

STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

Bod 2 – Návrh 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

Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Bod bol zaradený na rokovanie HSR Ministerstvom vnútra SR na základe Plánu legislatívnych úloh vlády SR na rok 2025.

Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Návrh zákona je vypracovaný predovšetkým s cieľom zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky, keďže vývoj dopravnej nehodovosti – najmä tej s následkami na životoch – sa javí ako neuspokojivý. Navrhované zmeny majú tento cieľ dosiahnuť najmä prostredníctvom: 1. posilnenia postavenia a ochrany najzraniteľnejšieho účastníka cestnej premávky – chodca, 2. zosúladenie niektorých pravidiel cestnej premávky s medzinárodnými štandardom, 3. precizovanie mechanizmov zameraných na recidivistov, t. j. vodičov opakovane porušujúcich pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, 4. sprísnenia sankcií za prekročenie rýchlosti, rozšírenia okruhu porušení pravidiel cestnej premávky, ktoré možno riešiť v rámci objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla, 5. upravenia pravidiel jazdy malých elektrických vozidiel, rozdelenia výcviku v autoškole a rozdelenia skúšky z odbornej spôsobilosti (zaradenie účastníka vodičského kurzu do praktického výcviku až po tom, ako prosper na teoretickej skúške).

Návrh zákona upravuje aj niektoré ďalšie zmeny v zákone o cestnej premávke, napríklad 1. rozšírenie správnych deliktov držiteľov vozidiel, ktoré môže okrem orgánov Policajného zboru prejednávať aj obce (predovšetkým ide o prekročenie najvyššej dovolenej rýchlosti či porušenie zákazu vjazdu, zákazu odbočenia a pod.), 2. úprava času obmedzenia jazdy niektorých druhov vozidiel v nedele a sviatky, aby sa vytvoril dostatočný časový rámec na dojazd nákladných vozidiel do miesta určenia, resp. aby sa umožnila 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 jazdy, 3. nové vymedzenie vozidiel s právom prednostnej jazdy a špecifikácia spôsobu ich označenia a montáže zvláštnych výstražných zariadení, 4. zrušenie možnosti podania odporu držiteľa vozidla pri vyvodzovaní tzv. objektívnej zodpovednosti z dôvodu uvedenia vodiča, ktorý v čase porušenia pravidiel vozidlo viedol, 5. precizovanie spôsobu udeľovania, používania, rozsahu a platnosti výnimiek z niektorých pravidiel cestnej premávky, resp. dopravných značiek.

Návrh zákona má nadobudnúť účinnosť 01.02.2026, okrem vymedzených ustanovení, ktoré nadobudnú účinnosť neskôr

Postoj RÚZ k materiálu

Návrh zákona je vypracovaný predovšetkým s cieľom zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky v súlade s Národnou stratégiou Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030. RÚZ návrh v medzirezortnom pripomienkovom konaní pripomienkovala pričom nižšie uvedené rozpory sa nepodarilo odstrániť.

RÚZ s návrhom súhlasí a odporúča ho na ďalšie konanie po zapracovaní nižšie uvedených pripomienok.

Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

1. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 49, v časti § 39 ods.3, písmeno m)

Vítame rozšírenie výnimky zo zákazov jazdy pre vozidlá, ktoré zasobujú podniky s nepretržitou prevádzkou, avšak, máme zato, že jej znenie si vyžaduje precizovanie, resp. úpravu s cieľom dosiahnuť potrebný účinok. S cieľom zabránenia negatívneho vplyvu navrhovanej novely zákona na podnikateľský sektor preto navrhujeme nasledovné znenie § 39 ods.3, písmeno m) :

„m) vozidlá použité na zásobovanie, prevádzkovú obsluhu, distribúciu a odvoz hotových výrobkov z podnikov s nepretržitou prevádzkou, ak je miesto nakládky alebo vykládky na území Slovenskej republiky.“

Odôvodnenie:

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.

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 ud

elenia 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.

2. Zásadná pripomienka k čl. I. – vloženie nových novelizačných bodov

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.

Odôvodnenie:

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.

3. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 171

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 páchatelovi priestupku, nie voči držiteľovi vozidla, ktorý sa na ňom nemusel podieľať. Zároveň by mala pôsobiť preventívne a odradiť páchatela od opakovania takéhoto konania v budúcnosti.

V prípade schválenia navrhovaného opatrenia by sankcia za priestupok automaticky zaťažila držiteľa 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 zahlcovaníu 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.

4. Zásadná pripomienka k 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 RÚZ 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.

5. Zásadná pripomienka k 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.

Zdroj: RÚZ