

## STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

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

<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LP/2025/282>

Materiál v pripomienkovom konaní do 23.06.2025

### Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál predkladá do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvom vnútra SR na základe Programového vyhlásenia vlády SR 2023-2027 a Plánu legislatívnych úloh vlády SR na rok 2025

#### Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Návrh zákona sa predkladá s cieľom zvýšenia bezpečnosti účastníkov cestnej premávky. Na splnenie uvedených záväzkov Slovenskej republiky, ale predovšetkým za účelom zvýšenia bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky sa navrhuje: posilniť postavenie a ochranu chodca zvýšením ochrany pri prechode cez priechod pre chodcov a jeho dominantného postavenia na chodníku, precizovať mechanizmy zamerané na recidivistov, vodičov opakovane porušujúcich pravidiel cestnej premávky, sprísniť sankcie za prekročenie rýchlosti jazdy, rozšíriť okruh porušení pravidiel cestnej premávky vodičom, ktoré možno riešiť v rámci objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla, upraviť niektoré pravidlá jazdy vozidiel malých elektrických vozidiel, zadefinovať možnosť zaradenia účastníka vodičského kurzu do praktického výcviku až v čase, keď na teoretickej skúške je hodnotený klasifikačným stupňom prospel a posilniť postavenie dopravnej polície pri kontrole a schvaľovaní umiestňovania dopravného značenia.

Súčasne sa navrhujú aj niektoré zmeny vyvolané požiadavkou z praktického aplikovania zákona, týkajúce sa najmä úpravy obmedzenia jazdy niektorých druhov vozidiel, špecifikácie vozidiel, ktoré môžu byť vybavené zvláštnymi výstražnými znameniami, sprehľadnenia konania o správnom delikte držiteľa vozidla, precizovania udeľovania výnimiek z niektorých pravidiel cestnej premávky.

Návrh zákona má nadobudnúť účinnosť dňa 01.12.2025 okrem vymedzených bodov, ktoré nadobudnú účinnosť neskôr.

### Postoj RÚZ k materiálu

Návrh zákona sa predkladá s cieľom zvýšenia bezpečnosti účastníkov cestnej premávky a obsahuje aj niektoré zmeny vyvolané požiadavkou z praktického aplikovania zákona, týkajúce sa najmä úpravy obmedzenia jazdy niektorých druhov vozidiel, špecifikácie vozidiel, ktoré môžu byť vybavené zvláštnymi výstražnými znameniami, sprehľadnenia konania o správnom delikte držiteľa vozidla, precizovania udeľovania výnimiek z niektorých pravidiel cestnej premávky. RÚZ predkladá k návrhu nižšie uvedené zásadné pripomienky

### Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

#### 1. Zásadná pripomienka k 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 „zjavne 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.

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.

## 2. Zásadná pripomienka k 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 navrhujeme 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.

## 3. Zásadná pripomienka k 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 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 okamih nedodrží bezpečná vzdialenosť, čo ale nebude chybou vodiča nákladného vozidla.

Problém nastáva aj v prípade, že vozidlo nie je vybavené kamerovým systémom zaznamenávajúcím 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.

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.

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.

#### 4. Zásadná pripomienka k 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.

#### 5. Zásadná pripomienka k 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 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 viaceré 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.

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 neznížila 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 prečislujú.

Navrhujeme zaradiť prepravu poštových a kuriérskych zásielok medzi výnimky zo zákazov jazd. 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 jazd. Slovensko je tak výnimkou, čo znevýhodňuje domáce aj medzinárodné prepravné spoločnosti. Prijatím predmetnej úpravy sa tak zabezpečí zlepšenie služieb obyvateľom.

#### 6. Zásadná pripomienka k 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 jednotky 24a,) 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.

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 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 obsluhu.

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 obsluhu.

#### **7. Zásadná pripomienka k 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 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.

#### **8. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 56**

Navrhujeme 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.

#### **9. Zásadná pripomienka k 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.

#### **10. Zásadná pripomienka k 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 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 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.

#### 11. Zásadná pripomienka 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:

Republiková únia zamestnávateľov je členom:

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.

### 12. Zásadná pripomienka k 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.

### 13. Zásadná pripomienka k 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 doškľoňovacieho 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 trestu.

Sprísnenie počtu porušení a predĺženie sledovaného obdobia môže pre profesionálnych vodičov znamenať dlhodobý 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 zamestnávatelia 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 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.

#### 14. Zásadná pripomienka k 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 nenahraditeľným základom ich živobytia.

#### 15. Zásadná pripomienka k 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 autoškole<sup>41a</sup>), 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 spojkou alebo – t.j. buď osobitný výcvik, alebo osobitná 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.

#### 16. Zásadná pripomienka k 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.

#### **17. Zásadná pripomienka k 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 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 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.

#### **18. Zásadná pripomienka k čl. I., novelizačný bod 155**

RÚZ 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 žiadúce ponechať možnosť udelenia výnimiek zo zákazu jász, 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.“ číslice „1,2,“

### 19. Zásadná pripomienka k 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.

### 20. 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 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.

### 21. 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.

### 22. Zásadná pripomienka k 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.

**23. Zásadná pripomienka k 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.

**24. Zásadná pripomienka k 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:

**Odôvodnenie:**

Nie každý žiadateľ má vytvorenú emailovú adresu, resp. nesúhlasí s jej poskytnutím autoškole, preto navrhujeme zaviesť možnosť výberu poskytnutia kontaktnej informácie.

**25. Zásadná pripomienka k 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.

**26. Zásadná pripomienka 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 pracovnoprávného 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 autoškol. 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.

**27. Zásadná pripomienka k čl. VI, novelizačný bod číslo 9**

Navrhujeme vypustiť slová „v autoškole počas desiatich rokov“

**Odôvodnenie:**

Požiadavku na 10 rokov považujeme za neprimeranú.

**28. Zásadná pripomienka k čl. VI, novelizačný bod číslo 10**

Navrhujeme zvýšiť požiadavku na 300 hodín.

**29. Zásadná pripomienka k 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,“

### **30. Zásadná pripomienka k 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 trenažera“). Schválenú učebňu, ktorá je už zaradená do technickej základne autoškoly, nesmie využívať iná autoškola.

#### **Odôvodnenie:**

Uvedenou úpravou sa zabezpečí nezávislosť a súlad so schválenými 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.

### **31. Zásadná pripomienka k 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:**

Súčasné nastavenie v oblasti zrušenia registrácie považujeme za neprimerane prísne. Umožňuje to dokonca potrestať prevádzkovateľa autoškoly 2x a to dokonca až zrušením registrácie.

### **32. Zásadná pripomienka k 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 zosúladovací 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.

## Zdroj:

<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LP/2025/282>