškôl absolvovať doškoloňovací kurz v dvojročných intervaloch začala plynúť od vydania inštruktorského preukazu. Navrhovaná úprava sťažuje Slovenskej komore výcvikových zariadení autoškôl (ďalej len „komora“) plánovanie termínov doškoloňovacích kurzov pre inštruktorov, pretože pre plynutie dvojročnej lehoty nie je rozhodujúce úspešné absolvovanie doškoloňovacieho kurzu, ale deň vydania inštruktorského preukazu. O ten však môže absolvent doškoloňovacieho kurzu požiadať kedykoľvek po ukončení doškoloňovacieho kurzu. V dôsledku toho sa môže stať, že držiteľ inštruktorského	N	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách.

		preukazu požiada komoru o zaradenie do doškoľovacieho kurzu včas, avšak v období, v ktorom komora nemá na najbližšie dva mesiace naplánovaný žiadny termín doškoľovacieho kurzu, do ktorého by ho mohla zaradiť.		
Verejnosť Verejnosť	O	§ 53 Navrhujem preštylizovať § 53 8/2009 Z. z., tak aby bol jednoznačný a pochopiteľný aj pre chodcov bez právnického vzdelania. Predkladám návrh kde povinnosti po základnej časti, sú konkretizované samostatne pre priechod pre chodcov, samostatne pre miesto na prechádzanie a samostatne pre prechádzanie v iných miestach. § 53 (1) Pri prechádzaní cez cestu je chodec povinný prednostne použiť nadchod alebo podchod, priechod pre chodcov, miesto na prechádzanie. Chodec nesmie prekonávať zábradlie ani iné zábrany. Chodec sa nesmie na vozovke bezdôvodne zdržiavať ani zastavovať. Na priechode pre chodcov a na mieste na prechádzanie sa chodí vpravo. Iným účastníkom cestnej premávky ako chodcom je používanie priechodu pre chodcov zakázané, ak v § 55b ods. 2 nie je ustanovené inak. (2) Chodec je povinný použiť len také oblečenie, ktoré ho nebude skrývať pred zrakom ostatných účastníkov cestnej premávky, najmä vodičov. V opačnom prípade je povinný použiť reflexné prvky alebo akceptovať svoju neviditeľnosť a nenárokovať si ochranu a prednosť, ktorú majú chodci. (3) Ak pri prechádzaní cez cestu sú vybudované ochranné ostrovčeky, tak chodec má rovnaké povinnosti pred vstúpením na vozovku z každého z týchto ostrovčekov. (4) Ak je priechod pre chodcov alebo miesto na prechádzanie riadené svetelnými signálmi, chodec má povinnosť zhodnotiť, odkiaľ pokiaľ platí daný signál. Počas červeného signálu nesmie vstupovať na vozovku. (5) Ak chodec stojí na okraji chodníka pri priechode pre chodcov, tak vodičom dáva najavo, že požaduje prednosť na použite priechodu pre chodcov. Ak chodec chce dať vodičom najavo, aby prešli ako prví, tak je povinný spraviť kroky vzad, aspoň do strednej časti chodníka. (6) Ak nie je zámer použiť priechod pre chodcov, je zakázané zdržiavať sa v jeho blízkosti alebo uvádzať vodičov do omylu. (7) Pri prechádzaní cez priechod pre chodcov. Chodec nesmie vstupovať na priechod pre chodcov náhle, ale musí zastavením, poskytnúť vodičom prichádzajúcich vozidiel dostatok času, aby ho dokázali spozorovať a reagovať.	N	V zásade sa s jasným rozdelením pravidiel v rôznych situáciách stotožňujeme, čoho čiastočným výsledkom je aj predkladaný návrh, v ktorom je úprava pravidiel pre vodičov voči chodcom prechádzajúcim cez priechod uvedená v samostatnom paragrafe. Vzhľadom na systematiku súčasného zákona o cestnej premávke však nie je možné takéto legislatívne nastavenie uplatniť komplexne.

		Chodec je povinný pozerat' sa pred seba, aby nevstúpil z boku do práve prechádzajúceho vozidla alebo jazdnej súpravy. Chodec je povinný pozerat' sa na prichádzajúce vozidlá a keď sa blíži vozidlo s právom prednostnej jazdy, električka alebo iné koľajové vozidlo, tak mu musí umožniť plynulý prejazd. Chodec nesmie vstupovať pred vozidlo, ktoré fyzikálne nedokáže zastaviť, respektíve nedokáže zastaviť bez použitia núdzového brzdenia. Chodec po splnení svojich povinností môže vstúpiť na priechod pre chodcov a prechádzať ním, pričom je stále povinný sa pozerat' aj na prichádzajúce vozidlá. Ak prichádza vozidlo s právom prednostnej jazdy, tak mu musí umožniť plynulý prejazd. (8) Pri prechádzaní cez miesto na prechádzanie. Chodec je povinný pozerat' sa pred seba, aby nevstúpil z boku do práve prechádzajúceho vozidla alebo jazdnej súpravy. Chodec je povinný pozerat' sa na prichádzajúce vozidlá a keď sa blíži vozidlo s právom prednostnej jazdy, električka alebo iné koľajové vozidlo, tak mu musí umožniť plynulý prejazd. Chodec nesmie vstupovať na vozovku ak vzhľadom na vzdialenosť a rýchlosť prichádzajúcich vozidiel nedokáže cez vozovku bezpečne prejsť. (9) Pri prechádzaní mimo priechodu a miesta na prechádzanie. Chodec je povinný prechádzať len kolmo na os vozovky. Chodec je povinný pozerat' sa pred seba, aby nevstúpil z boku do práve prechádzajúceho vozidla alebo jazdnej súpravy. Chodec je povinný pozerat' sa na prichádzajúce vozidlá a cez vozovku môže prejsť len keď ich nedonúti k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.		
Verejnosť Verejnosť	O	Čl. I bod 96 Navrhuje sa v čl. I bode 96 (§ 91 ods. 5) skrátiť päťročnú lehotu z dôvodu, že je neprimerane dlhá, najmä v porovnaní s dvojročnou lehotou pre zánik zodpovednosti za priestupok podľa § 20 zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch. Navrhuje sa túto lehotu skrátiť na 2 roky (zhodne so spomínanou lehotou pre zánik zodpovednosti za priestupok).	A	Pôvodne navrhovaná lehota 5 rokov skrátená na 3 roky.
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ 6a K zákonu o pozemných komunikáciách Zásadná pripomienka ku § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) Navrhujeme zmenu znenia § 6a nasledovne: Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky *ciest,* miestnych ciest *a účelových ciest vo vlastníctve alebo správe obce* na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozi bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. (vypustiť->) ~Parkovacie miesta a stanovištia vozidiel taxislužby	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona čl. II doplnený o nové znenie § 6a ods. 1, ktoré zohľadňuje skutočnosti uvedené v pripomienke.

	musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami.~ (<-vypustiť). Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest a stanoví vozidiel taxislužby, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia. Odôvodnenie pripomienky: Obce majú na základe aktuálneho znenia cestného zákona možnosť regulovať a spoplatniť parkovanie iba na miestnych cestách, čo nedáva logiku a zmysel, keďže vlastní a spravujú aj niektoré účelové cesty alebo dokonca cesty. Vynakladajú finančné prostriedky na údržbu a správu, avšak nemôžu tu zaviesť reguláciu napriek tomu, že je to z pohľadu statickej dopravy a potrieb obyvateľov žiaduce. V praxi tak vzniká reálny problém, keď je potrebné regulovať parkovanie aj na cestách, resp. účelových cestách, keďže sú potrebné z kapacitných dôvodov, z dôvodu dopravnej obslužnosti, alebo lokálneho parkovania. Nie je účelné všetky takéto druhy pozemných komunikácií účelovo zaradiť do siete miestnych ciest len z dôvodu možnosti regulácie cez § 6a; často sa jedná o vnútrobloky, niekde jednotlivé parkovacie státi, rezidentské parkovacie domy a terasy s parkovacími státiami a podobne., Aktuálny legislatívny stav neposkytuje na tento účel obciam (v našom prípade hlavnému mestu) príslušný mechanizmus na reguláciu parkovania cez VZN a § 6a s možnosťou spoplatnenia. Zároveň je vážnym problémom nemožnosť regulácie a spoplatnenia parkovania na prietáhoch štátnych ciest, ktoré sú v niektorých prípadoch správe resp. vlastníctve obcí, ale nemôžu byť spoplatnenými úsekmi podľa súčasného znenia § 6a. Napríklad hlavné mesto v prípade prietáhov takýchto ulíc (napr. Pražská, Šancová, Račianska, Trnavská a pod.) nemôže regulovať štandardnou reguláciou a spoplatnením, ale znáša všetky náklady na údržbu, opravy, rekonštrukcie, modernizácie a stavebné úpravy týchto prietáhov. Rozšírením zákonnej formulácie o cesty (teda vrátane prietáhov štátnych ciest) a, účelové cesty vo vlastníctve alebo správe obce by sa tento nedostatok odstránil a scelila – zjednotila a zjednodušila by sa regulácia všetkých ulíc a parkovacích miest obce v zónach rovnakým, zrozumiteľným a vykonateľným spôsobom. Uvedené vyplynulo aj usmernenia a konzultácie so zástupcami Sekcie legislatívy a právnych služieb MV SR, podľa ktorého nie je v zmysle aktuálneho znenia § 6a zákona možné regulovať a spoplatňovať parkovanie (napr. na účelových cestách, vo vnútroblokoch, na prietáhoch štátnych ciest) na základe dopravného značenia, v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a Vyhlášky Ministerstva vnútra č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení, pričom hľadať rôzne často ťažko pochopiteľné kombinácie dopravného značenia aspoň na umožnenie parkovania vo vnútroblokoch rezidentom zóny podľa VZN neodporúčajú, z dôvodu nesystémovosti. Naopak, systémovým je aj podľa vyjadrenia zástupcov MV SR práve upravené, nami navrhnuté, znenie § 6a. Rovnaký názor bol aj predmetom konzultácií so zástupcami krajskej a generálnej		
--	--	--	--

		prokuratúry, ako aj na odbornej konferencii (TREND konferencia Parkovanie 2025 dňa 9.4.2025 k legislatíve „Právne výzvy v parkovacej politike“ za účasti prokurátora Generálnej prokuratúry Slovenskej republiky v panelovej diskusii). Zároveň navrhujeme doplnenie možnosti regulácie stanovíšť vozidiel taxislužby, nakoľko aktuálne znenie § 6a síce počíta s možnosťou vymedzenia úsekov miestnych ciest vo VZN pre tento účel, avšak v ďalšom znení ustanovenia sú stanovišťa vozidiel taxislužby vypustené v súvislosti s možnosťou regulácie. Z dôvodu jasné výkladu predmetného ustanovenia považujeme za nutné formuláciu doplniť o vozidlá taxislužby, aby bolo zrejmé, že je možná regulácia a spoplatnenie aj tohto druhu dopravy, v opačnom prípade by bola regulácia nesystémová a neúčelná.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	Celému materiálu ZMOS navrhuje za § 69 doplniť nový § 69a v znení § 69a Meranie rýchlosti vozidiel Za účelom zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky je polícia, obec a obecná polícia oprávnená merať rýchlosť vozidiel. Obec a obecná polícia túto činnosť vykonáva výhradne na miestach určených políciou, pritom postupuje v súčinnosti s políciou. ZMOS návrh znenia považuje za rýchle a jednoduché legislatívne riešenie dlhodobu komunikovanej témy bez potreby novelizácie zákona o obecnej polícii. ZMOS inšpirujúc sa českou úpravou rozšíril oprávnenie aj na obec samotnú, nakoľko nie každá obec disponuje obecnou políciou. Zriadenie obecnej polície vyžaduje značné finančné prostriedky a jej zriadenie len pre samotné meranie rýchlosti je neefektívne a nesystémové. Zámerom je posilniť bezpečnosť aj na úrovni sídelnej samosprávy a v jej katastroch kde samotná polícia nemá kapacity túto činnosť zabezpečiť a tak je viac ako vhodné preniesť túto právomoc na obce a obecné polície. Dôležité je poznamenať aby meranie rýchlosti bolo v rámci obce a obecnej polície fakultatívne s ohľadom na možnosti či už ekonomické alebo personálne. uvedený návrh je v súlade s čl. 2 ods. 2 a čl. 71 ods. 1 ústavy	N	Text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval obciam kontrolovať a sankcionovať prekročenie rýchlosti v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti.
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ 52 Zákon p priestupkoch ZMOS navrhuje doplniť do § 52 ods. 2 v znení Obec a obecná polícia prejednáva aj priestupky spáchané porušením § 22 ods. 1 písm. h) Návrh rieši vecnú príslušnosť obec a obecnej polície pri prejednaní priestupkov spáchaných prekročením najvyššej povolenej rýchlosti v obci.	N	Text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval obciam kontrolovať a sankcionovať prekročenie rýchlosti v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti.
ZMOS Združenie	Z	§ 139a ods. 3 ZMOS navrhuje v zmysle dlhodobého zámeru umožniť samosprávam merať prekročenie najvyššej povolenej v obci doplniť § 139a ods. 3 nasledovne.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

miest a obcí Slovenska		Za slovo "Policajného zboru" vložiť čiarku a slová "obec a obecná polícia" Návrh odôvodňujeme dlhodobou snahou o možnosť zavedenia merania rýchlosti zo strany obce a obecnej polície.		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ 43 ods. 4 ZMOS navrhuje aby mohol správca cesty odstrániť vozidlo aj prostredníctvom inej osoby (napr. právnickej s potrebným predmetom podnikania, čo aktuálna právna úprava neumožňuje). Návrh by tak vyriešil obmedzujúcu aktuálnu právnu úpravu vo vzťahu k tým samosprávam, ktoré nemajú finančné prostriedky na nákup vlastného vozidla na odťah. Správu pozemných komunikácií vykonáva obec, resp. mesto (alebo ňou na tento účel založená alebo zriadená právnická osoba, čo však nie je pravidlo, skôr výnimka), pokiaľ ide o prejazdne úseky ciest vo vlastníctve obce a o miestne komunikácie a účelové komunikácie vo vlastníctve obce. Návrhom by sa vyriešila aj otázka zložitého zazmluvňovania správcu ciest preto obce spravujú cesty vo vlastnej réžii. Zároveň poukazujeme na to, že právnická osoba musí byť zriadená alebo založená práve na účel správy komunikácií, čo nezahŕňa len odstraňovanie vozidiel stojacich alebo zastavených v rozpore so zákonom, ale všetky činnosti zamerané na dosiahnutie a udržanie určitého usporiadania predmetu správy, teda napríklad zabezpečovanie zjazdnosti komunikácie, odstraňovanie snehu, posýpanie, umiestňovanie dopravných značiek a pod. Mesto alebo obec môže správu vykonávať iba na prejazdnych úsekoch ciest v ich vlastníctve, a na miestnych alebo účelových komunikáciách, ktoré vlastní. To znamená, že mesto nebude oprávnené nariadiť odstránenie vozidla z pozemnej komunikácie, na ktorej nevykonáva správu. Je totiž bežným javom, že cez mesto alebo obec vedie cesta II. alebo III. triedy, ktorá je vo vlastníctve samosprávneho kraja. Na týchto cestách vykonáva správu samosprávny kraj alebo právnická osoba ním na tento účel založená alebo zriadená. Obdobne to platí aj v prípade diaľnice alebo rýchlostnej cesty vedúcej cez obec. Mesto môže odstrániť iba vozidlo stojace na ceste (vrátane chodníka), ktorú spravuje, teda ak by bolo vozidlo v rozpore so zákonom odparkované na verejne prístupnej zeleni, nemôže mesto nariadiť odstránenie tohto vozidla. Štátny policajt však rozhodnúť o odstránení aj takto stojaceho vozidla môže [ustanovenie § 43 ods. 5 s poukazom na ustanovenie § 25 ods. 1 písm. s) zákona o cestnej premávke]. Samotný technický úkon, ktorým je odtiahnutie vozidla, nemôže vykonať súkromná spoločnosť, resp. podnikateľský subjekt, pretože odstránenie vozidla nie je súkromnoprávnym aktom, pri ktorom by prichádzalo do úvahy zastúpenie podnikateľským subjektom, alebo zmluvné poverenie, v zmysle ktorého by bol podnikateľský subjekt oprávnený pôsobiť v oblasti verejnoprávných vzťahov. Správca cesty pri odstraňovaní vozidla vystupuje ako orgán verejnej moci (správy), ktorý nesie v plnom rozsahu	A	Na základe pripomienky § 43 zákona o cestnej premávke doplnený o ustanovenie, ktoré z dôvodu zamedzenia právnych pochybností výslovne deklaruje, že technický výkon odstraňovania vozidiel podľa § 43 ods. 4 až 6 môže správca cesty zabezpečiť aj právnickou osobou podľa § 3d ods. 7 cestného zákona.

		zodpovednosť za jej výkon a nemôže ju zmluvne previesť na iného, a to ani po stránke technickej (čo sa týka samotného výkonu odtiahnutia vozidla). Súd SR preto zamietajú žaloby súkromných spoločností, ktoré si uplatňujú na súde pohľadávky spočívajúce v nákladoch vynaložených v súvislosti s odťahom vozidla. Návrh by tak pro futuro uvedený problém vyriešil a nastolil stav právnej istoty a zabezpečil tak lepší výkon samosprávnej činnosti vo vzťahu k cestnej premávke a odstavovaniu vozidiel na miestach na to neurčených		
ZMOS Združenie miest a obcí Slovenska	Z	§ 43 ods. 5 ZMOS navrhuje v § 43 ods. 5 zákona o cestnej premávke za slovo policajt vložiť "a obecný policajt". Návrh by tak odstránil výkladové rozpory vyplývajúce z aplikačnej praxe kto môže dať predmetné vozidlo odstrániť. Návrh by výrazne prospel k obmedzeniu súdnych konaní čo vyplýva práve z nedostatočnej úpravy, ktorú spôsobuje v praxi slovo policajt. rozhodnutie o odstránení vozidla je vážnym zásahom do základných práv, konkrétne práva držať a užívať majetok (vozidlo). Domnievame sa, že na takýto zásah musí byť mestský policajt splnomocnený zákonom, a nie rozhodnutím primátora či zastupiteľstva. Na to, aby mohol štátny policajt rozhodnúť o odstránení vozidla, musel zákonodarca toto oprávnenie výslovne uviesť do zákona (ustanovenie § 43 ods. 5 zákona o cestnej premávke), preto nevidíme žiadny logický ani zákonný dôvod pre to, aby mestský policajt toto oprávnenie odvodzoval iba od právnych aktov samosprávy, a nie aj od zákona. Z vyššie uvedených dôvodom sa domnievame, že mestský policajt za súčasnej právnej úpravy nie je oprávnený rozhodnúť o odstránení vozidla. Najvyšší súd SR už vo svojich rozhodnutiach uviedol, že odstránenie vozidla bez súhlasu jeho prevádzkovateľa je vážnym zásahom do vlastníckych práv, ktorý je prípustný len na základe zákona. Takéto opatrenie, vzhľadom na povahu vzťahu, v rámci ktorého má k nemu dôjsť, je oprávnená vykonať buď obec sama, alebo právnická osoba ňou pre tento účel založená alebo zriadená. Hoci je mestská polícia útvarom obce, tento útvar má osobitnú zákonnú úpravu, v ktorej sú zakotvené aj oprávnenia mestských policajtov, pričom bez výslovného zákonného zmocnenia podľa nášho názoru mestský policajt nemôže rozhodnúť o odstránení vozidla. Považujeme preto za vhodné a potrebné, aby zákonodarca výslovne do zákona o cestnej premávke uviedol oprávnenie mestského policajta rozhodnúť o odstránení vozidla (pokiaľ má teda záujem predmetné oprávnenie mestského policajta regulovať), čím sa nastolí stav právnej istoty a odstráni sa aj nejednotná rozhodovacia prax súdov.	A	Na základe pripomienky § 43 ods. 5 zákona o cestnej premávke doplnený o ustanovenie, ktoré z dôvodu zamedzenia právnych pochybností výslovne uvádza oprávnenie obecného policajta odstrániť vozidlo, a teda už na tieto úkony nebude potrebné poverenie obecného policajta obcou. V zmysle pripomienky pôjde o vozidlo podľa § 43 ods. 4 a o vozidlo podľa súčasného § 25 ods. 1 písm. s) (stojace na zeleni).

hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 55 ods. 5 V odseku 5 odstrániť "to neplatí, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava." Odôvodnenie: Zosúladenie s ustanovením § 19 (odbočovanie), kde odsek 1 uvádza, že pred odbočovaním a počas odbočovania je vodič povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Zároveň odsek 6 uvádza, že vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno vrátane cyklistu idúceho súbežne s cestou. Ustanovenie § 55 odsek 5 vytvára zmätočný výklad, kde cyklista nesmie okolo odbočujúceho vozidla prejsť, zatiaľ čo odbočujúce vozidlo mu musí dať prednosť. Zároveň to znemožňuje cyklistovi predchádzať stojace alebo pomaly idúce vozidlá, ktoré dávajú znamenie o zmene smeru jazdy kľudne aj 100 m pred reálnym odbočením.	ČA	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky návrh zákona upravený tak, aby cyklista mohol sprava predchádzať stojace vozidlá aj keď ich vodiči dávajú znamenie o zmene smeru jazdy doprava okrem prvého vozidla (t. j. vozidla, pred ktorým už nestojí iné vozidlo).
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	nepriamo k § 6a Navrhujeme rozšíriť pôsobnosť na obce pri ukladaní a riešení správnych deliktov podľa § 6a. Odôvodnenie: Bezpečnosť cestnej premávky sa zlepší pri navýšení kapacít v súvislosti s dohľadom na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky aj o obce. Je nutné previesť výber a riešenie bezpečnosti cestnej premávky aj na obce, pričom možnosti dohľadu nad cestnou premávkou musia byť aj pre obec širokospektrálne. Cieľom navrhovanej úpravy je rozšíriť právomoci obce na možnosť obce prejednávať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti aj nedodržanie povinností držiteľa vozidla, ktoré sa týka zákazu vjazdu, zákazu odbočovania alebo prikázaného smeru jazdy vyplývajúceho z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia a povinnosti zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“. Ide o zásadný prvok vo vymáhateľnosti organizácie dopravy a zvyšovaní bezpečnosti v mestách. Spomínané príkazové a zákazové dopravné značenie je efektívnym nástrojom organizácie dopravy - napr. zákaz vjazdu motorových vozidiel pred školy vo vymedzenom čase, zákaz vjazdu motorových vozidiel do lesoparku, na hrádzu či na cesty, kde nie je žiaduci tranzit motorových vozidiel (okrem verejnej osobnej dopravy, rezidentov a pod.). Vďaka nasadeniu objektívnej zodpovednosti nielen zefektívňujeme využitie verejných finančných zdrojov, ale zároveň zvýšime bezpečnosť efektívnejšieho využitia hliadok Mestskej polície. Nemenej dôležité a rovnako bezproblémovo implementovateľné považujeme doplnenie možnosti obcí prejednať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti povinnosť zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“. Vozidlá prechádzajúce na tento signál, sú spolu s vysokou rýchlosťou (už riešené v predkladanom návrhu novely, ktorá je v MPK) veľkým rizikom,	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

		ktoré by sme radi automatizované a plošne znížili s cieľom ochrany zdravia a života najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky. Automatizácia je budúcnosť a preto považujeme za potrebné dať možnosť obciam a mestám zefektívniť prácu mestských/obecných polícii a radikálne tak zvýšiť vymáhateľnosť zákona o cestnej premávke, bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 40 ods. 2 písm. p) Navrhujeme upraviť navrhované znenie nasledovne: Vozidlá s právom prednostnej jazdy sú vozidlá prevádzkovateľa mestskej autobusovej alebo dráhovej dopravy používané na presun k udalosti v cestnej premávke, ktoré sú na dokumentovanie týchto udalostí určené, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľa. Odôvodnenie: Dovoľujeme si požiadať o doplnenie ustanovenia aj o autobusovú dopravu nakoľko aj v týchto prípadoch operatívny zásah dispečerov prevádzkovateľa MHD v mnohých prípadoch vie zabezpečiť rýchle odstránenie prekážky v plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a to bez ohľadu na to, či sa jedná o dráhové vozidlo alebo autobus.	N	Na rozdiel od prevádzkovania dráhovej dopravy nepovažujeme pri prevádzkovaní autobusovej dopravy za nevyhnutné, aby ich dispečingy mali právo prednostnej jazdy, keďže dokumentovanie udalostí s účasťou autobusu nie je spojené až s takými technickými problémami a akútnosťou sprejazdnenia. Rozpor trvá.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 40 ods. 2 Doplniť písm. r) v nasledovnom znení: prevádzkovateľa mestskej dráhovej dopravy určené na operatívne a technologické zásahy na mestských dráhach, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľa, Odôvodnenie: Dovoľujeme si požiadať o doplnenie spojenia v navrhovanom ustanovení aj o vozidlá, ktoré potrebujú operatívne zasiahnuť na mestských elektrických dráhach odstraňovaním mimoriadnych udalostí ako napr. spadnuté alebo pretrhnuté trakčné vedenie. Jedná sa o pracovné a technologické vozidlá prevádzkovateľa mestskej dráhy.	N	Pracovné a technologické vozidlá používajú pri svojej činnosti oranžový maják, nie právo prednostnej jazdy. Rozpor netrvá.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	Čl. 2 Navrhujeme vypustiť navrhovaný článok II. Odôvodnenie: 1. Zavedenie záväzného stanoviska dopravných inšpektorátov je z pohľadu samospráv nesprávnym a nepochopiteľným krokom. Ich základnou úlohou je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov, tieto aspekty obce premietajú do svojej politiky v oblasti mobility, ktorá sa netýka len bezpečnosti a plynulosti premávky pre IAD. Týka zvyšovania bezpečnosti chodcov, špeciálne pri školách, zdravotných zariadeniach a ďalších inštitúciách a áno, aj to, ako bude riešený pohyb cyklistov v obci alebo meste. Dotýka sa to ale aj takých vecí, ako regulácia parkovacej politiky, ktorú dnes už majú, alebo zvažujú všetky mestá, týka sa to aj aspektov akými sú upokojuvanie dopravy, predovšetkým v	A	

