

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO 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

Spôsob pripomienkového konania	
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných	314 /121
Počet vyhodnotených pripomienok	314

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	117 /31
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	29 /17
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných	159 /72

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)

Počet odstránených pripomienok

Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia leasingových spoločností	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
2.	Asociácia priemyselných zväzov	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
3.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
4.	BRATISLAVSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ	27 (4o,23z)	0 (0o,0z)		
5.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	11 (4o,7z)	0 (0o,0z)		
6.	Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava	29 (5o,24z)	0 (0o,0z)		
7.	Inštitút zamestnanosti	5 (0o,5z)	0 (0o,0z)		
8.	Klub 500	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
9.	Košický samosprávny kraj	15 (15o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	57 (36o,21z)	0 (0o,0z)		
11.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	3 (2o,1z)	0 (0o,0z)		
12.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
13.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	11 (6o,5z)	0 (0o,0z)		
14.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	4 (2o,2z)	0 (0o,0z)		
15.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	5 (5o,0z)	0 (0o,0z)		
16.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	9 (6o,3z)	0 (0o,0z)		
17.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		

18.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	6 (6o,0z)	0 (0o,0z)		
19.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	16 (16o,0z)	0 (0o,0z)		
20.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	6 (4o,2z)	0 (0o,0z)		
21.	Národný bezpečnostný úrad	4 (4o,0z)	0 (0o,0z)		
22.	Národná rada občanov so zdravotným postihnutím v SR	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
23.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
24.	Slovenská komora psychológov	3 (1o,2z)	0 (0o,0z)		
25.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	3 (0o,3z)	0 (0o,0z)		
26.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
27.	Únia miest Slovenska	17 (11o,6z)	0 (0o,0z)		
28.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
29.	Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	16 (4o,12z)	0 (0o,0z)		
30.	Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu	2 (1o,1z)	0 (0o,0z)		
31.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	4 (4o,0z)	0 (0o,0z)		
32.	Verejnosť	45 (45o,0z)	0 (0o,0z)		
33.	Združenie miest a obcí Slovenska	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
34.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
35.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
36.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
37.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
38.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
39.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
40.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
41.	Slovenská informačná služba	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Slovenská lekárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Slovenská asociácia poisťovní	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Železnice Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
47.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
48.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
49.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
50.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
51.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
52.	Spľnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
53.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
54.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

55.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
56.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	314 (193o,121z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

A – akceptovaná

Z – zásadná

N – neakceptovaná

ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Typ	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
ALS SR	K ČL II. Občiansky zákonník, § 53 ods. 7 Navrhované doplnenie ustanovenia Občianskeho zákonníka ohľadne zákazu zabezpečovacieho prevodu vlastníckeho práva: „to neplatí pri motorových a ich prípojných vozidlách, ktorých hodnota zodpovedá spotrebiteľskej zmluve“ je podľa nášho názoru zmätočné a v praxi neaplikovateľné. Uvedené znenie de facto znamená, že hodnota zabezpečovanej veci / práva/ musí zodpovedať hodnote podľa spotrebiteľskej zmluvy a teda že zabezpečovací prevod vlastníckeho práva bude možný iba v prípade, ak je uzatvorená spotrebiteľská zmluva na hodnotu veci v celej výške, čo je však v praxi spoločností poskytujúcich financovanie hnuteľných vecí spotrebiteľom nepoužiteľné, keďže takmer vždy časť financovania znáša na začiatku zákazník z vlastných zdrojov. Taktiež obmedzenie prevodu práva len na časť hnuteľných vecí nie je namieste, nakoľko je štandardom aj financovanie iných hnuteľných vecí pre spotrebiteľov. Z vyššie uvedených dôvodov navrhujeme zmenu tak, aby zabezpečovací prevod vlastníckeho práva bol možný pri hnuteľných veciach. Konkrétne navrhujeme doplniť na záver § 53 ods. 7: "to neplatí pri hnuteľných veciach".	Z	N	Vzhľadom na to, že akceptáciou tejto pripomienky by sa značne rozšíril okruh hnuteľných vecí, na ktoré by bolo možné zriadiť zabezpečovací prevod práva, po dohode s pripomienkujúcim subjektom sa novelizácia Občianskeho zákonníka vypúšťa, keďže – vzhľadom na to, že by už šlo o všeobecnú úpravu zabezpečenia splnenia záväzku pri spotrebiteľskej zmluve – je vhodnejšie túto zmenu pripraviť prostredníctvom štandardného legislatívneho procesu k Občianskemu zákonníku pod patronátom jeho gestora (Ministerstva spravodlivosti SR) ako to meniť prostredníctvom novelizácie zákona o cestnej premávke.
APZ	§ 72a Nesúhlasíme s návrhom zadržať doklady od vozidla a tabuľky s evidenčným číslom kvôli neuhradenej pokute. Cieľom ustanovenia by malo byť zadržanie vodičského oprávnenia, prípadne úplne odobratie oprávnenia. Vozidlo patriace jednému majiteľovi, môže byť využívané ďalšími rodinnými príslušníkmi alebo inými osobami a preto obmedzovanie ich možnosti využitia vozidla nepovažujeme za proporčné k cieľu daného ustanovenia, ktorým je sankcia za neuhradenie pokuty. Prikláňame sa k názoru, že ak vodič neuhradí pokutu, prijateľným krajným riešením je aj rozšírenie trestnoprávnej zodpovednosti na takéto konanie.	Z	N	Zadržanie vodičského preukazu prichádza do úvahy pri subjektívnej zodpovednosti (priestupku); pri objektívnej zodpovednosti, ktorá je viazaná na držiteľa vozidla, sa preto navrhované opatrenia viažu na vozidlo samotné. Na základe diskusie na rozporovom konaní bola doplnená nemožnosť zadržania dokladov a tabuľky po zmene držiteľa vozidla.
AZZZ SR	predloženému návrhu nemá pripomienky	O	A	
BSK	§ 13 § 13 sa dopĺňa názvom „Zastávka“. Odôvodnenie: legislatívno- technická pripomienka – systematika zákona.	O	N	Ide len o formálnu zmenu, bez zjavnej pridanej hodnoty.
BSK	§ 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 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	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.

	zóna“ nahrádzajú vo všetkých gramatických tvaroch slovami „obytná oblasť“. Odôvodnenie: zosúladienie 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	1. § 2 ods. 2 písm. e) 1. § 2 ods. 2 písm. e) znie: „e) hranicou križovatky miesto , ktoré tvorí kolmice na os vozovky v mieste, kde sa pre križovatku začína zakrivenie vozovky.“. Odôvodnenie: hranica križovatky závisí od jej stavebného prevedenia, nie od dopravných značiek. V praxi vznikajú takto rozdiely, kde na rovnakom mieste je v každom smere jazdy iná hranica križovatky čo je nejednoznačné a mätúce. Treba považovať aj nad úplným vypustením tohto pojmu zo zákona: vzhľadom na neexaktnú definíciu tohto pojmu by nemali byť naňho naviazané žiadne všeobecné pravidlá cestnej premávky.	Z	A	
BSK	§ 15 ods. 5 10. 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: zosúladienie 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.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 22, § 25, § 53 17. V § 22 ods. 4 písm. c) sa za slová „na priechode pre chodcov“ dopĺňajú slová „, mieste na prechádzanie“. V § 25 ods. 1 písm. c) sa za slová „na priechode pre chodcov“ dopĺňajú slová „, mieste na prechádzanie“. V § 53 ods. 1 sa v prvej vete za slová „priechod pre chodcov“ dopĺňajú slová „miesto na prechádzanie“, V druhej vete sa za slová „Na priechode pre chodcov“ dopĺňajú slová „a mieste na prechádzanie“. Odôvodnenie: zosúladienie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – zavedenie miesta na prechádzanie chodcov. Miesto, kde vodič nie je povinný umožniť prejsť chodcovi cez vozovku, okrem prípadov, ktoré vyplývajú zo všeobecných pravidiel (napr. odbočovanie, vjazd na cestu s prednosťou v jazde) alebo z dôvodu miesta riadeného svetelnými signálmi.	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
BSK	§ 25 ods. 1 písm. h) 18. V § 25 ods. 1 písm. h) sa slová „vyjadrujúcu koridor pre cyklistov“ vypúšťajú a písm. k) znie „na cyklistickom pruhu a ochrannom pruhu pre cyklistov“. Odôvodnenie: Ochranný pruh pre cyklistov je v okolitých krajinách bezpečné riešenie cyklistickej infraštruktúry v obci v prípade	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.

	nedostatku priestoru na ceste. Taktiež mimo obce na cestách s nízkou intenzitou premávky nie je nutnosťou budovať nákladné segregované cyklotrasy. Význam značky a jej situovanie na vozovke je potrebné zdefinovať vo vyhláske č. 9/2009. Dnešné koridory pre cyklistov nemajú žiadny význam a z pohľadu vodiča motorového vozidla im nezakladajú žiadnu povinnosť voči cyklistom; naopak u cyklistov vytvárajú dojem falošného bezpečia. Ustanovenie písm. k) je v súčasnom znení nelogické – vodič (vrátane cyklistu) nemôže zastaviť a stáť na cestičke pre cyklistov. Zrejme tým bol myslený cyklistický pruh, pretože pre vodičov motorových vozidiel je na cestičku pre cyklistov vôbec zakázané vojsť a zakazovať cyklistom zastavenie a státie na komunikácii pre nich určenej je nezmysel.			
BSK	§ 10 ods. 8 3. V § 10 ods. 8 znie: „(8) Ak je na zaraďovanie do jazdného pruhu zriadený pripájací pruh, je vodič povinný pred zaradením 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 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).	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to považujeme za formálnu zmenu, ktorú zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať.
BSK	§ 11 ods. 1 4. V § 11 ods. 1 sa posledná veta nahrádza vetou „Pozdĺž električky (koľajového vozidla) sa jazdí vpravo. Ak kvôli nedostatočnému priestoru jazdy 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.	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
BSK	§ 11 ods. 2 5. 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 plnou pozdĺžnou čiarou (V1a). Tu je potrebné skôr upraviť význam značky (V1a) vo vyhláske č. 9/2009, aby sa nemohla prechádzať (čo máme tiež v rozpore s Dohovorom o dopravných značkách a signáloch). 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.	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
BSK	§ 12 6. V § 12 sa dopĺňa jeho názov „Vyhradený pruh pre verejnú dopravu“ a vo všetkých ustanoveniach zákona sa nahrádza slovné spojenie „vyhradený jazdný pruh“ slovami „vyhradený pruh“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 1 písm. e), f), g),	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s

	g)bis, g)ter – vyhradený pruh pre verejnú dopravu nie je jazdným pruhom v zmysle jeho definície – je to samostatná časť vozovky; detto cyklistický pruh. Vyhradený jazdný pruh existuje len pre verejnú dopravu, ostatným vozidlám sa môže jazda v jednotlivých jazdných pruhoch zakázať dopravnými značkami. Cyklistický pruh nie je v zmysle Dohovoru jazdným pruhom (a nemôže ním byť ani podľa našej legislatívy, nakoľko vzhľadom na svoju šírku neumožňuje jazdu vozidiel s 3 a viac kolesami), je to samostatná časť vozovky, väčšinou je vedený na krajnici. Neplatia preňho niektoré ustanovenia § 10 ako napr. ods. 6 – ak by cyklistický pruh vedený po krajnici bol považovaný za jazdný pruh, tak pri jeho skončení do vozovky by vodič vozidla idúceho v jazdnom pruhu musel dávať znamenie o zmene smeru jazdy a dať prednosť cyklistovi idúcemu v cyklistickom pruhu.			ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
BSK	§ 26 Názov § 26 znie „Núdzové zastavenie vozidla v tuneli“. Odôvodnenie: legislatívno-technická pripomienka – zastavenie je v tuneli zakázané, tento § ukladá povinnosti vodičovi pri núdzovom zastavení.	O	N	Ide len o formálne zmenu, bez zjavnej pridanej hodnoty.
BSK	zákonu č. 184.1999 Z.z. nepriama novela : 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.).	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 124 ods. 1 V § 124 ods. 1 znie: „(1) Evidenčné číslo tvoria písmená a číslice. Prvé písmeno alebo dvojica písmen evidenčného čísla označuje okres, v ktorom je vozidlo evidované. Za prvým písmenom alebo dvojicou písmen sa za štátnym znakom Slovenskej republiky uvádzajú nasledovné kombinácie číslic a písmen: a) od 1 A – 999 A do 1 Z – 999 Z, b) od 1 AA – 99 AA do 1 ZZ – 99 ZZ, c) od 100 AA – 999 AA do 100 ZZ – 999 ZZ, d) od 1000 A – 9999 A do 1000 Z – 9999 Z e) od 1000 AA – 9999 AA do 1000 ZZ – 9999 ZZ.“. Odôvodnenie: Rozšírenie množstva kombinácii umožní nevýčerpateľné množstvo kombinácii pri zachovaní jedného jedinečného označenia okresu. Pre okresy s najvyššími počtami evidovaných vozidiel a zároveň so štatútom hlavného mesta alebo krajského mesta stačí vo vyhláske 9/2009 definovať jedno písmeno (Bratislava – B, Košice – K apod.), zároveň pre ostatné okresy s najvyššími počtami evidovaných vozidiel (Levice – LV, Nové Zámky – NZ apod.) použitím vhodnej kombinácie číslic a písmen nebude potrebné určovať pre 1 okres viac skratiek. Podrobnejším výkladom vo vyhláske možno vyhradiť rôzne kombinácie pre motocykle (napr. podľa písmena b)) alebo prípojné vozidlá (napr. podľa písmena a)). Vid': https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/BJNR013900011.html , https://translate.google.sk/translate?hl=sk&tab=wT&authuser=0&sl=de&tl=sk&u=https%3A%2F%2Fwww.gesetze-im-internet.de%2Ffzv_2011%2FBJNR013900011.html	Z	N	Súčasný systém určovania evidenčných čísel považujeme za postačujúci.
BSK	§ 15 V § 15 ods. 1. posledná veta znie: „(1) Pri jazde v pripájacom pruhu alebo v odbočovacom pruhu sa	O	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za

	smie vpravo predchádzať aj vozidlo idúce v jazdnom pruhu“. Odôvodnenie: zosúladienie terminológie s ostatnými ustanoveniami zákona a Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 1 písm. e), f), g), g)bis, g)ter. V § 15 ods. 5 písm. e) sa vypúšťa slovo „jazdný“. Odôvodnenie: zosúladienie terminológie s ostatnými ustanoveniami zákona a Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 1 písm. e), f), g), g)bis, g)ter.			nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
BSK	§ 16 ods. 4 a ods. 5 V § 16 ods. 4 sa čiarka nahrádza bodkou a slová za čiarkou sa vypúšťajú. Odôvodnenie: zosúladienie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – diaľnicu v obci medzinárodné predpisy nepoznajú a ani v Európe okrem Česka takáto všeobecná úprava nie je zavedená. V zmysle medzinárodných predpisov existujú tri základné režimy premávky: v obci, mimo obce a diaľnica. Prípád „diaľnica v obci“ je potom miešaním dvoch režimov, ktoré nie sú vzájomne kompatibilné a obsahujú vzájomne rozporné regulácie. Ak diaľnica aj vedie cez zastavené územie obce, nejedná sa – na rozdiel trebárs od priesahu cesty I. triedy – o miestnu komunikáciu: diaľnica neslúži na dopravnú obsluhu prilahlých nehnuteľností, nenachádzajú sa na nej chodci, cyklisti, parkujúce vozidlá, časté križovatky, pripojenia prilahlých nehnuteľností atď. Ak je vzhľadom na vysoké intenzity dopravy, chýbajúce núdzové pruhy, zúžené pruhy apod. potrebné regulovať premávku na takomto úseku diaľnice, vykonáva sa to miestnou úpravou cestnej premávky zvislými dopravnými značkami alebo premennými dopravnými značkami (liniové riadenie dopravy). Okrem toho nesmie nastať situácia, kde naraz platia 2 rôzne režimy: v obci je za určitých podmienok povolené zastavenie a státie vozidiel a súbežná jazda vozidiel, na diaľnici sú tieto jazdné úkony zakázané. Pre vodičov (najmä zahraničných) sú tieto sporné ustanovenia pravidiel cestnej premávky mátať. V § 16 ods. 5 sa vypúšťa. Odôvodnenie: tento odsek je význam dopravných značiek z vyhlášky č. 9/2009, nie je to všeobecné pravidlo. Významy dopravných značiek nemá zákon obsahovať. Miestna úprava premávky dopravnými značkami je nadradená všeobecným pravidlám cestnej premávky.	Z	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania to však zatiaľ nepovažujeme za vhodné zapracovať.
BSK	§ 19 ods. 4 a ods. 5 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: zosúladienie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – Ochrana najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov a cyklistov. Zásadná pripomienka V § 19 ods. 5 sa vypúšťa. Odôvodnenie: zosúladienie 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.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 20 ods. 1 V § 20 ods. 1 znie: „(1) Vodič, ktorý prichádza do križovatky po 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 ceste označenej dopravnou značkou „Hlavná cesta“ alebo „Križovatka s vedľajšou cestou“ a umožniť chodcom prejsť cez	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku

	vozovku. Odôvodnenie: zosúladienie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – Ochrana najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky – chodcov a cyklistov.			zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 22 ods. 4 V § 22 ods. 4 sa vypúšťa písm. b), doterajšie písmená c) až e) sa označujú ako písmená b) až f). Odôvodnenie: zosúladienie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) – otáčanie nie je paušálne zakázané nikde na svete, slúži na to zvislá dopravná značka. Dnešná prax je bohužiaľ taká, že na toto slovenské špecifické všeobecné pravidlo (zákaz otáčania v riadených križovatkách) sme museli vymyslieť novú dopravnú značku ustanovujúcu výnimku z neho, ktorá nemá oporu v medzinárodných predpisoch a najmä zmätočne kombinuje do jednej šípky rôzne manévry (odbočovanie, otáčanie). Najmä zahraniční vodiči sú zmätení. Paradoxne sme zakázali paušálne otáčanie v najbezpečnejších miestach akou riadená križovatka bezpochyby je. Ak svetelná signalizácia prestane fungovať alebo sa vypne, tak už nejde o riadenú križovátku a zákaz otáčania tam už neplatí.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 25 ods. 1 V § 25 ods. 1 písm. j) sa vypúšťajú slová „okrem vozidla, pre ktoré je vyhradený jazdný pruh určený, a ak nejde o vnútorný pruh“. Odôvodnenie: Výnimka zo zákazu zastavenia a státia pre vozidlo (verejnej dopravy), pre ktoré je vyhradený jazdný pruh určený je nežiaduca. Ostatné takéto vozidlá ho musia obchádzať cez jazdný pruh a tým sa stráca zmysel vyhradeného pruhu. Pokiaľ ide o zástavku autobusu alebo trolejbusu vo vyhradenom pruhu, tam sa uplatňuje špecifickejšie ustanovenie, ktoré explicitne povoľuje vozidlám verejnej dopravy zastaviť. V § 25 ods. 1 písm. q) sa vypúšťajú slová „okrem prípadu podľa § 52 ods. 2“. Odôvodnenie: Parkovanie (zastavenie a státie) na chodníku musí byť regulované dopravnými značkami. Sme jediná krajina v EÚ, ktorá paušálne povoľuje parkovanie na chodníku. Všeobecné pravidlo má ustanovovať paušálny zákaz parkovania na chodníku a dopravnými značkami sa má udeliť výnimka z tohto pravidla a ustanoviť spôsob takéhoto parkovania (pozdĺžne, kolmo). Len na základe týchto jednoznačných pravidiel je možné efektívne zriadiť a prevádzkovať parkovacie politiky jednotlivých miest a obcí. § 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-pruhová cesta II. triedy č. 502 Bratislava – Pezinok alebo cesta II/503 Pezinok – Senec prípadne niektoré cesty III. triedy (III/1082) sú vyťaženejšie ako väčšina ciest I. triedy na Slovensku. Momentálne nastavenie legislatívy umožňuje na týchto cestách cez deň a pri normálnej viditeľnosti parkovať. V § 25 sa odsek 3 vypúšťa. Odôvodnenie: Je nežiaduce regulovať parkovanie značkami, ktoré nemajú oporu v medzinárodnej legislatíve, keď na tento účel existujú medzinárodne uznané dopravné značky Zákaz státia. Dopravnú značku okruh pozná veľmi malé percento aktívnych vodičov a zahraniční vodiči význam tejto značky nepoznajú vôbec. Existencia dopravnej značky Okruh navyše nemá opodstatnenie a vedenie dopravy vo veľkých mestách je realizované smerovými orientačnými značkami s cieľmi a šípkami tak, aby sa vodiči vedeli včas a jednoducho orientovať a radiť do jazdných pruhov.	Z	ČA	Vypustenie zákazu státia na okruhu akceptované; ostatné pripomienky v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by tieto zmeny neboli predmetom pripomienkového konania.