	obytných zónach, pri školách či prejazdnosti pre MHD. Samosprávy teda musia zohľadňovať celé spektrum potrieb, nie len premávku IAD. Dopravné inšpektoráty sú významným odborným partnerom pri riešení dopravných otázok, avšak zodpovednosť za komplexné rozhodnutia v území (vrátane dopravných riešení) nesie samospráva. Zavedením záväznosti stanovísk by sa fakticky obmedzila ich samosprávna pôsobnosť a flexibilita reagovať na miestne potreby. Z praxe vieme, že stanoviská dopravných inšpektorátov sú neraz rozdielne, nie vždy odôvodnené jednotným metodickým postupom a niekedy reflektujú skôr reštriktívny než vyvážený prístup. Záväznosť by mohla viesť k neúmernému konzervovaniu dopravných riešení, ktoré nie sú vždy optimálne pre dané miesto. 2. Návrh fakticky zdvojuje rozhodovanie, presnejšie dáva inšpektorátom také postavenie, ktoré obmedzuje, či dokonca znemožňuje vykonávanie samosprávnych úloh. Na to, že nie je vhodné aby v jednej a tej istej oblasti vykonávali svoje úlohy aj samosprávy aj štát, odkazuje aj Európska charta miestnej samosprávy v ktorej sa uvádza: správu verejných vecí vykonávajú prednostne tie orgány, ktoré sú k občanovi najbližšie. Priznanie kompetencie inému orgánu by malo zohľadňovať rozsah a charakter úlohy i požiadavky efektívnosti a hospodárnosti. Právomoci udelené miestnym orgánom sú obyčajne plné a výlučné. Môžeme teda skonštatovať, že návrh predložený ministerstvom vnútra je v rozpore s ratifikovanou chartou, ktorú má na svojej stránke zverejnené ministerstvo vnútra, keďže celkom jednoznačne zbavuje samosprávu právomoci na plné a výlučné rozhodovanie vo veciach miestneho významu. 3. Návrh vychádza z gescie Ministerstva vnútra SR, pričom príslušný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) je v gescii Ministerstva dopravy SR. Ministerstvo dopravy SR túto zmenu predkladalo v súvislosti s lex Vajanského, avšak po vecnej kritike túto novelu stiahlo. Nevedno z akého titulu sa o rovnakú vec pokúša Ministerstvo vnútra SR, pod ktoré táto vec ani len gesčne nepatrí. Záväznosť stanovísk sa má týkať celej rozhodovacej činnosti cestných správnych orgánov, čiže policajt by mal rozhodovať aj o tom, kde bude stánok so zmrzlinou alebo či sa bude konať nejaký protest/podujatie na verejnom priestranstve. 4. Dovoľujeme uviesť historické súvislosti, namiesto napredovania legislatívy smerom k moderným a rozvinutým štátom, sa predkladateľ rozhodol cúvnuť a vrátiť legislatívu späť do minulosti. K 1. júlu 2022 totiž vstúpila do účinnosti novela cestného zákona, ktorou sa zrušila záväznosť stanovísk dopravných inšpektorátov. Z krátkeho odôvodnenia tejto novely vyplýva, že cestný správny orgán nemá byť striktnie viazaný stanoviskom policajného zboru, keďže je to cestný správny orgán, ktorý zodpovedá za svoju rozhodovaciu činnosť a pozná lepšie miestne pomery. Predkladateľ navrhuje túto nesprávnu legislatívu vrátiť naspäť bez relevantného odôvodnenia. Obce teda na konci dňa majú zodpovedať za rozhodnutie, ktoré pochádza od policajného zboru, rozhodovanie sa tým pádom presúva na orgán, ktorý nenesie priamu zodpovednosť voči občanom a verejnosti. Tento posun by mohol znížovať transparentnosť rozhodovacích procesov a obmedziť možnosť verejnosti a volených zástupcov do týchto rozhodnutí zasahovať, čo je v rozpore s demokratickými princípmi.		
--	---	--	--

	5. Dovoľíme si citovať z odbornej literatúry: „Stanovisko dopravného inšpektorátu po novele účinnej od 01.07.2022 už nie je záväzné, je rovnocenné so stanoviskom správcu pozemnej komunikácie. Dôvodová správa síce neobsahuje k predmetnej zmene žiadne bližšie vysvetlenie, avšak z praxe vieme, že tento krok bol vyústením dlhoročného preferovania individuálnej automobilovej dopravy na úkor verejnej dopravy a slabších účastníkov cestnej premávky (chodec, cyklista) a neochoty dopravných inšpektorátov pristupovať k doprave inovatívne, resp. tak ako ukladajú národné stratégie dopravy a strategické vízie miest a obcí. Z vlastnej praxe môžeme uviesť, že nie výnimočne dopravné inšpektoráty uprednostňujú plynulosť cestnej premávky pred bezpečnosťou, pričom tomu má byť samozrejme naopak. Dalším dôvodom novely bolo zrovnoprávnenie so stanoviskom správcu pozemnej komunikácie, keďže jeho stanovisko záväzné nebolo. Niekoľko prípadov, resp. stanovísk dopravných inšpektorátov, bolo medializovaných. Na tomto mieste si dovoľíme upriamiť pozornosť, že v prípade miest a obcí určujú dopravnú víziu mestá a obce, pričom vo veľkých prípadoch je to dokonca súčasťou volebných programov jednotlivých kandidátov na starostov či poslancov. Vo veľkom sa posledné roky prijímajú aj všeobecne záväzné nariadenia ohľadom parkovania. Uvedeným chceme naznačiť, že o tom, ako vyzerá verejný priestor a doprava v mestách a obciach rozhodujú obyvatelia vo voľbách, nemôžu o tom rozhodovať dopravní policajti, ktorých priamo nevolíme. Len takéto usporiadanie ob stojí v demokratickom a právnom štáte, samozrejme každé dopravné riešenie, resp. riešenie verejného priestoru, musí byť v súlade s všeobecne záväznými právnymi predpismi. V zmysle uvedeného dopravnú politiku si určujú volení predstavitelia (ako správcovia pozemných komunikácií), či už na úrovni štátu alebo v našom prípade na úrovni obcí a miest, dopravné inšpektoráty a cestné správny orgány (v našom prípade obce) len kontrolujú nimi navrhované riešenia z pohľadu súladu so všeobecne záväznými právnymi predpismi. Vyššie popísané rozhodovanie dopravných inšpektorátov samozrejme nie je úmyselné, je len vyústením dlhodobého zanedbávania odborného rozvoja policajtov, vzdelávania, medzinárodnej spolupráce, stavu legislatívy a mohli by sme takto pokračovať ďalej. Pokus o obnovenie záväznosti stanoviska dopravného inšpektorátu tu bol v súvislosti s lex Vajanského, našťastie bol neúspešný. Obnovenie záväznosti týchto stanovísk by bolo krokom späť a ďalším nesystematickým zásahom do cestného zákona.“(DANIEL, M. Určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení (II.). In Právo pre ROPO a OBCE v praxi. 2025, roč. XVIII, č. 1, s. 11-16.) 6. Odôvodnenie predkladateľa je absolútne nepostačujúce a dokonca nie je ani zrozumiteľné. Samotný predkladateľ nevie odborne odôvodniť, prečo má byť stanovisko policajta záväzné. Snaha bola odôvodniť dopravné značky a zariadenia, ostatným inštitútom sa predkladateľ nevenoval vôbec a nie sú odôvodnené ani len čiarkou. Novela je z veľkej časti o tom, aby boli viacej chránení najzraniteľnejší účastníci cestnej premávky, pričom sú to práve dopravné inšpektoráty, ktoré dlhodobo preferujú plynulosť automobilovej dopravy pred bezpečnosťou chodcov alebo cyklistov. Policajt, ktorý nemá žiadne dopravné vzdelanie, má fakticky		
--	---	--	--

	rozhodovať o doprave a prikazovať projektantovi so vzdelaním a dlhoročnými skúsenosťami ako má organizovať dopravu, to je doslova nebezpečné a neúčtivé k odbornosti. Aby sme si dokázali predstaviť absurdnosť tohto návrhu, je to obdobné ako keby mal policajt hovoriť statikovi ako má rátať statiku budovy alebo mosta. Aj v súčasnom právnom stave majú stanoviská dopravných inšpektorátov značnú váhu – sú rešpektované ako odborné vyjadrenia a v prípade ich nerešpektovania si príslušný orgán musí svoje rozhodnutie dôkladne odôvodniť. Tento model je vyvážený a zachováva kontrolovateľnosť aj odbornosť. 7. Záväznosť stanoviska dopravného inšpektorátu fakticky znamená, že policajt rozhoduje v merite veci, cestný správny orgán a správca komunikácie hrajú len rolu štatistov, resp. sú administrátormi policajtov, za ktorých rozhodnutia však zodpovedajú a vynakladajú finančné prostriedky ako správcovia. Správny súd v Bratislave vo svojom rozsudku zo dňa 30.01.2024, sp. zn. TT-14S/57/2022, uviedol nasledovné: „potom by ad absurdum bolo jeho rozhodovanie (pozn. cestného správneho orgánu) úplne nadbytočné, rovnako aj ďalšie stanovisko správcu komunikácie, a trvalé značenia by mohol vydávať rovno dopravný inšpektorát, čo však cestný zákon nepripúšťa.“ Samotný správny súd uvádza, že v takom prípade by mal priamo určovať dopravné značenie policajt. Aj na základe tohto rozsudku je vidno absurdnosť predkladaného návrhu, ktorý je v rozpore s elementárnou logikou. 8. Ďalším nezmyslom je fakt, že záväzným je len stanovisko policajta, nie správcu, ktorý je tým pádom v nerovnom postavení, pričom na to nie je žiaden relevantný dôvod. Správca pozemnej komunikácie pozná miestne pomery, stav vlastnej infraštruktúry a svoje finančné možnosti a plány. Správcov by daný návrh odsunul na druhú koľaj a spôsobil im enormné ťažkosti. 9. Vzhľadom k tomu, že záväzné má byť stanovisko dopravných inšpektorátov aj k uzávierkam, zvláštnym užívaniam atď., tak je otázne, či nejde o snahu o politické ovládnutie krajiny prostredníctvom dopravných inšpektorátov. Už dnes evidujeme ťažkopádne rozhodovanie dopravných inšpektorátov v súvislosti s politickými akciami či podujatiami tretieho sektoru. V prípade záväznosti ich stanoviská vyslovuje opodstatnenú obavu, či polícia nebude zneužívaná na politické účely a nebude blokovať povolenia pre tieto typy podujatí. Bežne vznikajú situácie, v ktorých existuje viacero odborných riešení a pracovníci inšpektorátu majú prijať rozhodnutie, ktoré má už črty politického rozhodovania. Prípadne sú pod tlakom, aby nadužívali svoje postavenie. Vieme, že sa nie vždy cítia v tejto pozícii komfortne, a je to pochopiteľné, nie je to ich úlohou. 10. Z pohľadu efektívneho riadenia územia, dodržiavania princípov subsidiarity a ochrany samosprávnych práv obcí a miest je nutné, aby stanoviská dopravných inšpektorátov neboli záväzné. Zavedenie záväznosti by mohlo viesť k rigidite, strate lokálnej adaptability a zníženiu zodpovednosti volených orgánov. Tento krok je nepochopiteľný a nezmyselný, smeruje k vyššej administratívnej záťaži v situácii, kedy by sa mali hľadať zlepšenia na zníženie nákladov štátu a samospráv v záujme nezvyšovania zadlženia. Vracia nastavenie späť do čias, kedy samosprávy rezignovali na riešenie dopravy v mestách, pretože mať víziu, cieľ a odborné kapacity, jednoducho nestačilo. A to všetko bez jasného odôvodnenia.		
--	---	--	--

hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	§ 140 ods. 1 písm. b) Vypustiť § 140 ods. 1 písm. b). Z Odôvodnenie: Rozsiahle udeľovanie výnimiek ako aj ich zneužívanie, ktoré sme mohli vidieť aj na niektorých medializovaných prípadoch, presiahlo únosnú hranicu a tieto vozidlá necitlivo zahlcujú verejný priestor väčších miest, najmä Bratislavy. V dnešnej dobe ide už len o čistý prejav papalášizmu a nie je žiadny relevantný dôvod na udeľovanie výnimiek. Z akého titulu má výnimku napr. predseda samosprávneho kraja alebo biskupský úrad nevedno, takto by sme však mohli pokračovať ďalej. Nutné výnimky sa prípadne môžu upraviť priamo v texte predpisu, nevieme však o takých, ktoré už by upravené neboli (záchranné zložky). PZ SR by už výnimky nevypúšťali a budú odbremenení od tejto činnosti, keďže kapacitne je na tom PZ SR stále kriticky. Držitelia výnimiek ani len nevedia na čo vlastne výnimku majú a „papierik s prúžkom“ používajú na všetko, a to aj tam, kde oprávnenie nemajú, pretože s papierikom majú pocit sily. V praxi je to najčastejšie zneužívané na parkovanie na chodníku. Mestské polície nemajú kapacitu na to, aby oprávnenia skúmali, obzvlášť, keď ich vydáva štátna polícia. Najpálčivejší problém je samozrejme v hlavnom meste, v ktorom je výnimiek drvivá väčšina. Tieto vozidlá zaplavujú verejný priestor, spôsobujú nebezpečné situácie a vracajú nás späť do 90-tych rokov. Je načase túto historickú škvrnu a prejav papalášizmu opraviť, obzvlášť, ak novela má za cieľ zvýšiť bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.	N	Vzhľadom na to, že nie je možné v zákone vymenovať všetky vozidlá, ktoré v rámci plnenia svojich úloh môžu krátkodobo porušovať lokálne obmedzenia vjazdu alebo stáť, je nevyhnutné zachovať režim vydávania individuálnych výnimiek. Rozpor trvá.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	§ 140 ods. 4 Žiadame upraviť ustanovenie v prvej vete, aby prevádzkovateľ verejnej osobnej dopravy mohol disponovať výnimkou na dlhšie obdobie, navrhované znenie: Výnimku podľa odseku 1 písm. a) možno povoliť najviac na jeden rok; pre prevádzkovateľa verejnej osobnej dopravy najviac na päť rokov. Z Odôvodnenie: V § 35 ods. 1 došlo s účinnosťou k 6.7.2022 k vypusteniu ustanovenia o najnižšej povolenej rýchlosti v úseku diaľnice prechádzajúcej obcou – 65 km/h (zákon č. 455/2021 Z. z. z 21. októbra 2021, 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 a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony). Touto zmenou sa najnižšia povolená rýchlosť na diaľniciach a rýchlostných cestách upravila všeobecne na najmenej 80 km/h. Nie všetky vozidlá mestskej osobnej dopravy sú však konštrukčne spôsobilé na prevádzkovanie takouto rýchlosťou (80 km/h). Z tohto dôvodu je potrebné žiadať o výnimku z § 35 ods. 1 podľa ustanovení § 140 ods. 1 v nadväznosti na § 140 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. Predmetná výnimka podlieha povoľovaniu opakovane každoročne, napriek tomu, že v prípade vozidiel mestskej osobnej dopravy sa nejedná o nepravidelnú alebo výnimočne realizovanú dopravu, ale o pravidelnú dopravu realizovanú denne niekoľkými stovkami spojov. Podľa nášho	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby pre dopravcu poskytujúceho dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme bolo možné povoliť výnimku z pravidla podľa § 35 ods. 1 druhej vety najviac na 5 rokov.

		právneho názoru je neúčelné opakovane žiadať o tú istú výnimku periodicky, v ročných intervaloch, ak je zrejmé, že pre zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy je využívanie vnútromestských diaľničných úsekov nevyhnutné. Takýto postup zároveň predstavuje aj značnú administratívnu a najmä finančnú záťaž.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	§ 55 ods. 1 Navrhujeme hranicu desať rokov posunúť na hranicu trinásť rokov. Odôvodnenie: Osoby s dosiahnutým vekom desať rokov nemajú dostatočné kognitívne schopnosti pohybovať sa v premávkovom priestore, vyhodnocovať samostatne pravidlá cestnej premávky a poznať dopravné značenie. Najmä, ak neprebíha systematická výučba dopravnej výchovy na školách.	A	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky návrh zákona upravený tak, aby umožňoval jazdu na bicykli po chodníku deťom vo veku do 15 rokov jazdiacim bez sprievodu dospeléj osoby.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	Čl. II § 6a Navrhujeme zmenu znenia § 6a nasledovne: "Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky ciest, miestnych ciest a účelových ciest vo vlastníctve alebo správe obce na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest a stanovišť vozidiel taxislužby, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia." Odôvodnenie: Obce majú na základe aktuálneho znenia cestného zákona možnosť regulovať a spoľatniť parkovanie iba na miestnych cestách, čo nedáva logiku a zmysel, keďže vlastní a spravujú aj niektoré účelové cesty alebo dokonca cesty. Vynakladajú finančné prostriedky na údržbu a správu, avšak nemôžu tu zaviesť reguláciu napriek tomu, že je to z pohľadu statickej dopravy a potrieb obyvateľov žiaduce. V praxi tak vzniká reálny problém, keď je potrebné regulovať parkovanie aj na cestách, resp. účelových cestách, keďže sú potrebné z kapacitných dôvodov, z dôvodu dopravnej obslužnosti, alebo lokálneho parkovania. Nie je účelné všetky takéto druhy pozemných komunikácií účelovo zaraďovať do siete miestnych ciest len z dôvodu možnosti regulácie cez § 6a; často sa jedná o vnútrobloky, niekde jednotlivé parkovacie státa, rezidentské parkovacie domy a terasy s parkovacími státiami a podobne., Aktuálny legislatívny stav neposkytuje na tento účel obciam (v našom prípade hlavnému mestu) príslušný mechanizmus na reguláciu parkovania cez VZN a § 6a s možnosťou spoľatnenia. Zároveň je vážnym problémom nemožnosť regulácie a spoľatnenia parkovania na prietáhoch štátnych ciest, ktoré sú v niektorých prípadoch správe resp. vlastníctve obcí, ale	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona čl. II po vzájomnej dohode so zástupcami samospráv doplnený o nové znenie § 6a ods. 1, ktoré zohľadní skutočnosti uvedené v pripomienke.

		nemôžu byť spoplatnenými úsekmi podľa súčasného znenia § 6a. Napríklad hlavné mesto v prípade prietáhov takýchto ulíc (napr. Pražská, Šancová, Račianska, Trnavská a pod.) nemôže regulovať štandardnou reguláciou a spoplatnením, ale znáša všetky náklady na údržbu, opravy, rekonštrukcie, modernizácie a stavebné úpravy týchto prietáhov. Rozšírením zákonnej formulácie o cesty (teda vrátane prietáhov štátnych ciest) a, účelové cesty vo vlastníctve alebo správe obce by sa tento nedostatok odstránil a scelila – zjednotila a zjednodušila by sa regulácia všetkých ulíc a parkovacích miest obce v zónach rovnakým, zrozumiteľným a vykonateľným spôsobom. Uvedené vyplynulo aj usmernenia a konzultácie so zástupcami Sekcie legislatívy a právnych služieb MV SR, podľa ktorého nie je v zmysle aktuálneho znenia § 6a zákona možné regulovať a spoplatňovať parkovanie (napr. na účelových cestách, vo vnútroblokoch, na prietáhoch štátnych ciest) na základe dopravného značenia, v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a Vyhlášky Ministerstva vnútra č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení, pričom hľadať rôzne často ťažko pochopiteľné kombinácie dopravného značenia aspoň na umožnenie parkovania vo vnútroblokoch rezidentom zóny podľa VZN neodporúčajú, z dôvodu nesystémovosti. Naopak, systémovým je aj podľa vyjadrenia zástupcov MV SR práve upravené, nami navrhnuté, znenie § 6a. Rovnaký názor bol aj predmetom konzultácií so zástupcami krajskej a generálnej prokuratúry, ako aj na odbornej konferencii (TREND konferencia Parkovanie 2025 dňa 9.4.2025 k legislatíve „Právne výzvy v parkovacej politike“ za účasti prokurátora Generálnej prokuratúry Slovenskej republiky v panelovej diskusii). Zároveň navrhujeme doplnenie možnosti regulácie stanovíšť vozidiel taxislužby, nakoľko aktuálne znenie § 6a síce počíta s možnosťou vymedzenia úsekov miestnych ciest vo VZN pre tento účel, avšak v ďalšom znení ustanovenia sú stanovišťa vozidiel taxislužby vypustené v súvislosti s možnosťou regulácie. Z dôvodu jasné výkladu predmetného ustanovenia považujeme za nutné formuláciu doplniť o vozidlá taxislužby, aby bolo zrejmé, že je možná regulácia a spoplatnenie aj tohto druhu dopravy, v opačnom prípade by bola regulácia nesystémová a neúčelná.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	Čl. 1 § 43 ods. 1 a 2 Zákon nemyslí na prípad, keď prekážku cestnej premávky vytvorí sám správca. V takom prípade nie je vyriešený subjekt, ktorý má situáciu dať do súladu so zákonom. Požadujeme, aby týmto subjektom bola obec. Odôvodnenie: V praxi ide najmä o prípady, keď si vlastníci verejných účelových ciest myslia, že môžu obmedzovať verejné komunikácie a vytvoria prekážky, napr. umiestnia betónové panely na komunikáciu alebo komunikáciu iným spôsobom obmedzenia, resp. znepriístupnia – vytvoria prekážku. Zákon túto pravidelne vyskytujúcu sa vec nerieši, pretože samozrejme správca, ktorý nezákonný stav sám spôsobil, nemá motiváciu tento stav riešiť. Preto žiadame o úpravu ustanovenia tak, aby obec mohla takúto situáciu riešiť a prekážky odstraňovať. Systémovo	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona čl. II po vzájomnej dohode so zástupcami samospráv doplnený o ustanovenie, ktoré zohľadňuje skutočnosti uvedené v pripomienke.

		však úprava prekážok nepatrí do zákona o cestnej premávke, ale do zákona o pozemných komunikáciách. V tejto súvislosti dávame do pozornosti § 25 ods. 8 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemných komunikáciách, v zmysle ktorého je cestný správny orgán oprávnený odstraňovať veci umiestnené bez povolenia na zvláštne užívanie alebo v rozpore s týmto povolením po predchádzajúcej výzve. Ide o jednoduché ustanovenie na ochranu pozemných komunikácií, ktoré dodnes v našej právnej úprave chýba.		
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	Z	Čl. 1 § 61 ods. 3 Doplniť vetu: O určení použitia dočasných dopravných značiek a dopravných zariadení policajt alebo vojenský policajt bezodkladne upovedomí príslušný orgán na určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení a správcu pozemnej komunikácie. Odôvodnenie: Je viac ako žiaduce, aby príslušné orgány mali vedomosť o tom, ak policajt týmto oprávnením zmení organizáciu dopravy. O takejto zmene dnes neexistuje žiaden dokument a cestný správny orgán alebo správca komunikácie nemusí mať ani len vedomosť, čo považujeme za nebezpečné.	N	Napriek snahe o nájdenie vhodnej formulácie máme za to, že navrhované doplnenie by predstavovalo neprimerané administratívne zaťaženie Policajného zboru bez reálneho prínosu. Zisťovanie správcu cesty je v mnohých prípadoch problematické, keďže množstvo ciest nie je evidovaných v cestnej databanke alebo je obtiažne zistiť aktuálne kontaktné údaje na zodpovednú osobu. V prípade krátkodobého použitia dočasných značiek a zariadení, ktoré trvá často len niekoľko minút alebo hodín (napr. pri nehode, technickej poruche alebo inom operatívnom zásahu), je prakticky nemožné a neefektívne bezodkladne kontaktovať príslušný orgán a správcu. Pri dlhšom časovom úseku je zas použitie značiek a zariadení aj v súčasnosti vždy koordinované so správcom cesty, avšak nie je možné tieto situácie formálne a jasne

				vymedziť. Rozpor trvá.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 20 ods. 1 Doplniť do povinnosti dávať prednosť z vedľajšej cesty znenie o chodcoch, nové znenie: (1) Vodič, ktorý prichádza do križovatky po vedľajšej ceste označenej dopravnou značkou „Daj prednosť v jazde“ alebo „Stoj, daj prednosť v jazde“, je povinný dať prednosť v jazde vozidlám a ostatným účastníkom cestnej premávky prichádzajúcim po hlavnej ceste vrátane chodcov a cyklistov idúcich súbežne s hlavnou cestou. Odôvodnenie: Pri súčasnom nastavení zákona, vyhlášky a podmienok nie je odporúčané vyznačovanie prechodov pre chodcov cez vedľajšie cesty súbežne s hlavnou cestou. Zároveň nie je jasne definovaná prednosť chodcov v takomto priestore. Úprava zvyšuje bezpečnosť najviac ohrozených účastníkov cestnej premávky.	N	Zásady umiestňovania dopravných značiek nijak neobmedzujú vyznačovanie priechodov pre chodcov na vedľajších cestách; v takýchto miestach sa tieto priechody len nemajú zároveň označovať zvislými značkami.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 4 ods. 2 písm. h) Navrhujeme doplniť slovo obmedziť, nové znenie: h) ohroziť a obmedziť chodcov na chodníku, cyklistov na cestičke pre cyklistov, chodcov a cyklistov pri odbočovaní, pri vchádzaní na cestu a pri otáčaní alebo pri cúvaní, Odôvodnenie: Zvýšenie bezpečnosti viac ohrozených účastníkov cestnej premávky s dôrazom na jasné vyhradenie bezpečného priestoru pre peších.	N	Znenie písmen h) a i) v § 4 ods. 2 upravené tak, aby nedochádzalo k vzájomnému nesúladu s inými ustanoveniami zákona o cestnej premávke; ako základná povinnosť vodiča vo vzťahu k chodcom na chodníku však je ponechaná „neohroziť“, čo považujeme vzhľadom na situácie, kedy môže vodič chodník použiť (motorové vozidlo vo všeobecnosti len pri jeho prechádzaní v priečnom smere) za dostatočné. V situáciách, kedy vodič používa chodník iným spôsobom (v pozdĺžnom smere, t. j. súbežne s chodcami), je na mieste aj pravidlo o neobmedzení, čo je vyjadrené v samostatných (špecifických) ustanoveniach.

hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 55 ods. 2 Navrhujeme doplniť zmienku o bicyklovej ceste. (2) Cyklisti smú jazdiť len jednotlivo za sebou; to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov, poľnej ceste, lesnej ceste, bicyklovej ceste a v obytnej zóne, kde smú jazdiť. Odôvodnenie: Zosúladenie nového dopravného značenia a zákona o cestnej premávke.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby možnosť cyklistov jazdiť vedľa seba na bicyklovej ceste bola upravená v ustanovení o bicyklovej ceste (§ 59a).
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	§ 19 ods. 3 Navrhujeme zväžiť navrhované odstránenie: "V § 19 ods. 3 tretej vete sa vypúšťa text za bodkočiarkou" Odôvodnenie: Zruší sa tým nepriame ľavé odbočenie cyklistov vľavo (t.j. cyklista pokračuje po pravom okraji vozovky za križovatku ku nárožiu, kde dá prednosť ostatným vozidlám a odbočí vľavo)? Je to naozaj nebezpečné?	ČA	Na základe diskusie na rozporovom konaní a následnom prehodnotení pôvodne navrhovanej zmeny text návrh zákona upravený tak, aby sa povinnosť zaradiť sa čo najviac vľavo netýkala cyklistov (ale aj iných účastníkov, napr. mopedov) vtedy, ak je na vozovke vyznačený samostatný odbočovací pruh vľavo. Pri odbočovaní vľavo v takejto situácii teda bude môcť cyklista ostať naďalej zaradený v pravej časti odbočovacieho pruhu a plynule odbočiť a zaradiť sa na pravú stranu cesty, na ktorú cyklista odbočuje (kvôli tomu je upravené aj znenie § 9 ods. 1 o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu). V situáciách, kedy z jedného pruhu možno pokračovať v jazde rôznymi smermi, však trváme na tom, že všetky vozidlá musia byť radené rovnako, jasne a jednoznačne, aby neboli pochybnosti o ich pohyboch a aby tomu vedeli ostatní

				účastníci cestnej premávky prispôbiť svoje správanie. Máme za to, že pri tzv. nepriamom odbočení vľavo tak, ako ho predpokladá dohovor (odbočenie na 2 etapy, na 2 kroky), už v podstate nejde o jazdný úkon (manéver) odbočenia vľavo.
hlavné mesto Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	O	Čl. 1 § 21 ods. 1 písm. h) Slovo „vozidlo“ nahradiť slovom „subjekt“ alebo „osoba“, prípadne doplniť aj „subjekt“ alebo „osoba“ Odôvodnenie: Pojem vyhradené parkovisko zákon nedefinuje, preto si musíme pomôcť vyhláškou o dopravnom značení, konkrétne prílohou č. 5 o dodatkových značkách, kde je v bode 14. upravená dodatková tabuľka „vyhradené parkovanie“. Vysvetlivka k tejto zvislej dopravnej značke nám uvádza, že sa umiestňuje pod zákaz zastavenia a umožňuje zastaviť a stáť na parkovacom mieste len pre určité vozidlo alebo pre určitého držiteľa parkovacieho povolenia, pre ktorého je dané miesto vyhradené. § 25 ods. 1 písm. n) zákona o cestnej premávke ustanovuje, že vodič nesmie zastaviť a stáť na vyhradenom parkovisku, ak nie je vyhradené pre toto vozidlo. Na základe uvedeného vidíme jednoznačný rozpor zákona o cestnej premávke, ktorý ustanovuje možnosť vyhradenia len pre vozidlo, kdežto vyhláška o dopravnom značení umožňuje vyhradenie aj pre subjekt. Za správnu považujeme možnosť, ktorú ponúka vyhláška o dopravnom značení, pretože subjekt môže meniť vozidlá a v niektorých prípadoch je preto vhodnejšie viazať povolenie na subjekt.	A	Vypustené písmeno n) z § 25 ods. 1, čím sa dosiahne účel sledovaný pripomienkou.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 55 ods. 5 Text pripomienky: V odseku 5 odstrániť "to neplatí, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava." Odôvodnenie: Zosúladenie s ustanovením § 19 (odbočovanie), kde odsek 1 uvádza, že pred odbočovaním a počas odbočovania je vodič povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Zároveň odsek 6 uvádza, že vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno vrátane cyklistu idúceho súbežne s cestou. Ustanovenie § 55 odsek 5 vytvára zmätočný výklad, kde cyklista nesmie okolo odbočujúceho vozidla prejsť, zatiaľ čo odbočujúce vozidlo mu musí dať prednosť. Zároveň to znemožňuje cyklistovi predchádzať stojace alebo pomaly idúce vozidlá, ktoré dávajú znamenie o zmene smeru jazdy kľudne aj 100 m pred reálnym odbočením.	ČA	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby cyklista mohol sprava predchádzať stojace vozidlá aj keď ich vodiči dávajú znamenie o zmene smeru jazdy doprava okrem prvého vozidla (t. j. vozidla, pred ktorým už nestojí iné vozidlo).

ÚMS Únia miest Slovenska		k čl. I, bod 21 a k materiálu ako celku Text pripomienky: Žiadame rozšíriť pôsobnosť na obce pri ukladaní a riešení správnych deliktov podľa § 6a. Odôvodnenie: Bezpečnosť cestnej premávky sa zlepší pri navýšení kapacít v súvislosti s dohľadom na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky aj o obce. Je nutné previesť výber a riešenie bezpečnosti cestnej premávky aj na obce, pričom možnosti dohľadu nad cestnou premávkou musia byť aj pre obec širokospektrálne. Cieľom navrhovanej úpravy je rozšíriť právomoci obce na možnosť obce prejednávať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti aj nedodržanie povinností držiteľa vozidla, ktoré sa týka zákazu vjazdu, zákazu odbočovania alebo prikázaného smeru jazdy vyplývajúceho z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia a povinnosti zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“. Ide o zásadný prvok vo vymáhateľnosti organizácie dopravy a zvyšovaní bezpečnosti v mestách. Spomínané príkazové a zákazové dopravné značenie je efektívnym nástrojom organizácie dopravy - napr. zákaz vjazdu motorových vozidiel pred školy vo vymedzenom čase, zákaz vjazdu motorových vozidiel do lesoparku, na hrádzu či na cesty, kde nie je žiadúci tranzit motorových vozidiel (okrem verejnej osobnej dopravy, rezidentov a pod.). Vďaka nasadeniu objektívnej zodpovednosti nielen zefektívňime využitie verejných finančných zdrojov, ale zároveň zvýšime bezpečnosť efektívnejšieho využitia hliadok Mestskej polície. Nemenej dôležité a rovnako bezproblémovo implementovateľné považujeme doplnenie možnosti obcí prejednať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti povinnosť zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“. Vozidlá prechádzajúce na tento signál, sú spolu s vysokou rýchlosťou (už riešené v predkladanom návrhu novely, ktorá je v MPK) veľkým rizikom, ktoré by sme radi automatizovane a plošne znížili s cieľom ochrany zdravia a života najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky. Automatizácia je budúcnosť a preto považujeme za potrebné dať možnosť obciam a mestám zefektívniť prácu mestských/obecných polícii a radikálne tak zvýšiť vymáhateľnosť zákona o cestnej premávke, bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.
ÚMS Únia miest Slovenska		k čl. I, § 20 Text pripomienky: Navrhujeme upraviť v § 20 ods. 1 text nasledovne: „ (...) vrátane chodcov a cyklistov idúcich súbežne s hlavnou cestou. Odôvodnenie: Pri súčasnom nastavení zákona, vyhlášky a podmienok nie je odporúčané vyznačovanie prechodov pre chodcov cez vedľajšie cesty súbežne s hlavnou cestou. Zároveň nie je jasne definovaná prednosť chodcov v takomto priestore. Úprava zvyšuje bezpečnosť najviac ohrozených účastníkov cestnej premávky.	N	Vysvetlené na rozporovom konaní – zásady umiestňovania dopravných značiek nijak neobmedzujú vyznačovanie priechodov pre chodcov na vedľajších cestách; v takýchto miestach sa tieto priechody len nemajú zároveň označovať zvislými značkami. Rozpor netrvá.

ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 4 ods. 2 písm. h) Text pripomienky: Navrhujeme v § 4 ods. 2 písm. h) upraviť znenie nasledovne: „h) ohroziť a obmedziť chodcov (...)“ Odôvodnenie: Zvýšenie bezpečnosti viac ohrozených účastníkov cestnej premávky s dôrazom na jasné vyhradenie bezpečného priestoru pre peších.	N	Znenie písmen h) a i) v § 4 ods. 2 upravené tak, aby nedochádzalo k vzájomnému nesúladu s inými ustanoveniami zákona o cestnej premávke; ako základná povinnosť vodiča vo vzťahu k chodcom na chodníku však je ponechaná „neohroziť“, čo považujeme vzhľadom na situácie, kedy môže vodič chodník použiť (motorové vozidlo vo všeobecnosti len pri jeho prechádzaní v priečnom smere) za dostatočné. V situáciách, kedy vodič používa chodník iným spôsobom (v pozdĺžnom smere, t. j. súbežne s chodcami), je na mieste aj pravidlo o neobmedzení, čo je vyjadrené v samostatných (špecifických) ustanoveniach. Rozpor netrvá.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 55 ods. 2 Text pripomienky: Navrhujeme upraviť znenie nasledovne: „(...) po cestičke pre cyklistov, poľnej ceste, lesnej ceste, bicyklovej ceste a v obytnej zóne (...)“. Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie zmienky o bicyklovej ceste za účelom zosúladenia nového dopravného značenie a zákona o cestnej premávke.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby možnosť cyklistov jazdiť vedľa seba na bicyklovej ceste bola upravená v ustanovení o bicyklovej ceste (§ 59a).
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 44 Text pripomienky: Navrhujeme upraviť znenie nasledovne: „Vozidlá s právom prednostnej jazdy sú vozidlá dopravcu pravidelnej mestskej autobusovej alebo pravidelnej mestskej dráhovej dopravy používané na presun k udalosti v cestnej premávke, ktoré sú na dokumentovanie týchto udalostí určené, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľ.“ Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie ustanovenia aj o autobusovú dopravu nakoľko aj v týchto prípadoch operatívny zásah dispečerov dopravcu na linkách pravidelnej mestskej	N	Na rozdiel od prevádzkovania dráhovej dopravy nepovažujeme pri prevádzkovaní autobusovej dopravy za nevyhnutné, aby ich dispečingy mali právo prednostnej jazdy, keďže dokumentovanie udalostí s

		autobusovej a dráhovej dopravy v mnohých prípadoch vie zabezpečiť rýchle odstránenie prekážky v plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a to bez ohľadu na to, či je prekážkou autobus alebo dráhové vozidlo alebo ide o prekážku na dráhe.		účasťou autobusu nie je spojené až s takými technickými problémami a akútnosťou sprejazdnenia. Rozpor trvá.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 44 Text pripomienky: Navrhujeme doplniť do § 40 ods. 2 písm. r) v nasledovnom znení: „prevádzkovateľa mestskej dráhy určené na operatívne a technologické zásahy na mestských dráhach, vybavené a označené neodnímateľným označením prevádzkovateľa.“ Odôvodnenie: Navrhujeme doplnenie aj o vozidlá, ktoré potrebujú operatívne zasiahnuť na mestských elektrických dráhach odstraňovaním mimoriadnych udalostí ako napr. spadnuté alebo pretrhnuté trakčné vedenie či poškodenie koľajiska. Jedná sa o pracovné a technologické vozidlá prevádzkovateľa mestskej dráhy.	N	Pracovné a technologické vozidlá používajú pri svojej činnosti oranžový maják, nie právo prednostnej jazdy. Rozpor netrvá.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 26 Text pripomienky: Navrhujeme zvážiť navrhovanú úpravu – odstránenie výnimky pre cyklistov pri odbočovaní vľavo. Odôvodnenie: Zruší sa tým nepriame ľavé odbočenie cyklistov vľavo (t.j. cyklista pokračuje po pravom okraji vozovky za križovatku ku nárožiu, kde dá prednosť ostatným vozidlám a odbočí vľavo)? Je to naozaj nebezpečné?	ČA	Na základe diskusie na rozporovom konaní a následnom prehodnotení pôvodne navrhovanej zmeny text návrh zákona upravený tak, aby sa povinnosť zaradiť sa čo najviac vľavo netýkala cyklistov (ale aj iných účastníkov, napr. mopedov) vtedy, ak je na vozovke vyznačený samostatný odbočovací pruh vľavo. Pri odbočovaní vľavo v takejto situácii teda bude môcť cyklista zostať naďalej zaradený v pravej časti odbočovacieho pruhu a plynule odbočiť a zaradiť sa na pravú stranu cesty, na ktorú cyklista odbočuje (kvôli tomu je upravené aj znenie § 9 ods. 1 o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu). V situáciách, kedy z jedného pruhu možno pokračovať v jazde rôznymi smermi, však

				trváme na tom, že všetky vozidlá musia byť radené rovnako, jasne a jednoznačne, aby neboli pochybnosti o ich pohyboch a aby tomu vedeli ostatní účastníci cestnej premávky prispôbiť svoje správanie. Máme za to, že pri tzv. nepriamom odbočení vľavo tak, ako ho predpokladá dohovor (odbočenie na 2 etapy, na 2 kroky), už v podstate nejde o jazdný úkon (manéver) odbočenia vľavo.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 155 Text pripomienky: Navrhujeme vypustiť § 140 ods. 1 písm. b). Odôvodnenie: Rozsiahle udeľovanie výnimiek ako aj ich zneužívanie, ktoré sme mohli vidieť aj na niektorých medializovaných prípadoch, presiahlo únosnú hranicu a tieto vozidlá necitlivo zahlcujú verejný priestor väčších miest. V dnešnej dobe ide už len o čistý prejav papalášizmu a nie je žiadny relevantný dôvod na udeľovanie výnimiek. Nutné výnimky sa prípadne môžu upraviť priamo v texte predpisu, nevieme však o takých, ktoré už by upravené neboli (záchranné zložky). PZ SR by už výnimky nevydávali a budú odbremenení od tejto činnosti, keďže kapacitne je na tom PZ SR stále kriticky. Držitelia výnimiek ani len nevedia na čo vlastne výnimku majú a „papierik s prúžkom“ používajú na všetko, a to aj tam, kde oprávnenie nemajú. V praxi je to najčastejšie zneužívané na parkovanie na chodníku. Mestské polície nemajú kapacitu na to, aby oprávnenia skúmali, obzvlášť, keď ich vydáva štátna polícia. Najpálčivejší problém je samozrejme v hlavnom meste, v ktorom je výnimiek drvivá väčšina. Tieto vozidlá zaplavujú verejný priestor, spôsobujú nebezpečné situácie a vracajú nás späť do 90-tych rokov. Je načase túto historickú škvrnu a prejav papalášizmu opraviť, obzvlášť, ak novela má za cieľ zvýšiť bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky.	N	Vzhľadom na to, že nie je možné v zákone vymenovať všetky vozidlá, ktoré v rámci plnenia svojich úloh môžu krátkodobo porušovať lokálne obmedzenia vjazdu alebo státia, je nevyhnutné zachovať režim vydávania individuálnych výnimiek. Rozpor trvá.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 140 ods. 4 Text pripomienky: Žiadame upraviť dĺžku trvania výnimky nasledovne: „výnimku podľa odseku 1 písm. a) možno povoliť najviac na jeden rok; pre dopravcu poskytujúceho dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách najviac na päť rokov.“ Odôvodnenie: V § 35 ods. 1 došlo s účinnosťou k 6.7.2022 k vypusteniu ustanovenia o najnižšej povolenej rýchlosti v úseku diaľnice prechádzajúcej obcou – 65 km/h (zákonom č. 455/2021 Z. z. z 21. októbra 2021, 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	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby pre dopravcu poskytujúceho dopravné služby na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme bolo možné povoliť výnimku z pravidla

		neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony). Touto zmenou sa najnižšia povolená rýchlosť na diaľniciach a rýchlostných cestách upravila všeobecne na najmenej 80 km/h. Nie všetky vozidlá mestskej osobnej dopravy sú však konštrukčne spôsobilé na prevádzkovanie takouto rýchlosťou (80 km/h). Z tohto dôvodu je potrebné žiadať o výnimku z § 35 ods. 1 podľa ustanovení § 140 ods. 1 v nadväznosti na § 140 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. Predmetná výnimka podlieha povoľovaniu opakovane každoročne, napriek tomu, že v prípade vozidiel mestskej osobnej dopravy sa nejedná o nepravidelnú alebo výnimočne realizovanú dopravu, ale o pravidelnú dopravu realizovanú denne niekoľkými stovkami spojov. Zastávame názor, že je neúčelné opakovane žiadať o tú istú výnimku periodicky, v ročných intervaloch, ak je zrejmé, že pre zabezpečenie pravidelnej mestskej autobusovej dopravy je využívanie vnútromestských diaľničných úsekov nevyhnutné. Takýto postup zároveň predstavuje aj značnú administratívnu a najmä finančnú záťaž.		podľa § 35 ods. 1 druhej vety najviac na 5 rokov.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 57 Text pripomienky: Navrhujeme zvýšiť hranicu pre osoby, ktoré smú jazdiť po pravej strane chodníka, z desať na trinásť rokov. Odôvodnenie: Deti do tohto veku nemajú dostatočné kognitívne schopnosti pohybovať sa v premávkovom priestore, vyhodnocovať samostatne pravidlá cestnej premávky a poznať dopravné značenie. Najmä, ak neprebíha systematická výučba dopravnej výchovy na školách.	A	Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval jazdu na bicykli po chodníku deťom vo veku do 15 rokov jazdiacim bez sprievodu dospeléj osoby.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 43 ods. 1 a 2 Text pripomienky: Zákon nemyslí na prípad, keď prekážku cestnej premávky vytvorí sám správca. V takom prípade nie je vyriešený subjekt, ktorý má situáciu dať do súladu so zákonom. Požadujeme, aby týmto subjektom bola obec. Odôvodnenie: V praxi ide najmä o prípady, keď si vlastníci verejných účelových ciest myslia, že môžu obmedzovať verejné komunikácie a vytvoria prekážky, napr. umiestnia betónové panely na komunikáciu alebo komunikáciu iným spôsobom obmedzia, resp. znepriístupnia – vytvoria prekážku. Zákon túto pravidelne vyskytujúcu sa vec nerieši, pretože samozrejme správca, ktorý nezákonný stav sám spôsobil, nemá motiváciu tento stav riešiť. Preto žiadame o úpravu ustanovenia tak, aby obec mohla takúto situáciu riešiť a prekážky odstraňovať. Systémovo však úprava prekážok nepatrí do zákona o cestnej premávke, ale do zákona o pozemných komunikáciách. V tejto súvislosti dávame do pozornosti § 25 ods. 8 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemných komunikáciách, v zmysle ktorého je cestný správny orgán oprávnený odstraňovať veci umiestnené bez povolenia na zvláštne užívanie alebo v rozpore s týmto povolením po predchádzajúcej výzve. Ide o jednoduché ustanovenie na ochranu pozemných komunikácií, ktoré dodnes v našej právnej úprave chýba.	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona čl. II po vzájomnej dohode so zástupcami samospráv doplnený o ustanovenie, ktoré zohľadňuje skutočnosti uvedené v pripomienke.

ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, § 61 ods. 3 Text pripomienky: Navrhujeme doplniť ustanovenie § 61 ods. 3 o vetu: „O určení použitia dočasných dopravných značiek a dopravných zariadení policajt alebo vojenský policajt bezodkladne upovedomí príslušný orgán na určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení a správcu pozemnej komunikácie.“ Odôvodnenie: Je viac ako žiaduce, aby príslušné orgány mali vedomosť o tom, ak policajt týmto oprávnením zmení organizáciu dopravy. O takejto zmene dnes neexistuje žiaden dokument a cestný správny orgán alebo správca komunikácie nemusí mať ani len vedomosť, čo považujeme za nebezpečné.	N	Napriek snahe o nájdenie vhodnej formulácie máme za to, že navrhované doplnenie by predstavovalo neprimerané administratívne zaťaženie Policajného zboru bez reálneho prínosu. Zisťovanie správcu cesty je v mnohých prípadoch problematické, keďže množstvo ciest nie je evidovaných v cestnej databanke alebo je obtiažne zistiť aktuálne kontaktné údaje na zodpovednú osobu. V prípade krátkodobého použitia dočasných značiek a zariadení, ktoré trvá často len niekoľko minút alebo hodín (napr. pri nehode, technickej poruche alebo inom operatívnom zásahu), je prakticky nemožné a neefektívne bezodkladne kontaktovať príslušný orgán a správcu. Pri dlhšom časovom úseku je zas použitie značiek a zariadení aj v súčasnosti vždy koordinované so správcom cesty, avšak nie je možné tieto situácie formálne a jasne vymedziť. Rozpor trvá.
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I bod 30 Text pripomienky: Do predmetného vozidla navrhujeme doplniť okrem slova „vozidlo“ aj „subjekt“ alebo „osoba“ Odôvodnenie: Z vyhlášky o dopravnom značení vyplýva, že parkovacie miesto môže byť vyhradené nie len pre vozidlo, ale aj pre určitého držiteľa, ale zákonné znenie § 25 ods. 1 písm. n) tomu dnes nezodpovedá. Za správnu považujeme možnosť, ktorú ponúka vyhláška o	A	Po diskusií na rozporovom konaní vypustené písmeno n) z § 25 ods. 1, čím sa dosiahne účel sledovaný pripomienkou.

		dopravnom značení, pretože subjekt môže meniť vozidlá a v niektorých prípadoch je preto vhodnejšie viazať povolenie na subjekt.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. II, § 6a Text pripomienky: Navrhujeme nasledovné znenie § 6a ods. 1: „Na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky ciest, miestnych ciest a účelových ciest vo vlastníctve alebo správe obce na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len „parkovacie miesta“) a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozi bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest a stanovišť vozidiel taxislužby, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.“ Odôvodnenie: Obce majú na základe aktuálneho znenia cestného zákona možnosť regulovať a spoplatniť parkovanie iba na miestnych cestách, čo nedáva logiku a zmysel, keďže vlastní a spravujú aj niektoré účelové cesty alebo dokonca cesty. Vynakladajú finančné prostriedky na údržbu a správu, avšak nemôžu tu zaviesť reguláciu napriek tomu, že je to z pohľadu statickej dopravy a potrieb obyvateľov žiaduce. V praxi tak vzniká reálny problém, keď je potrebné regulovať parkovanie aj na cestách, resp. účelových cestách, keďže sú potrebné z kapacitných dôvodov, z dôvodu dopravnej obslužnosti, alebo lokálneho parkovania. Nie je účelné všetky takéto druhy pozemných komunikácií účelovo zaraďovať do siete miestnych ciest len z dôvodu možnosti regulácie cez § 6a; často sa jedná o vnútrobloky, niekde jednotlivé parkovacie státa, rezidentské parkovacie domy a terasy s parkovacími státiami a podobne., Aktuálny legislatívny stav neposkytuje na tento účel obciam (v našom prípade hlavnému mestu) príslušný mechanizmus na reguláciu parkovania cez VZN a § 6a s možnosťou spoplatnenia. Zároveň je vážnym problémom nemožnosť regulácie a spoplatnenia parkovania na prietáhoch štátnych ciest, ktoré sú v niektorých prípadoch správe resp. vlastníctve obcí, ale nemôžu byť spoplatnenými úsekmi podľa súčasného znenia § 6a. Rozšírením zákonnej formulácie o cesty (teda vrátane prietáhov štátnych ciest) a, účelové cesty vo vlastníctve alebo správe obce by sa tento nedostatok odstránil a scelila – zjednotila a zjednodušila by sa regulácia všetkých ulíc a parkovacích miest obce v zónach rovnakým, zrozumiteľným a vykonateľným spôsobom. Uvedené vyplynulo aj usmernenia a konzultácie so zástupcami Sekcie legislatívy a právnych služieb MV SR, podľa ktorého nie je v zmysle aktuálneho znenia § 6a zákona možné regulovať a spoplatňovať parkovanie (napr. na účelových cestách, vo vnútroblokoch, na prietáhoch štátnych ciest) na základe dopravného značenia, v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a Vyhlášky Ministerstva vnútra č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení, pričom hľadať rôzne často ťažko pochopiteľné kombinácie dopravného značenia aspoň na umožnenie parkovania vo vnútroblokoch rezidentom zóny podľa VZN neodporúčajú, z dôvodu nesystémovosti. Naopak, systémovým je aj podľa vyjadrenia zástupcov MV SR	A	Na základe rokovaní s Ministerstvom dopravy SR ako gestorom právnej úpravy cestného zákona čl. II po vzájomnej dohode so zástupcami samospráv doplnený o nové znenie § 6a ods. 1, ktoré zohľadňuje skutočnosti uvedené v pripomienke.