BSK	§ 25 ods. 1 V § 25 ods. 1 sa vypúšťa písm. i), doterajšie písmená j) až u) sa označujú ako písmená i) až t). Odôvodnenie: V § 23 ods. 1 v prvej vete je zastavenie a státie vozidla povolené len na pravom okraji cesty. Toto ustanovenie je duplicita vyjadrená iným spôsobom.	O	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; išlo by však len o formálne zmeny, bez reálnej zmeny v obsahu.
BSK	§ 28 písm. a) V § 28 písm. a) sa za slovo „výstraha“ vkladajú slová „červeným alebo žltým svetelným signálom alebo“. Odôvodnenie: Aj súčasná právna úprava umožňuje riadiť premávku cez železničné priecestie dopravnými zariadeniami cestnej svetelnej signalizácie. Táto úprava je explicitným vyjadrením povinnosti vyplývajúcej z dopravného zariadenia, ktoré je nadradené všeobecným pravidlám. Navyše dnes používané zabezpečovacie zariadenia (2 červené blikajúce svetlá) nemajú predbežné upozornenie na začiatok červeného cyklu a reálne tak vznikajú situácie, že vodiči na začiatku svetelného cyklu prechádzajú cez železničné priecestie na červenú a vtedy najčastejšie spanikária a nevedia čo majú robiť. Ustanovenie vyhlášky 9/2009 o žltom svetle rieši tento paradox, pretože v momente rozsvietenia platí, že ak je vozidlo v takej vzdialenosti pred úrovňou tohto signálu, ktorá neumožňuje bezpečne zastaviť vozidlo, môže pokračovať v jazde.	Z	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
BSK	§ 35 ods. 2 V § 35 ods. 2 druhá a tretia veta sa nahrádzajú vetou „Pri vchádzaní na diaľnicu je vodič povinný dať prednosť v jazde vozidlám idúcim po diaľnici.“. Odôvodnenie: druhá veta je duplicita s § 10 ods. 8. Tretia veta sa nahrádza všeobecným ustanovením v súlade s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) čl. 25 ods.2.	Z	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; išlo by však len o formálne zmeny, bez reálnej zmeny v obsahu.
BSK	§ 4 ods. 1 písm. f) V § 4 ods. 1 písm. f) znie: „umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý vstúpil alebo sa zjavne chystá vstúpiť na priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť ani obmedziť a v prípade potreby je povinný zastaviť vozidlo pred priechodom pre chodcov; to neplatí pre vodiča električky,“. V § 16 sa odsek 1 na konci dopĺňa vetou, ktorá znie: „Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len takou rýchlosťou, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť chodcovi bezpečný prechod podľa § 4 ods. 1 písm. f).“ V § 53 ods. 2 znie: „(2) Chodec nesmie vstupovať na priechod pre chodcov náhle; je povinný brať ohľad na rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúcich vozidiel. Iným účastníkom cestnej premávky ako chodcom je používanie priechodu pre chodcov zakázané, ak v § 55a ods. 2 nie je ustanovené inak.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) - čl. 21 ods. 2 písm. b) – sme jediný štát v EÚ, ktorý túto úpravu ignoruje a necháva túto povinnosť na dobrovoľnosti vodičov. Pri súčasnej právnej úprave vlastne nie je rozdiel či chodec prechádza cez vozovku po priechode alebo mimo neho. V obci mimo prechodu môže chodec prejsť len keď nijako neobmedzí prechádzajúce autá. Toto však platí aj na priechode pre chodcov vid' § 53 ods. 2. Chodec pred priechodom pre chodcov môže stáť aj niekoľko minút a vodič vozidla nie je povinný mu umožniť prejsť cez vozovku (§ 53 ods. 2). A pre vstup na vozovku platia rovnaké pravidlá bez ohľadu či je tam priechod alebo nie (§ 53 ods. 4). Priechod pre chodcov pri takejto úprave zákona je vlastne úplne zbytočný, keď je fakticky degradovaný vlastne len na plochu kadiaľ sa odporúča chodcom prechádzať cez cestu. V skutočnosti je to dokonca ešte horšie, nakoľko cez cestu v obci môže chodec prechádzať aj jednotlivo, na	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

priechode pre chodcov nie. Musí čakať na ďalšieho chodca, aby mohol prejsť na druhú stranu v skupinke! Priechod pre chodcov má byť bezpečné miesto pre prechádzanie chodcov tak ako vo vyspelých krajinách na západ od nás. Vodič vozidla akonáhle vidí čo i len 1 chodca pri priechode, mal by mu umožniť prejsť cez vozovku. A pretože chodec má v západných demokraciách také postavenie aké má, nie je priechod pre chodcov na každom kroku, v každej bočnej uličke, pomaly na každej neriadenej križovatke. Zriadenie priechodov pre chodcov je následne potrebné podmieniť jasnými pravidlami vo vyhláške 9/2009 a technických predpisoch MDV SR ako napr. ukladá správny predpis k vyhláške o cestnej premávke v Nemecku (VwV StVO): Priechody pre chodcov (k § 53 zákona): (1) Priechody pre chodcov môžu byť zriadené len v obci a nie na cestách, kde je možné jazdiť rýchlejšie ako 50 km.h-1. (2) Zriadenie priechodov pre chodcov má spravidla zmysel iba vtedy, ak sú zriadené chodníky na oboch stranách cesty. (3) Priechody pre chodcov môžu byť zriadené len vtedy, ak nekrižujú viac ako jeden jazdný pruh v každom smere jazdy; v opačnom prípade sa zriaďujú miesta na prechádzanie riadené svetelnými signálmi. To neplatí v križovatkách na cestách s povinnosťou dať prednosť v jazde. (4) Priechody pre chodcov musia byť vzdialené dostatočne ďaleko od seba; To neplatí, ak v križovatke výnimočne nasledujú tesne za sebou dva priechody pre chodcov. (5) Priechody pre chodcov nemôžu byť zriadené v úseku cesty priebehu zelenej vlny, v blízkosti svetelných signálov alebo vo vyhradených pruhoch pre verejnú dopravu označených zvislou značkou; ak je v takýchto miestach potrebné zriadiť miesto na prechádzanie chodcov cez vozovku, zriaďuje sa ako riadené svetelnými signálmi, pričom tieto musia byť koordinované so svetelnými signálmi zapojenými do zelenej vlny. (6) Spravidla by priechody pre chodcov mali byť zriadené mimo cestičiek pre cyklistov. Dopravné požiadavky (7) Priechody pre chodcov by mali byť spravidla zriadené len v prípade, že je potrebné umožniť chodcom prejsť cez vozovku a nie je možné inak zabezpečiť ich bezpečný pohyb na druhú stranu cesty. Avšak, to je možné len vtedy, ak nie je príliš silný dopravný prúd vozidiel a pohyb chodcov cez cestu je nevyhnutný. Umiestnenie (8) Priechody pre chodcov musia byť navrhnuté pokiaľ možno tak, aby chodci mohli prejsť cez cestu čo najkratšou trasou. (9) Priechody pre chodcov musia byť zriadené v smere pohybu chodcov. V miestach, kde je nevyhnutné naviesť chodcov k dosiahnutiu druhej strany cesty prostredníctvom priechodu pre chodcov, sa spravidla odporúča použitie bariérových vodiacich zariadení napr. zábradlia. (10) V priebehu hlavnej cesty v križovatkách je potrebné zvážiť, či nestačí zriadiť iba jeden priechod pre chodcov. V jednosmerných uliciach by mal byť priechod pre chodcov zriadený len pred križovatkou. Priechod pre chodcov v križovatkách so zakrivenou prednosťou (priebeh hlavnej cesty je iný ako priamo) by nemal byť zriadený na hlavnej ceste. (11) Pred školami, východmi z priemyselných prevádzok apod. by nemali chodci vchádzať bezprostredne na priechod pre chodcov, ale by mali byť vedení bariérovými vodiacimi zariadeniami. (12) Priechody pre chodcov by nemali byť zriadené v úsekoch ciest s premávkou električiek s koľajiskom vo vozovke. Priechody pre chodcov cez cesty s koľajiskom na vlastnom telese by mali byť v priestore koľajiska vytvorené kordónom s odstupňovanými bariérmi. Označenie značkami (13) Priechody pre chodcov sa vyznačujú vodorovnou značkou č. xxx (zebra). Návestené môžu byť zvislou značkou č. xxx; v križovatkách sa zvislá značka č. xxx neumiestňuje. Osvetlenie (14) Správcovia ciest sú povinní			
--	--	--	--

	zabezpečiť dodržiavanie kritérií osvetlenia podľa Technického predpisu pre navrhovanie a zriadenie priechodov pre chodcov zabezpečiť vyhovujúce osvetlenie.			
BSK	§ 43 ods. 4 písm. b) V § 43 ods. 4 písm. b) znie: „b) na vyhradenom parkovacom mieste, ktoré preňho nie je určené,“. Odôvodnenie: obmedzenie len na vyhradené „parkovisko“ (tiež problematický pojem!) pre vozidlo s konkrétnym evidenčným číslom atď. je nežiaduce. Zbytočne sú kvôli tomu množstvá dodatkových tabuliek, každá niekoľko-krát prelepená atď. Treba zdôrazniť paradox, že keď vodič zastaví na vyhradenom mieste pre sanitku, tak ho odtiahnuť nesmú. Veľa by vyriešilo ustanovenie, že vozidlo možno odtiahnuť, ak parkuje na vyhradenom parkovacom mieste, ktoré preň nie je určené. Prípadne, aby sa to nezneužívalo, tak treba zvážiť, či to musí byť len na podnet toho, pre koho je to parkovacie miesto vyhradené.	Z	N	Išlo by o návrat k zneniu spred roka 2016, ktoré v nadväznosti na nesprávne vyznačovanie vyhradených miest znamenalo možnosť odstraňovania vozidiel aj z tzv. rezidentských miest.
BSK	§ 52 V § 52 ods. 2 sa za slovami „nesmú chodník používať“ bodkočiarka nahrádza bodkou a vypúšťajú sa nasledujúce slová z prvej vety a celá druhá veta. Odôvodnenie: Parkovanie (zastavenie a státie) na chodníku musí byť regulované dopravnými značkami. Sme jediná krajina v EÚ, ktorá paušálne povoľuje parkovanie na chodníku. Všeobecné pravidlo má ustanovovať paušálny zákaz parkovania na chodníku a dopravnými značkami sa má udeliť výnimka z tohto pravidla a ustanoviť spôsob takéhoto parkovania (pozdĺžne, kolmo). Len na základe týchto jednoznačných pravidiel je možné efektívne zriadiť a prevádzkovať parkovaciu politiku jednotlivých miest a obcí. V § 52 ods. 6 sa vypúšťa posledná veta. Odôvodnenie: Je to význam značky patrí to do vyhlášky. Okrem toho v § 52 ods. 1 je paušálna povinnosť pre chodcov používať chodník – osoba pohybujúca sa na športovom vybavení je chodec. Prikazovať značkou niečo, čo je prikázané všeobecným pravidlom je nelogické	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
BSK	§ 55 V § 55 sa odseky 6 a 7 vypúšťajú. Odôvodnenie: ods. 6 je význam dopravnej značky patrí to do vyhlášky. Ods. 7 Paušálne povoľovať chodcom využitie cestičky pre cyklistov nie je žiaduce. Toto sa má riešiť označením vhodnou dopravnou značkou. V týchto prípadoch sa má využívať iná značka na označenie cestičky, na ktorú majú prístup aj cyklisti aj chodci, ale zároveň jej použitie nie je povinné (napr. zákaz premávky motorových vozidiel).	Z	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; išlo by však len o formálne zmeny, bez reálnej zmeny v obsahu.
BSK	§ 60-62 V § 60 ods. 3 sa vypúšťa. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) Čl. 5 ods. 1 – nadradenosť ZDZ nad VDZ je logický nezmysel. Podľa Dohovoru sú všetky značky rovnocenné a nesmú byť vo vzájomnom rozpore. Ak nastane rozpor, ide o nelegálny a najmä nežiaduci (zmätočný) stav; takéto ustanovenia vlastne legalizuje nežiaduce dopravné značenie. V § 60 ods. 4 znie: „(4) Prednosť v jazde vyplývajúca zo svetelných signálov je nadradená všeobecným pravidlám o prednosti v jazde aj prednosti v jazde určenej dopravnými značkami.“. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestnej premávke (Viedeň 1968) Čl. 5 ods. 2 – svetelné signály sú nadradené iba značkám o prednosti v jazde, nie všetkým dopravným značkám (napr. prikázaný smer jazdy). V § 60 ods. 7 sa vypúšťa 2. a 3. veta. Odôvodnenie: Umiestnenie dopravných značiek rieši vyhláška a technické predpisy ministerstva dopravy nie zákon. V § 60 sa ods. 8 a 11 vypúšťajú. Odôvodnenie: Umiestnenie dopravných značiek rieši vyhláška a technické predpisy ministerstva	Z	ČA	Text upravený v zmysle pripomienok okrem vypustenie osobitnej úpravy pre správcu tunela, ktorú považujeme za potrebné ponechať a doplnenia technických predpisov ministerstva dopravy, ktoré nie sú všeobecne záväzným právnym predpisom a nevydávajú sa teda na základe splnomocňovacieho ustanovenia v zákone o cestnej premávke.

	dopravy nie zákon. V § 60 ods. 13 sa na konci vety dopĺňajú slová „a technické predpisy, ktoré vydá ministerstvo dopravy.“. Odôvodnenie: Podrobné vyobrazenie, rozmery, farby, umiestňovanie a použitie dopravných značiek a dopravných zariadení a parametre na ich výrobu definujú technické predpisy MDV SR. § 61 ods. 3 sa vypúšťa. Odôvodnenie: zosúladenie s Dohovorom o cestných značkách a signáloch (Viedeň 1968). Rieši nová vyhláška, nemá byť v zákone – dočasné dopravné značky sú nadradené trvalým len ak sú umiestnené na vozidle, nie paušálne lebo nastáva nejednoznačnosť výkladu. V zmysle Dohovoru sú všetky značky rovnocenné a nesmú byť vo vzájomnom rozpore. Ak sa dočasne mení miestna úprava cestnej premávky, musia sa trvalé ZDZ, ktoré by boli v rozpore s dočasnými značkami, zneplatniť ich prekrytím, demontážou, otočením apod. § 61 ods. 4 - slová „prenosné“ sa nahrádzajú slovami „dočasné“. Odôvodnenie: prenosné je nesprávny termín, správne má byť dočasné tak ako pri vodorovných dopravných značkách. V § 61 ods. 5 sa vypúšťa. Odôvodnenie: Je to nesystémové ustanovenie a zavádza dvojkoľajnosť. Všetky prevádzkové stavy tunela majú určenie DZ a systém to robí automaticky, čiže systém nepotrebuje súhlas policajta alebo cestného správneho orgánu (CSO). V prevádzkových stavoch je podrobne napísané ako a kedy sa používajú. Tieto prevádzkové stavy schvaľuje CSO po stanovisku príslušného útvaru PZ. Mimo tunela keď robí správca cesty údržbu a uzatvára napr. ľavý jazdný pruh (napr. strihanie kríkov v strednom deliacom páse, alebo čistenie vozovky) signalizačným vozíkom, čo je tiež dopravné zariadenie, tak nepotrebuje na to stanovisko policajta ani súhlas CSO. V § 62 ods. 3 sa na konci vety dopĺňajú slová „a technické predpisy, ktoré vydá ministerstvo dopravy.“.			
GPSR	6. K čl. I bodu 109 (§ 137 ods. 2) Navrhujeme doplniť medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom aj prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti v obci o viac ako 50 km h-1 a/alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1. Táto pripomienka je zásadná.	Z	N	Súčasná nastavenie sankcií považujeme za dostačujúce. Generálna prokuratúra ustúpila od pripomienky ako od zásadnej.
GPSR	4. K čl. I bodu 38 (§ 70 ods. 4) Navrhujeme upraviť možnosť, aby vodičovi, ktorému bol zadržaný vodičský preukaz, mohol policajt povoliť ďalšiu jazdu s vozidlom, ale iba do miesta pobytu alebo do miesta sídla právnickej osoby, ktorá je držiteľom vozidla, kde je vozidlo bežne odstavené, a to za predpokladu, že ďalšou jazdou s vozidlom nebude ohrozená bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky. Takéto opatrenie sa javí byť primerané tomu, aby pri zadržaní vodičského preukazu neostávali vozidlá odstavené na mieste zadržania vodičského preukazu v takých prípadoch, keď by ich bez ohrozenia bezpečnosti alebo plynulosti cestnej premávky mohol postihnutý vodič presunúť do miesta, kde tieto vozidlá majú svoje stanovisko (garáž, parkovisko, parkovací dvor/dom a pod.). Prípadne navrhujeme alternatívne ustanoviť v § 70 ods. 4 obdobné pravidlo, ako je uvedené v navrhovanom znení § 72a ods. 2 zákona v čl. I. Táto pripomienka je zásadná.	Z	A	Text v zmysle pripomienky ponechaný v súčasnom znení.
GPSR	11. K čl. III (§ 22 ods. 4) nad rámec návrhu Navrhujeme v § 22 ods. 4 vložiť za slová „písm. h)” slová „prvého a druhého bodu”, nakoľko jeho súčasné znenie je v logickom rozpore s § 22 ods. 2 písm. d) tretím bodom, podľa ktorého sa pri priestupku spočívajúcom v prekročení rýchlosti ustanovenej dopravnou značkou alebo dopravným zariadením v obci o viac ako 50 km h-1 alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1 predpokladá	Z	N	Súčasná nastavenie sankcií považujeme za dostačujúce. Generálna prokuratúra ustúpila od pripomienky ako od zásadnej.

	uloženie pokuty od 500 eur do 1 000 eur a zákaz činnosti od šesť mesiacov do troch rokov. Z citovaného ustanovenia je zrejmé, že uloženie zákazu činnosti sa predpokladá kumulatívne spolu s pokutou, čo však § 22 ods. 4 popiera. Dôsledkom tohto logického nesúladu je stav, keď vodiči z dobre situovaných pomerov (súkromných alebo firemných), ktorí jazdia po slovenských cestách bezohľadne vysokými rýchlosťami presahujúcimi maximálnu povolenú rýchlosť v obci o viac ako 50 km h-1 alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1, majú pripravených 800 eur na blokovú pokutu a cieľ sledovaný zákonodarcom v § 22 ods. 2 písm. d) treťom bode sa u týchto najnebezpečnejších vodičov mňa účinku. V tejto súvislosti navrhujeme zvážiť zníženie spodnej hranice sadzby sankcie zákazu činnosti v § 22 ods. 2 písm. d) treťom bode zo „šiestich mesiacov“ na „dva/tri mesiace“, čo by umožnilo flexibilnejšie zohľadňovať okolnosti jednotlivého prípadu a najmä pri prvom takomto priestupku bude možné vodičovi uložiť sankciu zákazu činnosti vo výmere, ktorá bude mať viac preventívno-výchovný ako sankčný charakter. Prípadne je možné upraviť, že pri recidíve tohto priestupku nie je možné uložiť zákaz činnosti vo výmere nižšej ako šesť mesiacov. Táto pripomienka je zásadná.			
GPSR	8. K čl. III bodu 3 .§ 22 ods. 1 písm. e). Odporúčame zvážiť, či by do § 22 ods. 1 písm. e) nemala byť zapracovaná aj „kolobežka s pomocným motorčekom“, ktorá môže rovnako ako bicykel dosahovať rýchlosť, pri ktorej je požitie alkoholu užívateľom takej kolobežky nevhodné a ohrozuje ostatných účastníkov „premávky“ na komunikáciách využívaných občanmi, vrátane detí, mládeže, dôchodcov či rekreačných športovcov na oddychové aktivity (cyklistov, bežcov, turistov, chodcov). Táto pripomienka je zásadná.	Z	A	
GPSR	9. K čl. III bodu 4 .§ 22 ods. 1 písm. k). Odporúčame zvážiť, či by do § 22 ods. 1 písm. k) nemali byť zapracované aj „bicykel“ a „kolobežka s pomocným motorčekom“, počas vedenia ktorých je používanie telekomunikačných alebo ďalších podobných zariadení tiež nevhodné a ohrozuje nielen osobu, ktorá ich vedie, ale môže ohroziť aj ďalších občanov (cyklistov, bežcov, chodcov). Táto pripomienka je zásadná.	Z	A	Keďže sa dané ustanovenie vzťahuje na vodičov, platí samo o sebe aj na cyklistov a osoby jazdiace na kolobežke s pomocným motorčekom, keďže aj títo účastníci cestnej premávky sú vodiči.
GPSR	2. K čl. I bodu 6 .§ 4 ods. 2 písm. d). Odporúčame zvážiť, či by do § 4 ods. 2 písm. d) nemala byť zapracovaná aj „kolobežka s pomocným motorčekom“, ktorá môže rovnako ako bicykel dosahovať rýchlosť, pri ktorej je požitie alkoholu užívateľom takej kolobežky nevhodné a ohrozuje ostatných účastníkov „premávky“ na komunikáciách využívaných občanmi, vrátane detí, mládeže, dôchodcov či rekreačných športovcov na oddychové aktivity (cyklistov, bežcov, turistov, chodcov). Táto pripomienka je zásadná.	Z	A	
GPSR	3. K čl. I bodu 36 .§ 69 ods. 1 písm. c). Odporúčame zvážiť, či v záujme jednoznačnosti ustanovenia nebude vhodné explicitne uviesť aj subjekt, od ktorého bude policajt oprávnený požadovať oznámenie príslušných údajov.	O	A	
GPSR	5. K čl. I bodu 65 .§ 91a ods. 1 písm. b). Považujeme za neprimerane prísne, aby pri dvoch prekročeníach rýchlosti o akúkoľvek hodnotu v priebehu dvoch rokov, čo je pomerne dlhé obdobie, orgán Policajného zboru mal rozhodnúť obligatórne o povinnosti podrobiť sa doškoleniu kurzu a ďalším ustanoveným opatreniam. Odporúčame zvážiť, či by nebolo vhodné a primerané tieto opatrenia spojiť s dvomi prípadmi	O	N	Vzhľadom na dopravnú nehodovosť predmetnej skupiny vodičov považujeme nastavené parametre prekročenia rýchlosti za odôvodnené a primerané.