		práve upravené, nami navrhnuté, znenie § 6a. Rovnaký názor bol aj predmetom konzultácií so zástupcami krajskej a generálnej prokuratúry, ako aj na odbornej konferencii (TREND konferencia Parkovanie 2025 dňa 9.4.2025 k legislatíve „Právne výzvy v parkovacej politike“ za účasti prokurátora Generálnej prokuratúry Slovenskej republiky v panelovej diskusii). Zároveň navrhujeme doplnenie možnosti regulácie stanovišť vozidiel taxislužby, nakoľko aktuálne znenie § 6a síce počíta s možnosťou vymedzenia úsekov miestnych ciest vo VZN pre tento účel, avšak v ďalšom znení ustanovenia sú stanovišťa vozidiel taxislužby vypustené v súvislosti s možnosťou regulácie. Z dôvodu jasné výkladu predmetného ustanovenia považujeme za nutné formuláciu doplniť o vozidlá taxislužby, aby bolo zrejmé, že je možná regulácia a spoplatnenie aj tohto druhu dopravy, v opačnom prípade by bola regulácia nesystémová a neúčelná.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. II Text pripomienky: Žiadame vypustiť celý navrhovaný čl. II. Odôvodnenie: 1. Zavedenie záväzného stanoviska dopravných inšpektorátov je z pohľadu samospráv nesprávnym a nepochopiteľným krokom. Ich základnou úlohou je starostlivosť o všestranný rozvoj jej územia a o potreby jej obyvateľov, tieto aspekty obce premietajú do svojej politiky v oblasti mobility, ktorá sa netýka len bezpečnosti a plynulosti premávky pre IAD. Týka zvyšovania bezpečnosť chodcov, špeciálne pri školách, zdravotných zariadeniach a ďalších inštitúciách a áno, aj to, ako bude riešený pohyb cyklistov v obci alebo meste. Dotýka sa to ale aj takých vecí, ako regulácia parkovacej politiky, ktorú dnes už majú, alebo zvažujú všetky mestá, týka sa to aj aspektov akými sú upokojuvanie dopravy, predovšetkým v obytných zónach, pri školách či prejazdnosti pre MHD. Samosprávy teda musia zohľadňovať celé spektrum potrieb, nie len premávku IAD. Dopravné inšpektoráty sú významným odborným partnerom pri riešení dopravných otázok, avšak zodpovednosť za komplexné rozhodnutia v území (vrátane dopravných riešení) nesie samospráva. Zavedením záväznosti stanovísk by sa fakticky obmedzila ich samosprávna pôsobnosť a flexibilita reagovať na miestne potreby. Z praxe vieme, že stanoviská dopravných inšpektorátov sú neraz rozdielne, nie vždy odôvodnené jednotným metodickým postupom a niekedy reflektujú skôr reštriktívny než vyvážený prístup. Záväznosť by mohla viesť k neúmernému konzervovaniu dopravných riešení, ktoré nie sú vždy optimálne pre dané miesto. 2. Návrh fakticky zdvojuje rozhodovanie, presnejšie dáva inšpektorátom také postavenie, ktoré obmedzuje, či dokonca znemožňuje vykonávanie samosprávnych úloh. Na to, že nie je vhodné aby v jednej a tej istej oblasti vykonávali svoje úlohy aj samosprávy aj štát, odkazuje aj Európska charta miestnej samosprávy v ktorej sa uvádza: správu verejných vecí vykonávajú prednostne tie orgány, ktoré sú k občanovi najbližšie. Priznanie kompetencie inému orgánu by malo zohľadňovať rozsah a charakter úlohy i požiadavky efektívnosti a hospodárnosti. Právomoci udelené miestnym orgánom sú obyčajne plné a výlučné. Môžeme teda skonštatovať, že návrh predložený ministerstvom vnútra je v rozpore s ratifikovanou	A	

	chartou, ktorú má na svojej stránke zverejnené ministerstvo vnútra, keďže celkom jednoznačne zbavuje samosprávu právomoci na plné a výlučné rozhodovanie vo veciach miestneho významu. 3. Návrh vychádza z gescie Ministerstva vnútra SR, pričom príslušný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) je v gescii Ministerstva dopravy SR. Ministerstvo dopravy SR túto zmenu predkladalo v súvislosti s lex Vajanského, avšak po vecnej kritike túto novelu stiahlo. Nevedno z akého titulu sa o rovnakú vec pokúša Ministerstvo vnútra SR, pod ktoré táto vec ani len gesčne nepatrí. Záväznosť stanovísk sa má týkať celej rozhodovacej činnosti cestných správnych orgánov, čiže policajt by mal rozhodovať aj o tom, kde bude stánok so zmrzlinou alebo či sa bude konať nejaký protest/podujatie na verejnom priestranstve. 4. Dovoľujeme uviesť historické súvislosti, namiesto napredovania legislatívy smerom k moderným a rozvinutým štátom, sa predkladateľ rozhodol cúvnuť a vrátiť legislatívu späť do minulosti. K 1. júlu 2022 totiž vstúpila do účinnosti novela cestného zákona, ktorou sa zrušila záväznosť stanovísk dopravných inšpektorátov. Z krátkeho odôvodnenia tejto novely vyplýva, že cestný správny orgán nemá byť striktnie viazaný stanoviskom policajného zboru, keďže je to cestný správny orgán, ktorý zodpovedá za svoju rozhodovaciu činnosť a pozná lepšie miestne pomery. Predkladateľ navrhuje túto nesprávnu legislatívu vrátiť naspäť bez relevantného odôvodnenia. Obce teda na konci dňa majú zodpovedať za rozhodnutie, ktoré pochádza od policajného zboru, rozhodovanie sa tým pádom presúva na orgán, ktorý nenesie priamu zodpovednosť voči občanom a verejnosti. Tento posun by mohol znížovať transparentnosť rozhodovacích procesov a obmedziť možnosť verejnosti a volených zástupcov do týchto rozhodnutí zasahovať, čo je v rozpore s demokratickými princípmi. 5. Dovoľíme si citovať z odbornej literatúry: „Stanovisko dopravného inšpektorátu po novele účinnej od 01.07.2022 už nie je záväzné, je rovnocenné so stanoviskom správcu pozemnej komunikácie. Dôvodová správa síce neobsahuje k predmetnej zmene žiadne bližšie vysvetlenie, avšak z praxe vieme, že tento krok bol vyústením dlhoročného preferovania individuálnej automobilovej dopravy na úkor verejnej dopravy a slabších účastníkov cestnej premávky (chodec, cyklista) a neochoty dopravných inšpektorátov pristupovať k doprave inovatívne, resp. tak ako ukladajú národné stratégie dopravy a strategické vízie miest a obcí. Z vlastnej praxe môžeme uviesť, že nie výnimočne dopravné inšpektoráty uprednostňujú plynulosť cestnej premávky pred bezpečnosťou, pričom tomu má byť samozrejme naopak. Ďalším dôvodom novely bolo zrovnoprávnenie so stanoviskom správcu pozemnej komunikácie, keďže jeho stanovisko záväzné nebolo. Niekoľko prípadov, resp. stanovísk dopravných inšpektorátov, bolo medializovaných. Na tomto mieste si dovoľíme upriamiť pozornosť, že v prípade miest a obcí určujú dopravnú víziu mestá a obce, pričom vo veľkých prípadoch je to dokonca súčasťou volebných programov jednotlivých kandidátov na starostov či poslancov. Vo veľkom sa posledné roky prijímajú aj všeobecne záväzné nariadenia ohľadom parkovania. Uvedeným chceme naznačiť, že o tom, ako vyzerá verejný priestor a doprava v mestách a obciach rozhodujú obyvatelia vo voľbách, nemôžu o tom rozhodovať		
--	--	--	--

	dopravní policajti, ktorých priamo nevolíme. Len takéto usporiadanie obstojí v demokratickom a právnom štáte, samozrejme každé dopravné riešenie, resp. riešenie verejného priestoru, musí byť v súlade s všeobecne záväznými právnymi predpismi. V zmysle uvedeného dopravnú politiku si určujú volení predstavitelia (ako správcovia pozemných komunikácií), či už na úrovni štátu alebo v našom prípade na úrovni obcí a miest, dopravné inšpektoráty a cestné správny orgány (v našom prípade obce) len kontrolujú nimi navrhované riešenia z pohľadu súladu so všeobecne záväznými právnymi predpismi. Vyššie popísané rozhodovanie dopravných inšpektorátov samozrejme nie je úmyselné, je len vyústením dlhodobého zanedbávania odborného rozvoja policajtov, vzdelávania, medzinárodnej spolupráce, stavu legislatívy a mohli by sme takto pokračovať ďalej. Pokus o obnovenie záväznosti stanoviska dopravného inšpektorátu tu bol v súvislosti s lex Vajanského, našťastie bol neúspešný. Obnovenie záväznosti týchto stanovísk by bolo krokom späť a ďalším nesystematickým zásahom do cestného zákona.“(DANIEL, M. Určenie použitia dopravných značiek a dopravných zariadení (II.). In Právo pre ROPO a OBCE v praxi. 2025, roč. XVIII, č. 1, s. 11-16.) 6. Odôvodnenie predkladateľa je absolútne nepostačujúce a dokonca nie je ani zrozumiteľné. Samotný predkladateľ nevie odborne odôvodniť, prečo má byť stanovisko policajta záväzné. Snaha bola odôvodniť dopravné značky a zariadenia, ostatným inštitútom sa predkladateľ nevenoval vôbec a nie sú odôvodnené ani len čiarkou. Novela je z veľkej časti o tom, aby boli viacej chránení najzraniteľnejší účastníci cestnej premávky, pričom sú to práve dopravné inšpektoráty, ktoré dlhodobo preferujú plynulosť automobilovej dopravy pred bezpečnosťou chodcov alebo cyklistov. Policajt, ktorý nemá žiadne dopravné vzdelanie, má fakticky rozhodovať o doprave a prikazovať projektantovi so vzdelaním a dlhoročnými skúsenosťami ako má organizovať dopravu, to je doslova nebezpečné a neúctivé k odbornosti. Aby sme si dokázali predstaviť absurdnosť tohto návrhu, je to obdobné ako keby mal policajt hovoriť statikovi ako má rátať statiku budovy alebo mosta. Aj v súčasnom právnom stave majú stanoviská dopravných inšpektorátov značnú váhu – sú rešpektované ako odborné vyjadrenia a v prípade ich nerešpektovania si príslušný orgán musí svoje rozhodnutie dôkladne odôvodniť. Tento model je vyvážený a zachováva kontrolovateľnosť aj odbornosť. 7. Záväznosť stanoviska dopravného inšpektorátu fakticky znamená, že policajt rozhoduje v merite vecí, cestný správny orgán a správca komunikácie hrajú len rolu štatistov, resp. sú administrátormi policajtov, za ktorých rozhodnutia však zodpovedajú a vynakladajú finančné prostriedky ako správcovia. Správny súd v Bratislave vo svojom rozsudku zo dňa 30.01.2024, sp. zn. TT-14S/57/2022, uviedol nasledovné: „potom by ad absurdum bolo jeho rozhodovanie (pozn. cestného správneho orgánu) úplne nadbytočné, rovnako aj ďalšie stanovisko správcu komunikácie, a trvalé značenia by mohol vydávať rovno dopravný inšpektorát, čo však cestný zákon nepripúšťa.“ Samotný správny súd uvádza, že v takom prípade by mal priamo určovať dopravné značenie policajt. Aj na základe tohto rozsudku je vidno absurdnosť predkladaného návrhu, ktorý je v rozpore s elementárnou logikou. 8. Ďalším nezmyslom je fakt, že záväzným je len stanovisko policajta, nie správcu, ktorý je		
--	--	--	--

		tým pádom v nerovnom postavení, pričom na to nie je žiaden relevantný dôvod. Správca pozemnej komunikácie pozná miestne pomery, stav vlastnej infraštruktúry a svoje finančné možnosti a plány. Správcom by daný návrh odsunul na druhú koľaj a spôsobil im enormné ťažkosti. 9. Vzhľadom k tomu, že záväzné má byť stanovisko dopravných inšpektorátov aj k uzávierkam, zvláštnym užívaniam atď., tak je otázne, či nejde o snahu o politické ovládnutie krajiny prostredníctvom dopravných inšpektorátov. Už dnes evidujeme ťažkopádne rozhodovanie dopravných inšpektorátov v súvislosti s politickými akciami či podujatiami tretieho sektoru. V prípade záväznosti ich stanovísk vyslovuje opodstatnenú obavu, či polícia nebude zneužívaná na politické účely a nebude blokovať povolenia pre tieto typy podujatí. Bežne vznikajú situácie, v ktorých existuje viacero odborných riešení a pracovníci inšpektorátu majú prijať rozhodnutie, ktoré má už črty politického rozhodovania. Prípadne sú pod tlakom, aby nadužívali svoje postavenie. Vieme, že sa nie vždy cítia v tejto pozícii komfortne, a je to pochopiteľné, nie je to ich úlohou. 10. Z pohľadu efektívneho riadenia územia, dodržiavania princípov subsidiarity a ochrany samosprávnych práv obcí a miest je nutné, aby stanoviská dopravných inšpektorátov neboli záväzné. Zavedenie záväznosti by mohlo viesť k rigidite, strate lokálnej adaptability a zníženiu zodpovednosti volených orgánov. Tento krok je nepochopiteľný a nezmyselný, smeruje k vyššej administratívnej záťaži v situácii, kedy by sa mali hľadať zlepšenia na zníženie nákladov štátu a samospráv v záujme nezvyšovania zadlženia. Vracia nastavenie späť do čias, kedy samosprávy rezignovali na riešenie dopravy v mestách, pretože mať víziu, cieľ a odborné kapacity, jednoducho nestačilo. A to všetko bez jasného odôvodnenia.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 30 Text pripomienky: žiadame vypustenie § 25 ods. 1 písm. o) Odôvodnenie: Zo súčasného ustanovenia § 25 ods.1 písm. o) zákona o cestnej premávke vyplýva nielen zákaz státia na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie ale aj zákaz zastavenia na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie. V praxi je bežné a žiadúce, aby vodič na platenom parkovacom mieste najprv zastavil a následne realizoval úhradu za parkovanie (napr. v parkovacom automate, SMS parking, úhrada mobilnou aplikáciou ...). Obce a mestá takéto zastavenie na spoplatnenom parkovacom mieste celkom logicky akceptujú napriek súčasnej existencii ustanovenia § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke, práve z dôvodu potreby vodiča realizovať úhradu poplatku za parkovanie. Z uvedeného dôvodu je v súčasnosti definovaný zákaz zastavenia a státia podľa § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke nevhodný a považujeme za žiadúce vypustiť predmetné ustanovenie zo zákona a povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie, ktorá vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia ustanoviť ako novú explicitne danú povinnosť v § 6a zákona o cestnej premávke (viď nasledujúce pripomienky).	N	Parkovanie za úhradu je štandardný spôsob regulácie statickej premávky; vozidlo bez zaplatenej úhrady parkovného nedodržuje pokyn vyplývajúci z dopravnej značky. Uvedené platí rovnako aj pri iných spôsoboch regulácie statickej premávky (časovo obmedzené parkovanie, parkovanie určené len pre určitý okruh vozidiel a pod.), pričom bez dodržania týchto pokynov má vodič na danom parkovacom mieste zakázané stáť. Nabúrať tento systém odvolávajú sa na

				zneužívanie držiteľmi parkovacích preukazov a sťažanou kontrolou prostredníctvom skenovacích vozidiel, nepovažujeme za dostatočne dôvodné. Rozpor trvá.
ÚMS Únia miest Slovenska		k čl. I, bod 21 Text pripomienky: Do § 6a navrhujeme vložiť nové písmeno p), ktoré znie: „p) povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie.“ Odôvodnenie: V nadväznosti na navrhované vypustenie § 25 ods. 1 písm. o) navrhujeme ustanoviť ako novú povinnosť zaplatiť parkovné (ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia). Navrhovaná zmena si vyžiada aj ďalšie nadväzujúce zmeny. Je potrebné definovať vecnú príslušnosť obce na prejednávanie správnych deliktov držiteľa vozidla v prípade, ak nie je splnená povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia ako nevyhnutný predpoklad pre realizáciu parkovacích politík miest a to zmenou (doplnením odkazu na § 6a ods. 1 písm. p) v § 139a ods. 7 písm. b) a v § 139d ods. 1 zákona o cestnej premávke V súvislosti s nami navrhovaným vypustením ustanovenia § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke je pre možnosť realizácie parkovacích politík miest a obcí potrebná aj zmena ustanovenia § 3 ods. 1 písm. f) zákona č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o obecnej polícii“), ktoré pojednáva okrem iného o vecnej príslušnosti obecných a mestských polícií prejednávať v blokovanom konaní a objasňovať priestupky na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky a to doplnením predmetného ustanovenia napríklad nasledovne: V § 3 ods. 1 písm. f) za slovami „ustanovené osobitným predpisom“ navrhujeme slovo „a“ nahradiť čiarkou a za slovami „alebo dopravného zariadenia“ vložiť slová „a priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané nesplnením povinnosti zaplatiť úhradu za parkovanie, ak takáto povinnosť vyplýva z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia“ Vypustenie ustanovenia v § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke, z ktorého v súčasnosti vyplýva zákaz zastavenia a státia na platenom parkovisku, ak vozidlo nemá zaplatený poplatok za parkovanie, definovanie novej povinnosti držiteľa vozidla v § 6a zákona o cestnej premávke ako povinnosť zaplatiť úhradu za parkovanie a vecná príslušnosť obce k prejednávaniu správnych deliktov držiteľov vozidla podľa § 139 a ods. 7 písmeno b) a § 139d ods. 1 zákona o cestnej premávke v prípade porušenia tejto povinnosti má okrem vyššie uvedeného zásadný význam pre realizáciu parkovacích politík miest a obcí aj v súvislosti s nadužívaním, či zneužívaním výnimky vyplývajúcej z ustanovenia § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke, v zmysle ktorej vodič vozidla s parkovacím preukazom (osoby	N	Parkovanie za úhradu je štandardný spôsob regulácie statickej premávky; vozidlo bez zaplatenej úhrady parkovného nedodržiava pokyn vyplývajúci z dopravnej značky. Uvedené platí rovnako aj pri iných spôsoboch regulácie statickej premávky (časovo obmedzené parkovanie, parkovanie určené len pre určitý okruh vozidiel a pod.), pričom bez dodržania týchto pokynov má vodič na danom parkovacom mieste zakázané stáť. Nabúravať tento systém odvolávajú sa na zneužívanie držiteľmi parkovacích preukazov a sťažanou kontrolou prostredníctvom skenovacích vozidiel, nepovažujeme za dostatočne dôvodné. Rozpor trvá.

		ŤZP) nemusí po nevyhnutne potrebný čas dodržiavať zákaz státia. V súčasnosti čoraz väčšie množstvo miest pristupuje ku kontrole spoplatneného parkovania formou kontroly skenovacími technológiami umiestnenými na kontrolných vozidlách v záujme zvýšenia efektivity kontroly. Takéto skenovacie technológie nie sú spôsobilé vyhotovovať dôkazy (vo forme fotografií) tak, aby bolo zrejmé, či sa vo vozidle nachádza parkovací preukaz. V praxi je tak možné a bežné, že držiteľia vozidiel, ktorým je doručený rozkaz za uloženie pokuty držiteľovi vozidla za správny delikt držiteľa vozidla spáchaný nedodržaním zákazu státia vyplývajúceho zo súčasného § 25 ods. 1 písm. o) zákona o cestnej premávke (státie na platenom parkovacom mieste bez zaplatenia poplatku za parkovanie), podávajú odpor voči takémuto rozkazu obsahom ktorého je tvrdenie, že v predmetnom vozidle bol umiestnený parkovací preukaz (osoby ŤZP) a boli splnené aj ostatné podmienky pre uplatnenie výnimky zo zákazu státia vyplývajúceho z § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke. Takéto tvrdenie, ktoré môže byť pravdivé i nepravdivé, nie je možné z dôvodu dôkaznej núdze vyvrátiť. Súčasný stav legislatívy takto vytvára veľmi vážnu prekážku pri aplikácii kontroly parkovacích politík miest a obcí prostredníctvom skenovacích technológií. Schválením nami navrhovaných zmien, by vodič vozidla s parkovacím preukazom (osoby ŤZP) nebol oslobodený od povinnosti zaplatenia úhrady za parkovanie avšak jeho výnimka zo zákazu státia vyplývajúca z § 44 ods. 7 zákona o cestnej premávke by zostala zachovaná. Zodpovednosť za porušenie povinnosti zaplatenia úhrady za parkovanie vyplývajúcej z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia by mohla byť aj v prípade vozidiel, v ktorých je umiestnený parkovací preukaz ŤZP vyvodzovaná obecnou alebo mestskou políciou v zmysle zákona o obecnej polícii a zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov ako priestupok podľa § 22 ods. písm. l) uvedeného zákona alebo ako správny delikt držiteľa vozidla s vecnou príslušnosťou obce. Pozitívna diskriminácia vozidiel s parkovacím preukazom ŤZP je následne realizovateľná v rámci parkovacích politík miest prostredníctvom všeobecne záväzných nariadení napr. parkovacími kartami za zvýhodnenú cenu.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 21 Text pripomienky: Do § 6a ods. 1 navrhujeme doplnenie písm. r) v tomto znení: „r) zákaz vjazdu vozidla do pešej zóny, ak jeho vjazd nie je umožnený dopravnou značkou.“ V nadväznosti na to navrhujeme do § 139a doplniť odsek 14 v tomto znení: „14. Držiteľovi vozidla, ktorý porušil povinnosť podľa § 6a písm. p), orgán Policajného zboru alebo obec uloží pokutu eur.“ Do § 139b navrhujeme ods. 2 navrhujeme doplniť aj odkaz na ods. 14, teda „Správny delikt podľa § 139a ods. 7, ods. 14. možno prejednať aj vtedy, ak je zaznamenaný technickými prostriedkami, ktoré používa alebo využíva obec alebo obecná polícia. Rovnako navrhujeme do § 139d ods. 1 doplniť odkaz na novonavrhované písmeno r). Odôvodnenie: Obce v rámci svojich kompetencií v zmysle zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov určujú formou svojich všeobecne záväzných nariadení pešie zóny, teda úseky komunikácií a spevnených plôch, ktoré sa riadia podmienkami vyznačenými	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky.