	prekročenia rýchlosti až pri prekročeníach o určitú zákonom ustanovenú hodnotu, napríklad v obci o viac ako 21 km h-1 a/alebo mimo obce o viac ako 31 km h-1.			
GPSR	1. K čl. I bodu 2 V texte novelizačného bodu odporúčame slová „ods. 1” nahradiť slovami „ods. 2” (oprava zrejmej nesprávnosti).	O	A	
GPSR	7. K čl. III bodu 2 .§ 22 ods. 1 písm. c). Vzhľadom na nenormatívnu povahu poznámok pod čiarou odporúčame za slová „bez osoby spolujazdca” vložiť čiarku a slová „ak prítomnosť spolujazdca vyžaduje osobitný predpis”.	O	A	
GPSR	10. K čl. III .§ 22 ods. 3 písm. b). nad rámec návrhu Z ustanovenia § 22 ods. 2 písm. d) tretieho bodu je zjavné, že pri týchto priestupkoch proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky sa uloženie zákazu činnosti predpokladá kumulatívne spolu s uložením pokuty, čo však § 22 ods. 3 písm. b) v treťom bode popiera. Dôsledkom tohto logického nesúladu je stav, keď vodiči z dobre situovaných pomerov (súkromných alebo firemných), ktorí jazdia po slovenských cestách bezohľadne vysokými rýchlosťami presahujúcimi maximálnu povolenú rýchlosť v obci o viac ako 50 km h-1 alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1, majú pripravených 800 eur na blokovú pokutu a cieľ sledovaný zákonodarcom v § 22 ods. 2 písm. d) treťom bode sa u týchto najnebezpečnejších vodičov míňa účinku. S poukazom na vyššie uvedené ustanovenia zákona č. 372/1990 Zb. možno konštatovať, že v prípade naplnenia skutkovej podstaty priestupku, ktorého sa dopustí vodič motorového vozidla tým, že prekročí rýchlosť ustanovenú v osobitnom predpise alebo prekročí rýchlosť ustanovenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením v obci o viac ako 50 km h-1 alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1, konajúci správny orgán páchateľovi priestupku uloží pokutu v rozmedzí od 500 eur do 1 000 eur a zákaz činnosti od šesť mesiacov do troch rokov. Zo samotného textu platnej právnej úpravy, ako aj z gramatického výkladu týchto ustanovení nesporne vyplýva, že na úvahe správneho orgánu konajúceho vo veci nie je rozhodnúť o tom, aké druhy sankcií páchateľovi priestupku uloží. Týmto sankciami, ktoré za uvedený priestupok musí (obligatórne) správny orgán uložiť, sú jednak pokuta a súčasne aj sankcia zákazu činnosti. Pri naplnení skutkovej podstaty predmetného priestupku podľa platnej právnej úpravy je na úvahe správneho orgánu, vzhľadom na skutkový stav veci a ustanovenie § 12 ods. 1 zákona č. 372/1990 Zb., zvážiť a rozhodnúť len o výmere uloženej sankcie - výške pokuty v intenciách zákonných limitov a dĺžke obdobia zákazu činnosti v intenciách zákonných časovo vymedzených hraníc. Tieto nesporné skutočnosti sú rozhodné pre ďalší procesný postup správneho orgánu, ktorý musí byť postupom zákonným. Nie je nijakým argumentom spochybiteľný záver - názor, že sankcia zákazu činnosti nemôže byť správnym orgánom uložená v skrátanom konaní o priestupku. Vzhľadom na znenie ustanovení § 84 a 85 zákona č. 372/1990 Zb. je vylúčené, aby pri vybavení priestupku uložením pokuty v blokovom konaní bol súčasťou vydaného rozhodnutia (v oboch zákonom predpokladaných prípadoch – a to v prvom prípade blok na pokutu zaplatenú na mieste podľa § 84 ods. 1 a v druhom prípade blok na pokutu na mieste nezaplatenú podľa § 85 ods. 3) výrok rozhodnutia o uložení sankcie zákazu činnosti. Obdobne s poukazom na ustanovenie § 14 v spojení s ustanovením § 87 zákona č. 372/1990 Zb. je vylúčené, aby súčasťou vydaného rozhodnutia – rozkazu o uložení sankcie bol okrem výroku o uložení pokuty	Z	N	Súčasné nastavenie sankcií považujeme za dostačujúce. Generálna prokuratúra ustúpila od pripomienky ako od zásadnej.

aj iný výrok – výrok o uložení sankcie zákazu činnosti. S poukazom na uvedené rozhodné skutočnosti je nesporné, že konanie o priestupku, ktorého sa páchatel' - vodič motorového vozidla dopustil tým, že naplnil skutkovú podstatu priestupku zadaného v ustanovení § 22 ods. 1 písm. h) tretí bod zákona č. 372/1990 Zb., je možné legitímne vyriešiť výlučne v nariadenom konaní pred správnym orgánom a nie správnym orgánom – príslušníkom Policajného zboru v procesne skrátanom konaní (§ 84 a 87). V správnom konaní je konajúci správny orgán viazaný povinnosťou uložiť vždy obidve zákonom ustanovené sankcie, pričom jeho úvaha sa môže vzťahovať len na ich výmeru, respektíve dĺžku trvania. Z uvedených dôvodov je nutné konštatovať, že v súčasnosti platná právna úprava samotného ustanovenia § 22 zákona č. 372/1990 Zb. je vo vzájomnom rozpore. Jedným z možných následkov je, že doposiaľ vydané rozhodnutia správnych orgánov v dotknutých priestupkových veciach neboli vydané v súlade so zákonom. Z uvedených dôvodov sa javí ako nevyhnutné pristúpiť samotnou navrhovanou zmenou a doplnením dotknutého ustanovenia § 22 zákona č. 372/1990 Zb. jeho novelou k vzájomnému zosúladieniu jednotlivých odsekov s platnou právnou úpravou vyjadrenou najmä v dotknutých ustanoveniach zákona č. 372/1990 Zb. V nadväznosti na uvedené je taktiež dôvodné a žiaduce, aby v záujme zachovania zákonnosti postupu a rozhodovania správnych orgánov v priestupkových veciach Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky pristúpilo aj k zmene internej právnej úpravy, ktorá nadväzuje na uvedené právne skutočnosti (v naznačených intenciách ide aj o niektoré časti nariadenia ministra vnútra Slovenskej republiky č. 9 z 2. februára 2009 nerešpektujúce ustanovenie § 12 ods. 1 zákona č. 372/1990 Zb. vo vzťahu k povinnosti uložiť pokutu výlučne vo výške stanovenej nariadením). Z povahy samotného priestupku je v prípade jeho spáchania nesporné, že ide o konanie, ktorým môže dôjsť na úseku bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky nielen k závažným a rozsiahlym devastácny, ale aj fatálnym následkom. Je taktiež nesporné vo verejnom záujme a v súlade s princípmi legality, aby páchatel'om týchto priestupkov nebolo umožnené sa na mieste spáchaného skutku „len vykúpiť“ a navyše, aby po úhrade sankcie v blokovom konaní, t. j. výlučne len pokuty, mohli ďalej pokračovať v ceste motorovým vozidlom. Nie je právne odôvodnené ani primerané, aby pri preukázanom skutkovom stave na základe objektívneho dôkazu zadováženého certifikovaným technickým prístrojom bolo v podstate na voľbe priestupcu disponujúceho finančnými prostriedkami, aby to bol on, kto v podstate rozhodne o tom, že za nepochybne spáchaný najzávažnejší skutok/priestupok vymedzený v zákone, dostane len jednu sankciu, t. j. pokutu. Opakujúce sa analýzy príčin, tak dopravných nehôd, ako aj škodových udalostí, zvyrazňujú rastúci počet prípadov, v ktorých príčinou bolo nedodržanie ustanovenej rýchlosti. Priestupok podľa § 22 ods. 1 písm. h) tretí bod zákona č. 372/1990 Zb. je z hľadiska objektu a objektívnej stránky priestupkom, ktorého by sa už nemal dopustiť žiadny vodič a aj preto by uloženie kumulovanej - zákonom upravenej sankcie (pokuty a zákazu činnosti) malo mať nielen represívny, ale aj preventívny účinok a výchovne by tak malo pôsobiť aj na ostatných účastníkov cestnej premávky tak, ako to je upravené v ustanovení § 22 ods. 2 písm. d) treťom bode zákona č. 372/1990 Zb. Vedenie motorového vozidla, ktoré je možno považovať aj za „zbraň“, v takýchto rýchlostiach predstavuje všeobecné ohrozenie pre cestnú premávku, jej účastníkov, ich majetok, ktoré nie je fakticky navyše ničím ospravedlniteľné zo strany páchatel'a. Možnosť riešenia tohto priestupku v blokovom konaní alebo v rozkaznom konaní			
--	--	--	--

	uložením len jednej sankcie – pokuty nemá právnu oporu ani v tom, že skrátené formy konania o priestupku - najmä blokové konanie sa majú používať v prípade tých priestupkov, keď ide o menej závažné porušenie povinností. V danom prípade však ide o najhrubšie a flagrantné porušenie povinností vodiča z hľadiska dodržiavania rýchlosti motorového vozidla, a to vo forme úmyselného zavinenia. S poukazom na uvedené navrhujeme v § 22 ods. 3 písm. b) vypustiť tretí bod, nakoľko jeho súčasné znenie je v logickom rozpore s dikciou § 22 ods. 2 písm. d) tretím bodom, podľa ktorého sa pri priestupku spočívajúcom v prekročení rýchlosti ustanovenej dopravnou značkou alebo dopravným zariadením v obci o viac ako 50 km h-1 alebo mimo obce o viac ako 60 km h-1 predpokladá uloženie pokuty od 500 eur do 1 000 eur a (zároveň) zákazu činnosti od šesť mesiacov do troch rokov. Tu je možné zvážiť zníženie spodnej hranice sankcie zákazu činnosti zo šesť mesiacov na dva/tri mesiace. Táto pripomienka je zásadná.			
hlavné mesto	K § 12 ods. 1 zákona č. 8.2009 Z. z. § 12 odsek 1 upraviť v znení: „(1) Do vyhradeného jazdného pruhu smie vodič vozidla, pre ktoré nie je tento pruh určený, vojsť len pri obchádzaní, odbočovaní, otáčaní, vchádzaní na cestu, alebo ak to dovoľuje dopravná značka alebo ak to vyžadujú mimoriadne dopravné okolnosti, najmä ak nie je medzi vyhradeným jazdným pruhom a okrajom vozovky dostatok miesta. Ak je vyhradený jazdný pruh vedený po električkovom páse, alebo je zvýšený nad úroveň vozovky, alebo znížený pod úroveň vozovky alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, napríklad obrubníkom, platí pre vyhradený jazdný pruh ustanovenie § 11 ods. 2.“. Odôvodnenie: Upravený odsek zjednocuje niektoré podmienky premávky na električkovom páse a vo vyhradenom jazdnom pruhu a odstraňuje tak súčasné nejednoznačné znenie, kedy sa ustanovenia platné pre električkový pás uplatňujú „primerane“. Súčasne umožní mestám a obciam zaviesť plnohodnotný sekundárny segregovaný dopravný systém, zjednotené pravidlá v prípade využívania električkovej trate ako vyhradeného jazdného pruhu, prípadne konštrukciu plnohodnotných integrovaných zastávok (napr. prestup medzi električkou a autobusom v jednom bode). Návrh zároveň vylučuje možnosť využiť vyhradený jazdný pruh pri predchádzaní, čo je v kontradikcii s podstatou vyhradených jazdných pruhov a obmedzuje právnu vymožitelnosť.	Z	N	Ide podľa nášho názoru len o formálnu zmenu; primerané vzťahovanie sa pravidiel o jazde na električkovom koľajovom páse aj na jazdu vo vyhradenom pruhu je dostatočne jasné a zrozumiteľné. Nestotožňujeme sa s názorom, že by práve súčasné legislatívne vyjadrenie pravidiel znemožňovalo alebo bránilo vytváraniu plnohodnotných integrovaných zastávok.
hlavné mesto	K § 139b ods. 2 zákona č. 8.2009 Z. z. § 139 odsek 2 upraviť v znení: „(2) Správny delikt držiteľa vozidla možno prejednať len vtedy, ak je zaznamenaný technickými prostriedkami, ktoré používa alebo využíva Policajný zbor alebo obecna polícia.“. Odôvodnenie: Obecna polícia napriek úlohe vyplývajúcej z ustanovenia § 3 ods. 1 písm. f) zákona č. 564/1991 Zb. má značne obmedzené možnosti pri riešení priestupkov v intenciách tohto ustanovenia. Pritom príslušník obecnej polície je pri plnení svojich úloh v súlade s ustanovením § 7 písm. c, d zákona č. 564/1991 Zb. povinný zakročiť podľa svojich možností a schopností v medziach tohto zákona a iných všeobecne záväzných právnych predpisov, prípadne vykonať iné nevyhnutné opatrenia, ak je dôvodné podozrenie, že bol spáchaný alebo je páchaný okrem iného aj iný správny delikt. Oznamovanie správnych deliktov podľa § 6a písm. e) zákona č. 8/2009 Z. z. v súčasnosti vylučuje aktuálne znenie ustanovenia § 139 ods. 2 cit. zákona. Keďže však priestupky spočívajúce v porušení zastavenia a státia vyplývajúceho z dopravných značiek alebo všeobecnej úpravy (§ 25 zákona) riešia najmä príslušníci obecných polícií, v prípadoch, kde zistenie vodiča	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú podrobnú úpravu tejto problematiky vrátane logistického zabezpečenia realizácie objektívnej zodpovednosti, bolo dohodnuté, že v spolupráci so zástupcami územnej samosprávy ministerstvo vnútra pripraví samostatný legislatívny návrh zmien, ktoré sú potrebné na riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla obcami prostredníctvom objektívnej zodpovednosti.

	vozidla v priebehu objasňovania bolo neúspešné, je jedinou možnosťou riešenia oznámenie na príslušný dopravný inšpektorát.			
hlavné mesto	K § 19 ods. 4 a 5 zákona č. 8.2009 Z. z. § 19 odseky 4 a 5 upraviť v znení: „(4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho ľavej strane a chodcom a cyklistom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového i nemotorového vozidla odbočujúceho vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo, a vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho pravej strane. Vodič motorového vozidla odbočujúci doľava a doprava je povinný dať prednosť cyklistom vo vyhradených jazdných pruhoch a to aj pri súbežnej jazde. (5) Električka alebo vozidlo idúce vo vyhradenom jazdnom pruhu, ak križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej/jeho pravej alebo po jej/jeho ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde.“. Odôvodnenie: Navrhovaná úprava legislatívne umožní mestám a obciam integrovať električkové pásy s vyhradenými jazdnými pruhmi a zaviesť v takom prípade jednotný režim premávky.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
hlavné mesto	K § 4 ods. 2 písm. j) zákona č. 8.2009 Z. z. § 4 ods. 2 písmeno j) upraviť v znení: „j) vodič nesmie poškodzovať životné prostredie, najmä verejnú a cestnú zeleň, a to prejazdom, zastavením a státím, odpadkami a pod.“. Odôvodnenie: Prax ukazuje potrebu bližšieho vymedzenia zakázaných spôsobov poškodzovania verejnej a cestnej zelene, nakoľko ustanovenie § 25 ods. 1 písm. s) zákona rieši iba zákaz zastavenia a státia, ale nerieši problém prejazdu. Poškodzovanie verejnej alebo cestnej zelene vodičom je v súčasnosti riešiteľné iba na základe ustanovení všeobecne záväzných nariadení obcí ako priestupkov na úseku verejného poriadku, čo je právny nezmysel. Vyvodenie zodpovednosti voči vodičovi prechádzajúcemu cez zeleň v zmysle ustanovenia § 4 ods. 3 písm. i) zákona (vodič smie motorové vozidlo použiť len na cestách) je totiž sporné v kontexte s ustanovením § 14 ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb., ktoré považuje pomocné cestné pozemky a iné pozemky (svahy násypov, odpočívadlá a pod.) za súčasť diaľnic, ciest a miestnych komunikácií určených k pestovaniu vhodnej cestnej zelene.	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
hlavné mesto	K § 59 ods. 1 zákona č. 8.2009 Z. z. § 59 odsek 1 upraviť v znení: „(1) V obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne chodci a cyklisti smú používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje § 52, § 55 ods. 1 a 2. Hry detí na ceste sú dovolené len v obytnej zóne.“. Odôvodnenie: Popularita využívania bicykla ako dopravného prostriedku stále rastie. Požadované úpravy sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky nielen na komunikáciách s premávkou motorovej dopravy, ale aj na cyklistických a turistických chodníkoch. Úprava navrhuje riešenie jazdy cyklistov v obytných zónach a v peších zónach, školských zónach, s povoleným vjazdom cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti pre cyklistov je takáto zóna zákonom vnímaná podobne ako samostatná cyklocestička - na oboch je dovolená samostatná jazda na bicykli u detí do 10 rokov (§ 55 ods. 4). Aj tu však podľa súčasného znenia zákona platí povinnosť cyklistov jazdiť len pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou, čo je v tomto prostredí nelogické. V režime obytnej zóny alebo pešej zóny s povoleným vjazdom cyklistov	Z	N	Obytná a školská zóna sú tvorené cestami s vozovkou, kde nie je žiaduce modifikovať pravidlá jazdy vozidiel, a to ani bicyklov. Do pešej zóny je možný vjazd bicyklov len, ak to umožňuje dopravná značka a aj v rámci nej by mal byť pohyb účastníkov cestnej premávky aspoň čiastočne regulovaný, a teda predvídateľný.

	sa navyše často nachádzajú aj námestia alebo priestory, kde jazda pri pravom okraji vozovky nedáva zmysel. Cyklisti, podobne ako chodci, sa v týchto zónach reálne pohybujú voľne. V § 59 ods. 3 je zakotvená povinnosť ohľaduplnosti k chodcom.			
hlavné mesto	K § 6a nové písm. j) a § 139a nový ods. 12 § 6a doplniť písmenom j), ktoré znie: „j) prednosť autobusu alebo trolejbusu podľa § 12 ods. 3 a § 23 ods. 5, prednosť električky podľa § 19 ods. 5, a povinnosti podľa § 13.“. § 139a doplniť odsekom 12, ktorý znie: „(12) Držiiteľovi vozidla, ktorý porušil § 6a písm. j), orgán Policajného zboru uloží pokutu 99 eur.“. Odôvodnenie: Verejná hromadná doprava má formálne podľa legislatívy prednosť pred individuálnou automobilovou dopravou. Prax však zaostáva za legislatívou. Preto žiadame doplniť objektívnu zodpovednosť za ignorovanie predpisov o prednosti hromadnej dopravy.	Z	N	Porušenie uvedených pravidiel cestnej premávky nie je možné automatizovane (bez obsluhy) dokumentovať.
hlavné mesto	K návrhu vyhlášky, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška č. 9.2009 Z. z. 1. Navrhujeme do vyhlášky doplniť: Dopravné zariadenia, Osobitné svetelné signály • Rýchlostný signál s premenným symbolom Tento signál sa z Vyhlášky vytratil a v niektorých prípadoch pre koordináciu viacerých križovatiek riadených cestnou dopravnou signalizáciou (CDS) by sa uplatnil • Svetelný signál s nápisom MHD Tento signál by informoval čakajúcich vodičov pred križovatkou riadenou CDS o preferencii električiek alebo vozidiel MHD. Odôvodnenie: Doplnením navrhovaných signálov sa zvýši komfort účastníkov cestnej premávky. 2. Navrhujeme do vyhlášky doplniť: Vodorovné dopravné značky • značku V 12d Žlté skrížené čiary Značka Žlté skrížené čiary (č. V 12d) vyznačuje plochu, na ktorú vodič nesmie vojsť, pokiaľ je za touto plochou taká dopravná situácia, že by bol nútený zastaviť vozidlo na vyznačenej ploche. Odôvodnenie: Značka V 12d by vyznačovala plochu na vozovke, kde vozidlá stojace v rade vozidiel napríklad pred riadenou križovatkou by bránili v pohybe vozidlám križujúcim vyznačenú plochu v kolíznom smere. Zabráni sa tým najmä blokovaniu vľavo odbočujúcich vozidiel cez rad čakajúcich vozidiel. S touto vodorovnou dopravnou značkou sa naši vodiči bežne stretávajú v iných krajinách.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
hlavné mesto	K bodu 33 Navrhujeme bod 33 upraviť v znení: „33. V § 52 odsek 2 znie: „(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci a cyklisti nesmú chodník používať, to neplatí ak je dopravnou značkou alebo dopravným zariadením určené inak. Ak je povolené zastavenie alebo státie na chodníku iba zvislou dopravnou značkou bez vodorovného dopravného značenia vyznačených parkovacích miest alebo parkovacieho pruhu, vodič je povinný ponechať voľnú šírku chodníka najmenej 1,5 m a to v jednotnej šírke.“. Odôvodnenie: Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory, nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti odhadu vodičov a zároveň sťažujú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	zariadenia zabraňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prístupných objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôsobené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožitelnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.			
hlavné mesto	K § 40 ods. 7 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 40 odseku 7 za slová „ozbrojených zborov“ doplniť slová „obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície,“. Odôvodnenie: V súčasnej dobe sa príslušníci obecných polícií čoraz častejšie spolupodieľajú na zabezpečovaní rôznych akcií, pri ktorých je potrebné zabezpečiť urýchlenú prepravu určených osôb - najmä v spolupráci s Policajným zborom, prípadne inými zložkami.	Z	N	S potrebou takejto úpravy vo vzťahu k príslušníkom obecnej polície sa nestotožňujeme.
hlavné mesto	K § 10 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 10 za odsek 6 vložiť nový odsek 7, ktorý znie: „(7) Vozidlo pravidelnej verejnej osobnej dopravy, ktoré dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu v obci prednosť. Vodič takéhoto vozidla pritom nesmie ohroziť a obmedziť vozidlá idúce v priebežnom jazdnom pruhu.“ Doterajšie odseky 7 až 11 označiť ako odseky 8 až 12. Odôvodnenie: Vozidlo verejnej osobnej dopravy má pri výjazde zo zastávky prednosť. V prípade, že za zastávkou sa na viacpruhovej komunikácii musí vzhľadom na trasu obsluhovanej linky musí presunúť do jazdného pruhu na opačnom konci vozovky, musí prekonať jazdu cez viacero jazdných pruhov naraz. Vymožitelnosť prednosti výjazdu zo zastávky je tak nedostatočná a neúčinná. Predpokladáme, že vozidlá pravidelnej verejnej dopravy v mestách nemajú úmysel meniť jazdný pruh v inom prípade, ako pri sledovaní trasy predpísanej linky, ktorá je nevyhnutná najmä ak ide o dráhové vozidlo (napr. trolejbus). Z hľadiska preferencie verejnej osobnej dopravy je toto ustanovenie dôležité.	Z	N	Na vozidlá verejnej osobnej dopravy mimo pre ne vyhradené pruhy, sa majú vzťahovať štandardné pravidlá.
hlavné mesto	K § 15 ods. 3, § 6a a § 139a zákona č. 8.2009 Z.z. V § 15 ods. 3 poslednú vetu upraviť v znení: „Pri predchádzaní musí zachovávať dostatočný bočný odstup od predchádzaného vozidla; osobitne od iných účastníkov cestnej premávky ako motorových vozidiel minimálne 1 meter pri rýchlosti do 30 km/h vrátane, minimálne 1,5 metra pri rýchlosti nad 30 km/h do 50 km/h vrátane a minimálne 2 metre pri rýchlosti nad 70 km/h.“. § 6a doplniť písmenom k), ktoré znie: „k) dodržiavanie bezpečnosti cestnej premávky, najmä podľa § 15 ods. 3 a § 17 ods. 1.“. § 139a doplniť odsekom 13, ktorý znie: „(13) Držiteľovi vozidla, ktorý porušil § 6a písm. k), orgán Policajného zboru uloží pokutu 99 eur. V prípade motorového vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3 500 kg je pokuta 300 eur.“. Odôvodnenie:	Z	N	Nesúhlasíme so zavedením uvedeného spôsobu dodržiavania bočného odstupu od cyklistu, keďže ide o neštandardné pravidlo cestnej premávky, ktoré nevyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), nie je zavedené ani v cyklisticky najvyspelejších krajinách, nezohľadňuje priestorové možnosti a ďalšie

	Bezpečnosť cestnej premávky je výrazne negatívne ovplyvňovaná nedodržiavaním bezpečných a primeraných odstupov medzi vozidlami. Nedodržanie bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami je druhou najčastejšou príčinou nehôd (skoro štvrtina nehôd). Samotný bezpečný odstup je daný premenlivými faktormi (stav a povaha vozovky, počasie, a pod.), ale najmä rýchlosťou vozidiel. Minimálne bezpečné odstupy sú teda dané rýchlosťou vozidiel, či už v jazde za sebou, alebo bočné odstupy pri predbiehaní. Bočné odstupy sú extrémne dôležité najmä pri predchádzaní cyklistu kamiónom. Pri nebezpečnej jazde vodiča kamiónu s nedodržaním bezpečného odstupu fyzika obtekania vzduchu kamiónu spôsobuje nehody až zabitie človeka na bicykli. Predložené znenie zvyšuje bezpečnosť cestnej premávky, a zároveň jednoznačne postihuje nebezpečné a agresívne správanie.			individuálne aspekty pri konkrétnom predchádzaní a taktiež nie je postihnuteľné legálnymi prostriedkami, pričom podotýkame, že od 1. januára 2016 došlo k zvýrazneniu povinnosti zachovávať pri predchádzaní dostatočný bočný odstup osobitne čo sa týka cyklistov a chodcov.
hlavné mesto	K § 4 ods. 2 písm. m) zákona č. 8.2009 Z. z. V § 2 ods. 2 písm. m) za slová „to neplatí pre vodiča“ vložiť slová „vozidla verejnej osobnej dopravy pri obsluhu hlasovej rádiovanej stanice“. Odôvodnenie: Pri organizácii a zabezpečení dopravy vo verejnom záujme, pri zaisťovaní bezpečnosti vozidla a cestujúcich je najmä v podnikoch MHD hlavným komunikačným kanálom rádiová stanica pri informáciách o náhlých a nepredvídateľných obmedzeniach, obchádzkach, pri núdzových volaniach v situáciách ohrozujúcich bezpečnosť a pod. Pôvodne naformulovaný bod m) znamenal znemožnenie obsluhy hlasovej rádiovanej stanice, čo by vzhľadom na charakter vykonávanej práce malo negatívne dosahy na bezpečnosť aj plynulosť verejnej osobnej dopravy.	Z	N	Doplnenie takejto výnimky počas vedenia vozidla verejnej osobnej dopravy nepovažujeme za vhodné práve s ohľadom na bezpečnosť cestujúcich v týchto dopravných prostriedkoch.
hlavné mesto	K § 2 ods. 2 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 2 ods. 2 za písmeno c) vložiť nové písmeno d) v znení: „d) električkou električka a vozidlo špeciálnej dráhy podľa osobitného predpisu, 1a) vrátane technologických cestných vozidiel s koľajovým adaptérom pohybujúcich sa po električkovej alebo špeciálnej dráhe,“. Poznámka pod čiarou odkazu 1a) znie: „1a) § 20 ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z.“. Odôvodnenie: Úprava rieši nejednoznačnosť existujúcej legislatívy pri ustanoveniach týkajúcich sa premávky električiek v prípade, ak sa po električkovej dráhe pohybuje technologické cestné vozidlo vybavené koľajovým adaptérom.	O	N	Doplnenie definície električky v predmetnom rozsahu zväzíme v rámci ďalšieho legislatívneho procesu.
hlavné mesto	K § 21 ods. 1 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 21 odseku 1 vypustiť slová „z cestičky pre cyklistov“. Odôvodnenie: Formulácia v § 21 ods. 1 odporuje vymedzeniu základných pojmov v § 2 ods. 1. Cestička pre cyklistov alebo cestička pre vyznačených používateľov je komunikácia kategórie D a obec by mala mať možnosť určiť hlavnú a vedľajšiu cestu podľa toho, ktorý smer v križovatke chce prioritizovať.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
hlavné mesto	K § 25 ods. 1 písm. t) zákona č. 8.2009 Z. z. V § 25 ods. 1 písm. t) slová „električkovou koľajnicou“ nahradiť slovami „koľajnicou koľajovej dráhy 19a)“. Poznámku pod čiarou k odkazu 19a) upraviť v znení: „19a) § 2 zákona č. 513/2009 Z. z. v znení zákona č. 432/2013 Z. z.“. Odôvodnenie: Existujú prípady parkovania v blízkosti iných dráh, než je električková (napr. pri trati Čierny Balog – Vydrovo, kde sú koľajnice historickej	O	N	Navrhovanú zmenu nepovažujeme za vhodnú; zákaz podľa § 25 ods. 1 písm. t) sa vzťahuje na situáciu, keď je električkový koľajový pás vedený vo vozovke v strede, t. j. vozidlá stojace pri pravom okraji vozovky musia nechať 3,5

	železnice vedené popri ceste II/529) a v budúcnosti špeciálne dráhy typu mestská dráha a pod., t. j. treba aj tieto brať do úvahy a zohľadniť v legislatívnom zapracovaní.			m široký pruh na ich obchádzanie bez toho, aby bolo nutné pri tom zachádzať na koľajový pás. Uvedený príklad nie je takého charakteru. V prípade potreby je možné zákazy vyznačiť dopravnými značkami.
hlavné mesto	K § 25 ods. 1 písm. q) zákona č. 8.2009 Z. z. V § 25 ods. 1 písmeno q) upraviť v znení: „q) na chodníku, ak to nie je dovolené dopravnou značkou“. Odôvodnenie: Súvisí s pripomienkou k bodu 33 návrhu zákona. Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory, nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti odhadu vodičov a zároveň sťažujú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na zariadenia zabráňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prilehlých objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôbené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožiteľnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
hlavné mesto	K § 27, § 28 a § 29 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 27 ods. 1, § 28 a § 29 ods. 1 za slovo „vodič“ vložiť slová „a chodec“. V § 29 vypustiť odsek 2. Odôvodnenie: Navrhuje sa spresnenie povinností chodcov pri prechádzaní cez železničné priecestie. Cieľom je redukovať nejednoznačné formulácie „vzťahuje sa primerane“.	O	N	Ide len o formálne zmeny, bez zjavnej pridanej hodnoty. Primerané vzťahovanie je bežným a zaužívaným legislatívnym vyjadrením.
hlavné mesto	K § 4 ods. 1 písm. f) zákona č. 8.2009 Z. z. V § 4 ods. 1 písmeno f) upraviť v znení: „(f) dať prednosť chodcovi, ktorý stojí na okraji priechodu pre chodcov so zjavným úmyslom prejsť, alebo ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť a je povinný blížiť sa k priechodu pre chodcov takou	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za

	rýchlosťou, aby včas stihol zastaviť vozidlo; to neplatí pre vozidlo električky,“. Odôvodnenie: Súčasné znenie, pri ktorom je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom súčasná dikcia zákona znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatraktívňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná.			vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
hlavné mesto	K § 43 ods. 4 a 5 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 43 ods. 4 doplniť nové písmená b) až d), ktoré znejú: „(b) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. f), (c) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. t), (d) na chodníku alebo cestičke pre cyklistov a porušuje § 52 ods.2,“ Doterajšie písmená b) a c) označiť ako písmená e) a f). V § 43 odseku 5 vypustiť slová „vozidlo tvorí prekážku cestnej premávky alebo“. Taktiež odporúčame z formálneho hľadiska § 43 ods. 4 a 5 vyčleniť do samostatného § 43a „Odstránenie vozidla“, keďže príslušné ustanovenia hovoria o odstránení vozidla aj v iných prípadoch, než len v prípade prekážky cestnej premávky, preto by nemali byť v paragrafe, ktorý hovorí o prekážkach. Odôvodnenie: Cieľom je zefektívniť a zrýchliť odstraňovanie prekážok v cestnej premávke, ktoré obmedzujú, ohrozujú alebo znemožňujú prevádzku verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy. V prípade úpravy odseku 5 ide o odstránenie duplicitného textu „ak vozidlo tvorí prekážku cestnej premávky“, pretože uvedenú podmienku už definuje odsek 4 písm. a), na ktorý sa odsek 5 odvoláva.	Z	ČA	V prípadoch uvedených v pripomienke k § 43 ods. 4 ide o prekážky cestnej premávky, ktoré je možné odstrániť aj v súčasnosti na základe § 43 ods. 4 písm. a). Pripomienka k § 43 ods. 5 akceptovaná.
hlavné mesto	K § 52 ods. 3 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 52 ods. 3 v poslednej vete za slovo „vozovky“ doplniť slová „mimo obce“. Odôvodnenie: Súčasná podoba zákona je voči chodcom príliš tvrdá a môže byť chápaná ako obmedzovanie slobody pohybu. V obci by mal mať chodec možnosť pohybu aj bez reflexných prvkov, pretože vzhľadom na nižšiu maximálnu povolenú rýchlosť je hrozba kolízie nižšia. Navyše sa ustanovenie v súčasnej podobe týka napr. aj ulíc v urbanizovaných častiach obcí, kde nie je vybudovaný samostatný chodník a nie je zriadený režim obytnej alebo pešej zóny, ale zároveň je obmedzená maximálna povolená rýchlosť napríklad na 30 km/h.	Z	N	Povinnosť chodcov mať na sebe reflexné prvky, ak sa pohybujú po krajnici alebo po okraji vozovky za zníženej viditeľnosti, považujeme za potrebné ponechať.
hlavné mesto	K § 55 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 55 odseku 2 vypustiť poslednú vetu. V § 55 vypustiť odsek 9. Odôvodnenie: Bicykel musí byť vybavený reflexnými prvkami a osvetlením. Je teda zbytočné vyžadovať, aby cyklista mal na sebe reflexný bezpečnostný odev alebo prvky (keďže bicykel je osvetlený). Hlavným faktorom bezpečnosti cyklistov je ich počet – zvýšením počtu cyklistov dochádza k zníženiu relatívneho aj absolútneho počtu nehôd s ich účasťou. Iba šesť krajín EÚ má túto povinnosť. Navyše je takéto ustanovenie zákona nevhodné aj z pohľadu cykloturizmu. Členské krajiny EÚ s najmenšou nehodovosťou cyklistov nemajú ustanovené povinné nosenie prilieb (napr. Holandsko, Dánsko). Preto navrhujeme zrušiť povinnosť nosiť prilby.	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
hlavné mesto	K § 61 ods. 4 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 61 ods. 4 za slovo „policať“ vložiť čiarku a slová „príslušník obecnej polície“. Odôvodnenie: Prax ukazuje potrebu možnosti použiť prenosné dopravné značky alebo dopravné zariadenia, napríklad v prípade, kedy príslušník obecnej polície pri uzávierke cesty počas rôznych osláv v obci, pri nezjazdnosti cesty alebo inej mimoriadnej udalosti. Ide najmä o uzavretie komunikácii kvôli	Z	N	S potrebou takejto úpravy vo vzťahu k príslušníkom obecnej polície sa nestotožňujeme.

	havárii na inžinierskych sieťach, resp. pre dopravnú nehodu, alebo označenie miesta DN DZ „Z1“a pod.			
hlavné mesto	K § 62 ods. 2 a 3 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 62 ods. 2 za slová „oprávnený aj“ vložiť slová „príslušník obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície a“. V § 62 ods. 3 za slová „vojenského policajta“ vložiť slová „príslušníka obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície a“. Odôvodnenie: V praxi sa vyskytujú prípady, (napr. pri rôznych kalamiťach) kedy je potrebné pre zaistenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky zabezpečiť riadenie premávky príslušníkom obecnej polície, väčšinou do príchodu policajta, ktorý následne spravidla prevezme túto činnosť. V praxi je ťažko rozlíšiteľné, či ide o zastavovanie vozidiel, alebo ide o riadenie cestnej premávky pokynmi.	Z	N	S potrebou takejto úpravy vo vzťahu k príslušníkom obecnej polície sa nestotožňujeme.
hlavné mesto	K § 63 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 63 ods. 1 za slová „vojenský policajt v rovnošate“ vložiť slová „príslušník obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície,“. V poznámke pod čiarou k odkazu 5 vypustiť slová „§ 8 ods. 1 písm. f) zákona Slovenskej národnej rady č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov,“. Odôvodnenie: Prax ukazuje potrebu všeobecného oprávnenia zastavovať vozidlá aj v iných prípadoch, ako je uvedené v ustanovení § 8 ods. 1 písm. f) zákona Slovenskej národnej rady č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov. Ide najmä o prípady, kedy príslušník obednej polície usmerňuje vodiča pri uzávierkách cesty počas rôznych osláv v obci a vodič v takomto prípade nespáchal priestupok, resp. ide o prípad, kedy je potrebné vodičov usmerniť z iného dôvodu, napr. pri nezjazdnosti cesty alebo inej mimoriadnej udalosti.	Z	N	S potrebou takejto úpravy vo vzťahu k príslušníkom obecnej polície sa nestotožňujeme.
hlavné mesto	K § 69 ods. 2 a 4 zákona č. 8.2009 Z. z. V § 69 ods. 2 prvej vete za slovo „na“ vložiť slová „príslušníka obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície,“. Odôvodnenie: V praxi sa často krát stáva, že príslušník prejednáva priestupok proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, vodič bez protestov uhradí blokovú pokutu a po odchode sa neskôr zistí, že viedol ukradnuté motorové vozidlo. V § 69 ods. 4 za slovo „policajt“ vložiť slová „a príslušník obecnej polície pri plnení úloh obecnej polície“. Odôvodnenie: V praxi sa vyskytujú prípady, (napr. pri rôznych kalamiťach, podujatiach, mimoriadnych udalostiach) kedy je potrebné pre zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky zabezpečiť príslušníkom obecnej polície, možnosť povoliť výnimku.	Z	N	S potrebou takejto úpravy vo vzťahu k príslušníkom obecnej polície sa nestotožňujeme.
hlavné mesto	K bodu 32 V navrhovanom znení navrhujeme za slová „Policajnému zboru“ doplniť slová „alebo obecnej polícii“. Odôvodnenie: Príslušníci obecných polícii pri dohľade nad plynulosťou a bezpečnosťou cestnej premávky v prevažnej časti činnosti sa venujú statickej doprave a kontrola miest vyhradených pre osoby ŤZP patrí tiež do ich povinností, takéto oprávnenie im pomôže pri plnení ich úloh.	Z	ČA	S potrebou poskytovania údajov o parkovacích preukazoch aj obecným políciami sa stotožňujeme, nie je však vhodné zaťažovať touto povinnosťou ústredie práce voči všetkým obecným políciami na Slovensku; výmena informácií bude prebiehať medzi Policajným zborom a obecnými políciami.
hlavné mesto	K § 53 ods. 1 zákona č. 8.2009 a k návrhu vyhlášky, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška č. 9.2009 Z. z.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.