	príslušným dopravným značením so spresňujúcimi údajmi a platnou legislatívou SR. Podľa § 59 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov Do pešej zóny je povolený vjazd len vozidlám, ktorým to umožňuje dopravná značka. Vzhľadom na uvedené obce zároveň určujú okruh vozidiel, ktorým je v zmysle dopravného značenia povolený vjazd do pešej zóny, pričom reguláciu vjazdov do pešej zóny zabezpečujú obce taktiež formou vydávania oprávnení na vjazd do pešej zóny. Kompetencia obce, resp. obecnej polície prejednávať v blokovanom konaní priestupky proti bezpečnosti a plynulosti na úseku pohybu vozidiel v pešej zóne vyplýva tak zo zákona č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov ako aj zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov. Obecná polícia je v zmysle uvedenej právnej úpravy oprávnená prejednávať v blokovanom konaní priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky spáchané neuposlušnosťou pokynu vyplývajúceho: • z dopravnej značky "pešia zóna", ktorá zakazuje vjazd vozidiel (okrem vozidiel s povolením). • zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, ktorá zakazuje zastavenie, státie a vjazd vozidiel, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V pešej zóne je státie motorových vozidiel zakázané, ak dopravnou značkou nie je určené inak. V zmysle zákona č. 146/2021 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, a ktorý nadobudol účinnosť dňa 1. mája 2021 bola zavedená možnosť pre obce sankcionovať formou tzv. „objektívnej zodpovednosti“ držiteľa vozidla za nedodržanie taxatívne stanovených pravidiel cestnej premávky vozidlom, ktoré prevádzkuje. Objektívna zodpovednosť podľa zákona o cestnej premávke priniesla možnosť obciam dosiahnuť, aby držiteľia vozidiel boli motivovaní zabezpečiť, aby ich vozidlá boli používané v súlade s pravidlami cestnej premávky, čo vedie k zníženiu počtu dopravných priestupkov a nehôd. Druhá nespochybniteľná výhoda inštitútu tzv. „objektívnej zodpovednosti“ je zníženie administratívnej záťaže a efektívnejšie, rýchlejšie a hospodárnejšie konanie o protiprávnom skutku, nakoľko proces ukladania pokút je rýchlejší a menej náročný na administratívu, čo šetrí čas a ľudské zdroje. Potreba zefektívnenia procesov v rámci obce s cieľom znižovania administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy vyústila do potreby, aby obce využívali technológie, ktoré umožňujú tak digitalizáciu vydávania oprávnení na vjazdy vozidiel do peších zón ako aj efektívnu kontrolu dodržiavania pravidiel pohybu vozidiel v pešej zóne. Vzhľadom na rôznorodosť technológií využívaných obcami za účelom udelenia elektronických povolení na vjazd do pešej zóny, technológií na monitorovanie prípadných porušení predpisov a na ne nadväzujúcu rôznorodosť informačných systémov, nie je z technického a bezpečnostného hľadiska možná integrácia na informačné systémy využívané Policajným zborom SR. Policajný zbor SR teda nedisponuje prístupom k technickým		
--	--	--	--

		prostriedkom zaznamenávajúcim porušenie právnych predpisov a prístupom do databáz vydaných povolení na vjazd do pešej zóny, čo znemožňuje Policajnému zboru SR kontrolu týchto vozidiel, a teda nie je možné ani udelenie pokút držiteľom vozidiel v rámci tzv. „objektívnej zodpovednosti“. Efektívne využívanie inštitútu tzv. „objektívnej zodpovednosti“ za účelom regulácie pohybu vozidiel v pešej zóne je možné, len ak bude táto kompetencia zverená priamo obci, resp. obecnej polícii, ktorá je vlastníkom a užívateľom technických prostriedkov na zaznamenanie porušení predpisov s neobmedzeným prístupom. Zároveň, rozšírením okruhu možností spôsobov prejednávania nepovolených vjazdov do pešej zóny formou objektívnej zodpovednosti je možné dosiahnuť, aby zistené porušenia boli ihneď riešené v zmysle platných právnych predpisov a vylúčením možnosti vstupu ľudského faktora do riešenia by sa zachovala objektivita voči všetkým, ktorý by sa dopúšťali uvedených priestupkov, nakoľko suma za porušenie uvedeného ustanovenia je zákonom daná fixne.		
ÚMS Únia miest Slovenska	Z	k čl. I, bod 95 Text pripomienky: Nesúhlasíme s predĺžením časového rámca, v ktorom sa porušenia pravidiel cestnej premávky sledujú, z dvanásť mesiacov na dvadsaťštyri mesiacov. Odôvodnenie: Predĺženie obdobia počas ktorého sa sleduje a vyhodnocuje porušovanie pravidiel cestnej premávky môže negatívne ovplyvniť počet vodičov pre zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia v kraji aj v mestách v rámci verejnej dopravy. Dostupné personálne kapacity pre túto profesiu sú už dnes vyčerpané, takáto zmena môže situáciu ešte viac zhoršiť.	A	
ÚMS Únia miest Slovenska	O	k čl. I, bod 17 Text pripomienky: Nesúhlasíme s navrhovanou zmenou, kedy sa prednosť bude dávať aj chodcovi, ktorý sa zjavne chystá na vozovku vstúpiť. Odôvodnenie: Máme za to, že bude v praxi mimoriadne zložité vyhodnotiť, či sa chodec „zjavne“ chystá vstúpiť na vozovku, keďže nejde o exaktný pojem a signály nemusia byť spoľahlivo čitateľné (napr. očný kontakt).	N	Zavedenie špecifického pravidla aj vo vzťahu k chodcovi, ktorý sa zjavne ešte len chystá vstúpiť na priechod pre chodcov, je požiadavkou, ktorá vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), ako aj z Programového vyhlásenia vlády SR 2023 – 2027.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 17 Združenie ČESMAD Slovakia je najväčšie združenie zastupujúce slovenských cestných dopravcov. Jeho cieľom je dohľad nad podnikateľským prostredím v cestnej doprave a vytváranie spravodlivých podmienok pre prevádzku cestnej dopravy. Združenie v rámci pripomienkového konania LP/2025/282 k Návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony ďalej len „návrh	A	Dôvodová správa k predmetnému ustanoveniu upravená v zmysle pripomienky tak, aby zohľadňovala skutočnosti uvedené v pripomienke.

	zákona“ podáva nasledovné zásadné pripomienky: 1. Prednosť pre chodcov Združenie navrhuje v bode 17. zúženie pojmu „zjavne chystá vstúpiť“. A) V dôvodovej správe k návrhu zákona sa uvádza, že už samotný pohyb chodca smerom k priechodu pre chodcov – napríklad niekoľko krokov – má byť vykladaný ako „zjavné chystanie sa vstúpiť na priechod“, čím vzniká pre vodiča povinnosť dať chodcovi prednosť. Uvedený výklad však považujeme za príliš všeobecný a v praxi problematický, najmä z pohľadu vodiča motorového vozidla. Záujmom každého chodca je predovšetkým bezpečné prekročenie vozovky, čo predpokladá, že sa sám uistí o vhodnosti vstupu na priechod s ohľadom na aktuálnu dopravnú situáciu. Tento princíp je správne potvrdený aj v bode 56 návrhu, podľa ktorého: „Chodec nesmie vstupovať na priechod náhle a je povinný brať ohľad na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel.“ Z toho vyplýva, že chodec má povinnosť pred vstupom na priechod vyhodnotiť situáciu a presvedčiť sa, že vstup je bezpečný. Prednosť pre chodcov teda nemá byť automatická len na základe ich pohybu v smere k priechodu, ale až vtedy, keď sa chodec nachádza priamo na priechode alebo jednoznačne prejaví úmysel vstúpiť naň, napríklad zastavením na jeho okraji a vizuálnym kontaktom s vodičom. S uvedeným prístupom – t. j. že vodiči sú povinní umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý stojí na začiatku priechodu a dáva najavo úmysel prejsť – plne súhlasíme. Vodič má v takom prípade jednoznačný signál, že je potrebné mu dať prednosť. Na druhej strane, rozšírený výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ v dôvodovej správe vnímame ako nejasný a právne nejednoznačný. Od vodičov by to vyžadovalo sledovať nielen samotný priechod a vozovku, ale aj široké okolie priechodu a osoby v jeho blízkosti, čo je v reálnych dopravných podmienkach často nemožné. Vodič totiž nie je schopný predvídať, či osoba, ktorá sa nachádza v blízkosti priechodu – napríklad kráča po chodníku alebo stojí na rohu – skutočne plánuje vstúpiť na priechod, alebo len prechádza okolo. Príliš široký výklad takéhoto úmyslu môže viesť k: právnej neistote pre vodičov, zvýšenej stresovej záťaži počas jazdy, neodôvodneným postihom pri sporných situáciách a v konečnom dôsledku k zníženiu plynulosti dopravy, ak budú vodiči nútení zastavovať aj v prípadoch, keď to nie je objektívne potrebné. Navrhovaná úprava tak podľa nášho názoru neposilní postavenie a ochranu chodcov, ale práve naopak, môže viesť k ich priamemu ohrozeniu. Preto navrhujeme, aby bol výklad pojmu „zjavne chystá vstúpiť“ presnejšie definovaný v dôvodovej správe, a aby zohľadňoval predvídateľnosť správania chodca z pohľadu vodiča.		
--	---	--	--

ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 17. B) Združenie zároveň navrhuje v bode 17. odstrániť navrhovaný ods. (2). Znenie navrhovaného ods. (1) ukladá vodičovi povinnosť umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý vstúpil na priechod pre chodcov alebo sa naň zjavne chystá, považujeme za dostatočné a jasné (v súvislosti vyššie spomenutej). Navrhované znenie zvyšuje riziko neprimeraného obmedzenia plynulosti dopravy. - pripomienka je zásadná.	ČA	Uvedená povinnosť vyplýva z Dohovoru o cestnej premávke, preto ju nie je možné úplne vypustiť, a je aj zaužívaná a štandardná v iných krajinách, kde sú pravidlá o prechádzaní chodcov cez priechod upravené v súlade s dohovorom. Pôvodne navrhované pravidlo o „dostatočne nízkej“ rýchlosti vodiča pri približovaní sa k priechodu v návrhu zákona zmenené na „primeranú“ rýchlosť vodiča tak, aby toto pravidlo vhodne korešpondovalo s ostatnými ustanoveniami o dodržiavaní rýchlosti vodičov.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 21. Združenie k bodu 21. podáva nasledovnú zásadnú pripomienku: Združenie nesúhlasí so zaradením povinnosti držiteľa vozidla zabezpečiť dodržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami, keďže v prípade vykonania obrazového záznamu o porušení tejto povinnosti nemusí byť zohľadnená reálna dopravná situácia, pri ktorej k údajnému priestupku došlo. Jedným z najvýraznejších problémov je, že obrazový záznam môže zachytiť momentálnu situáciu, ktorá nie je spôsobená úmyselným konaním vodiča, ale napríklad nepredvídateľným manévrom iného účastníka cestnej premávky. Napríklad, ak sa pred vodiča náhle zaradi iné vozidlo a v tom momente dôjde k vyhotoveniu záznamu, vodič môže byť automaticky považovaný za vinníka, aj keď v skutočnosti nemal možnosť primerane reagovať. V praxi sú vodiči nákladných vozidiel povinní dodržiavať dostatočnú vzdialenosť za vozidlom pred ním, nakoľko je potrebné uvedomiť si, aká je brzdná dráha vozidla, ktoré je plne naložené a môže vážiť až 40 t. V rámci tejto bezpečnej vzdialenosti nákladného vozidla od vozidla pred ním sa ale, laicky povedané, zmestí aj niekoľko osobných áut. V praxi tak bežne prichádza k situáciám, kedy sa vodiči ťažkých nákladných vozidiel snažia vyhnúť kolízii, ktorú často spôsobujú títo vodiči osobných áut, ktorí sa snažia predchádzať ťažké nákladné vozidlá, tzv. pomalšie vozidlá v premávke, a neodhadnú svoje schopnosti a nesprávne vyhodnotia situáciu a v poslednej chvíli sa zaradia pred ťažké nákladné vozidlo, resp. vodič nákladného vozidla vytvorí priestor, aby sa mohol zaradiť a tak môže ľahko prísť k situácii, kedy sa v daný	ČA	V daných prípadoch nejde o vzdialenosť podľa § 17 zákona o cestnej premávke, ale o minimálnu vzdialenosť vyplývajúcu z dopravnej značky a o bezpečnú vzdialenosť na diaľnici podľa § 35 zákona o cestnej premávke, čiže požiadavky na dodržiavanie vzdialenosti sú dané buď v metroch alebo v sekundách. Technické prostriedky, ktoré zaznamenávajú porušenie týchto pravidiel, vyhotovujú dôkazný materiál v podobe videozáznamu, pričom videozáznam sa pred vydaním rozkazu posudzuje aj ľudskými zmyslami práve

		okamih nedodrží bezpečná vzdialenosť, čo ale nebude chybou vodiča nákladného vozidla. Problém nastáva aj v prípade, že vozidlo nie je vybavené kamerovým systémom zaznamenávajúcim situáciu na ceste pred ním. V takom prípade vodič nebude mať k dispozícii dôkazný materiál, ktorým by sa mohol efektívne brániť proti neoprávnenému obvineniu. Týmto spôsobom by bola narušená zásada prezumpcie nevinu, pretože vodič by musel dokazovať svoju nevinu namiesto toho, aby orgány preukázali jeho vinu. Z uvedených dôvodov považujeme zaradenie tejto povinnosti do tzv. objektívnej zodpovednosti za neodôvodnené a nespravodlivé. Takéto opatrenie by mohlo viesť k nesprávnym sankciám a zbytočnému nárastu administratívnej záťaže, pričom by nebralo do úvahy dynamiku cestnej premávky a reálne dopravné situácie. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu zákona.		s ohľadom na skutočnosti uvedené v pripomienke, t. j. aby sa vylúčilo nedôvodné zaslanie rozkazu. V tomto zmysle doplnená dôvodová správa.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 35.-40. Združenie podáva zásadné pripomienky k bodom 35. – 40. Združenie víta navrhovanú výnimku pre návrat vozidiel do cieľa jazdy na územie Slovenskej republiky. Zároveň pozitívne vnímame úpravu letných zákazov jász a zákazov jász v nedeľu a sviatok. Navrhované opatrenia budú mať významne pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. Súčasne navrhované opatrenia výrazne zlepšia pracovné podmienky profesionálnych vodičov. Navyše je prijatie uvedeného opatrenia nevyhnutné aj z dôvodu preukázaného nedostatku parkovacích plôch pre vodičov nákladných vozidiel na území SR, ako aj v celej Európe. A) Rovnako vítame rozšírenie výnimky zo zákazov jász pre vozidlá, ktoré zásobujú podniky s nepretržitou prevádzkou, avšak, máme zato, že jej znenie si vyžaduje precizovanie, resp. úpravu s cieľom dosiahnuť potrebný účinok. Je potrebné podotknúť, že v súčasnosti majú viaceré významné výrobné nadnárodné spoločnosti veľmi obmedzené priestory na skladovanie nie len komponentov potrebných na výrobu, ale aj už hotových produktov alebo fungujú skladovým systémom „just in time“. Preto je potrebné zabezpečiť, aby aj prepravy už hotových produktov (nie len hotových produktov určených na ďalšie spracovanie) vyprodukovaných v podnikoch s nepretržitou prevádzkou bolo možné v čase zákazov jász vykonať. Rovnako je množstvo produktov vyrobených na Slovensku potrebných na výrobu finálnych produktov v zahraničí v podnikoch s nepretržitou prevádzkou a ich nedodanie včas môže spôsobiť odstavenie výroby, čo predstavuje vysoké škody ako aj neplnenie zmluvných podmienok pre dopravcu. V mnohých prípadoch ide o potrebnú nákladku napríklad v nedeľu a doručenie tovaru v rámci medzinárodnej dopravy. S cieľom zabránenia negatívneho vplyvu navrhovanej novely zákona na podnikateľský sektor preto navrhujeme nasledovné znenie písm. m) v § 39 ods.3 : „m) vozidlá použité na zásobovanie, prevádzkovú obsluhu, distribúciu a odvoz hotových	N	Trváme na tom, aby výnimka zo zákazu jász bola smerovaná len na zásobovanie podnikov s nepretržitou prevádzkou v SR, keďže nie je reálne možné overiť nepretržitosť prevádzky v zahraničí a takto nejasne a všeobecne formulovaná výnimka by prispela k nežiaducemu medzinárodnému tranzitu ťažkej nákladnej dopravy počas dní, kedy by mal platiť všeobecný zákaz jazdy. Rozpor trvá.

		výrobkov z podnikov s nepretržitou prevádzkou, ak je miesto nakládky alebo vykládky na území Slovenskej republiky.“. Zabezpečí sa tak kontinuita dodávateľských reťazcov pre výrobné podniky s nepretržitou prevádzkou. V prípade výpadku dodávok by totiž mohlo dôjsť k nedostatku nevyhnutných súčiastok či materiálov, čo by mohlo viesť k odstávkam výroby a následným ekonomickým škodám. Neumožnenie týchto prepráv, rovnako ako nemožnosť udelenia výnimky zo zákazov jász v § 39 ods. 1 a 2, bude mať obrovské negatívne finančné následky pre výrobné podniky nie len na Slovensku nakoľko tieto výnimky zo zákazu jász zabezpečujú udržiavanie plynulosti priemyselnej produkcie a stability hospodárskeho prostredia.		
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 35.-40. Pripomienka je zásadná: B) Navrhujeme doplniť za bod 34. nový bod 35, ktorý znie: „35. V § 35 ods. 3 sa na konci pridávajú slová „a to od 6:00 h do 22:00 h“ alternatívne „okrem obdobia medzi 22:00 h až 06:00 h.“ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Momentálne platný absolútny zákaz predbiehania na diaľniciach pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t na slovenských diaľniciach predstavuje opatrenie, ktoré má síce ambíciu znížiť kolízne situácie a zvýšiť plynulosť cestnej premávky, avšak v praxi prináša aj viacero negatívnych dopadov na profesionálnych vodičov, dopravcov a samotnú plynulosť dopravy ako celku. Vodiči nákladných vozidiel sú často viazaní presne stanovenými časmi dodania tovaru, najmä v rámci tzv. just-in-time logistiky, kde aj malé zdržanie môže vyvolať reťazové oneskorenia a sankcie zo strany odberateľov. Ak nákladnému vozidlu nie je umožnené predbehnúť iné pomalšie idúce vozidlo (napr. iné nákladné vozidlo idúce 80 km/h), hoci by inak mohlo bezpečne využiť maximálnu povolenú rýchlosť (napr. 90 km/h pre návesové súpravy), dochádza k zbytočným časovým stratám a zvyšuje sa riziko z omeškania, čo môže viesť k sankciám pre dopravcov za oneskorenie dodania tovaru. Zákaz predbiehania navyše nezohľadňuje ani aktuálnu intenzitu premávky, ani denné či nočné obdobie, počas ktorých sa dramaticky líši hustota dopravy a potenciálne riziká. V nočných hodinách je premávka výrazne redšia, čím sa znižuje riziko kolízií a zároveň sa vytvára priestor pre plynulejšie vykonanie manévrov, vrátane predbiehania. Zároveň upozorňujeme, že dlhodobé jazdenie v konvoji za pomalším vozidlom, bez možnosti predbiehania, je pre vodičov frustrujúce a stresujúce. Z pohľadu psychológie dopravy takéto situácie zvyšujú mieru napätia a únavy, čo môže v konečnom dôsledku negatívne ovplyvniť ich reakcie. Z praxe v iných krajinách EÚ (napr. Česko, Nemecko, Rakúsko či Holandsko) vyplýva, že časovo obmedzené výnimky zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá sú bežné	ČA	V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou. Rozpor trvá.

		uplatňované a nepreukázalo sa, že by viedli k zníženiu bezpečnosti cestnej premávky. Naopak, vďaka inteligentnému riadeniu dopravy, vrátane časovo alebo úsekom obmedzených zákazov, dochádza k optimalizácii plynulosti premávky bez toho, aby boli neúmerne obmedzované jednotlivé skupiny účastníkov. Združenie preto navrhuje zaviesť výnimku zo zákazu predbiehania pre nákladné vozidlá a jazdné súpravy nad 7,5 t počas nočných hodín od 22:00 do 06:00, kedy je hustota premávky nižšia. Táto zmena by neznížila bezpečnosť premávky, ale zvýšila by efektivitu prepravy, znížila stres a únavu vodičov a zároveň by priniesla pozitívne ekonomické dopady.		
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I 35.-40. Pripomienka je zásadná: C) Navrhujeme pridať za bod 39. nové body 40. a 41., ktoré znejú: „40. V § 39 ods. 3 sa pridáva nové písm. p) , ktoré znie: „p) vozidlá prepravujúce poštové alebo kuriérske zásielky“ Doterajšie písm. l) sa označuje ako písm. q). 41. V § 39 ods. 3 písm. q) (pôvodne l)) sa za písm. „k)“ pridávajú slová: „a písmena p)““ Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Navrhujeme zaradiť prepravu poštových a kuriérskych zásielok medzi výnimky zo zákazov jász. Poštové a kuriérske zásielky dnes predstavujú kľúčovú súčasť logistického reťazca, elektronického obchodu a digitálnej ekonomiky. Ich preprava je často viazaná na časovo presné doručovanie v rámci služby „do 24 hodín“ alebo „nasledujúci deň“, pričom sa významne spolieha na nočné tranzity medzi logistickými centrami v rámci Slovenska aj do/z zahraničia. V mnohých krajinách EÚ je preprava pošty a expresných zásielok štandardne zaradená medzi výnimky zo zákazov jász. Slovensko je tak výnimkou, čo znevýhodňuje domáce aj medzinárodné prepravné spoločnosti. Prijatím predmetnej úpravy sa tak zabezpečí zlepšenie služieb obyvateľom.	N	Trváme na tom, že poštové a kuriérske služby by nemali spadať pod rozsah výnimiek zo zákazu jász, pričom poukazujeme na to, že zákaz jász sa týka len nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou nad 7,5 t, čiže nič nebráni logistickým centrom prevádzkovať svoju činnosť počas tých niekoľkých hodín zákazu vozidlami, ktoré zákaz jász nemajú. Rozpor trvá.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 85. a 86. Združenie podáva k bodom 85. a 86. nasledovnú zásadnú pripomienku: V návrhu zákona sa upravuje rozdelenie skúšok na získanie odbornej spôsobilosti na teoretickú časť a praktickú časť, pričom na každú z nich sa prihlasuje samostatne po ukončení predpísanej časti vodičského kurzu. Osoba má v prípade teoretickej skúšky na jej úspešné absolvovanie 3 mesiace od ukončenia výučby teórie v autoškole a pri praktickej časti musí osoba podať prihlášku na skúšku z odbornej spôsobilosti do 3 mesiacov od ukončenia vodičského kurzu. Združenie žiada obmedziť splnenie tejto časovej požiadavky pre druhy vodičských	A	Lehota 3 mesiacov ostane iba na prihlásenie uchádzača na teoretickú skúšku; lehota na prihlásenie na skúšku z vedenia motorového vozidla bude v zmysle pripomienky predĺžená na 6 mesiacov od skončenia praktickej časti výcviku.

		oprávnění, pri ktorých nie je potrebné absolvovať ďalší kurz, školenia a pod. Ide napríklad o vodičské oprávnenia pre skupiny C, CE v prípade 18 ročných vodičov a pre skupiny D a DE v prípade 21 ročných vodičov, kde je podmienkou na jeho udelenie absolvovanie základného kurzu základnej kvalifikácie v trvaní 240 hodín. V prípade týchto vodičov reálne hrozí, že nestihnú navrhovanú lehotu splniť, pretože samotný povinný kurz je časovo náročný. Z tohto dôvodu žiadame, aby v týchto prípadoch ostala zachovaná lehota 6 mesiacov od ukončenia kurzu.		
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 95. Združenie podáva nasledovnú zásadnú pripomienku: Jedným z hlavných cieľov novely zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke je zníženie nehodovosti na území Slovenskej republiky. Navrhuje sa sprísnenie porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a to konkrétne sa predlžuje časové obdobie z 12 mesiacov na 24 mesiacov, počas ktorých ak držiteľ vodičského oprávnenia ako vodič poruší pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom tretíkrát, orgán Policajného zboru automaticky rozhodne o povinnosti podrobiť sa rehabilitačnému programu pre vodičov, povinnosti podrobiť sa doškolovacieho kurzu a/alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti. Profesionálni vodiči denne najazdia niekoľkonásobne viac kilometrov v porovnaní s bežnými vodičmi. Sprísnenie pravidiel bez zohľadnenia špecifickej povahy povolania profesionálneho vodiča si dovoľíme označiť priam za diskriminačné, nakoľko bežný užívateľ vozidla najazdí v priemere 10 % z kilometrov vodiča profesionála, ktorý sa danou činnosťou živí a strávi vedením vozidla aj 56 hodín týždenne. Pre ilustráciu uvádzame, že profesionálny vodič vo vnútroštátnej doprave za dva roky najazdí v priemere 200 000 kilometrov. Nesmieme zabúdať ani na skutočnosť, že strata vodičského oprávnenia znamená aj fatálne dôsledky pre fungovanie domácnosti, resp. každodennú bežnú logistiku rodín – rozvoz detí do školských zariadení, bežné zabezpečenie nákupov a chod domácností, odvoz k lekárom a pod. Rovnako sa neberú do úvahy individuálne okolnosti jednotlivých porušení. Mnohé porušenia môžu byť spôsobené neúmyselne pod vplyvom technológií (napr. asistenti jazdy, tempomat, zmeny v signalizácii), čo by nemalo viesť k automatickému testu. Sprísnenie počtu porušení a predĺženie sledovaného obdobia môže pre profesionálnych vodičov znamenať dlhodobo pretrvávajúci stres z možnej straty vodičského oprávnenia, čo môže mať opačný následok, než aký je cieľom predmetnej novely. Na Slovensku patrí profesia vodiča nákladného vozidla alebo autobusu medzi vysoko nedostatkové profesie. V zmysle údajov z Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny na Slovensku aktuálne chýba viac ako 16 tis. vodičov a toto číslo každoročne rastie. Dopravné spoločnosti dlhodobo čelia problému s nedostatkom kvalifikovaných vodičov, čo ich núti hľadať pracovnú silu aj v tretích krajinách. Situácia je natoľko kritická, že mnohí zamestnávateľia majú problém zabezpečiť plynulý chod svojich prepravných služieb. Navrhované sprísnenie môže byť ďalšou príčinou ešte väčšieho prehlbovania nedostatku tejto	ČA	Časové obdobie evidovania troch závažných priestupkov ponechané na 12 mesiacov. Rozpor netrvá.