	V rámci vyhlášky č. 9/2009 Z. z. doplniť dopravné značenie V 6c „Miesto pre prechádzanie vozovky“ podľa vzoru českej Vyhlášky č. 294/2015 Sb (značka V 7b) a v zmysle českej technickej normy ČSN 73 6110. Do § 53 ods. 1 prvej vete za slovo „priechod pre chodcov,“ doplniť slovo „miesto pre prechádzanie vozovky,“. Odôvodnenie: Úpravou sa navrhuje doplnenie legislatívy o miesto, ktoré je technicky uspokojené pre prechádzanie chodcov cez vozovku, avšak nie je vyznačené ako priechod pre chodcov, t. j. chodci tu nebudú mať prednosť, pričom však vodiči ich nemôžu ohroziť, ak už cez vozovku prechádzajú. Takáto úprava je vhodná vo vybraných miestach ako kompromis medzi uspokojením potreby chodcov a zachovaním plynulosti cestnej premávky, aj v kontexte navrhovaného sprísnenia prednosti pre chodcov na priechodoch. Jeden z možných prípadov využitia je napr. v prípade zriadenia prístupov na zastávky električiek umiestnené v stredových ostrovčekoch z prednej aj zadnej strany nástupišt'a. Obdobné úpravy komunikácií sa používajú napr. aj v nemeckých alebo švajčiarskych mestách.			
hlavné mesto	K § 139i zákona č. 8.2009 Z. z. Za § 139h vložiť nový paragraf 139i, ktorý znie: „§ 139i (1) Riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla môže v rozsahu, ktorým je oprávnená obecná polícia objasňovať priestupky a riešiť ich v blokovom konaní podľa osobitného predpisu, vykonať v rozkaznom konaní aj obecná polícia. (2) Ak držiteľ podá voči rozkazu odpor, obecná polícia vec objasní a vec postúpi orgánu Policajného zboru. (3) Ustanovenia § 139a až § 139e sa použijú v primeranom rozsahu. (4) Informácie o riešení správnych deliktov zasiela obecná polícia v rozsahu podľa § 139f Policajnému zboru. (5) Pokuty sú príjmom obce.“. Odôvodnenie: Doplnením navrhovaného ustanovenia sa odstráni prekážka pri riešení deliktov spáchaných vodičmi motorových vozidiel.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania to zatiaľ nepovažujeme za vhodné zapracovať.
hlavné mesto	Nový čl. VIII Za článok VII návrhu zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8/2009 Z. z. vložiť nový článok VIII, ktorý znie: „Čl. VIII Zákon Slovenskej národnej rady č. 564/1991 Zb. o obecnej polícii v znení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 250/1994 Z. z., zákona č. 319/1999 Z. z., zákona č. 333/2003 Z. z., zákona č. 445/2008 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z., zákona č. 214/2009 Z. z., zákona č. 105/2011 Z. z., zákona č. 273/2015, zákona č. 125/2016 Z. z., zákona č. 293/2017 Z. z. a zákona č. 9/2019 Z. z. 1. § 3 ods. 1 písmeno f) znie: f) objasňuje priestupky, ak tak ustanovuje osobitný predpis, prejednáva v blokovom konaní priestupky ustanovené osobitným predpisom4) a priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky5) spáchané neuposlušnosťou zákazu, príkazu alebo obmedzenia vjazdu alebo jazdy, vstupu, zastavenia, státia, odbočenia alebo otáčania vyplývajúceho zo všeobecnej úpravy cestnej premávky6) alebo príslušného dopravného značenia. Odôvodnenie: Súčasné znenie tohto ustanovenia, ktoré bolo prijaté zákonom č. 8/2009 Z. z. v roku 2009, oddeľuje oprávnenia v danej oblasti vyplývajúce z konkrétnych dopravných značiek a zo všeobecnej úpravy cestnej premávky, pričom ich vymedzuje rozdielne – tým zabraňuje napríklad riešeniu zákazu vjazdu alebo odbočovania vyplývajúceho z iných dopravných značiek, ktoré nemajú v názve obsiahnutý výslovný pojem „zákazu vjazdu“ alebo „zákazu odbočovania“, ale z nich vyplývajú tie isté zákazy založené na miestnej úprave cestnej premávky (napr. dopravné značky B 37 „Iný zákaz“ s textom „Prejazd zakázaný“, riešeniu zákazu vjazdu, zastavenia alebo státia na cestičkách pre chodcov, korčuliarov, jazdcov na koňoch podľa dopravných značiek B 9 až B 13, prikázania smeru	Z	ČA	Prejednávanie priestupkov proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky v blokovom konaní obecnou políciou (§ 3 ods. 1 písm. b)) bolo upravené v zmysle pripomienky; ostatné pripomienky k zákonu o obecnej polícii nesúvisia priamo so zákonom o cestnej premávke a budú posúdené v rámci prípadného samostatného legislatívneho procesu k zákonu o obecnej polícii.

jazdy resp. zákazu vjazdu do vyhradeného jazdného pruhu podľa dopravných značiek C 20 a C 21 „Usporiadanie jazdných pruhov“ a dopravnej značky C 24a „Vyhradený jazdný pruh“, dopravných značiek C 26, C 28 a C 29 „Zmena smeru jazdy“, zákazu vjazdu do priestoru označeného dopravnou značkou V 13 „Šikmé rovnobežné čiary“, zákazu odbočovania nedovoleným prejazdom cez dopravné značky V 1a, V 1b a V 3 „Pozdĺžna súvislá čiara“, „Dvojité pozdĺžne súvislé čiary“, „Pozdĺžna súvislá čiara doplnená prerušovanou čiarou“. Taktiež nie je možné riešiť napr. zákazy otáčania v zmysle všeobecnej úpravy cestnej premávky - § 22 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke i napriek tomu, že súčasné znenie § 3 ods. 1 písm. f) bod 1. riešenie zákazu otáčania vyjadreného dopravnou značkou B 28 umožňuje. Rozdielnym vymedzením kompetencií sa do ich rozsahu vniesla nejednotnosť, ktorá dáva možnosť na rôzne výklady, a tak citelne zasahuje do právnych istôt garantovaných Ústavou SR i všeobecne záväznými právnymi predpismi. Z tohto dôvodu sa navrhuje právne sporný súčasný stav navodený prijatím zákona č. 8/2009 Z. z. jednotne upraviť v rámci prijatia novely tohto zákona. 2. § 8 ods. 1 písmeno f) znie: „f) zastavovať vozidlá, ak plní úlohy obecnej polície“, 3. V § 8 ods. 1 sa vypúšťa písmeno g). Odôvodnenie: Súčasné znenie tohto ustanovenia, už nevyhovuje množstvu úloh, ktoré obecné polície plnia nielen podľa zákona o obecnej polícii, ale úlohy pre obecné polície vyplývajúce z potreby zabezpečovania verejného poriadku a ďalšími úlohami, ktoré zabezpečuje samospráva sú ukladané aj ďalšími všeobecne - záväznými právnymi predpismi. 4. V § 9 odsek 1 znie: „(1) Príslušník obecnej polície je oprávnený vyzvať osobu, ak je to potrebné na plnenie úloh podľa tohto zákona, aby preukázala svoju totožnosť dokladom totožnosti.9aa)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 9aa) znie: „9aa) Napr. zákon č. 224/2006 Z. z. o občianskych preukazoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 647/2007 Z. z. o cestovných dokladoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákon č. 404/2011 Z. z. o pobyte cudzincov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“ 5. V § 9 sa za odsek 1 vkladá nový odsek 2, ktorý znie: „(2) Namiesto dokladu totožnosti podľa odseku 1 môže osoba predložiť a) preukaz poslanca Národnej rady Slovenskej republiky, b) preukaz člena vlády, c) služobný preukaz sudcu, d) služobný preukaz prokurátora, e) služobný preukaz príslušníka ozbrojeného zboru, f) služobný preukaz príslušníka Národného bezpečnostného úradu, g) potvrdenie o odovzdaní, strate alebo odcudzení občianskeho preukazu.“. Doterajšie odseky 2 a 3 sa označujú ako odseky 3 a 4. Odôvodnenie: Takto formulované ustanovenie je upravené tak, ako u príslušníka Policajného zboru, teda príslušník, ako aj občania majú istotu, že neboli porušené ich práva. 6. Za § 9 sa vkladá nový § 9a, ktorý znie: „§ 9a Oprávnenie požadovať iné doklady (1) Príslušník obecnej polície je oprávnený vyzvať osobu pristihnutú pri spáchaní priestupku alebo iného deliktu podľa osobitného predpisu9c) aby predložila doklady9d) potrebné pre ukončenie konania o priestupku alebo delikte. (2) Ak odmietne osoba uvedená v odseku 1 predložiť požadované doklady, je príslušník obecnej polície oprávnený predviesť takúto osobu na útvar obecnej polície alebo Policajného zboru za účelom zistenia údajov z potrebných dokladov podľa ustanovenia § 24 ods. 3 a ukončenia konania o priestupku alebo delikte.“. Poznámky pod čiarou k odkazom pod čiarou 9c) a 9d) znejú: „9c) Napr.: zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. 9d) Napr.: Vodičské oprávnenie,			
--	--	--	--

	Osvedčenie o evidencii časť I. alebo II., Osvedčenie vozidla taxislužby, Preukaz vodiča vozidla taxislužby.“. Odôvodnenie: Zmenou všeobecne záväzných právnych predpisov (napr. zákon č. 8/2009 Z. z., 372/1990 Zb. alebo 56/2012 Z. z.) pribudli nové povinnosti pre obecné polície, následne k tomu treba upraviť aj oprávnenia pre obecné polície a upraviť aj súvisiace predpisy. 7. V § 24 odseky 2 a 3 znejú: „(2) Obecná polícia je oprávnená požadovať z evidencie pobytu občanov Slovenskej republiky17) a z registra obyvateľov Slovenskej republiky17) pri plnení úloh podľa tohto zákona na účel zistenia totožnosti údaje v rozsahu podľa osobitného predpisu.17a) (3) Obecná polícia je oprávnená požadovať z evidencie motorových vozidiel pri plnení úloh podľa tohto zákona na účel zistenia vlastníka a držiteľa motorového a prípojného vozidla údaje v rozsahu podľa osobitného predpisu.17a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 17a) znie: „17a) § 89 ods. 3 zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Obecná polícia je povinná zasielať do ústrednej evidencie priestupkov údaje, ktoré sú uvedené v ustanovení § 89 ods. 3 zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov, to znamená, že pokiaľ na mieste tieto údaje nemá k dispozícii potrebuje ich doplniť prostredníctvom evidencie a v súčasnej právnej úprave rozsah údajov je nepostačujúci.			
IZ	§25 §25 bod 1) nové písmená: v) dlhšie ako 72 hodín w) so zapnutým spaľovacím motorom §43 bod 4 nové písmen d): ak na danom mieste stojí viac ako 72 hodín zdôvodnenie: zbytočné púšťanie spaľovacích motorov spôsobuje zhoršovanie životného prostredia, najmä v mestách. Momentálne nie je ustanovená maximálna doba možného parkovania bez pohnutia vozidla, napr. vodič môže nechať parkovať auto rok. Žiadame ho obmedziť na tri dni.	Z	N	Obmedzovať dobu parkovania nepovažujeme za logické ani opodstatnené; zákaz stáť so zapnutým motorom už v súčasnosti vyplýva z § 4 ods. 2 písm. n).
IZ	§ 88 doplniť ustanovenie, ktoré použitie vozidla ako zbrane alebo agresívne konanie kvalifikuje ako psychickú nespôsobilosť. Množia sa prípady úmyselného konania útokov vodičov motorových vozidiel voči iným účastníkom cestnej premávky. Títo recidivisti nie sú nijak postihovaní.	Z	ČA	Kritériá na posudzovanie psychickej spôsobilosti sú uvedené v prílohe č. 10 k vyhláške č. 9/2009 Z. z., pričom agresívne správanie, resp. štýl jazdy za volantom medzi kontraindikáciami uvedené sú.
IZ	§139a v § 139a nový bod 4: pokuty podľa bodu (3) sa zvyšujú o 100% ak sa jedná o miesto, kde je maximálna povolená rýchlosť 40 km/h alebo menej, o 200% ak je maximálna povolená rýchlosť 30 km/h alebo menej, o 300% ak je maximálna povolená rýchlosť 20km/h alebo menej a o 500% ak je maximálna povolená rýchlosť 10km/h alebo menej. doterajšie body 4 až 11 sa označia ako body 5 až 12 nový bod 12 – Držiteľovi vozidla, ktorý porušil povinnosť podľa §44 (3) orgán Policajného zboru uloží pokutu 300 eur. nový bod 13 – Pokuty podľa bodov 1-12 sa zvyšujú o 30% pri druhom a ďalšom udelení pokuty podľa bodov 1-12 v danom kalendárnom štvrtroku. zdôvodnenie: Bohužiaľ, najväčším problémom ciest sú regulárni porušovatelia predpisov. bod 13 zvyšuje pokuty tak, aby mali výchovný charakter. bod 4 upravuje výšku pokút tak, aby pokuta súvisela s spoločenskou nebezpečnosťou konania – napr. prekročenie MPR o 30km/h na diaľničnom obchvate má diametrálne odlišnú nebezpečnosť ako v pešej zóne. Bod 12 je určený na postihovanie mafiánov, ktorí si vybavili alebo sfalšovali preukazy a dlhodobo porušujú dopravné predpisy.	Z	N	V súčasnosti nastavené výšky pokút za prekročenie rýchlosti v rámci objektívnej zodpovednosti považujeme za dostatočné; navrhovaný systém by do ukladania pokút vniesol neprehľadnosť.

IZ	§ 59 (3) v §59 odsek (3) zmeniť číslo 10 na 20 zdôvodnenie: maximálna povolená rýchlosť 20km/h v pešej zóne je privysoká a s priveľkými dôsledkami pre ľudí v prípade zrážky.	Z	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to však zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať.
IZ	§ 44 v bode (7) upraviť vetu z "po nevyhnutne potrebný čas dodržiavať" na "po nevyhnutne potrebný čas maximálne 20 minút dodržiavať" zdôvodnenie: máme za to , že 20 minút je dostatočne dlhý čas na akútne prípady a umožní preparkovanie vozidla po vystúpení držiteľa preukazu. Ak sú miesta, kde držiteľia preukazov pravidelne nemajú kde parkovať, je nutné pripraviť viac parkovacích miest.	Z	N	Navrhované doplnenie 20 minút nepovažujeme za opodstatnené, keďže lehota vyplýva z toho, že môže ísť len o "nevyhnutne potrebný čas".
Klub 500	K Čl. I bodu - K § 39 ods. 1 zákona K § 39 ods. 1 zákona o cestnej premávke, ktorý má po zmene znieť: (1) Na diaľnici, na ceste pre motorové vozidlá a na ceste I. triedy je zakázaná jazda motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7 500 kg a motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3 500 kg s prípojným vozidlom a) v prvý deň pracovného pokoja23) a v sobotu, ak táto nasleduje po pracovnom dni v období od 1. júla do 31. augusta v čase od 07.00 do 19.00 hodín, b) v nedeľu a v posledný deň pracovného pokoja v čase od 00.00 do 22.00 hodín. Žiadame o ozrejenie, či zákaz platí na všetkých komunikáciách.	Z	A	Zákaz podľa citovaného ustanovenia platí (bude platiť) na všetkých diaľniciach, cestách pre motorové vozidlá a cestách I. triedy.
KSK	§ 12 ods. 1, zákon č. 8.2009 Z.z. § 12 ods. 1 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(1) Do vyhradeného jazdného pruhu smie vodič vozidla, pre ktoré nie je tento pruh určený, vojsť len pri odbočovaní, otáčaní, vchádzaní na cestu, alebo ak to dovoľuje dopravná značka alebo ak to vyžadujú mimoriadne dopravné okolnosti, najmä ak nie je medzi vyhradeným jazdným pruhom a okrajom vozovky dostatok miesta. Ak je vyhradený jazdný pruh vedený po električkovom páse, alebo je zvýšený nad úroveň vozovky, alebo znížený pod úroveň vozovky alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, napríklad obrubníkom, platí pre vyhradený jazdný pruh ustanovenie § 11 ods. 2.“ Odôvodnenie: Upravený odsek zjednocuje niektoré podmienky premávky na električkovom páse a vo vyhradenom jazdnom pruhu a odstraňuje tak súčasné nejednoznačné znenie, kedy sa ustanovenia platné pre električkový pás uplatňujú „primerane“. Súčasne umožní mestám a obciam zaviesť plnohodnotný sekundárny segregovaný dopravný systém, zjednotené pravidlá v prípade využívania električkovej trate ako vyhradeného jazdného pruhu, prípadne konštrukciu plnohodnotných integrovaných zastávok (napr. prestup medzi električkou a autobusom v jednom bode). Návrh zároveň vylučuje možnosť využiť vyhradený jazdný pruh pri obchádzaní, čo je v kontradikcii s podstatou vyhradených jazdných pruhov a v praxi výrazne obmedzuje právnu vymožiteľnosť.	O	N	Ide podľa nášho názoru len o formálnu zmenu; primerané vzťahovanie sa pravidiel o jazde na električkovom koľajovom páse aj na jazdu vo vyhradenom pruhu je dostatočne jasné a zrozumiteľné. Nestotožňujeme sa s názorom, že by práve súčasné legislatívne vyjadrenie pravidiel znemožňovalo alebo bránilo vytváraniu plnohodnotných integrovaných zastávok.
KSK	§ 19 ods. 4 a ods. 5, zákon č. 8.2009 Z.z. § 19 ods. 4 a ods. 5 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho ľavej strane a chodcom a cyklistom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového i nemotorového vozidla odbočujúceho vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku

	povolená jazda pozdĺž električky vľavo, a vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho pravej strane. Vodič motorového vozidla odbočujúci doľava a doprava je povinný dať prednosť cyklistom vo vyhradených jazdných pruhoch a to aj pri súbežnej jazde. (5) Električka alebo vozidlo idúce vo vyhradenom jazdnom pruhu, ak križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej/jeho pravej alebo po jej/jeho ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava odsekov legislatívne umožní mestám a obciam integrovať električkové pásy s vyhradenými jazdnými pruhmi a zaviesť v takom prípade jednotný režim premávky.			zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
KSK	§ 25 ods. 1 písm. q) a § 52 ods. 1, zákon 8.2009 Z.z. § 25 ods. 1 písm q) navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „q) na chodníku, ak to nie je dovolené dopravnou značkou“ a § 52 ods. 2 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci a cyklisti nesmú chodník používať, to neplatí ak je dopravnou značkou alebo dopravným zariadením určené inak. Ak je povolené zastavenie alebo státie na chodníku iba zvislou dopravnou značkou bez vodorovného dopravného značenia vyznačených parkovacích miest alebo parkovacieho pruhu, vodič je povinný ponechať voľnú šírku chodníka najmenej 1,5 m a to v jednotnej šírke.“ Odôvodnenie: Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory, nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti odhadu vodičov a zároveň sťažujú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na zariadenia zabráňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prístupných objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôsobené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožiteľnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
KSK	§ 4 ods. 1 písm. f) a § 16 ods. 1 § 4 ods. 1 písm. f) a § 16 ods. 1 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(f) dať prednosť	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania

	chodcovi, ktorý stojí na okraji priechodu pre chodcov so zjavným úmyslom prejsť, alebo ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť a je povinný blížiti sa k priechodu pre chodcov takou rýchlosťou, aby včas stihol zastaviť vozidlo; to neplatí pre vozidlo električky“, § 16 sa odsek 1 na konci dopĺňa vetou, ktorá znie: „Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len takou rýchlosťou, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť chodcovi bezpečný prechod podľa § 4 ods. 1 písm. f).“ Odôvodnenie: Súčasné znenie, pri ktorom je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom súčasná dikcia zákona znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatraktívňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná.			a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
KSK	§ 4 ods. 2 písm. m) § 4 ods. 2 písm. m) navrhujeme doplniť v nasledujúcom znení: § 4 ods. 2 písmeno m) znie nasledovne: „počas vedenia vozidla používať telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím systému „voľné ruky“ alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla; to neplatí pre vodiča verejnej osobnej dopravy pri obsluhu hlasovej rádiostanice, vozidla ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojené sily“), ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru, ostatných hasičských jednotiek, Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby, banskej záchrannej služby, Vojenského spravodajstva a Slovenskej informačnej služby pri plnení svojich úloh“ Odôvodnenie: Pri organizácii a zabezpečení dopravy vo verejnom záujme, pri zaistovaní bezpečnosti vozidla a cestujúcich je najmä v podnikoch mestských dopráv hlavným komunikačným kanálom rádiostanica pri informáciách o náhlych a nepredvídateľných obmedzeniach, obchádzkach, pri núdzových volaniach v situáciách ohrozujúcich bezpečnosť a pod. pôvodne naformulovaný bod m) znamenal znemožnenie obsluhy hlasovej rádiostanice čo by vzhľadom na charakter vykonávanej práce malo negatívne dosahy na bezpečnosť aj plynulosť verejnej osobnej dopravy.	O	N	Doplnenie takejto výnimky počas vedenia vozidla verejnej osobnej dopravy nepovažujeme za vhodné práve s ohľadom na bezpečnosť cestujúcich v týchto dopravných prostriedkoch.
KSK	§ 43 ods. 5, zákon č. 8.2009 Z.z. § 43 ods. 5 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(5)Ak ide o vozidlo uvedené v odseku 4 a v § 25, môže o jeho odstránení rozhodnúť aj policajt;“ Odôvodnenie: V prípade úpravy ods. 5 ide o odstránenie duplicitného textu „ak vozidlo tvorí prekážku cestnej premávky“, pretože uvedenú podmienku už definuje ods. 4 (v písm. a)), na ktorý sa ods. 5 odvoláva.	O	A	
KSK	§ 59 ods. 1, zákon č. 8.2009 Z.z. § 59 ods. 1 navrhujeme upraviť v nasledujúcom znení: „(1) V obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne chodci a cyklisti smú používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje § 52, § 55 ods. 1 a 2. Hry detí na ceste sú dovolené len v obytnej zóne.“ Odôvodnenie: Popularita využívania bicykla ako dopravného prostriedku stále rastie. Požadované úpravy sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky nielen na komunikáciách s premávkou motorovej dopravy, ale aj na cyklistických a turistických chodníkoch. Úprava navrhuje riešenie jazdy cyklistov v obytných zónach a v peších zónach, školských zónach, s povoleným vjazdom cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti pre cyklistov je takáto zóna zákonom vnímaná podobne ako samostatná cyklocestička -	O	N	Obytná a školská zóna sú tvorené cestami s vozovkou, kde nie je žiaduce modifikovať pravidlá jazdy vozidiel, a to ani bicyklov. Do pešej zóny je možný vjazd bicyklov len, ak to umožňuje dopravná značka a aj v rámci nej by mal byť pohyb účastníkov cestnej premávky aspoň čiastočne regulovaný, a teda predvídateľný.

	na oboch je dovolená samostatná jazda na bicykli u detí do 10 rokov (§ 55 ods. 4). Aj tu však podľa súčasného znenia zákona platí povinnosť cyklistov jazdiť len pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou, čo je v tomto prostredí nelogické. V režime obytnej zóny alebo pešej zóny s povoleným vjazdom cyklistov sa navyše často nachádzajú aj námestia alebo priestory, kde jazda pri pravom okraji vozovky nedáva zmysel. Cyklisti, podobne ako chodci, sa v týchto zónach reálne pohybujú voľne. V § 59 ods. 3 je zakotvená povinnosť ohľaduplnosti k chodcom.			
KSK	§ 10, zákon č. 8.2009 Z.z. V § 10 navrhujeme doplniť nový odsek č. 7 v nasledujúcom znení: „(7) Vozidlo pravidelnej verejnej osobnej dopravy, ktoré dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu v obci prednosť. Vodič takéhoto vozidla pritom nesmie ohroziť a obmedziť vozidlá idúce v priebežnom jazdnom pruhu.“ Odôvodnenie: Vozidlo verejnej osobnej dopravy má pri výjazde zo zastávky prednosť. V prípade, že za zastávkou sa na viacpruhovej komunikácii musí vzhľadom na trasu obsluhovanej linky musí presunúť do jazdného pruhu na opačnom konci vozovky, musí prekonať jazdu cez viacero jazdných pruhov naraz. Vymožiteľnosť prednosti výjazdu zo zastávky je tak nedostatočná a neúčinná. Predpokladáme, že vozidlá pravidelnej verejnej dopravy v mestách nemajú úmysel meniť jazdný pruh v inom prípade, ako pri sledovaní trasy predpísanej linky, ktorá je nevyhnutná najmä ak ide o dráhové vozidlo (napr. trolejbus). Z hľadiska preferencie verejnej osobnej dopravy je toto ustanovenie dôležité.	O	N	Na vozidlá verejnej osobnej dopravy mimo pre ne vyhradené pruhy sa majú vzťahovať štandardné pravidlá.
KSK	§ 2 ods. 2 V § 2 ods. 2 navrhujeme doplniť nové písmená n) a d) v nasledujúcom znení: „(n) Nástupisko je spevnená alebo nespevnená plocha umožňujúca bezpečný pohyb cestujúcich verejnej osobnej dopravy v súvislosti s čakaním na spoj linky, s nástupom do vozidla alebo s vystúpením z vozidla.“ „(d) Električkou sa na účely tohto zákona rozumie električka a vozidlo špeciálnej dráhy podľa osobitného predpisu, vrátane technologických cestných vozidiel s koľajovým adaptérom pohybujúcich sa po električkovej alebo špeciálnej dráhe.“ Súčasná písmená d) až l) sa menia na e) až m) a písmená m) až ab) na o) až ad). Odôvodnenie: Termín „nástupisko“ sa používa na viacerých miestach v zákone (§§ 13, 25, 47), ako aj v ďalších zákonoch (napr. zákon č. 377/2004 Z. z. o ochrane nefajčiarov), prípadne vyhláškach (napr. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh), no nie je v právnych predpisoch definovaný. Súčasná legislatívna dikcia znemožňuje vymožitelnosť predmetnej legislatívy. Úprava tiež rieši nejednoznačnosť existujúcej legislatívy pri ustanoveniach týkajúcich sa premávky električiek v prípade, ak sa po električkovej dráhe pohybuje technologické cestné vozidlo vybavené koľajovým adaptérom.	O	N	Význam slova "nástupište" je dostatočne zrejmy aj sám o sebe z jeho bežného gramatického významu, preto zavedenie zákonnej definície nepovažujeme za opodstatnené. Doplnenie definície električky v predmetnom rozsahu zvážime v rámci ďalšieho legislatívneho procesu.
KSK	§ 2 ods. 2, písm. n) V § 2 ods. 2 písm. n) navrhujeme doplniť nasledujúci text: „tak, aby tento účastník nebol nútený náhle zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy.“ Odôvodnenie: Súčasná právna úprava je príliš benevolentná a nezohľadňuje zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ako aj premávku vozidiel s dlhšou brzdnou dráhou. Súčasná právna úprava explicitne nevysvetľuje, čo znamená termín „prekážať“. Preto navrhujeme predmetný text upraviť tak, aby bol význam a podstata písm. n) jednoznačnejšia. Dôvodom je skutočnosť, že vozidlá verejnej osobnej dopravy majú vyššiu hmotnosť a teda majú aj dlhšiu brzdnú dráhu. Okrem toho sú určené na prepravu cestujúcich, ktorí	O	N	Takúto úpravu pojmu "neobmedzenie" v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke nepovažujeme za vhodnú, keďže by sa tým zmiešavalo neobmedzenie s dávaním prednosti v jazde.

	vo vozidlách mestskej dopravy nie sú pripútaní a sú náchylnejší na zmeny smeru a rýchlosti jazdy, pričom prudké brzdenie vozidla verejnej osobnej dopravy môže viesť k ich zraneniu. Na tento účel navrhujeme explicitne doplniť, akým spôsobom môžu vozidlá prekážať a obmedzovať.			
KSK	§ 27 ods. 1, § 28, § 29 ods. 1 a § 29 ods. 2, zákon č. 8.2009 Z.z. V § 27 ods. 1, § 28, § 29 ods. 1 navrhujeme za slovo "vodič" doplniť slová "a chodec" a navrhujeme zrušiť § 29 ods. 2. Odôvodnenie: Cieľom je redukovať nejednoznačné formulácie „vzťahuje sa primerane“.	O	N	Ide len o formálne zmeny, bez zjavnej pridanej hodnoty. Primerané vzťahovanie je bežným a zaužívaným legislatívnym vyjadrením.
KSK	§ 34 ods. 5, zákon č. 8.2009 Z.z. V § 34 ods. 5 navrhujeme slová "a autobus" nahradiť slovami "autobus a trolejbus". Odôvodnenie: Súčasné znenie nedefinuje vlečenie trolejbusu.	O	A	Dané ustanovenie obsahuje aj trolejbus.
KSK	§ 43 ods. 4, zákon č. 8.2009 Z.z. V § 43 ods. 4 navrhujeme doplniť nové písmená b) až d) v nasledujúcom znení: „(b) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. f), (c) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. t), (d) na chodníku alebo cestičke pre cyklistov,“ existujúce písmená b) a c) označiť e) a f). Odôvodnenie: Cieľom je zefektívniť a zrýchliť odstraňovanie prekážok v cestnej premávke, ktoré obmedzujú, ohrozujú alebo znemožňujú prevádzku verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy.	O	N	Vo všetkých uvedených prípadoch ide o prekážky cestnej premávky, ktoré je možné odstrániť aj v súčasnosti na základe § 43 ods. 4 písm. a).
KSK	§ 63 ods. 1, zákon č. 8.2009 Z.z. V § 63 ods. 1 navrhujeme vypustiť text za bodkočiarkou a doplniť nasledujúci text: „(2) Príslušník obecnej polície je pri plnení úloh oprávnený zastavovať vozidlá (a) po ktorých bolo vyhlásené pátranie, (b) ktorých vodič neuposlúchol pokyn vyplývajúci z dopravnej značky zákaz zastavenia, zákaz stáť, zákaz vjazdu, zákaz odbočovania, zákaz otáčania, prikázaný smer jazdy, prikázaný smer obchádzania, vyhradené parkovisko, obytná zóna, pešia zóna, školská zóna, zóna s dopravným obmedzením, zóna s plateným alebo regulovaným státím a parkovisko, alebo porušil ustanovenia o vchádzaní na električkový pás alebo do vyhradeného jazdného pruhu.“ a v zákone 564/1991 Z. z. v § 3 ods. 1 písm. f) bod 2 doplniť text „alebo ustanovujú podmienky vchádzania na električkový pás alebo do vyhradeného jazdného pruhu.“ Odôvodnenie: Oprávnenia zastavovať vozidlá by mali byť uvedené v zákone o cestnej premávke, nie v osobitných zákonoch. Navrhujeme tiež explicitne uviesť možnosť obecnej polície sankcionovať neoprávnený vjazd na električkový pás a do vyhradeného jazdného pruhu, ktorá bola doteraz spochybiteľná. Z uvedeného dôvodu preto niektoré obce vyznačovali vyhradené jazdné pruhy ako pruhy s dopravným obmedzením (zákaz vjazdu mimo určených typov vozidiel – značka B 1 s dodatkovou tabuľkou).	O	ČA	Oprávnenie na zastavovanie pre príslušníkov obecnej polície zatiaľ ponechané v zákone č. 564/1991 Zb.; oprávnenie obecnej polície prejednávať priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky bolo upravené tak, aby zahŕňalo všetky obdobné porušenia pravidiel.
KSK	§ 25 ods. 1 písm. t), zákon č. 8.2009 Z.z. V § 25 ods. 1 písm. t) navrhujeme slová "električkovou koľajnicou" nahradiť slovami "koľajnicou koľajovej dráhy" Odôvodnenie: Existujú prípady parkovania v blízkosti iných dráh, než je električková (napr. pri trati Čierny Balog – Vydrovo, kde sú koľajnice historickej železnice vedené popri ceste II/529) a v budúcnosti špeciálne dráhy typu mestská dráha a pod., t. j. treba aj tieto brať do úvahy a zohľadniť v legislatívnom zapracovaní	O	N	Navrhovanú zmenu nepovažujeme za vhodnú; zákaz podľa § 25 ods. 1 písm. t) sa vzťahuje na situáciu, keď je električkový koľajový pás vedený vo vozovke v strede, t. j. vozidlá stojace pri pravom okraji vozovky musia nechať 3,5 m široký pruh na ich obchádzanie bez toho, aby bolo nutné pri tom zachádzať

				na koľajový pás. Uvedený príklad nie je takého charakteru. V prípade potreby je možné zákazy vyznačiť dopravnými značkami.
MDaVSR	K čl. I bodu 12 (§ 7) § 7 ods. 1 navrhujeme doplniť písmenom e), ktoré znie: „e) základnej kvalifikácie,8b) ak vodič ešte nie je držiteľom vodičského oprávnenia,“. Odôvodnenie: Aj v kurze základnej kvalifikácie môže byť vodič, ktorý nie je držiteľom vodičského oprávnenia a v takomto prípade by sa na inštruktora mali tiež vzťahovať povinnosti vodiča.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 14 (§ 9 ods. 3) § 9 ods. 3 navrhujeme upraviť tak, aby sa týkal všetkých nemotorových vozidiel okrem prípojného vozidla. Odôvodnenie: Podľa nášho názoru by krajinu mohol použiť aj kolobežkár, prípadne cyklista s pomocným motorčekom.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 87 (§ 116a ods. 6) a) V § 116a ods. 6 je podľa nášho názoru nesprávne uvedené, že osvedčenie o evidencii časť I a časť II sa zasiela prostredníctvom elektronickej služby. Uvedené žiadame opraviť správne. Rovnako to platí pre novelizačné body 90, 96, 105. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Osvedčenie o evidencii časť I a časť II sú fyzické doklady, ktoré sa nedajú elektronicky doručiť.	Z	A	Znenie uvedených ustanovení upravené v zmysle pripomienky.
MDaVSR	K čl. I bodu 46 (§ 72a) a) V celom bode žiadame prehodnotiť použitie technického osvedčenia vozidla vydaného v cudzine. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Technické osvedčenie vozidla nie je harmonizovaným dokladom vozidla, prostredníctvom ktorého by bolo možné použitie vozidla v zahraničí. Preto ani vozidlá, ktoré majú technické osvedčenie vozidla vydané v cudzine (neevidované vozidlá v zahraničí), nemôžu byť prevádzkované v cestnej premávke.	Z	A	Stotožňujeme sa s tvrdením, že s technickým osvedčením vozidla nemožno prevádzkovať vozidlo v medzinárodnej cestnej premávke; § 72a (ako aj ostatné ustanovenia zákona o cestnej premávke) však v tomto kontexte používa pojem "evidenčný doklad od vozidla vydaný v cudzine". Technické osvedčenie vozidla sa týka len slovenských vozidiel, ktoré nemajú vydané osvedčenie o evidencii.
MDaVSR	K čl. I bodu 79 (poznámky pod čiarou k odkazom 57a a 59) a) V poznámke pod čiarou k odkazu 57a je potrebné vypustiť citáciu „§ 9 ods. 5 a 6 a“ a ponechať iba „§ 12“. Odôvodnenie: Povinnosť vystaviť osvedčenie o zhode COC vyplýva iba z § 12.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 85 (poznámky pod čiarou k odkazom 60 až 62 a 63a) a) V poznámke pod čiarou k odkazu 60 citácia správne znie: „§ 34 ods. 15, § 35 ods. 9, § 36 od. 8 a 12 a § 37 ods. 6 zákona č. 106/2018 Z. z.“. Odôvodnenie: Je potrebné doplniť správne odkazy pre zápis hromadnej prestavby typu vozidla, zápis jednotlivce prestavby typu vozidla, zápis výmeny karosérie, rámu alebo motora, zápis inej technickej zmeny.	O	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona b) „Poznámka pod čiarou k odkazu 20 znie: „20) Čl. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady	O	A	

	(EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018).“. Odôvodnenie: Ide o správnu aktualizáciu poznámky pod čiarou, keďže od 1.9.2020 bude zrušené nariadenie vlády SR č. 140/2009 Z. z. Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto:			
MDaVSR	K čl. I bodu 46 (§ 72a) b) V § 72a ods. 1 navrhujeme vypustiť nadbytočný text „za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest“ aj v súvislosti s vypustením pojmu „rýchlostná cesta“. Odôvodnenie: V návrhu nového znenia odseku 1 postačuje odvolávka na príslušný zákon č. 474/2013 Z. z. a zákon č. 488/2013 Z. z.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 87 (§ 116a ods. 6) b) V čl. I novelizačnom bode 87 týkajúcom sa § 116a ods. 6 a v novelizačnom bode 90 týkajúcom sa § 117 ods. 6 navrhujeme dopracovať zasielanie dokladov vozidla a tabuliek s evidenčným číslom na určenú adresu aj v prípadoch, ak pôvodné doklady vozidla alebo tabuľky vozidla boli stratené alebo odcudzené. Odôvodnenie: Uvedené ustanovenia je potrebné precizovať aj pre prípady straty a odcudzenia dokladov vozidla alebo tabuliek s evidenčným číslom.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 85 (poznámky pod čiarou k odkazom 60 až 62 a 63a) b) V poznámkach pod čiarou k odkazom 61 a 62: Taxatívny výpočet právnych predpisov je potrebné upraviť podľa bodu 23.7. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 79 (poznámky pod čiarou k odkazom 57a a 59) b) V poznámke pod čiarou k odkazu 59 navrhujeme uviesť citáciu „§ 29 ods. 8 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z.“. Odôvodnenie: Policajnému zboru sa predkladá základný technický opis, ktorý je uvedený v § 29 ods. 8 písm. b) zákona č. 106/2018 Z. z., osvedčenie o schválení jednotlivého vozidla uvedené v § 29 ods. 8 písm. a) zákona č. 106/2018 Z. z. sa vydáva iba pri schválení jednotlivo dovezeného vozidla a nie je potrebné ho predkladať orgánu Policajného zboru.	O	N	Ide o odkaz na doklad o schválení jednotlivo dovezeného vozidla.
MDaVSR	K čl. I bodu 85 (poznámky pod čiarou k odkazom 60 až 62 a 63a) c) Poznámku pod čiarou k odkazu 63a odporúčame nenechávať a ponechať súčasný stav. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Doklad o typovom schválení spájacieho zariadenia nie je upravený v nariadení vlády SR č. 127/2018 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá v znení neskorších predpisov.	Z	ČA	Poznámka pod čiarou k odkazu 63a bola vypustená.
MDaVSR	K čl. I bodu 46 (§ 72a) c) Žiadame vypustiť odsek 2 z § 72a a primerane upraviť odsek 3. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Nevidíme dôvod, prečo by mal policajt určovať najbližšie miesto, ktoré je vhodné na dlhodobé státie vozidla. Táto povinnosť by mala byť ponechaná na samotného vodiča vozidla a nie, aby toto miesto určoval policajt.	Z	ČA	Namiesto povinného určovania miesta vhodného na dlhodobé státie vozidla ponechaná len možnosť policajta určiť takéto miesto a prikázať vodičovi jazdu na také miesto.

MDaVSR	K čl. I bodu 43 (poznámka pod čiarou k odkazu 39) Citácia v poznámke pod čiarou k odkazu 39 správne znie: „§ 54 až 56 zákona č. 106/2018 Z. z.“.	O	A	
MDaVSR	K článku IV Článok IV žiadame celý vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy v súčasnosti pripravuje rozsiahlu novelu zákona č. 93/2005 Z. z., v ktorom sú zapracované všetky body uvedené v predložennom návrhu. Začiatok pripomienkového konania k novele zákona č. 93/2005 Z. z. je plánovaný na marec 2019 s tým, že materiál bude predložený na rokovanie vlády SR najneskôr v júni 2019.	Z	A	
MDaVSR	K článku VII Článok VII žiadame celý vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy v súčasnosti pripravuje novelu zákona č. 93/2005 Z. z. a s ňou súvisiacich zákonov, okrem iného aj zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.	Z	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 46 (§ 72a) d) V poznámke pod čiarou k odkazu 41a odporúčame slová „neskorších predpisov“ nahradiť slovami „zákona č. .../2019 Z. z.“, vypustiť spojku „a“ medzi citov. predpismi a tieto usporiadať pod seba.	O	A	
MDaVSR	K čl. III K čl. III bodom 15 až 17 (§ 89a ods. 3, 4 a 7) V týchto bodoch sa navrhuje úprava evidencie priestupkov, ktoré musia viesť ústredné orgány štátnej správy. Uvedené žiadame zmeniť tak, aby evidenciu priestupkov viedlo ministerstvo vnútra, ktoré je gestorom zákona o priestupkoch, a nie ústredné orgány štátnej správy. Alebo § 89a zo zákona vypustiť úplne. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Ústredné orgány štátnej správy nemajú rozpočtované finančné prostriedky na vytvorenie evidencie priestupkov a vykonanie zmien v tejto evidencii priestupkov. Bez vyčíslenia dopadov v doložke vplyvov nie je možné súhlasiť so zmenami v evidencii priestupkov. Už súčasné evidencie priestupkov mali zriadiť evidenciu priestupkov bez vyčíslenia konkrétnych vplyvov, preto mnohé ústredné orgány štátnej správy takúto evidenciu nemajú. A navyše je vyslovene neefektívne, aby takúto evidenciu priestupkov mali zriadené jednotlivé ústredné orgány štátnej správy.	Z	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť na koniec novelizačný bod, ktorý znie: „V celom texte zákona sa označenie kategórie „M1“ nahrádza označením kategórie „M1“, označenie kategórie „M2“ sa nahrádza označením kategórie „M2“, označenie kategórie „M3“ sa nahrádza označením kategórie „M3“, označenie kategórie „N1“ sa nahrádza označením kategórie „N1“, označenie kategórie „N2“ sa nahrádza označením kategórie „N2“, označenie kategórie „N3“ sa nahrádza označením kategórie „N3“, označenie kategórie „PS“ sa nahrádza označením kategórie „PS“ a označenie kategórie „LS“ sa nahrádza označením kategórie „LS““. Odôvodnenie: Ide o zosúladenie označovania kategórií vozidiel v súlade so zákonom č. 106/2018 Z. z., keď sa už nepoužívajú dolné indexy pri podrobnejšom členení kategórií vozidiel.	O	A	

MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto: a) „V poznámke pod čiarou k odkazu 8 sa citácia „§ 8 a 9 vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“ nahrádza citáciou „§ 6 vyhlášky Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 45/2016 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“. Odôvodnenie: Ide o aktualizáciu poznámky pod čiarou.	O	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto: c) „Poznámka pod čiarou k odkazu 36a znie: „36a) Zákon č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“. Odôvodnenie: Ide o správnu aktualizáciu poznámky pod čiarou, keďže zákon č. 140/2000 Z. z. bol od 1.7.2018 zrušený.	O	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto: d) „V poznámke pod čiarou k odkazu 47a sa na konci pripája táto citácia: „Časť A prílohy I nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO ₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018).““. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Na potreby monitorovania a oznamovania niektorých údajov o ťažkých nákladných vozidlách podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 je potrebné doplniť, aké údaje sa vedú v evidencii vozidiel, a aktualizovať poznámku pod čiarou.	Z	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto: e) „V poznámke pod čiarou k odkazu 53b sa na konci pripája táto citácia: „Čl. 4 nariadenia (EÚ) 2018/956.““. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Na účely, kto v členskom štáte monitoruje a nahlasuje údaje Európskej komisii podľa nariadenia (EÚ) 2018/956, je potrebné určiť, ktorý orgán verejnej správy, v tomto prípade ministerstvo vnútra, je zodpovedný za plnenie týchto povinností, a tým aktualizovať poznámku pod čiarou.	Z	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body upravujúce poznámky pod čiarou takto: f) „V poznámke pod čiarou k odkazu 68 sa citácia „Príloha č. 1 k nariadeniu vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z. v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 278/2013 Z. z.“ nahrádza citáciou „Čl. 4 nariadenia (EÚ) 2018/858.“. Odôvodnenie: Ide o správnu aktualizáciu poznámky pod čiarou, keďže nariadenie vlády č. 140/2009 Z. z. bude od 1.9.2020 zrušené.	O	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body, ktoré znejú:	O	N	Ide len o formálne zmeny, bez zjavnej pridanej hodnoty. Primerané vzťahovanie