		pracovnej sily nakoľko potencionálny vodiči profesionáli sa rozhodnú vykonávať radšej iné povolania. Dalším negatívnym dopadom bude zníženie atraktivity povolania profesionálneho vodiča pre mladú generáciu. Tu je potrebné zdôrazniť, že mladí vodiči do 25 rokov tvoria iba 5 % a priemerný vek vodiča na Slovensku je 50 rokov. Už dnes musí profesionálny vodič získať množstvo rôznych osvedčení a kvalifikácií, ktoré sú časovo aj finančne náročné. Zavedenie tohto pravidla ešte viac odradí mladého človeka stať sa profesionálnym vodičom. Združenie preto zásadne nesúhlasí s návrhom v bode 95 a navrhujeme tento bod z návrhu zákona vypustiť a teda požadujeme ponechanie súčasného stavu. Sme presvedčení, že cieľ zníženia nehodovosti možno dosiahnuť efektívnejšie formou preventívnych a edukatívnych opatrení.		
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 109. Združenie víta návrh na skrátenie doby na opätovné vykonanie skúšky z odbornej spôsobilosti z 3 mesiacov na mesiac. Považujeme to za krok správnym smerom. Zároveň však upozorňujeme, že aj táto navrhovaná lehota je v praxi pre viacerých vodičov profesionálov stále neprimerane dlhá. Je potrebné vziať do úvahy, že pre profesionálneho vodiča nie je vodičské oprávnenie len jedným z nástrojov na výkon práce — je to absolútne nevyhnutná podmienka na výkon jeho povolania. Bez platného oprávnenia nemôže vykonávať svoju profesiu, a tým prichádza nielen o príjem, ale často aj o existenčnú istotu. Týždne núteného výpadku z práce môžu mať pre takéhoto zamestnanca aj jeho rodinu vážne sociálne a ekonomické dôsledky. Z tohto dôvodu navrhujeme, aby sa lehota na opätovné vykonanie skúšky skrátila ešte výraznejšie — z navrhovaného jedného mesiaca na 15 kalendárnych dní. Takéto opatrenie by bolo realistickým kompromisom medzi potrebou zachovať odbornosť a bezpečnosť, a zároveň ochranou pracovnej kontinuity tých, pre ktorých je vodičské oprávnenie nenahraditeľným základom ich živobytia. Pripomienka je zásadná.	N	Ide o lehotu, ktorá sa týka skúšky z odbornej spôsobilosti pre tých, ktorým bolo odobraté vodičské oprávnenie (v drvivej väčšine z dôvodu zistenia alkoholu alebo inej návykovej látky); pôvodne navrhované skrátenie lehoty na opakované vykonanie po neúspešnej skúške z troch na jeden mesiac preto vnímame ako dostatočné. Rozpor netrvá.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 132. Navrhujeme vypustenie bodu 132. Pripomienka je zásadná. Združenie zásadne nesúhlasí s navrhovanou úpravou prekročenia rýchlosti, ktoré sa bude považovať za porušenie závažným spôsobom. Ako príklad uvádzame obytné zóny, ktoré nie sú vždy jasne označené, resp. nie sú označené na každej ulici samostatne zvislým dopravným značením. V tomto prípade sa napr. vodiči kuriérskych spoločností v nevedomosti môžu dopustiť porušenia. Sankcia za takéto porušenie, resp. klasifikácia ako zásadné porušenie, je z nášho pohľadu neprimeraná. Preto navrhujeme ponechanie súčasného znenia § 137 ods. 2 písm. d).	A	

ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I B) Navrhujeme pridať nový bod 137., ktorý znie: „137. V § 137 ods. 2 písm. g) sa na konci 1., 2. a 3. bodu pridávajú slová „o viac ako 20 %““ Zámerom navrhovanej úpravy je presne špecifikovať, kedy sa daný priestupok považuje za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Posilní to právnu predvídateľnosť a transparentnosť rozhodovania. Ostatné body sa adekvátne prečísľujú. Pripomienka je zásadná.	ČA	Návrh zákona upravený tak, aby sa ako závažný priestupok posudzovalo prekročenie najväčšej technicky prípustnej hmotnosti najmenej o 10 %.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 140 C) Navrhujeme vypustenie písm. ad) v bode 140. Pripomienka je zásadná Združenie zásadne nesúhlasí s klasifikáciou porušenia zákazov jazdy za porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, nakoľko v praxi môže dôjsť k jeho neúmyselnému porušeniu z dôvodu nesprávnych navigačných údajov. Moderné navigačné systémy, aj keď sú určené pre nákladné vozidlá, nie vždy správne rozlišujú medzi cestami, ktoré sú pre kamióny dostupné a tými, ktoré sú zakázané. Často sa stáva, že vodič je navedený na cestu, ktorá ho následne dovedie na komunikáciu III. triedy bez možnosti rozumného a bezpečného otočenia sa. V takýchto prípadoch vodič nemá inú možnosť, než krátkodobo vstúpiť na takúto cestu, aby sa dostal späť na povolenú trasu. Navrhovaná sankcia je pre takéto prípady neprimerane prísna. Postihuje vodičov aj dopravné spoločnosti za situácie, ktorým sa objektívne nedá vždy predísť. Namiesto penalizácie by mala byť prijatá rozumnejšia úprava, ktorá by zohľadňovala neúmyselné porušenia spôsobené technickými alebo navigačnými nepresnosťami.	ČA	Z návrhu zákona vypustené pôvodne navrhované klasifikovanie jazdy po ceste III. triedy ako závažného priestupku.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I 146. Združenie podáva nasledovnú zásadnú pripomienku: Zavedenie procedurálneho postupu, podľa ktorého by orgán v prípade určitých priestupkov odmietol odpor, ktorý obsahuje iba meno osoby vedúcej vozidlo v čase spáchania priestupku, považujeme za neopodstatnené a nespravodlivé. Tento postup by mal zásadný negatívny dopad najmä na držiteľov firemných vozidiel, vozidiel v operatívnom lízingu či na spoločnosti zaoberajúce sa prenájomom vozidiel. Sankcia by mala splňať výchovno-právny účel predovšetkým voči skutočnému páchatel'ovi priestupku, nie voči držiteľ'ovi vozidla, ktorý sa na ňom nemusel podieľať. Zároveň by mala pôsobiť preventívne a odradiť páchatel'a od opakovania takéhoto konania v budúcnosti. V prípade schválenia navrhovaného opatrenia by sankcia za priestupok automaticky zaťažila držiteľ'a vozidla, bez ohľadu na to, či mal reálnu možnosť ovplyvniť správanie vodiča. Navyše, takýto mechanizmus by mohol výrazne sťažiť až znemožniť vymáhanie pokút, pretože	N	Možnosť podávať odpor proti rozkazu s uvedením vodiča je v rozpore s tým, že ide o objektívnu zodpovednosť držiteľ'a vozidla a nabúrava a sťažuje rýchlosť a efektívnosť konania. Táto možnosť bola v mnohých prípadoch viac zneužívaná ako využívaná, pričom túto legislatívnu úpravu namietal aj Národný kontrolný úrad SR vo svojej správe z roku 2023. Takáto možnosť neexistuje ani pri iných

		v prípade vozidiel v prenájme či lízingu sa vodiči môžu často meniť. V praxi by sa tak mohlo stať, že pokuta by nakoniec postihla osobu, ktorá sa priestupku reálne nedopustila, pričom skutočný vinník by zostal bez postihu. Takýto systém by bol nielen nespravodlivý, ale aj administratívne neefektívny a mohol by viesť k narastajúcemu počtu právnych sporov a zahlcovaniu justičných orgánov. Z uvedených dôvodov zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením a navrhujeme vypustiť predmetné ustanovenie z návrhu novely zákona č. 8/2009 Z. z. a ponechať procedurálny postup v súčasnom stave. Súčasná právna úprava totiž umožňuje spravodlivé a efektívne riešenie priestupkov, pričom zodpovednosť nesie ten, kto sa ich skutočne dopustil.		obdobných režimoch objektívnej zodpovednosti (diaľničná známka, mýto). Podotýkame, že podaním odporu, v ktorom sa uvádza potenciálny páchateľ priestupku, sa dostáva aj samotný držiteľ vozidla do nevýhodnejšieho postavenia, pretože prichádza o možnosť úhrady 2/3 z uloženej pokuty a keď sa spáchanie priestupku vodičovi nepreukáže, musí uhradiť pokutu v 100 % výške a navyše ešte trovy konania vo výške 30 eur. Rozpor trvá.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Bod 155. Združenie zásadne nesúhlasí so zrušením možnosti udelenia výnimky zo zákazov jász podľa § 39 ods. 1 a 2 v mimoriadnych a výnimočných prípadoch, čo bude mať výsostne negatívne dopady na slovenských dopravcov. Vznikne reálne riziko, že nebudú schopní plniť záväzky vyplývajúce z platných zmlúv, čo bude viesť k finančným stratám a sankciám. Napríklad, ak by vozidlo nemohlo doraziť na miesto nakládky alebo vykládky v stanovenom čase, mohlo by dôjsť k porušeniu zmluvných podmienok, čím by dopravcom hrozili sankcie a strata obchodných partnerov. Navyše máme za to, že znenie zákona nemôže obsiahnuť a zadefinovať všetky prípady, kedy bude výnimka aj pre budúcnosť potrebná, resp. ich do budúcnosti predvídať (spomeňme si len na obdobie pandémie COVID-19). Z uvedeného dôvodu je pre podnikateľský sektor kľúčové mať možnosť v mimoriadnych a odôvodnených prípadoch požiadať o výnimku nad rámec zoznamu stanovených a príslušný orgán ju individuálne posúdi a vydá rozhodnutie. Z uvedených dôvodov je nutné a žiaduce ponechať možnosť udelenia výnimiek zo zákazu jász, aby sa minimalizovali negatívne dopady na dopravcov, vodičov ako aj samotné hospodárstvo Združenie navrhuje v bode 155. doplniť v navrhovanom ods. 1 písm. a) doplniť za „§ 39 ods.“ číslice „1,2,“ Pripomienka je zásadná.	A	

ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Hlavným cieľom merania rýchlosti by nemalo byť sankcionovanie vodičov. Je dôležité, aby bolo takéto meranie predovšetkým nástrojom na zvyšovanie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky. Ak vodiči vopred vedia, že sa v danom úseku rýchlosť kontroluje, s vyššou pravdepodobnosťou prispôbia svoju jazdu – zníži sa riziko nehôd, najmä v rizikových lokalitách (školy, prechody, obývané oblasti). Označenie úseku merania radarom zvyšuje dôveru verejnosti v spravodlivosť a účel meraní. Neoznačené radary sú často vnímané ako nástroj na „lovenie“ vodičov a zvyšovanie príjmov z pokút, nie ako opatrenie na zvýšenie bezpečnosti. Mnohé štáty EÚ (napr. Nemecko, Taliansko, Holandsko) označujú úseky merania dopravným značením. Tento model sa osvedčil ako účinný kompromis medzi represiou a prevenciou – vodiči spomalia v rizikových zónach, a to aj vtedy, keď radar nie je vždy aktívny. Ak je radar označený, zníži sa množstvo priestupkov, čo zníži administratívne zaťaženie orgánov – menej priestupkov = menej konaní. Cieľ sa tak dosahuje efektívnejšie a lacnejšie. Zavedenie povinnosti označenia úsekov so stacionárnym radarom tabuľou „Pozor radar“ posilňuje bezpečnostný aj právny rozmer dopravného dohľadu. Nejde o ústupok vodičom, ale o účinnejšiu a ferovejšiu prevenciu, ktorá reflektuje zásadu proporcionality a transparentnosti v oblasti verejnej správy a ochrany života a zdravia na cestách. Pripomienka je zásadná.	N	Z obsahového hľadiska sa s pripomienkou stotožňujeme – meranie rýchlosti stacionárnym radarom má byť označené dopravnou značkou, vyhláška o dopravnom značení kvôli tomu značku na tento účel pozná (značka 334 Kontrola rýchlosti). V rámci prebiehajúceho verejného obstarávania na systém objektívnej zodpovednosti sa preto počíta aj s týmito značkami. Ide však o zásadu používania a umiestňovania dopravnej značky, ktorá legislatívne nepatrí do zákona; táto požiadavka je už výslovne uvedená v technickom predpise Ministerstva dopravy SR TP 117 (Značkou sa označujú len miesta, kde sa vykonáva kontrola najvyššej dovolenej rýchlosti vozidiel technickým prostriedkom konštrukčne pevne spojeným so zemou, pričom označenie takéhoto miesta je povinné.). Rozpor netrvá.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. I Združenie podáva nasledovnú zásadnú pripomienku: V prípade konaní o priestupkoch podľa § 6a, kde orgán majiteľa vozidla zistil a sú riešené v rozkaze konaní (pomocou oznámenia o spáchaní priestupku spolu s fotodokumentáciou) navrhujeme zaviesť lehotu 30 dní na vydanie a odoslanie tohto rozkazu odo dňa spáchania predmetného priestupku. Dané navrhujeme z dôvodu zrušenia možnosti „vyvinenia“ držiteľa vozidla v prípadoch, kedy vozidlo držiteľ nevedol. Ako príklad môžeme uviesť vedenie firemného vozidla, kde vzniká riziko, že zamestnávateľ danú pokutu od zamestnanca	N	Ministerstvo vnútra SR/Policajný zbor sa stotožňuje s potrebou čo najskoršieho zasielania rozkazov o uložení pokuty držiteľovi vozidla v rámci objektívnej zodpovednosti, keďže rýchla sankcia je najúčinnnejšia. Pri objektívnej

		nevymôže jednoducho, nakoľko už u neho nepracuje (a posledná výplata mu bola vyplatená). Ďalej združenie požaduje informácie o postupe orgánu pri priestupkoch podľa § 6a pri vozidlách registrovaných v zahraničí. Rovnako žiadame zverejňovanie informácií, koľko vozidiel registrovaných v zahraničí sa dopustilo takéhoto priestupku – koľkým bol odoslaný rozkaz a koľko priestupkov pri zahraničných vozidlách sa vyriešilo v rozkaznom konaní.		zodpovednosti je však potrebné zohľadniť rôzne aspekty, ktoré majú vplyv na rýchlosť vydania rozkazu, predovšetkým to, či existuje automatizovaný systém spracúvania dát o správnych deliktoch alebo nie, ako aj množstvo a komplikovanosť získania všetkých relevantných informácií na vydanie a zaslanie rozkazu a overenia ich správnosti. Vo všeobecnosti platí na konanie o správnych deliktoch držiteľa vozidla správny poriadok, ktorý ustanovuje lehotu na rozhodnutie bezodkladne (v jednoduchých veciach), v ostatných prípadoch, do 30 dní od začatia konania a vo zvlášť zložitých prípadoch do 60 dní. Rozpor netrvá.
ČESMAD ČESMAD Slovakia	O	Čl. III Bod 2. Združenie podáva nasledovnú zásadnú pripomienku: Združenie navrhuje v Čl. III vypustiť bod 2. a teda ponechať pôvodnú kategorizáciu prekročení rýchlosti. V rámci novely zákona o cestnej premávke sa navrhuje prísniť kategorizáciu prekročení najvyššej dovolenej rýchlosti. S týmto návrhom nesúhlasíme a žiadame, aby zostal v platnosti súčasný systém rozdelenia prekročení rýchlosti. Aktuálne nastavený systém rozlišuje medzi miernym a závažným porušením pravidiel. Takéto členenie je dôležité pre uplatňovanie princípu primeranosti a spravodlivosti. Mierne prekročenia rýchlosti (napr. do 10 km/h) sa vo väčšine prípadov nespájajú s reálnym ohrozením bezpečnosti cestnej premávky a nemajú byť trestané rovnako ako závažné prípady. Tento krok nepovažujeme za opodstatnený a žiadame zachovanie súčasného systému kategorizácie, ktorý je z pohľadu logiky, praxe aj účelu zákona primerane nastavený.	N	Prekračovanie rýchlosti je aj v súčasnosti rozdelené do troch úrovní, ktoré sa od seba odlišujú rôznymi hranicami pokút. Miernych prekročení rýchlosti (do 15 km/h) sa navrhované zmeny nijak nedotknú, pretože naďalej ostávajú v najmiernejšom pásme pokút. Prísnejším spôsobom sa kategorizujú len tie podstatnejšie prekročenia rýchlosti, napr. prekročenie rýchlosti v obci o 30 až 50

		Sprísenie kategorizácie robí zo zákona neflexibilný a trestajúci mechanizmus, ktorý postihuje aj bežné, marginálne prekročená – často bez akéhokoľvek vplyvu na bezpečnosť.		km/h. Rozpor trvá.
--	--	---	--	-----------------------

Vznesené hromadné pripomienky

Subjekt	Podporovateľia	Pripomienka	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
Cyklokoalícia Cyklokoalícia	1	Celému materiálu K návrhu Zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony, predloženému Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky do medzirezortného pripomienkového konania (LP/2025/282), predkladáme nasledujúce pripomienky: Čl. I návrhu (Zákon č. 8/2009 Z. z.): 1. K bodu 1: V § 2 ods. 2 sa za písmeno a) navrhuje vložiť nové písmeno b), ktoré znie: „b) bicyklom nemotorové vozidlo s aspoň dvomi kolesami, ktoré je poháňané svalovou energiou osoby na tomto vozidle vyvíjanou predovšetkým pomocou pedálov alebo ručných kľúk;”. Uvedené navrhujeme nahradiť “b) bicyklom nemotorové vozidlo s aspoň dvomi kolesami, ktoré je poháňané predovšetkým svalovou energiou osoby na tomto vozidle vyvíjanou pomocou pedálov alebo ručných kľúk;” Odôvodnenie: Pripomienka sa týka vhodnejšieho umiestnenia slova “predovšetkým” vo vete. Formulácia “poháňané predovšetkým svalovou energiou” umožňuje zahrnutie bicyklov s funkciou asistencie do nízkej rýchlosti pre občasné použitie (napr. rozbiehanie v kopci) aj bez použitia svalovej energie (tzv. funkcia “throttle”), ktorá je bežnou súčasťou bicyklov pre osoby so zdravotným znevýhodnením alebo nákladných bicyklov, pričom je stále jasne zachovaný charakter bicykla. Naopak, v druhej časti vety považujeme slovo “predovšetkým” za nadbytočné. 2. K bodu 3:	ČA	Pripomienka č. 1 - Neakceptované. Ministerstvo vnútra SR nemá v úmysle meniť základnú a zaužívanú definíciu bicykla; v rámci predmetného návrhu zákona ide len o jej prevzatie zo súčasných predpisov Ministerstva dopravy SR, ktoré sú súladné s medzinárodnými štandardmi. Slovo „predovšetkým“ sa preto má týkať vyvíjania svalovej energie na pohon bicykla, nie spôsobu pohonu bicykla. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 2 - Čiastočne akceptované. Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky presunutím slov „a podobných miest“ na vhodnejšie miesto v § 2 ods. 2 písm. k) tak, aby bez pochybností zahŕňali aj cestičky pre chodcov a cyklistov. Rozpor netrvá.

		Do nového znenia § 2 ods. 2 písmeno k) navrhujeme zaradiť za slová “cestička pre cyklistov,” slová “cestička pre chodcov a cyklistov”. Odôvodnenie: Ide o jednoznačnejšiu formuláciu, ak sú vymenované aj všetky podobné prípady. 3. K bodu 15: V § 4 sa ods. 2 navrhuje doplniť písmenom r), ktoré znie: „r) viesť vozidlo, ktoré nie je označené výrobným štítkom výrobcu bicykla s pomocným motorčekom alebo malého elektrického vozidla, ak takejto povinnosti podlieha9a) alebo ktorého výrobný štítok je neoprávnene pozmenený, nečitateľný alebo vydaný inému vozidlu.“ Navrhované žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Hoci sa plne stotožňujeme s potrebou dohľadu nad používaním bicyklu-podobných vozidiel dosahujúcich vysoké rýchlosti, zaradenie nečitateľnosti výrobného štítku medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom považujeme aj v porovnaní k zaradeniu iných porušení pravidiel cestnej premávky za celkom neprimerané. Výrobný štítok sa na bicykloch štandardne vyhotovuje formou nálepky na ráme bicykla, ktorá je, hoci odolná, pri bežnom používaní vystavená poveternostným vplyvom aj fyzickému oderu, čo môže viesť v niektorých prípadoch k jej nečitateľnosti. Hoci v takomto prípade bicykel nepredstavuje žiadnu hrozbu pre cestnú premávku, užívateľ a to vystavuje neprimeranému riziku porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom a nepriamo znižuje atraktivitu využívania cyklistickej dopravy, ktorej podpora je zachytená v strategických dokumentoch Slovenskej republiky. V praxi predstavujú reálnu hrozbu pre cestnú premávku často práve také vozidlá, ktorých výrobný štítok zodpovedá predpisom pre bicykle s pomocným motorčekom, avšak rýchlosť, kedy sa asistencia vypne, je dodatočne upravená (tzv. čípanie alebo odblokovanie elektrobicyklov). V	Pripomienka č. 3 - Čiastočne akceptované. Aj keď si uvedomujeme isté nedostatky spočívajúce v kontrole a sankcionovaní výrobných štítkov, máme za to, že ide o nevyhnutný predpoklad pri správnom klasifikovaní rôznych dopravných prostriedkov používaných v súčasnosti. Podľa vyhlášky č. 134/2018 Z. z. musí byť výrobným štítkom vybavený každý bicykel s pomocným motorčekom vyrobený po 20. máji 2018 a každá kolobežka s pomocným motorčekom, resp. samovyvažovacie vozidlo, vyrobené po 1. januári 2025; povinnosť označenia výrobným štítkom sa teda bude týkať len týchto dopravných prostriedkov. V tomto zmysle bude aj doplnená dôvodová správa. Vo vzťahu k tzv. konverzným sadám text návrhu zákona doplnený o označenie výrobným štítkom nielen samotného výrobcu bicykla, ale aj výrobcu pomocného motorčeka. Pôvodne navrhované porušenie tejto povinnosti ako závažného priestupku bolo vypustené.
--	--	--	--

	tom prípade je však aj tak nevyhnutná kontrola reálnych vlastností takéhoto bicykla, namiesto charakteristík výrobného štítu, ktorú považujeme za výrazne dôležitejšiu. Rovnako je často len kontrolou reálnych vlastností bicykla možné zistiť, či bol štítok neoprávnene pozmenený alebo vydaný inému vozidlu, pričom v tom prípade je závažným porušením už samotné použitie takéhoto nelegálneho vozidla. Do úvahy je tiež potrebné brať tzv. konverzné sady (pod komerčným názvom vid' napr. Swytch), kedy sa motorček na bežný bicykel namontuje dodatočne. Zatiaľ čo vyhláška 134/2018 hovorí, že "bicykel môže byť dodatočne vybavený pomocným motorčekom", navrhované znenie zaraďuje medzi závažné porušenie absenciu "výrobného štítu výrobcu bicykla", pričom výrobca bicykla spravidla nie je výrobcom tejto konverznej sady a preto jeho štítok v tomto kontexte nie je relevantný. Žiadame tiež zohľadniť elektrické bicykle staršieho dátumu výroby, ktoré napriek absencii výrobného štítu nepredstavujú hrozbu pre cestnú premávku. 4. K bodu 17: Za § 4 sa vkladá § 4a“. Plne podporujeme a žiadame zachovať v navrhovanom znení. V prípade uvažovanej úpravy znenia oproti súčasnému návrhu žiadame bod prerokovať na rozporovom konaní. Odôvodnenie: Stotožňujeme sa s odôvodnením uvedeným v dôvodovej správe. Pripomienka reaguje na predložené pripomienky iných subjektov k tomuto bodu. 5. K bodu 20: § 5 sa navrhuje doplniť odsekom 7, ktorý znie: „(7) Na prepravovanú osobu, ktorá sa môže aktívne podieľať na jazde vozidla, najmä šliapaním, brzdením, ovplyvňovaním rovnováhy vozidla sa zákaz vyplývajúci pre vodiča z § 4 ods. 2 písm. c) a d) vzťahuje primerane.“. Navrhované znenie žiadame upraviť nasledovne: „(7) Na prepravovanú osobu, ktorá sa aktívne podieľa na jazde vozidla, najmä šliapaním, brzdením, ovplyvňovaním rovnováhy vozidla (...), príp. „(7) Na prepravovanú osobu, od ktorej sa očakáva aktívne podieľanie sa na jazde vozidla, najmä šliapaním, brzdením, ovplyvňovaním rovnováhy vozidla (...)"	Rozpor trvá. Pripomienka č. 4 - Akceptované. V súvislosti s akceptovanými pripomienkami iných subjektov týkajúcimi sa prechádzania chodcov po priechode nedochádza k podstatným zmenám v návrhu zákona ani v dôvodovej správe. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 5 - Akceptované. Text návrhu zákona v zmysle pripomienky upravený tak, aby sa predmetné ustanovenie týkalo prepravovanej osoby, pri ktorej možno dôvodne predpokladať, že sa bude aktívne podieľať na jazde vozidla. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 6 - Čiastočne akceptované. Na základe diskusie na rozporovom konaní a následnom prehodnotení pôvodne navrhovanej zmeny text návrh zákona upravený tak, aby sa povinnosť zaradiť sa čo najviac vľavo netýkala cyklistov (ale aj iných účastníkov, napr. mopedov)
--	---	---