	„V § 27 ods. 1, § 28 a § 29 ods. 1 za slovo „vodič“ vkladajú slová „a chodec“. „V § 29 sa vypúšťa odsek 2. Súčasne sa zrušuje označenie odseku 1.“. Odôvodnenie: Účelom je spresnenie povinností chodcov pri prechádzaní cez železničné priecestie a redukovať nejednoznačné formulácie „vzťahuje sa primerane“.			je bežným a zaužívaným legislatívnym vyjadrením.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačné body, ktorými sa v § 2 ods. 2 zadefinujú pojmy „električka“ a „nástupište“ takto: „(...) električkou električka a vozidlo špeciálnej dráhy podľa osobitného predpisu,x) vrátane technologických cestných vozidiel s koľajovým adaptérom pohybujúcich sa po električkovej alebo špeciálnej dráhe, (...) nástupišťom spevnená alebo nespevnená plocha umožňujúca bezpečný pohyb cestujúcich pravidelnej verejnej osobnej dopravy v súvislosti s čakaním na spoj linky, s nástupom do vozidla alebo s vystúpením z vozidla.“. Poznámka pod čiarou k odkazu x) znie: x) 2o ods. 2 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.“. Odôvodnenie: pojem „nástupište“ sa používa v § 13, 25 a 47, ako aj iných zákonoch (napr. zákon č. 377/2004 Z. z. o ochrane nefajčiarov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov), ale nie je v nich definovaný. Súčasná legislatívna dikcia znemožňuje vymožiteľnosť predmetnej legislatívy. Úprava tiež rieši nejednoznačnosť pri ustanoveniach týkajúcich sa premávky električiek, ak sa po električkovej dráhe pohybuje technologické cestné vozidlo vybavené koľajovým adaptérom.	O	N	Význam slova "nástupište" je dostatočne zrejmý aj sám o sebe z jeho bežného gramatického významu, preto zavedenie zákonnej definície nepovažujeme za opodstatnené. Doplnenie definície električky v predmetnom rozsahu zväzíme v rámci ďalšieho legislatívneho procesu.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 11 odsek 2 znie: „(2) Na električkový koľajový pás v úrovni vozovky vodič smie vojsť, ak to dovoľuje dopravná značka, alebo ak to vyžadujú mimoriadne dopravné okolnosti, najmä ak nie je medzi električkovým koľajovým pásom a okrajom vozovky dostatok miesta na prejazd. Električkový koľajový pás zvýšený nad úroveň vozovky alebo znížený pod jej úroveň, alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, najmä obrubníkom, sa smie prechádzať len priečne, a to na mieste na to určenom. Pritom vodič nesmie ohroziť ani obmedziť električku v jazde.“. Odôvodnenie: Účelom je úprava možnosti vchádzania na električkový pás. Zo súčasného znenia navrhujeme vypustiť možnosť využiť električkový pás na obchádzanie, odbočovanie, otáčanie a vchádzanie na cestu, pretože to nie je vhodné z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky, plynulosti dopravy VOD – električiek a podpory verejnej osobnej dopravy. Doterajšie ustanovenie tiež umožňuje vchádzať na električkový pás cez pozdĺžnu súvislú čiaru (značka V 1a), čím toto značenie stráca účinok. Dôsledkom súčasného znenia s rozsiahlymi možnosťami vchádzať na električkový pás je aj časté obmedzovanie a ohrozovanie električiek, čím zároveň vznikajú dodatočné prevádzkové náklady dopravcom.	O	N	V kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 12 odsek 1 znie: „(1) Do vyhradeného jazdného pruhu smie vodič vozidla, pre ktoré nie je tento pruh určený, vojsť len pri odbočovaní, otáčaní, vchádzaní na cestu, alebo ak to dovoľuje dopravná značka, alebo ak to vyžadujú mimoriadne dopravné okolnosti, najmä ak nie je medzi vyhradeným jazdným pruhom a okrajom vozovky dostatok miesta. Ak je vyhradený jazdný pruh vedený po	O	N	Ide podľa nášho názoru len o formálnu zmenu; primerané vzťahovanie sa pravidiel o jazde na električkovom koľajovom páse aj na jazdu vo vyhradenom pruhu je dostatočne jasné a zrozumiteľné. Nestotožňujeme sa s

	električkovom páse, alebo je zvýšený nad úroveň vozovky, alebo znížený pod úroveň vozovky, alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, napríklad obrubníkom, platí pre vyhradený jazdný pruh ustanovenie § 11 ods. 2.“. Odôvodnenie: Upravený odsek zjednocuje niektoré podmienky premávky na električkovom páse a vo vyhradenom jazdnom pruhu a odstraňuje tak súčasné nejednoznačné znenie, keď sa ustanovenia platné pre električkový pás uplatňujú „primerane“. Súčasne umožní mestám a obciam zaviesť plnohodnotný sekundárny segregovaný dopravný systém, zjednotené pravidlá v prípade využívania električkovej trate ako vyhradeného jazdného pruhu, prípadne konštrukciu plnohodnotných integrovaných zastávok (napr. prestup medzi električkou a autobusom v jednom bode). Návrh zároveň vylučuje možnosť využiť vyhradený jazdný pruh pri obchádzaní, čo je v kontradikcii s podstatou vyhradených jazdných pruhov a v praxi výrazne obmedzuje právnu vymožitelnosť.			názorom, že by práve súčasné legislatívne vyjadrenie pravidiel znemožňovalo alebo bránilo vytváraniu plnohodnotných integrovaných zastávok.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 4 ods. 1 písmeno f) znie: „(f) umožniť bezpečný prechod chodcovi, ktorý vstúpil alebo sa zjavne chystá vstúpiť na priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť ani obmedziť a ak je to potrebné, je povinný zastaviť vozidlo pred priechodom pre chodcov; to neplatí pre vodiča električky,“.“. Odôvodnenie: Súčasné znenie, podľa ktorého je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom to znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatriktívňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: V § 10 sa za odsek 6 vkladá nový odsek 7, ktorý znie: „(7) Vozidlo pravidelnej verejnej osobnej dopravy, ktoré dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu v obci prednosť. Vodič pritom nesmie ohroziť a obmedziť vozidlá idúce v priebežnom jazdnom pruhu.“. Odôvodnenie: Účelom je prednosť vozidiel verejnej osobnej dopravy pri zmene jazdného pruhu v obci. Vozidlo verejnej osobnej dopravy má pri výjazde zo zastávky prednosť. Ak za zastávkou na viacpruhovej komunikácii sa musí vzhľadom na trasu obsluhovanej linky presunúť do jazdného pruhu na opačnom konci vozovky, musí prekonať jazdu cez viacero jazdných pruhov naraz. Vymožitelnosť prednosti výjazdu zo zastávky je tak nedostatočná a neúčinná. Predpokladáme, že vozidlá pravidelnej verejnej dopravy v mestách nemajú úmysel meniť jazdný pruh v inom prípade ako pri sledovaní trasy predpisanej linky, ktorá je nevyhnutná, najmä ak ide o dráhové vozidlo (napr. trolejbus). Z hľadiska preferencie verejnej osobnej dopravy je toto ustanovenie dôležité.	O	N	Na vozidlá verejnej osobnej dopravy mimo pre ne vyhradené pruhy, sa majú vzťahovať štandardné pravidlá.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť novelizačný bod, v ktorom by sa v § 123 upravilo farebné odlišenie motorových vozidiel na výlučne elektrický pohon. Odôvodnenie: Na základe akčného plánu rozvoja elektromobility je úloha zabezpečiť odlišiteľné označenie elektrických vozidiel. Z tohto dôvodu navrhujeme zapracovať to do návrhu zákona.	O	A	Text upravený v súlade s Akčným plánom rozvoja elektromobility tak, aby sa odlišná tabuľka s evidenčným číslom vydávala pre čisto elektrické vozidlá a pre plug-in hybridy.

MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona navrhujeme do čl. I doplniť nový novelizačný bod, ktorý znie: V § 2 ods. 2 písm. n) sa na konci vypúšťa čiarka a pripájajú sa tieto slová: „tak, aby tento účastník nebol nútený zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy.“. Odôvodnenie: Navrhujeme explicitne doplniť, akým spôsobom môžu vozidlá prekážať a obmedzovať účastníka cestnej premávky. Súčasná právna úprava je príliš benevolentná a nezohľadňuje zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ani premávku vozidiel s dlhšou brzdou dráhou a nespresňuje pojem „prekážať“. Vozidlá verejnej osobnej dopravy majú vyššiu hmotnosť, a tým dlhšiu brzdnu dráhu a sú určené na prepravu cestujúcich, ktorí vo vozidlách MHD nie sú pripútaní a náhle zmeny smeru a rýchlosti jazdy a najmä prudké brzdenie vozidla verejnej osobnej dopravy môže viesť k ich zraneniu.	O	N	Takúto úpravu pojmu "neobmedzenie" v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke nepovažujeme za vhodnú, keďže by sa tým zmiešavalo neobmedzenie s dávaním prednosti v jazde.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „§ 131 sa dopĺňa odsekom 3, ktorý znie: „(3) Držiteľ vozidla, ktorému bola vydaná tabuľka so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M alebo C a zároveň nemá vydané osvedčenie o evidencii častí I a častí II, je povinný po umiestnení tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom na vozidlo za čelné sklo z vnútornej strany umiestniť potvrdenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla viditeľne z vonkajšej strany; to neplatí pre vozidlá bez karosérie.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Účelom je zjednodušiť kontrolu vozidiel, ktoré majú vydané tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno M alebo C, čím sa predíde ich zneužívaniu, ak sa používajú na vozidlách, ktorým neboli vydané.	Z	N	Zavedenie takejto povinnosti nepovažujeme za potrebné.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 112 odsek 6 znie: „(6) Poverená technická služba kontroly originality je povinná bezodplatne v elektronickej forme zasielať orgánu Policajného zboru údaje z odborného posudku o kontrole originality vozidla50) a umožniť overenie poskytnutia výpisu z registra prevádzkových záznamov vozidiel50a) k vozidlu.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 50a znie: „50a) § 48 zákona č. 106/2018 Z. z.“. Odôvodnenie: Na overenie výpisu z registra prevádzkových záznamov bude technická služba kontroly originality poskytovať údaje, či k vozidlu bol vytlačený výpis z registra prevádzkových záznamov.	O	A	
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 116 ods. 3 sa na konci dopĺňajú tieto vety: „V prípade, ak bol poskytnutý výpis z registra prevádzkových záznamov podľa osobitného predpisu60a) k vozidlu, ktorého sa zmena týka, uvedie držiteľ vozidla a vlastník vozidla v oznámení podľa odseku 1 písm. a) a odseku 2 aj číslo tohto výpisu; to platí aj v prípade, ak je oznámenie vykonané prostredníctvom elektronickej služby zavedenej na tento účel. Orgán Policajného zboru pred vykonaním zmeny v evidencii vozidiel preverí, či z registra prevádzkových záznamov vozidiel bol poskytnutý výpis podľa osobitného predpisu.60a)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 60a znie: „60a) § 48 zákona č. 106/2018 Z. z. § 6 ods. 4 vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 139/2018 Z. z.“.	O	ČA	Text upravený v zmysle pripomienky tak, aby to nebola povinnosť pre držiteľov a vlastníkov vozidiel, ale možnosť.

	Odôvodnenie: Pri zmene v evidencii vozidiel by orgán Policajného zboru vedel preveriť, či bol vydaný výpis z registra prevádzkových záznamov.			
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V § 124 ods. 1 druhej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „v akomkoľvek poradí“. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Uvedeným návrhom sa docieli, aby sa na evidenčných číslach mohli aj najskôr uvádzať dve písmená a následne tri číslice. Týmto spôsobom nebude potrebné pre jednotlivé okresy zavádzať nové skratky okresov. Pre Bratislavu sa v roku 2019 minie možná kombinácia znakov aj skratka BL a bude nutné zaviesť novú skratku podľa vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Takouto zmenou sa v Bratislave môže vrátiť pôvodná skratka BA.	Z	N	Súčasný systém určovania evidenčných čísel považujeme za postačujúci.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorým by sa zaviedlo nové zvláštne evidenčné číslo napríklad písmeno P, ktoré by sa pridelovalo vozidlám schváleným podľa § 26 zákona č. 106/2018 Z. z. (jednotlivo vyrobené vozidlo s obmedzenou prevádzkou). Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: V súčasnosti zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno C sa pridieľuje vo viacerých životných situáciách, čo spôsobuje problémy aj samotným policajtom pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. Z tohto dôvodu navrhujeme pre jednotlivo vyrobené vozidlá s obmedzenou prevádzkou prideliť zvláštne evidenčné číslo s iným písmenom napríklad P a s platnosťou na 10 rokov, čím by sa tento prípad riadne rozlíšil.	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky s tým, že uvedeným vozidlám sa bude pridelovať zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno T.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorým by sa znovelizoval § 113 ods. 4 tak, aby čísla dokladov vozidla (osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II) neboli poskytované iným osobám. Odôvodnenie: Zastávame názor, že poskytovanie údajov z evidencie vozidiel iným osobám, keď sú poskytované ku konkrétnemu VIN číslu vozidla alebo evidenčnému číslu vozidla aj sériové čísla dokladov vozidla (osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II), nie je v súlade s ochranou osobných údajov.	O	N	S týmto názorom sa nestotožňujeme; osobný údaj je údaj týkajúci sa identifikovanej fyzickej osoby alebo identifikovateľnej fyzickej osoby, ktorú možno identifikovať priamo alebo nepriamo.
MDaVSR	Nad rámec predkladanej novely zákona Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame doplniť nový článok, ktorým sa novelizuje zákon č. 106/2018 Z. z. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. „Čl. ... Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa mení a dopĺňa takto: 1. V poznámke pod čiarokou k odkazu 22 sa na konci pripája táto citácia: „Časť A prílohy I nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO2 a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018).“. 2. Za § 32 sa vkladá § 32a, ktorý vrátane nadpisu znie: „§ 32a Vydávanie tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C jednotlivému vozidlu (1) Schvaľovací orgán na základe návrhu prevádzkovateľa vozidla vydá tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C jednotlivému vozidlu na manipulačné jazdy, ako sú a)	Z	N	Zmeny v zákone č. 106/2018 Z. z. takého rozsahu považujeme za vhodnejšie upravovať v rámci riadneho legislatívneho procesu v gescii ministerstva dopravy a výstavby.

absolvovanie testov v technickej službe overovania, b) vykonanie technickej kontroly, c) vykonanie emisnej kontroly, d) vykonanie kontroly originality alebo e) prihlásenie jednotlivého vozidla do evidencie vozidla na orgány Policajného zboru, ak vozidlu bolo vydané osvedčenie o evidencii časť II podľa § 25 ods. 6 písm. a), § 26 ods. 7, § 27 ods. 7, § 29 ods. 9, § 30 ods. 8, § 31 ods. 8 a § 43 ods. 6. (2) Tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C je možné vydať jednotlivému vozidlu pred a) udelením jednotlivého schválenia jednotlivovo vyrobeného vozidla podľa § 25, b) udelením vnútroštátneho schválenia jednotlivovo vyrobeného vozidla s obmedzenou prevádzkou podľa § 26, c) udelením vnútroštátneho schválenia jednotlivovo dokončovaného vozidla podľa § 27, d) udelením jednotlivého uznania alebo schválenia jednotlivovo dovezeného vozidla podľa § 29, e) udelením opätovného schválenia jednotlivého vozidla podľa § 30, f) udelením dodatočného schválenia jednotlivého vozidla podľa § 31, g) vydaním duplikátu technického osvedčenia vozidla podľa § 41, h) vydaním osvedčenia o evidencii časti II podľa § 43, i) predajom vozidla na predvedenie vozidla kupujúcemu. (3) Návrh na vydanie tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C okrem identifikačných údajov navrhovateľa obsahuje doklady vozidla, zdôvodnenie návrhu a preukázanie potreby ich vydania na účely uvedené v odsekoch 1 a 2. (4) Schvaľovací orgán okrem tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C vydá aj potvrdenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla a osvedčenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla s platnosťou najviac na jeden mesiac. (5) Prevádzkovateľ vozidla je povinný a) prevádzkovať jednotlivé vozidlo v cestnej premávke v Slovenskej republike len na účely uvedené v odseku 1; pri použití vozidla do cudziny je povinný požiadať orgán Policajného zboru o vydanie osvedčenia o evidencii časť I a časť II, b) po umiestnení tabuliek so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C na vozidlo za čelné sklo z vnútornej strany umiestniť potvrdenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla viditeľne z vonkajšej strany; to neplatí pre vozidlá bez karosérie, c) po ukončení platnosti osvedčenia o pridelení zvláštneho evidenčného čísla bezodkladne vrátiť tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C, potvrdenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla a osvedčenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla schvaľovaciemu orgánu, ktorý ich vydal.“. 3. V § 33 ods. 6 písmeno c) znie: „c) zmenu umiestnenia riadenia; to neplatí pri 1. prestavbe vozidla na vozidlo jednoúčelového využitia, ktoré vyžaduje umiestnenie riadenia na pravej strane alebo v strede vozidla, najmä vozidlo na zametanie, 2. prestavbe vozidla, ktoré bolo určené na prevádzku s ľavostrannou cestnou premávkou, ak takéto vozidlo bolo do Slovenskej republiky jednotlivovo dovezené.“. 4. V § 45 ods. 1 písm. d) a § 47 ods. 2 písm. c) sa za slová „M1 a N1“ vkladajú slová „s dátumom prvej evidencie po 1. januári 2005“. 5. V § 61 sa za odsek 1 vkladá nový odsek 2, ktorý znie: „(2) Výška príspevku sa určí na základe rozsahu kontrolovaných položiek na kontrolnom zariadení.“. Doterajší odsek 2 sa označuje ako odsek 3. 6. V § 136 ods. 2 písm. a) dvadsiatom piatom bode a v § 157 ods. 2 písm. a) sa slová „§ 1 ods. 5“ nahrádzajú slovami „§ 1 ods. 8“. 7. V § 138 písm. a) sa za bod 5 vkladajú nové body 6 a 7, ktoré znejú: „6. dodatočne schvaľuje jednotlivé vozidlá a vedie ich evidenciu, 7. vydáva tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C jednotlivému vozidlu a vedie ich evidenciu,“. Doterajšie body 6 až 17 sa označujú ako body 8 až 19 a doterajšie body 17a, 17b a 17c sa označujú ako body 19a, 19b a 19c. 8. V § 148 ods. 14 sa za písmeno b) vkladá nové písmeno c), ktoré znie: „c) 300 eur za každé vozidlo,			
---	--	--	--

	ktorému boli vydané tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C, ak poruší niektorú z povinností podľa § 32a ods. 5,“. Doterajšie písmeno c) sa označuje ako písmeno d). 9. V § 157 ods. 2 sa za písmeno d) vkladajú nové písmená e) a f), ktoré znejú: „e) rozhodnutie o tom, či sa má vozidlo alebo aj jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej technickej kontrole podľa § 60 ods. 1, f) určenie výšky príspevku na čiastočnú úhradu nákladov na vykonanie podrobnejšej cestnej technickej kontroly podľa § 60 ods. 7,“. Doterajšie písmená e) až n) sa označujú ako písmená g) až p). 10. V § 157 ods. 4 písm. m) sa vypúšťa čiarka na konci a pripájajú sa tieto slová: „a § 31 ods. 7,“. 11. V § 157 ods. 4 sa za písmeno m) vkladá nové písmeno n), ktoré znie: „n) tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C, potvrdenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla a osvedčenie o pridelení zvláštneho evidenčného čísla podľa § 32a ods. 4,“. Doterajšie písmená n) až an) sa označujú ako písmená o) až ao). 12. V § 157 ods. 4 písm. o) sa slovo „osvedčenie“ nahrádza slovami „povolenie hromadnej prestavby podľa § 34 ods. 4, osvedčenie“. 13. V § 159 ods. 1 sa v písmene b) slová „bodov 1 až 7, 9 až 14“ nahrádzajú slovami „bodov 1 až 9, 11 až 16“, v písmene c) sa slová „bod 8“ nahrádzajú slovami „bod 10“ a v písmene d) sa slová „bodov 15 až 17“ nahrádzajú slovami „bodov 17 až 19“. Odôvodnenie: K bodu 1 (poznámka pod čiarou k odkazu 22) Na potreby monitorovania a oznamovania niektorých údajov o ťažkých nákladných vozidlách podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 je potrebné doplniť, aké údaje sa zasielajú orgánu Policajného zboru pri nastavovaní osvedčenia o evidencii častí II a aktualizovať poznámku pod čiarou. K bodom 2, 7, 8, 10, 11 a 13 [§ 32a, § 138 písm. a) nové body 6 a 7, § 148 ods. 14 nové písm. c), § 157 ods. 4 písm. m) a n), § 159 ods. 1] Podľa § 128 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. tabuľky so zvláštnym evidenčným číslom obsahujúcim písmeno C vydáva okresný úrad. Na základe toho je potrebné ustanoviť podmienky na vydávanie týchto tabuliek aj v zákone č. 106/2018 Z. z. vrátane ukladania pokút a s tým súvisiacich legislatívno-technických zmien. K bodu 3 [§ 33 ods. 6 písm. c)] Vzhľadom na to, že podľa § 29 ods. 6 písm. a) druhého bodu zákona č. 106/2018 Z. z. bol povolený jednotlivý dovoz osobných vozidiel kategórie M1 určených na prevádzku s ľavostrannou cestnou premávkou, je potrebné povoliť aj prestavbu vozidla zmenou riadenia z pravej strany na ľavú stranu vozidla. K bodu 4 [§ 45 ods. 1 písm. d) a § 47 ods. 2 písm. c)] Ustanovuje sa, že povinnosť podrobiť sa oprave v certifikovanom mieste opravy budú mať len vozidlá kategórie M1 a N1 s dátumom prvej evidencie po 1.1.2005. K bodom 5 a 9 [§ 61 nový odsek 2, § 157 ods. 2 nové písmená e) a f)] Navrhované úpravy si vyžiadala aplikačná prax pri vykonávaní cestných technických kontrol orgánmi Policajného zboru. K bodu 6 [§ 136 ods. 2 písm. a) dvadsiatom piatom bode a v § 157 ods. 2 písm. a)] Opravuje sa chyba nesprávneho označenia odseku. K bodu 12 [§ 157 ods. 4 novooznačené písm. o)] Dopĺňa sa, že aj pri povolení hromadnej prestavby sa nevydáva rozhodnutie.“.			
MDaVSR	K čl. I bodu 4 (poznámka pod čiarou k odkazu 7) Navrhovanú citáciu odporúčame nahradiť citáciou „§ 39 ods. 6 a 7, § 44 ods. 12 a 13, § 69 ods. 2 a 7, § 111 ods. 10, § 120 ods. 9 zákona č. 106/2018 Z. z.“. Odôvodnenie: Aj rôzne vyhlásenia ustanovené v § 44 ods. 12 a 13, § 69 ods. 2 a 7 zákona č. 106/2018 Z. z. sú súčasťou dokladov na vedenie vozidla.	O	A	