		Odôvodnenie: Hypotetické podieľanie sa na jazde vozidla považujeme za neprimerane obmedzujúce a navrhujeme znenie upraviť tak, aby sa dotýkalo iba situácii, kde k ovplyvneniu jazdy naozaj dochádza. Alternatívne navrhujeme úpravu, pri ktorej sa bude dotýkať osôb, od ktorých možno očakávať aktívne podieľanie sa na jazde vozidla (tj. napríklad preto, lebo je ich miesto vybavené pedálmi). Hoci rozumieme snahe o obmedzenie nevhodného využívania tzv. beerbikes, zároveň žiadame docieľiť takú úpravu, ktorá neprimerane nezvýhodní napr. služby prevozu osôb na bicykli (na tento účel prispôsobenom) oproti automobilovým taxislužbám. Pri jazde na štandardnej, sériovo vyrábanej trojkolesovej rikši teoreticky môže pasažier ovplyvniť rovnováhu bicykla, v praxi je však obmedzenie všetkých pasažierov neprimerané. Pri extrémnom výklade by sa zákon v súčasnom navrhovanom znení mohol rovnako vzťahovať aj na pasažiera automobilu, ktorý sa teoreticky môže podieľať na jazde brzdením, pokiaľ sa vo vozidle premiestni a vodičovi šliape na brzdu, čo zrejme legislatíva nesleduje. 6. K bodu 26: V § 19 ods. 3 tretej vete sa navrhuje vypustiť text za bodkočiarkou. Žiadame bod 26 vypustiť a text za bodkočiarkou v znení ponechať. Odôvodnenie: Dôvodová správa uvádza, že “doteraz platná výnimka spôsobovala kolízie a nehody cyklistov”. Tvrdenie si dovoľíme rozporovať a žiadame ho podložiť analýzou nehodovosti cyklistov pri odbočovaní po zavedení súčasného znenia (2021) v porovnaní s obdobím pred jej zavedením. Pravidlo, podľa ktorého je pred odbočovaním vľavo cyklista povinný zaradiť sa čo najďalej vľavo v časti vozovky určenej pre jeho smer jazdy má bezpochyby logiku v niektorých situáciách, avšak v iných môže vytvárať nadbytočné kolízne situácie. Uvedenie výnimky pre cyklistov je tiež v súlade s Dohovorom o cestnej premávke. Alternatívne žiadame preformulovať ods. 3 v jeho duchu:	vtedy, ak je na vozovke vyznačený samostatný odbočovací pruh vľavo. Pri odbočovaní vľavo v takejto situácii teda bude môcť cyklista ostať naďalej zaradený v pravej časti odbočovacieho pruhu a plynule odbočiť a zaradiť sa na pravú stranu cesty, na ktorú cyklista odbočuje (kvôli tomu je upravené aj znenie § 9 ods. 1 o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu). V situáciách, kedy z jedného pruhu možno pokračovať v jazde rôznymi smermi, však trváme na tom, že všetky vozidlá musia byť radené rovnako, jasne a jednoznačne, aby neboli pochybnosti o ich pohyboch a aby tomu vedeli ostatní účastníci cestnej premávky prispôsobiť svoje správanie. Máme za to, že pri tzv. nepriamom odbočení vľavo tak, ako ho predpokladá dohovor (odbočenie na 2 etapy, na 2 kroky), už v podstate nejde o jazdný úkon (manéver) odbočenia vľavo. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 7 -
--	--	---	---

		Article 16 - Change of direction 1. Before turning right or left for the purpose of entering another road or entering a property bordering on the road, a driver shall, without prejudice to the provisions of Article 7, paragraph 1, and of Article 14, of this Convention: (b) if he wishes to turn off on the other side, and subject to such other provisions as Contracting Parties or sub-divisions thereof may enact for cycles and mopeds, move as close as possible to the centre line of the carriageway if it is a two-way carriageway or to the edge opposite to the side appropriate to the direction of traffic if it is a one-way carriageway and, if he wishes to enter another two-way road, make his turn so as to enter the carriageway of such other road on the side appropriate to the direction of traffic. 7. K bodu 56: V § 53 sa navrhuje odsek 2 v znení: „(...) Účastníci cestnej premávky sa smú zdržiavať v blízkosti priechodu pre chodcov len ak sa ho chystajú použiť.“ Uvedenú vetu žiadame zo znenia odseku 2 vypustiť. Odôvodnenie: Uvedené pravidlo považujeme za nadbytočné, v európskom priestore neštandardné, v praxi ťažko aplikovateľné (napr. v situáciach ako priechod v blízkosti zastávky VOD, ostrovček medzi dvoma priechodmi pre chodcov, priechod v hustej uličnej zástavbe s bodmi záujmu chodcov) a neprimerane vytvárajúce novú povinnosť pre chodcov, pričom zvýšenie atraktivity pešieho pohybu ako dopravného módu patrí k cieľom Slovenskej republiky. Dôvodová správa navyše pre toto pravidlo neuvádza žiadne odôvodnenie. 8. V § 137 ods. 2 písm. d) žiadame slová „50 km · h-1 a viac alebo mimo obce o 60 km · h-1 a viac“ nahradiť slovami „viac ako 20 km/h v obci pri najvyššej dovolenej rýchlosti do 30 km/h, viac ako 30 km/h v obci v ostatných prípadoch alebo mimo obce o viac ako 40 km/h“. Odôvodnenie: Vítame aktuálny návrh zmeny § 137 ods. 2 písm. d) a s odôvodnením sa do	Akceptované. Pripomienka č. 8 - Neakceptované. Navrhované sprísnenie sankcií za prekročenie rýchlosti považujeme za adekvátne; máme za to, že bezpečnosť v uvedených premávko upokojených oblastiach je zabezpečená prostredníctvom samotného zníženého rýchlostného limitu (ideálne aj stavebnými úpravami), a teda aj pri prípadnom prekročení rýchlosti ide stále o také rýchlosti, ktoré postačuje sankcionovať v rámci jednotne nastavených úrovní. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 9 - Akceptované. Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky. Pripomienka č. 10 - Neakceptované. Znenie písmen h) a i) v § 4 ods. 2 upravené tak, aby nedochádzalo k vzájomnému nesúladu s inými ustanoveniami zákona o cestnej premávke; ako základná povinnosť vodiča vo vzťahu k chodcom na chodníku však
--	--	--	--

	veľkej miery stotožňujeme. Považujeme však za žiaduce rozdelenie podmienok pre porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom podľa najvyššej povolenej rýchlosti, a to doplnením hranice na úrovni 30 km/h (alternatívne 20 km/h) pre zabezpečenie väčšej bezpečnosti cestnej premávky. Pešie zóny, školské zóny, obytné zóny, bicyklové cesty či zóny 30 sú spravidla priestormi, ktoré sa vyznačujú zvýšeným pohybom zraniteľných účastníkov premávky a majú poskytovať vyššiu bezpečnosť pre ich pohyb. V prípade prvých 3 uvedených už prekročenie o viac ako 20 km/h predstavuje dokonca 200 % maximálnej povolenej rýchlosti a je potrebné ho považovať za závažné porušenie. 9. Nový bod: Časť Osobitné ustanovenia o správnych deliktach držiteľa vozidla žiadame upraviť nasledovne: V § 139a ods. 3, 4, 5 a 10 a v § 139c ods. 4 sa za slová „orgán Policajného zboru“ vkladajú slová „alebo obec“. V § 139b ods. 2 sa na konci pripájajú tieto vety: „Správny delikt podľa § 139a ods. 3, ods. 4, ods. 5 alebo ods. 10 možno obcou prejednať len vtedy, ak je zaznamenaný mimo diaľnice automatizovanými technickými prostriedkami používanými alebo využívanými obcou, ktoré sú konštrukčne pevne spojené so zemou; miesta ich umiestnenia určí obec po prerokovaní s orgánom Policajného zboru.“. V § 139d ods. 1 sa slová „§ 6a písm. e)“ nahrádzajú slovami „§ 6a písm. b), písm. c), písm. e) alebo písm. h)“. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej úpravy je rozšíriť právomoci obce na možnosť obce prejednávať v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti aj nedodržanie povinností držiteľa vozidla, ktoré sa týka rýchlosti jazdy, zákazu vjazdu, zákazu odbočovania alebo prikázaného smeru jazdy vyplývajúceho z dopravnej značky alebo dopravného zariadenia a povinnosti zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“.	je ponechaná „neohroziť“, čo považujeme vzhľadom na situácie, kedy môže vodič chodník použiť (motorové vozidlo vo všeobecnosti len pri jeho prechádzaní v priečnom smere) za dostatočné. V situáciách, kedy vodič používa chodník iným spôsobom (v pozdĺžnom smere, t. j. súbežne s chodcami), je na mieste aj pravidlo o neobmedzení, čo je vyjadrené v samostatných (špecifických) ustanoveniach. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 11 - Akceptované. Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby pravidlá pri odbočovaní vo vzťahu k chodcom boli jednotné bez ohľadu na smer odbočovania a boli upravené na jednom mieste – v § 19 o odbočovaní (nie v § 4 ods. 2 o základných povinnostiach vodiča). Rozpor netrvá. Pripomienka č. 12 - Akceptované. Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami
--	--	--

	Dôležitosť predchádzania neprimerane vysokej rýchlosti vozidiel pre bezpečnosť cestnej premávky je dostatočne opísaná v dôvodovej správe návrhu. Opatrenia ako zákaz vjazdu, zákaz odbočovania a prikázaný smer jazdy sú účinným nástrojom organizácie dopravy v mestách a obciach za účelom preferencie udržateľných módov dopravy a zníženia negatívnych vplyvov IAD. Hoci je často možné napr. vjazd znemožniť dopravným zariadením, v mnohých prípadoch je vhodnejším riešením iba dopravné značenie (napr. umožnenie vjazdu vozidlám VOD, taxi, rezidentom a pod. alebo časové či iné obmedzenie). Nutným predpokladom funkčnosti týchto opatrení je ale dohľad nad rešpektovaním dopravného značenia, ktorý pri vyššie zmienenom dokázu jednoznačne, a do veľkej miery automatizovane, vyhodnotiť a prejednať aj obce. Rovnako považujeme za bezproblémové umožniť prejednanie v rámci tzv. objektívnej zodpovednosti pri povinnosti zastaviť vozidlo na signál so znamením „Stoj!“, ktorého nedodržanie predstavuje výrazné riziko z pohľadu bezpečnosti cestnej premávky. 10. Nový bod: V § 4ods. 2 písm (h) žiadame za slovo „ohroziť“ doplniť slová „alebo obmedziť“. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej úpravy je zvýšenie bezpečnosti a atraktivity pešej a cyklistickej dopravy, v súlade so strategickými cieľmi Slovenskej republiky v oblasti dopravy. Chodníky či cyklistické komunikácie sú jednoznačne priestorom, kde je obmedzovanie chodcov či cyklistov vodičmi motorových vozidiel nežiaduce. 11. Nový bod: V § 19ods. 4 žiadame upraviť tak, aby bol povinný dať prednosť chodcovi prechádzajúcemu cez vozovku aj vodič odbáčajúci vpravo, nie len vodič odbáčajúci vľavo. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej úpravy je zjednodušenie pravidiel pre vodičov aj	cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby umožňoval jazdu na bicykli po chodníku deťom vo veku do 15 rokov jazdiacim bez sprievodu dospelaj osoby. Rozpor netrvá. Pripomienka č. 13 - Akceptované. Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky tak, aby možnosť cyklistov jazdiť vedľa seba na bicyklovej ceste bola upravená v ustanovení o bicyklovej ceste (§ 59a). Rozpor netrvá. Pripomienka č. 14 - Čiastočne akceptované. Na základe pripomienky a po posúdení vzájomných súvislostí medzi pravidlami cestnej premávky text návrhu zákona upravený tak, aby cyklista mohol sprava predchádzať stojace vozidlá aj keď ich vodiči dávajú znamenie o zmene smeru jazdy doprava okrem prvého vozidla (t. j. vozidla, pred ktorým už nestojí iné vozidlo). Rozpor netrvá. Pripomienka č. 15 - Akceptované.
--	---	---

		chodcov na danie prednosti prechádzajúcemu chodcovi pri odbočovaní. Z hľadiska bezpečnosti premávky nie je opodstatnené ponechanie výnimky vodičom pri odbočovaní vpravo, ktorá sa týka len chodcov. Úprava zároveň prispeje k zvýšeniu bezpečnosti a atraktivity pešej dopravy v súlade so strategickými cieľmi Slovenskej republiky. 12. Nový bod: V § 55 ods. 1 navrhujeme poslednú vetu upraviť nasledovne: „Osoby mladšie ako trinásť rokov, osoby, ktoré ich sprevádzajú, a osoby, ktoré ich vezú podľa odseku 3, smú jazdiť po pravej strane chodníka, pričom nesmú ohroziť ani obmedziť chodcov.“ Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej úpravy je umožniť jazdu na chodníku oproti súčasnému zneniu aj deťom vo veku 10 až 12 rokov, resp. ich sprievodu, za zachovania podmienky neohrozenia a neobmedzenia chodcov. Posunutie hranice reaguje na v praxi často nevyhovujúci stav cyklistickej infraštruktúry a potrebu podporiť najmä možnosť samostatného dochádzania u žiakov základných škôl pre dosiahnutie cieľov zvýšenia podielu cyklodopravy a zníženia podielu IAD, ako aj zlepšenia pohybovej aktivity detí a mládeže, zachytených v strategických dokumentoch Slovenskej republiky. 13. Nový bod: V § 55 ods. 2 navrhujeme za slová „to neplatí pri jazde po cestičke pre cyklistov,“ doplniť slová „bicyklovej ceste,“. Odôvodnenie: K situáciám, kde je jazda dvoch cyklistov vedľa seba prirodzená a žiaduca, a zároveň nemá negatívny vplyv na iných účastníkov premávky, patrí zo svojej podstaty aj Bicyklová cesta, ako upokojený dopravný priestor v ktorom môže už dnes cyklista využívať celú šírku vozovky. 14. Nový bod: V § 55 ods. 5 navrhujeme odstrániť text za bodkočiarkou.	Text návrhu zákona upravený v zmysle pripomienky. Pripomienka č. 16 - Neakceptované. Vid' odôvodnenie k pripomienke č. 8. Rozpor netrvá.
--	--	---	--

		Odôvodnenie: Odsek je potrebné upraviť tak, aby sa predošlo nejasnostiam pri výklade zákona. § 19 Ods. 6 uvádza, že „Vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno vrátane cyklistu idúceho súbežne s cestou“. Zároveň však § 55 ods. 5 vytvára v súčasnom znení zmätočný výklad, kde cyklista nesmie okolo odbočujúceho vozidla prejsť, zatiaľ čo odbočujúce vozidlo mu musí dať prednosť. Zároveň to znemožňuje cyklistovi predchádzať stojace alebo pomaly idúce vozidlá, ktoré dávajú znamenie o zmene smeru jazdy kľudne aj desiatky metrov pred reálnym odbočením. Alternatívne žiadame uvedené vypustiť aspoň v prípade stojacich vozidiel. Čl. II návrhu (Zákon č. 135/1961 Zb.): 15. K bodu 1 až 4 (§ 3 ods. 7 až 9, § 3b ods. 4, § 7 ods. 1, § 8 ods. 1, 7 a § 11 ods. 6, § 18 ods. 2): Navrhovanú úpravu žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Návrh považujeme za nedostatočne odôvodnený a zároveň nesúvisiaci s úpravou Zákona o cestnej premávke, ktorý je hlavným predmetom tejto novely. Uvedené “problémy z aplikačnej praxe” pri ktorých vznikajú riešenia “iným než zvyčajným spôsobom” jednak nepovažujeme za podložené, a jednak nepovažujeme za problémy z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky. Naopak, v aplikačnej praxi často práve “zvyčajný spôsob” znamená ignorovanie novších poznatkov vedy, výskumu a najlepšej praxe v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako aj súčasných dopravných politík smerujúcich k podpore udržateľných módov dopravy v súlade so strategickými dokumentmi SR a cieľom znižovania podielu IAD (ku ktorému sa hlási Programové vyhlásenie vlády). Doterajšia činnosť dopravných inšpektorátov pri vydávaní stanovísk (tj. aj pri projektoch so súhlasným stanoviskom, ktorých je aj v súčasnosti obrovská väčšina alebo pred úpravou zákona, ktorým sa stanoviská stali nezáväznými) zároveň v praxi nezaručuje správnosť ani vhodnosť riešenia (príklady možno dodať v prípade rozporového konania aj v obrazovej podobe). Prínosy navrhovanej úpravy sú tak nejednoznačné, avšak vznikajú negatíva v podobe novej bariéry pri snahách správcov o zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky na ich komunikáciách.		
--	--	---	--	--

		Zároveň dávame do pozornosti záznam z rozporového konania z 19. 3. 2024 k ostatnej navrhovanej novelizácii zákona v tejto veci (LP/2024/88), kde bol návrh stiahnutý s nasledovným záverom: “MV SR na rozporovom konaní ustúpilo od pripomienky s tým, že budú naďalej prebiehať intenzívne a zaužívané pracovné rokovania medzi zainteresovanými subjektmi (MD SR, MV SR) vrátane samospráv tak, aby sa prispelo k požadovanej optimalizácii procesu určovania dopravných značiek a dopravných zariadení”. Pokiaľ je nám známe, k rokovaniam medzi MV SR a zainteresovanými subjektmi vrátane samospráv v tejto veci neprišlo a dôvody pre stiahnutie z marca 2024 tak pretrvávajú. Čl. III návrhu (Zákon SNR č. 372/1990 Zb.): 16. K bodu 2: V § 22 ods. 1 písm. h) žiadame doplniť kategóriu v zmysle pripomienky č. 8 vyššie (rozdelenie situácií v obci pri maximálnej povolenej rýchlosti do 30 km/h a od 31 km/h). Odôvodnenie: Súlad s 8/2009 Z.z. Všetky pripomienky majú charakter zásadnej pripomienky. V prípade neakceptovania pripomienok žiadame uskutočnenie rozporového konania. Splnomocnenými zástupcami verejnosti pri prerokovaní pripomienok v rozporovom konaní sú: Dan Kollár (dan@cyklokoalicia.sk) Kristína Griačová (kristina@cyklokoalicia.sk) Martin Hlásny (martin@cyklokoalicia.sk)		
Verejnosť Verejnosť	1	Čl. 24 § 12 ods. 6 Navrhujeme rozšíriť okruh vozidiel, ktoré môže jazdiť vo vyhradenom jazdnom pruhu pre autobusy alebo trolejbusy o "vozidlá zabezpečujúce odstránenie prekážky z cesty",. Odôvodnenie: Táto zmena právnej úpravy je nevyhnutná na zvyšovanie mobility hlavne	N	Vozidlá zabezpečujúce odstránenie prekážky z cesty používajú pri svojej jazde (činnosti) zvlášť výstražné svetlo oranžovej farby (oranžový maják), ktorý im umožňuje

		vo veľkých mestách BA, KE ale i v iných mestách v súlade s napĺňaním „Dopravnej doktríny“ budú vznikať vyhradené jazdné pruhy pre autobusy a ich využívaním sa zvýši mobilita vozidiel poskytovateľov cestných asistenčných služieb za účelom skrátenia času príjazdu na miesto odstránenia prekážky. Táto zmena práv. úpravy má svoje opodstatnenie, nakoľko v mieste vytvorenia prekážky sa v krátkom časovom intervale (mestské aglomerácie) sústreďuje množstvo cestných vozidiel zo všetkých smeroch a je znemožnený príjazd vozidla cestnej asist. služby z čoho logicky vyplýva, že pokiaľ sa prekážka neodstráni cestná premávka sa neobnoví, resp. skorším príjazdom vozidla cestnej asist. služby sa skôr obnoví cestná premávka. Jestvujúca právna úprava neumožňuje vozidlám asist. služby používať vyhradené jazdné pruhy, avšak len cez tieto sa dá dostať na miesto odstránenia prekážky, nakoľko ostatné pruhy sú upchaté, vodiči vozidiel asist. služby aby sa dostali na miesto odstránenia prekážky vedome porušujú PCP a využívajú tieto vyhradené jazdné pruhy. Len aby sa dostali včas na miesto a odstránili prekážku, často im pri tom asistuje PZ /doprovod/ inak sa na miesto odstránenia prekážky nedostanú. Poznatky z praxe potvrdzujú, že na miesto odstránenia prekážky, 4-5 km jazdia aj dve hodiny. Odstránenie prekážky a obnovenie cestnej premávky je vykonávaná vo verejnom záujme a takže má svoje opodstatnenie k zapracovaniu pripomienky do predkladanej právnej normy .		nedodržiavať tie pravidlá cestnej premávky, pri ktorých to povaha ich jazdy alebo činnosti vyžaduje (§ 41 ods. 2 zákona o cestnej premávke).
Verejnosť Verejnosť	1	Celému materiálu Navrhujem doplniť k značke C9 – Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov možnosť umiestniť dodatkovú tabuľu s textom „Chodci vľavo“ alebo „Chodci vľavo, cyklisti vpravo“, ktorá by usmernila pohyb účastníkov premávky na spoločnej cestičke. Odôvodnenie: Na spoločných cestičkách pre chodcov a cyklistov často dochádza ku konfliktom z dôvodu nekoordinovaného pohybu oboch skupín. Zavedenie zrozumiteľného pravidla pre rozdelenie pohybu výrazne prispeje k zvýšeniu bezpečnosti, predvídateľnosti a plynulosti premávky. Takéto riešenie je bežne využívané aj v iných európskych štátoch (napr. Nemecko, Holandsko) a osvedčilo sa v praxi. Dodatková tabuľa je jednoduché a nákladovo efektívne opatrenie, ktoré prispeje k eliminácii zbytočných kolízií a zvýši komfort všetkých užívateľov spoločnej cestičky. ---	N	Pripomienka smeruje k vyhláske o dopravnom značení, nie k zákonu o cestnej premávke. Navyše, spoločná cestička je preto spoločná, že pohyb chodcov a cyklistov nie je na cestičke oddelený.

Verejnosť Verejnosť	1	Čl. I a VI Pripomienky Slovenskej komory výcvikových zariadení autoškôl Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony Legislatívny proces LP/2025/282 k Čl. I. (t.j. k novelizácii zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke) 1. zásadná k §5 Do § 5 navrhujeme doplniť odsek 8, ktorý znie: „Vodič bicykla, malého elektrického vozidla a nemotorového vozidla je povinný umožniť prejazd rýchlejších motorových vozidiel idúcich za ním; ak si to situácia vyžaduje, je povinný odstaviť vozidlo na najbližšom možnom mieste, a to až do prejazdu týchto vozidiel.“ Odôvodnenie: V záujme zabezpečenia bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky a z dôvodu znižovania tvorby emisií navrhujeme, aby títo účastníci cestnej premávky mali povinnosť zabezpečiť plynulý prejazd rýchlejších motorových vozidiel. Za účastníkom cestnej premávky, ktorý napríklad ide 15 km/h, je niekedy pre vodičov motorových vozidiel predchádzanie náročné až nebezpečné. Často krát vodiči motorových vozidiel predchádzajú cyklistov na úsekoch, na ktorých nie je dostatok miesta z dôvodu pozdĺžnej súvislej čiary, čím sa aj dopúšťajú priestupku. 2. obyčajná k §6 Do § 6 navrhujeme doplniť odsek 8, ktorý znie: „Ak je prevádzkovateľom vozidla právnická osoba, ktorá v rámci svojej činnosti zveruje motorové vozidlo inej osobe, je povinná zabezpečiť v dvojročných intervaloch školenie vodičov z pravidiel cestnej premávky; to sa nevzťahuje na prevádzkovateľa vozidla, ktorým je štátny orgán plniaci úlohy na úseku ochrany verejného	ČA Čiastočne akceptované. 1. Neakceptované. Z hľadiska základného systémového nastavenia pravidiel cestnej premávky považujeme všeobecnú povinnosť vodičov neprekážať v jazde rýchlejšie idúcim vozidlám a neobmedzovať plynulosť cestnej premávky [§ 4 ods. 2 písm. k) zákona o cestnej premávke] za dostatočnú, pričom poukazujeme na to, že na predchádzanie vymenovaných kategórií vozidiel sa navyše vzťahujú osobitné pravidlá (možno ich prechádzať v križovatke, na ich predchádzanie sa nevzťahuje zákaz vyplývajúci z dopravnej značky). Nadmerné používanie súvislých čiar vyplývajúce z minulosti, sa postupne odstráni aplikáciou nových pravidiel ich vyznačovania podľa TP 117 a 118. Rozpor netrvá. 2. Neakceptované. Zavedenie takejto povinnosti by znamenalo značný negatívny dopad na podnikateľské prostredie. 3. Čiastočne akceptované.
---------------------------------------	----------	---	--

	poriadku, bezpečnosti štátu a obrany štátu a na prevádzkovateľa vozidla, ktorý v rámci svojho predmetu činnosti zveril motorové vozidlo inej osobe na základe nájomnej zmluvy alebo zmluvy o výpožičke.“ Odôvodnenie: V záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky navrhujeme ustanoviť novú zákonnú povinnosť pravidelných školení z pravidiel cestnej premávky pre vodičov služobných motorových vozidiel. Niektoré firmy už v súčasnosti dobrovoľne zabezpečujú takéto školenia pre svojich zamestnancov, ktorým zverujú na plnenie pracovných úloh služobné motorové vozidlá. Túto novú zákonnú povinnosť navrhujeme iba vo vzťahu k právnickým osobám, pri ktorých najčastejšie dochádza k zvereniu motorových vozidiel ich zamestnancom alebo členom orgánov. Z novej povinnosti navrhujeme vyňať štátne orgány, ktoré plnia úlohy v oblasti ochrany verejného poriadku, bezpečnosti a obrany štátu, ako aj podnikateľov, ktorí podnikajú v oblasti krátkodobých prenájmov a výpožičiek vozidiel (autopožičovne, autoservisy, a pod.). 3. zásadná Novelizačný bod 21 (§6a písm. o) V novelizačnom bode 21 žiadame vypustiť písm. o) v § 6a Odôvodnenie: V písm. o) §6a sa navrhuje držiteľovi vozidla uložiť povinnosť pri prevádzkovaní motorového vozidla, aby zabezpečil, že osoby sediace na sedadlách povinne vybavených bezpečnostným pásom tento pás použili. Považujem uloženie tejto povinnosti za nevykonateľné v praxi, najmä v prípadoch prevádzkovania autobusov. 4. obyčajná Novelizačný bod 22 (§ 7 ods. 1) Zmenu predkladateľa v § 7 ods. 1 žiadame prehodnotiť a v súčasnom znení ustanovenia §7 ods. 1 navrhujeme pred slovo „povinnosti“ vložiť slovo „primerané“. Odôvodnenie: Súčasný znenie §7 ods. 1 ustanovuje, že inštruktor autoškoly má povinnosti vodiča pri vykonávaní výcviku a skúšok. Predkladateľ novelizačným bodom 22 navrhuje, aby sa uvedené ustanovenie zmenilo tak, že pri výcviku a skúškach sa inštruktor autoškoly bude považovať za vodiča. Doterajšie znenie a ani navrhovaná zmena predkladateľa však nereflektujú, že inštruktor v skutočnosti nemá a ani nemôže mať úplne totožné povinnosti vodiča. Z tohto dôvodu navrhujeme zmeniť doterajšie ustanovenie inak, než navrhuje predkladateľ, a to tak, že pri vykonávaní výcviku a skúšok má inštruktor autoškoly „primerané“ povinnosti vodiča.	Návrh zákona spresnený v zmysle pripomienky tak, aby sa týkal len predných sedadiel. 4. Neakceptované. Pôvodne navrhovaný bod 22 bol vypustený. 5. Čiastočne akceptované. V kontexte pripomienok iných subjektov a potenciálnych dopadov na plynulosť cestnej premávky na diaľniciach a po vzore z iných štátov zákaz predchádzania na diaľniciach upravený tak, aby v prípade vhodných podmienok (t. j. výrazne vyššieho rozdielu medzi predchádzaným a predchádzajúcim vozidlom) bolo možné tento jazdný úkon vykonať za predpokladu, že na danom úseku nebude zakázaný dopravnou značkou. 6. Neakceptované. Analogia s vodičom nie je vhodná, pretože vodič má zákaz držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné obdobné zariadenie kvôli vedeniu vozidla, t. j. predovšetkým kvôli potrebe ovládať volant/riadidlá a sledovať situáciu v
--	--	--

		5. obyčajná k §35 ods. 3 Navrhujeme zmenu § 35 ods. 3, ktorý bude znieť nasledovne: „Vodič motorového vozidla kategórie N,20) ktorého najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 7 500 kg, alebo vodič jazdnej súpravy, ktorej najväčšia prípustná hmotnosť presahuje 7 500 kg, nesmie pri jazde po úseku diaľnici s dvoma jazdnými pruhmi v jednom smere jazdy predchádzať iné motorové vozidlo.“ Odôvodnenie: Súčasné znenie § 35 ods. 3 neumožňuje vodičom nákladných vozidiel predchádzať na diaľniciach, pričom z tohto zákazu neexistuje žiadna výnimka. Neumožňuje sa im to ani na úsekoch diaľnic, ktoré majú v jednom smere jazdy viac ako dva jazdné pruhy a v situáciách, keď napríklad vodič nákladného vozidla ide 80 km/h a vodič nákladného vozidla za ním mieni ísť 90 km/h alebo ak v stúpaní nákladné vozidlo pred ním nedodrží ani len minimálnu rýchlosť 80 km/h. Navrhovanou zmenou sa im umožní predchádzať v týchto situáciách aspoň na tých úsekoch diaľnic, ktoré majú v jednom smere jazdy viac ako dva jazdné pruhy. Samozrejme možnosť určovať výnimky z tejto možnosti predchádzania dopravným značením zostane zachovaná. 6. zásadná k § 53 ods. 1 Navrhujeme za druhú vetu § 53 ods. 1 doplniť novú vetu, ktorá bude znieť nasledovne: „Pri prechádzaní cez cestu chodec nesmie obsluhovať a používať telefónny prístroj alebo iné elektronické zariadenie umožňujúce zobrazovať digitálny obsah alebo prehrávanie zvukových a audiovizuálnych záznamov.“ Odôvodnenie: Aj v Slovenskej republike v poslednom období pribúdajú nehody alebo kolízne situácie v cestnej premávke, ktoré sú spôsobené chodcami pri prechádzaní cez cestu z dôvodu, že nie sú sústredení v dôsledku obsluhovania a používania smartfónov alebo iných elektronických zariadení, ktoré oslabujú ich ľudské zmysly. Vzhľadom na súčasný výrazný technologický rozvoj, tento trend bude pokračovať, a preto je potrebné na to legislatívne reagovať. V niektorých štátoch Ázie (napr. Japonsko) a v niektorých mestách Ázie už takúto legislatívu prijali. Jej prijatie zvažujú aj niektoré členské štáty Európskej únie. 7. obyčajná k § 55 ods. 1, ods. 2, ods. 4 a ods. 7 Navrhujeme v 55 ods. 1, ods. 2, ods. 4 a ods. 7 slová „cestička pre cyklistov“	premávke, keďže – na rozdiel od chodcov – vozidlo sa pohybuje rýchlo a má značnú kinetickú energiu. Vodič nemá žiaden zákaz používať slúchadlá (v minulosti pri hands-free sadách bez bluetooth úplne bežné, v súčasnosti bežné vybavenie motorkárskych prilieb) alebo počúvať nahlas hudbu. Rozpor netrvá. 7. Neakceptované. Povinnosť použiť cyklistickú komunikáciu vyplýva až z použitia v pripomienke uvedenej dopravnej značky; pri cyklistických komunikáciách, ktoré nie sú označené touto značkou platia všeobecné pravidlá cestnej premávky, napr. o jazde pri pravom okraji vozovky alebo jazdného pruhu. 8. Akceptované. 9. Čiastočne akceptované. Časové obdobie evidovania troch závažných priestupkov ponechané na 12 mesiacov. Rozpor netrvá. 10. Neakceptované. Ide o lehotu, ktorá sa týka
--	--	--	---

	nahradiť slovami „cyklistická komunikácia“. Odôvodnenie: V súlade aj s technickými normami (napr. STN 73 6100) navrhujeme nahradiť pojem „cestička pre cyklistov“ pojmom „cyklistická komunikácia“. Cyklistická komunikácia je širším pojmom a podľa súčasného členenia cyklistické komunikácie zahŕňajú cyklocesty, cyklocestičky a cyklochodníky. 8. obyčajná Novelizačný bod 58 (§ 55 ods. 7) Novelizačný bod 58 žiadame spresniť a pred slovo „vzťahujú“ navrhujeme vložiť slovo „primerane“. Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje, aby sa na osobu, ktorá sa pohybuje na cestičke pre cyklistov na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde a pod. vzťahovali ustanovenia o cyklistoch. Všetky povinnosti o cyklistoch sa však na tieto osoby objektívne nemôžu vzťahovať (napr. držanie riadidiel). Z tohto dôvodu navrhujeme doplniť navrhované ustanovenie za bodkočiarkou tak, aby sa na nich „primerane“ vzťahovali ustanovenia o cyklistoch. 9. zásadná Novelizačný bod 95 (§ 91 ods. 3) V 95 novelizačnom bode žiadame slová „dvadsiatich štyroch“ nahradiť slovami „dvanástich mesiacov“ a slovo „dvakrát“ nahradiť slovom „trikrát“. Odôvodnenie: Navrhuje sa výrazne sprísniť doterajšiu právnu úpravu tým, že sa predĺži rozhodné obdobie pre recidívu z dvanástich mesiacov na dvadsaťštyri mesiacov a zníži sa počet závažných porušení pravidiel cestnej premávky, ktoré v rozhodnom období budú považované za splnenú recidívu, a to z troch na dve závažné porušenia pravidiel cestnej premávky. Doterajšia právna úprava je už dostatočne represívna a sme toho názoru, že nárastom ďalších represívnych opatrení alebo sprísňovaním existujúcich represívnych opatrení neprinesie výraznejšie zlepšenie bezpečnosti v cestnej premávke. Navrhovaná zmena môže mať negatívny dopad na zásobovanie a na zabezpečovanie dopravnej obslužnosti území pravidelnou dopravou. 10. obyčajná Novelizačný bod 109 (§ 92 ods. 5) V 109 novelizačnom bode žiadame slová „troch mesiacov“ nahradiť slovami „7 pracovných dní“. Odôvodnenie: Pozitívne hodnotíme, že predkladateľ navrhuje pre držiteľa odobratého vodičského oprávnenia skrátiť lehotu na vykonanie ďalšej skúšky z odbornej spôsobilosti po neúspešnej skúške z odbornej spôsobilosti z troch	skúšky z odbornej spôsobilosti pre tých, ktorým bolo odobraté vodičské oprávnenie (v drvivej väčšine z dôvodu zistenia alkoholu alebo inej návykovej látky); pôvodne navrhované skrátenie lehoty na opakované vykonanie po neúspešnej skúške z troch na jeden mesiac preto vnímame ako dostatočné. 11. Neakceptované. Pred zaradením do kurzu teoretickej výučby je potrebné u účastníka preverovať len podmienku pobytu. Zdravotnú a psychologickú spôsobilosť postačuje preverovať až pred zaradením do praktického výcviku. Rozpor netrvá. 12. Neakceptované. Pôvodne navrhovaný bod 10 z návrhu zákona vypustený. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá. 13. Neakceptované.
--	--	--

	mesiacov na jeden mesiac. Avšak aj túto lehotu považujeme za príliš dlhú a navrhujeme ju skrátiť na 7 pracovných dní. k Čl. VI (t.j. k novelizácii zákona č. 93/2005 Z.z. o autoškolách) 11. zásadná Novelizačný bod 6 (§ 2b ods. 1) a novelizačný bod 7 (§ 2b ods. 4) V 6 novelizačnom bode navrhujeme v odseku 1 nahradiť prvú vetu vetou, ktorá znie: „Žiadateľ sa zaradi do kurzu alebo výcviku, ak podľa osobitného predpisu 1c) spĺňa podmienku pobytu, je zdravotne spôsobilý na základe lekárskej prehliadky a psychicky spôsobilý na základe psychologického vyšetrenia.“ V 7 novelizačnom bode navrhujeme nahradiť vetu v odseku 4 vetou, ktorý znie: „(4) Účastník vodičského kurzu sa zaradi do praktického výcviku najneskôr do 30 dní odo dňa vykonania teoretickej skúšky podľa osobitného predpisu, 1d) ak je na teoretickej skúške hodnotený klasifikačným stupňom prospel a je vykonaná do troch mesiacov od skončenia výučby teórie.“ Odôvodnenie: Navrhujeme, aby žiadateľ už pred zaradením do kurzu alebo výcviku okrem podmienky pobytu preukázal aj ďalšie podmienky na udelenie vodičského oprávnenia podľa zákona o cestnej premávke, ktorými sú zdravotná a psychická spôsobilosť. 12. zásadná Novelizačný bod 10 (§ 4 ods. 2 prvá veta) V 10 novelizačnom bode navrhujeme slová „až f)“ nahradiť slovami „a b)“ a slová „200 vyučovacích hodín ročne“ nahradiť slovami „300 vyučovacích hodín ročne výučby teórie a 300 vyučovacích hodín ročne praktického výcviku“. Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje veľmi nízky ročný rozsah praxe, ktorá sa bude uznávať na účely preukázania odbornej spôsobilosti. 200 vyučovacích hodín ročne považujeme za nedostatočné pre preukázanie odbornej spôsobilosti. Sme toho názoru, že pre započítanie praxe je potrebné ročne vykonať aspoň 300 vyučovacích hodín výučby teórie a 300 vyučovacích hodín praktického výcviku. Predkladateľ zároveň navrhuje, aby sa v rámci praxe započítavali aj napríklad vyučovacie hodiny kondičných výcvikov. S tým nesúhlasíme a navrhujeme, aby pre prax boli relevantné iba vyučovacie hodiny vodičských kurzov alebo doškoľovacích kurzov vodičov. 13. zásadná	Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá. 14. Akceptované. Text upravený v zmysle pripomienky (v § 5 ods. 5). 15. Neakceptované. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá. 16. Neakceptované. Uvedená problematika bude posúdená v samostatnom legislatívnom procese, v rámci ktorého sa bude novelizovať zákon č. 93/23005 Z. z. o autoškolách. Rozpor netrvá.
--	--	---

		k §5 ods. 7 V § 5 ods. 7 navrhujeme poslednú vetu nahradiť vetou, ktorá znie „Premiestňovať výcvikové vozidlá na zabezpečenie kurzov podľa § 2 ods. 1 a 4 možno len medzi prevádzkami autoškoly.“ Odôvodnenie: Súčasné ustanovenie umožňuje prevádzkovateľovi prevádzkovať autoškolu aj tak, že na zabezpečenie kurzov bude využívať výcvikové vozidlá od inej autoškoly, ktorú tiež prevádzkuje. Uvedená možnosť vytvára priestor na zneužívanie a obchádzanie ustanovení zákona o technickej základni autoškoly, keď jeden samostatný právny subjekt využíva technickú základňu iného samostatného právneho subjektu. Navrhujeme preto ponechať možnosť premiestňovania výcvikových vozidiel na zabezpečenie kurzov iba medzi jednotlivými prevádzkami v rámci jednej autoškoly. 14. zásadná Novelizačný bod 12 (§ 6 ods. 1 písm. o) V 12 novelizačnom bode navrhujeme vypustiť druhú vetu a na konci prvej vety bodku nahradiť bodkočiarkou, za ktorú sa doplnia slová: „to neplatí pre výcvikové vozidlá pri ich výmene podľa § 7 ods. 7,“ Odôvodnenie: Predkladateľ navrhuje obmedzenie vlastníckeho práva prevádzkovateľov autoškôl, ktoré nepovažujeme za proporcionálne a za dostatočne odôvodnené. Podľa nášho názoru navrhované doplnenie o nemožnosti využiť technickú základňu autoškoly na iný účel ako kurz alebo výcvik ide nad rámec účelu zákona o autoškolách a nad rámec prípustného obmedzenia vlastníckeho práva podľa článku 20 Ústavy SR. Nevidíme žiadny relevantný dôvod, aby prevádzkovatelia autoškôl boli takýmto spôsobom obmedzovaní vo vlastníckych oprávneniach k svojej technickej základni. Zákon obsahuje množstvo represívnych ustanovení voči prevádzkovateľom autoškôl, ak by využívanie technickej základne na iné účely ohrozilo kvalitu a dĺžku kurzov alebo výcvikov. S ohľadom na našu predchádzajúcu pripomienku k súčasnemu §5 ods. 7 zákona o premiestňovaní výcvikových vozidiel iba medzi prevádzkami autoškôl, navrhujeme, aby bola ako výnimka z disponovania schválenej technickej základne autoškoly ponechaná iba výmena výcvikových vozidiel podľa § 7 ods. 7 zákona. 15. zásadná		
--	--	--	--	--

		k §7 ods. 3 písm. d) a § 7 ods. 5 V § 7 ods. 3 navrhujeme vypustiť písmeno d) a doterajšie písmeno e) sa bude označovať ako písmeno d). V § 7 ods. 5 navrhujeme slová „c), d) alebo písm. e)“ nahradiť slovami „c) alebo d)“ Odôvodnenie: Súčasné ustanovenie §7 ods. 3 písm. d) umožňuje okresným úradom v sídle kraja zrušiť registráciu autoškoly, ak prevádzkovateľ hoci aj prvý krát porušil niektorú zo svojich povinností podľa § 6 ods. 1 písm. a), e), o) a q). Zrušenie registrácie autoškoly je pritom pre prevádzkovateľa autoškoly najprísnejšou sankciou za protiprávne konanie, pretože de facto ňou mu zaniká podnikateľské oprávnenie na prevádzkovanie autoškoly. Zároveň po zrušení registrácie autoškoly takýto bývalý prevádzkovateľ autoškoly prestane spĺňať podmienku bezúhonnosti podľa § 3 ods. 8 písm. e) zákona, čím najmenej po dobu 5 rokov nemôže opätovne začať znova prevádzkovať autoškolu. Takáto úprava je extrémne prísna a prakticky nie je v žiadnej inej oblasti podnikania. V iných oblastiach podnikania najprísnejšia sankcia v podobe ukončenia podnikania a znemožnenia jeho obnovenia po dobu 5 rokov sa ukladá za hrubé a opakované porušovanie zákonných povinností. Z uvedeného dôvodu navrhujeme vypustiť §7 ods. 3 písm. d) a postačí ponechať možnosť potrestania prevádzkovateľov autoškôl podľa ustanovenia §7 ods. 3 písm. c), ktoré pri uložení sankcie zrušenia registrácie autoškoly zohľadňuje recidívu protiprávných konaní prevádzkovateľa autoškoly. Ustanovenie §7 ods. 3 písm. d) v spojení s § 17 ods. 1 písm. a) a c) je podľa nás aj v rozpore so zásadou ne bis in idem (nemožno trestať dvakrát za ten istý skutok), ktorá sa v zmysle judikatúry Ústavného súdu SR a Európskeho súdu pre ľudské práva má uplatňovať aj v správnom trestaní. V dôsledku tejto úpravy okresné úrady v sídle kraja porušenie niektorej povinnosti podľa § 6 ods. 1 písm. a), e), o) alebo q) jedným skutkom prevádzkovateľa autoškoly trestajú v dvoch samostatných správnych konaniach, a to v správnom konaní o správnom delikte podľa § 17 ods. 1, v ktorom prevádzkovateľovi autoškoly uložia pokutu a v následnom ďalšom správnom konaní, v ktorom mu zrušia registráciu autoškoly podľa §7 ods. 3 písm. d) zákona. 16. zásadná Novelizáčny bod 20 (§ 11 ods. 2) V 20 novelizačnom bode navrhujeme slovo „vydania“ nahradiť slovami „úspešne absolvovanej skúšky“ Odôvodnenie: Predkladateľ v novelizačnom bode 20 navrhuje, aby lehota dvoch rokov povinnosti inštruktorov autoškôl absolvovať doškolaovací kurz v dvojročných intervaloch začala plynúť od vydania inštruktorského preukazu.		
--	--	---	--	--

		Navrhovaná úprava sťažuje Slovenskej komore výcvikových zariadení autoškôl (ďalej len "komora") plánovanie termínov doškoľovacích kurzov pre inštruktorov, pretože pre plynutie dvojročnej lehoty nie je rozhodujúce úspešné absolvovanie doškoľovacieho kurzu, ale deň vydania inštruktorského preukazu. O ten však môže absolvent doškoľovacieho kurzu požiadať kedykoľvek po ukončení doškoľovacieho kurzu. V dôsledku toho sa môže stať, že držiteľ inštruktorského preukazu požiada komoru o zaradenie do doškoľovacieho kurzu včas, avšak v období, v ktorom komora nemá na najbližšie dva mesiace naplánovaný žiadny termín doškoľovacieho kurzu, do ktorého by ho mohla zaradiť. Dňa 20.6. 2025		
Verejnost' Verejnost'	1	Čl. II Vzhľadom na množstvo inštitúcií vyjadrujúcich nesúhlas so znením Čl. II (Ministerstvo dopravy SR, Mesto Bratislava, Mesto Prešov, Trnavský samosprávny kraj, ÚMS, SK8 a i.) zakladám hromadnú pripomienku. Navrhovaná úprava zákona č. 135/1961 Zb. vracia spoločnosť o mnoho rokov späť, z cestných správnych orgánov robí štatistov a z verejnosti rukojemníkov systému, v ktorom je slovo policajta (často bez dopravného vzdelania a náležitého odborného posúdenia) nadradené akýmkoľvek odborným názorom, argumentom a stanoviskám (bez možnosti odvolať sa). Navyše ide o úpravu, ktorá nesúvisí s navrhovanými zmenami v zákone č. 8/2009 Z. z., a s ktorou nesúhlasí ani gestor zákona č. 135/1961 Zb. (Ministerstvo dopravy SR). Stanoviská dopravných inšpektorátov navyše predstavujú komplikáciu pri realizácii preferencie verejnej osobnej dopravy, ktorej preukázateľne dlhodobo zabraňujú. V tejto súvislosti je nutné podotknúť, že policajný orgán sa má v konaniach podľa cestného zákona vyjadrovať k predkladaným návrhom organizácie dopravy len v rozsahu pôsobnosti stanovených právnymi predpismi (najmä zákonom č. 8/2009 Z. z. a vyhláškou č. 30/2020 Z. z.). V skutočnosti však stále dochádza k prekračovaniu týchto právomocí, čo je v prípade záväzného stanoviska vážny zásah do kompetencií ostatných odborných útvarov a správnych orgánov. Na základe množstva vyjadrených zásadných pripomienok žiadam vypustiť celý článok II predloženého návrhu.	A	Text návrhu zákona upravený v zmysle 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	8 (0o, 8z)	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 SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	16 (0o, 16z)	0 (0o, 0z)		
5.	Cyklokoalícia – Cyklokoalícia	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
6.	DPB, a.s. – Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť	3 (3o, 0z)	0 (0o, 0z)		
7.	GPSR – Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	30 (22o, 8z)	0 (0o, 0z)		
8.	KBS – Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
9.	KOZSR – Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
10.	KSK – Košický samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
11.	KVOP – Kancelária verejného ochrancu práv	2 (2o, 0z)	0 (0o, 0z)		
12.	Klub 500 – Klub 500	17 (0o, 17z)	0 (0o, 0z)		
13.	MDSR – Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	27 (9o, 18z)	0 (0o, 0z)		

14.	MFSR – Ministerstvo financií Slovenskej republiky	11 (5o, 6z)	0 (0o, 0z)		
15.	MHSR – Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	7 (1o, 6z)	0 (0o, 0z)		
16.	MINCRS – Ministerstvo cestovného ruchu a športu Slovenskej republiky	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
17.	MIRRI SR – Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
18.	MKSR – Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	12 (12o, 0z)	0 (0o, 0z)		
19.	MOSR – Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	10 (2o, 8z)	0 (0o, 0z)		
20.	MPRVSR – Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	7 (4o, 3z)	0 (0o, 0z)		
21.	MPSVRSR – Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	4 (4o, 0z)	0 (0o, 0z)		
22.	MSSR – Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	8 (8o, 0z)	0 (0o, 0z)		
23.	MVSR – Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
24.	MZSR – Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
25.	MZVEZ SR – Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
26.	Mesto Banská Bystrica – Mesto Banská Bystrica	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
27.	Mesto Košice – Mesto Košice	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		

28.	Mesto Nitra – Mesto Nitra	3 (3o, 0z)	0 (0o, 0z)		
29.	Mesto Prešov – Mesto Prešov	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
30.	Mesto Trnava – Mesto Trnava	5 (5o, 0z)	0 (0o, 0z)		
31.	MŠVVaMSR – Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
32.	MŽPSR – Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
33.	NBS – Národná banka Slovenska	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
34.	NBÚ – Národný bezpečnostný úrad	3 (2o, 1z)	0 (0o, 0z)		
35.	NKÚSR – Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
36.	NSK – Nitriansky samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
37.	NSSR – Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
38.	OAPSVLÚVSR – Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	2 (2o, 0z)	0 (0o, 0z)		
39.	PMÚSR – Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
40.	PSK – Prešovský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
41.	RÚZSR – Republiková únia zamestnávateľov	32 (0o, 32z)	0 (0o, 0z)		

42.	SAPPO – Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
43.	SFOZP – Slovenské fórum osôb so zdravotným postihnutím v SR	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
44.	SIS – Slovenská informačná služba	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
45.	SK8 – Samosprávne kraje Slovenska	2 (0o, 2z)	0 (0o, 0z)		
46.	SKE – Slovenská komora exekútorov	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
47.	SPPK – Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
48.	SVSLPRK – Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
49.	SŠHRSR – Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
50.	SŽZ – Slovenský živnostenský zväz	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
51.	TSK – Trenčiansky samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
52.	TTSK – Trnavský samosprávny kraj	1 (0o, 1z)	0 (0o, 0z)		
53.	UKPD – Úrad komisára pre deti	1 (1o, 0z)	0 (0o, 0z)		
54.	UOOU SR – Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	4 (2o, 2z)	0 (0o, 0z)		
55.	UPVSR POaZE – Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

56.	URSO – Úrad pre reguláciu sieťových odvetví	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
57.	UpUPaVSR – Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
58.	Verejnost' – Verejnost'	26 (26o, 0z)	0 (0o, 0z)		
59.	ZMOS – Združenie miest a obcí Slovenska	6 (0o, 6z)	0 (0o, 0z)		
60.	hlavné mesto – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	16 (5o, 11z)	0 (0o, 0z)		
61.	ÚDZS – Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
62.	ÚGKKSR – Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
63.	ÚJDSR – Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
64.	ÚMS – Únia miest Slovenska	21 (1o, 20z)	0 (0o, 0z)		
65.	ÚNMSSR – Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
66.	ÚPVSR – Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
67.	ÚVO – Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
68.	ÚVSR – Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
69.	Ústavný súd SR – Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X

70.	ČESMAD – ČESMAD Slovakia	17 (17o, 0z)	0 (0o, 0z)		
71.	ŠÚSR – Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)	X	
72.	ŽSK – Žilinský samosprávny kraj	0 (0o, 0z)	0 (0o, 0z)		X
	Spolu	312 (146o, 166z)	0 (0o, 0z)	10	23