MDaVSR	K čl. I bodom 88 a 91 (§ 117 ods. 1 druhá veta, § 117 vypustenie odsekov 7 a 9) Novelizačné body 88 a 91 žiadame vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Nesúhlasíme, aby sa pri zmene vlastníka alebo držiteľa nemusela robiť ohliadka vozidla.	Z	N	Ponechanie povinných obhliadok vozidla pri evidenčnom úkone by nabúravalu navrhované opatrenia na zlepšenie podnikateľského prostredia a zníženie administratívnej záťaže prostredníctvom úkonov v elektronickej podobe. Znenie § 135 je však ponechané bezo zmeny, t. j. v prípade podozrenia bude aj naďalej každý povinný dostaviť sa s vozidlom na určené miesto na obhliadku vozidla.
MDaVSR	K čl. I bodu 26 (nadpis nad § 35) Novelizačný bod 25 a 26 v čl. I je potrebné vzájomne vymeniť. Najprv vykonať úpravu v nadpise § 35 a až potom doplniť nový odsek do § 35.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 80 (§ 115 ods. 2 nová druhá veta) Novelizačný bod 80 žiadame vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Pri jednotlivito dovezených vozidlách sa vždy tlačí základný technický opis vozidla, ktorý sa nezasiela do elektronickej schránky.	Z	N	Problematicky vzájomne vysvetlená na rozporovom konaní; výnimka z predloženia sa týka len dokladov, ktoré sa zasielajú do elektronickej schránky, základného opisu vozidla v papierovej podobe sa to netýka.
MDaVSR	K čl. I bodu 31 (poznámka pod čiarou k odkazu 26) Novelizačný bod navrhujeme upraviť takto: „§ 42 znie: „§ 42 Okruh vozidiel používajúcich zvláštne výstražné svetidlo oranžovej farby a požiadavky na zvláštne výstražné svetidlá a zvláštne zvukové výstražné znamenia upravuje osobitný predpis.26“. Poznámka pod čiarou k odkazu 26 znie: „26) § 51 ods. 2 a 3 zákona č. 106/2018 Z. z.““. Odôvodnenie: Legislatívno-technická úprava a terminologické zosúladenie s § 51 ods. 2 a 3 zákona č. 106/2018 Z. z.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 25 (§ 35 ods. 6) Novelizačný bod týkajúci sa vytvárania záchrannárskej uličky žiadame upraviť v ustanoveniach zákona o jazde v jazdných pruhoch § 10. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy víta, že Ministerstvo vnútra SR (ďalej len „ministerstvo vnútra“) doplnilo záchrannársku uličku do zákona. Ministerstvo dopravy túto zmenu navrhovalo aj v roku 2008 pri príprave súčasného zákona, ako aj pri jeho novelizáciách, keď to ministerstvo vnútra odmietlo a vyhodnotilo ako nepotrebné. Záchrannársku uličku je však potrebné vytvárať nielen na diaľniciach, ale na všetkých cestách s viacerými jazdnými pruhmi, napríklad na mestských komunikáciách.	Z	ČA	Text bol upravený tak, aby sa záchrannárska ulička musela vytvárať aj na smerovo rozdelených cestách mimo obce.
MDaVSR	K čl. I bodu 45 (poznámka pod čiarou k odkazu 41) Odporúčame overiť správnosť odkazu na zákon č. 106/2018 Z. z. Odôvodnenie: „Technické osvedčenie vozidla“ sa vydáva vozidlám, ktoré nepodliehajú prihláseniu do evidencie vozidiel. V § 39 ods. 4 zákona č. 106/2018 Z. z. sa neuvádza technické osvedčenie vozidla. Naproti tomu zmienka o technickom osvedčení vozidla je v § 39 ods. 1 a 2 zákona č. 106/2018, ktoré sa v poznámke pod čiarou k odkazu 41 necitujú.	O	A	

MDaVSR	K čl. I bodu 9 (poznámka pod čiarou k odkazu 14) Taxatívny výpočet právnych predpisov je potrebné upraviť podľa bodu 23.7. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 42 (odkaz 38a) Tento bod žiadame vypustiť. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Nerozumieme, prečo sa poznámka pod čiarou k odkazu 38a v súvislosti so zákonom č. 106/2018 Z. z. vypúšťa, pričom dôvody nie sú objasnené ani v dôvodovej správe.	Z	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 47 (§ 75 ods. 2 a 6) Tento novelizačný bod navrhujeme upraviť takto: „V § 75 odseky 2 a 6 znejú: „(2) Do skupiny motorových vozidiel skupiny AM patria vozidlá kategórie L1e, L2e a L6e. (6) Do skupiny motorových vozidiel skupiny B1 patria kategórie L7e.“. Odôvodnenie: Na určenie, ktoré vozidlá patria do príslušnej skupiny AM alebo B1 je postačujúce uviesť len konkrétne kategórie. Nie je potrebné duplicitne uvádzať, že ide napríklad u kategórie L1e o dvojkoľesové motorové vozidlá, keďže je to zrejmé z definície kategórie L1e. Podobne je to aj pri kategóriách L2e, L6e a L7e.	O	N	Vzhľadom na prehľadnosť a jednoznačnosť právnej normy pre jej adresátov považujeme aj slovný opis daných kategórií za vhodnejší.
MDaVSR	K čl. I bodu 1 [§ 2 ods. 2 písm. h)] Upozorňujeme, že definícia jazdnej súpravy je iná ako v § 2 ods. 2 písm. g) zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 106/2018 Z. z.“). Pri vypustení odkazu 2 nebude jasné, čo sa prípojným vozidlom rozumie, preto navrhujeme ponechať odkaz na § 2 ods. 2 písm. d) zákona č. 106/2018 Z. z. Odôvodnenie: Legislatívno-technické spresnenie.	O	A	
MDaVSR	K dôvodovej správe V dôvodovej správe v osobitnej časti k čl. I bodom 37 a 46 navrhujeme vypustiť nadbytočný text „za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest“ aj v súvislosti s vypustením pojmu „rýchlostná cesta“. Odôvodnenie: Úprava v súvislosti s vypustením pojmu „rýchlostná cesta“.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 77 (poznámky pod čiarou k odkazom 54 a 54a) V poznámke pod čiarou k odkazu 54 odporúčame použiť skrátenú citáciu zákona č. 106/2018 Z. z.	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodu 27 (§ 37) V tomto bode a v celom návrhu odporúčame označenie rýchlosti správne uvádzať: „km · h-1“ (písmená „km“, medzera, bodka vo výške v strede riadka, medzera, mínus jedna horný index).	O	A	
MDaVSR	K čl. I bodom 18, 19, 22 (§ 16 ods. 2 a 4, § 24 ods. 3) Vo viacerých novelizačných bodoch dochádza k vypusteniu pojmu „rýchlostná cesta“, s čím nemôžeme súhlasiť, pokiaľ táto úprava nebude vykonaná komplexne aj v ustanoveniach iných zákonov (napr. zákony č. 135/1961 Zb., č. 474/2013 Z. z., č. 488/2013 Z. z.). Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Označenie pozemnej komunikácie „rýchlostná cesta“ v predmetných zákonoch stráca význam, a preto je potrebné v nich tento pojem upraviť/zrušiť. Taktiež je potrebné určiť, akým typom pozemnej komunikácie sa súčasné rýchlostné cesty stanú. Pri preklasifikovaní súčasných rýchlostných ciest na diaľnice bude potrebná výmena zvislých dopravných značiek č. IP 22a (Rýchlostná cesta) a č. IP 22b (Koniec rýchlostnej cesty) za zvislé dopravné značky č. IP 23a (Diaľnica) a IP 23b (Koniec diaľnice). To bude mať za následok	Z	ČA	Na základe pripomienky bola do návrhu zákona po vzájomnej dohode doplnená novela zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

	nemalý finančný dopad pre správcov predmetných komunikácií, čo treba premietnuť v analýze vybraných vplyvov.			
MDaVSR	K čl. I bodu 48 (§ 76 ods. 11) Znenie žiadame upraviť takto: „48. V § 76 ods. 11 sa na konci pripája tento text: „s tým, že vodičské oprávnenie skupiny C udelené podľa § 78 ods. 5 oprávňuje do dovŕšenia veku 21 rokov viesť motorové vozidlá skupiny C iba, ak je jeho držiteľ zároveň držiteľom kvalifikačnej karty vodiča,41af) a to len na území Slovenskej republiky. Držiteľ vodičského oprávnenia skupiny C, ktorému bolo vodičské oprávnenie skupiny C udelené pred dovŕšením veku 21 rokov a ktorý je zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, môže na území Slovenskej republiky viesť: a) motorové vozidlo skupiny C len v prítomnosti osoby sediacej na mieste spolujazdca vedľa vodiča, ktorá je držiteľom vodičského oprávnenia skupiny C najmenej 10 rokov, alebo b) samostatne iba motorové vozidlo skupiny C1, alebo c) samostatne motorové vozidlo skupiny C, ak dostatočným spôsobom preukáže odjazdených minimálne 10 000 km ako vodič podľa písm. a) alebo písm. b) tohto odseku.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 41af) § 11 zákona č. 280/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.“. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Zastávame názor, že vodič skupiny C pred dovŕšením veku 21 rokov by mal plniť ďalšie dodatočné požiadavky.	Z	N	Takáto úprava nie je v súlade so smernicou 2018/645.
MDaVSR	K čl. I bodu 49 (§ 76 ods. 12) Znenie žiadame upraviť takto: „49. V § 76 ods. 12 sa na konci pripájajú tieto vety: „Vodičské oprávnenie skupiny CE oprávňuje viesť na území Slovenskej republiky aj jazdnú súpravu zloženú z ťažného vozidla skupiny B alebo C1 a prípojného vozidla, ak najväčšia prípustná celková hmotnosť prípojného vozidla presahuje 3 500 kg a najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy presahuje 12 000 kg. Vodičské oprávnenie skupiny CE udelené podľa § 78 ods. 5 oprávňuje do dovŕšenia veku 21 rokov viesť motorové vozidlá skupiny CE iba, ak je jeho držiteľ zároveň držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, a to len na území Slovenskej republiky. Pre držiteľa vodičského oprávnenia CE, ktorému bolo vodičské oprávnenie CE vydané pred dovŕšením veku 21 rokov a ktorý je zároveň aj držiteľom kvalifikačnej karty vodiča, platia obdobne ustanovenia § 76 ods. 11 písm. a) až c).“. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: Zastávame názor, že vodič skupiny C pred dovŕšením veku 21 rokov by mal plniť ďalšie dodatočné požiadavky.	Z	N	Takáto úprava nie je v súlade so smernicou 2018/645.
MDaVSR	K čl. I bodu 24 (§ 27 ods. 3) Žiadame vypustiť bod 24 a ponechať pôvodné znenie § 27 ods. 3. Túto pripomienku považuje ministerstvo dopravy za zásadnú. Odôvodnenie: V norme STN 73 6380 Železničné priecestia a priechody sú pre výpočty rozhrádových dĺžok (Lr, Dzz, Dzn), ako aj času potrebnému na zastavenie cestného vozidla na dĺžke Dzn, použité údaje o najvyššej dovolenej rýchlosti cestného vozidla v nadväznosti na príslušné ustanovenia zákona č. 8/2009 Z. z. týkajúce sa rýchlosti cestného vozidla pri jazde cez priecestie, resp. úprave rýchlosti cestného vozidla pred priecestiami (STN 73 6380: čl. 3.1 písm. f), čl.5.4.3.2.3, čl. 5.4.3.2.4.). Vypustením ustanovení týkajúcich sa rýchlosti cestného vozidla z platného zákona č. 8/2009 Z. z. sa stane STN 73 6380 nepoužiteľná a bude potrebné jej prepracovanie ako konštrukčne, tak aj rozhrádovo na prevádzku priecestí pri rýchlostiach cestného	Z	A	

	vozidla podľa § 16 zákona č. 8/2009 Z. z. (v obci 50 km.h-1, mimo obce 90 km.h-1). Schválenie navrhovanej zmeny bude mať zároveň vplyv na rýchlosť vlakov cez priecestia. Ak cestné vozidlo bude prechádzať rýchlosťou 90 km.h-1, tak pre dodržanie „bezpečnostných rozhl'adových trojuholníkov“ pri súčasných miestnych pomeroch sa bude musieť znížiť rýchlosť vlakov, čo bude mať negatívny vplyv na plynulosť grafikonu vlakovej dopravy (GVD). V nadväznosti na uvedené bude potrebné vykonať posúdenie rozhl'adových pomerov na všetkých priecestiach ako zo strany manažéra infraštruktúry, tak aj zo strany správcov cestných komunikácií podľa prepracovanej normy STN 73 6380 ešte pred účinnosťou predmetného návrhu so všetkými negatívnymi dosahmi na plynulosť GVD. Norma STN 73 6380 je aplikovaná aj do predpisu ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody a využívaná pri posudzovaní rozhl'adových dĺžok v prevádzke, ako aj zisťovaní príčin nehôd na priecestiach. Schválenie navrhovanej zmeny bude mať bezprostredný dosah na interné riadiace akty v oblasti železničných priecestí a potrebu ich zásadného prepracovania. Znenie § 27 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. nebude dostatočnou náhradou, keďže samotná konštrukcia priecestí, ako aj rozhl'adové pomery pred priecestím musia vodičovi cestného vozidla umožniť bezpečný prejazd. V aplikačnej praxi bude po navrhovanej zmene dochádzať nielen k rýchlejšej degradácii konštrukcie priecestí, ale aj k degradácii geometrickej polohy koľaje, a tým aj k skráteniu životnosti „systému“ priecestí a k zvýšenej cykličnosti opráv priecestí. Bude potrebná častejšia kontrola, údržba, rekonštrukcia železničných priecestí so značným dopadom na finančné prostriedky štátu a finančné zdroje manažéra infraštruktúry. Prevádzkovateľ dráhy bude musieť zaviesť nové, silnejšie typy konštrukcií priecestí, na ktorých sa záťaž od priecestnej konštrukcie bude musieť prenášať cez päť koľajníc do podlažia železničnej trate, budú sa musieť budovať doskové konštrukcie (spôsob pevnej jazdnej dráhy), čo povedie k zvýšeným nákladom na ich budovanie. Navrhované znenie si môže vodič cestného vozidla vysvetliť tak, že na cestách s povolenou rýchlosťou 90 km.h-1 (v prípade nedávania výstrahy svetelného priecestného zabezpečovacieho zariadenia, že sa k priecestiu blíži vlak) môže ísť cez priecestie max. povolenou rýchlosťou, v tomto prípade 90 km.h-1, aby zbytočne nepredlžoval čas prechádzania cez priecestie, čo však konštrukcia priecestí nedovolí. Je predpoklad, že z dôvodu technického stavu priecestí bude potrebné pristúpiť k obmedzeniu rýchlostí cestných motorových vozidiel príslušným dopravným značením na značnom počte priecestí na celej železničnej sieti, čo bude musieť byť vykonané ešte pred účinnosťou zákona (značné finančné prostriedky). Na základe záverov prijatých v Bezpečnostnej komisii železničnej dopravy (zriadená ministerstvom dopravy) je cieľom zníženie počtu vážnych/smrteľných dopravných nehôd na železničných priecestiach aj zvýšením počtu kontrol dodržiavania pravidiel cestnej premávky (§27 ods. 3) zložkami PZ. Navrhované znenie odseku 3 môže viesť k zvýšeniu benevolentnosti v správaní sa účastníkov cestnej premávky pri prechádzaní železničným priecestím a k zvýšeniu bezpečnostného rizika možných zrážok a mimoriadností na priecestiach, ktoré by malo za následok riziko zvýšenia počtov následkov na ľudský organizmus (smrteľné, ťažké a ľahké úrazy), ako aj zvýšenie materiálnych škôd na strane užívateľov priecestí a železničných spoločností.			
MFSR	Všeobecne 1. V Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.

	financovanie návrhu (ďalej len „analýza vplyvov“) časti 2.1.1. Financovanie návrhu sa uvádza, že návrh nepredpokladá žiadne negatívne vplyvy súvisiace so znovuzavedením autoškoly Ministerstva vnútra SR, pretože jej činnosť sa technicky aj personálne pokryje z existujúcich zdrojov. Toto konštatovanie je nepostačujúce, a preto žiadam, v súlade s § 33 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, kvantifikovať vplyvy spojené so znovuzriadením predmetnej autoškoly na rozpočet verejnej správy. 2. V analýze vplyvov časti 2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie sa v bode 4. Vytvorenie nového pracoviska elektronických služieb na úseku evidovania vozidiel uvádza, že je potrebné vytvoriť jedno miesto vedúceho zamestnanca v 12. platovej triede a 6. platovom stupni a štyri miesta odborných referentov v 8. platovej triede a 6. platovom stupni. V tejto súvislosti upozorňujem, že zaradenie zamestnancov nie je v súlade so súčasne platnou stupnicou platových taríf pre niektorých zamestnancov pri výkone práce vo verejnom záujme. Uvedené žiadam zosúladiť s platnými stupnicami platových taríf na roky 2019 a 2020. 3. V analýze vplyvov sú na rok 2019 kvantifikované osobné výdavky na 11 mesiacov, pritom návrh má byť účinný od 1. júla 2019. Uvedené žiadam zosúladiť. 4. V analýze vplyvov sa tiež uvádza, že niektoré vplyvy na rozpočet verejnej správy nie je možné v súčasnosti vyčíslieť, čo beriem na vedomie. Zároveň však žiadam všetky vplyvy návrhu na rozpočet verejnej správy, vrátane nevyčísliteľných vplyvov, vplyvov znovuzriadenia autoškoly Ministerstva vnútra SR, ako aj vplyvov spojených so zriadením centrálného pracoviska v Slovenskej Ľupči zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov, ako aj schválených limitov počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva vnútra SR na príslušný rozpočtový rok, bez dodatočných požiadaviek na štátny rozpočet. 5. V nadväznosti na vyššie uvedené žiadam v analýze vplyvov časti 2.1.1. Financovanie návrhu vetu: „Výdavky súvisiace s návrhom zákona má MV SR zabezpečené v rámci limitov rozpočtu verejnej správy.“ uviesť v znení: „Vplyvy súvisiace s návrhom zákona budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov a limitov počtu zamestnancov kapitoly Ministerstva vnútra SR na príslušný rozpočtový rok, bez dodatočných požiadaviek na štátny rozpočet.“. 6. Zároveň žiadam v analýze vplyvov časti 2.2.4 Výpočty vplyvov na verejné financie bode 4. text „Ministerstvo vnútra SR súbežne s návrhom novely zákona spracuje požiadavku na zvýšenie výdavkov a zvýšenie limitu počtu zamestnancov verejnej správy na roky 2019 až 2021. V prípade nemožnosti takejto požiadavky sa budú hľadať možné presuny súčasných zamestnancov vo verejnej službe v rámci ministerstva.“ preformulovať alebo vypustiť v nadväznosti na vyššie uvedené, ako aj z dôvodu jeho rozporu s bodom C.16 uznesenia vlády SR č. 453/2018 k návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2019 až 2021.			
MFSR	Všeobecne Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (ďalej len „príloha LPV“) [napríklad v čl. I bode 2 slová „ods. 1“ nahradiť slovami „ods. 2“, v bode 6 vypustiť duplicitné slová „sa slová“, v bode 12 § 7 ods. 1 písm. d) na konci pripojiť bodku, v bode 15 za slová „ods. 6“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 17 za slová „ods. 2“ vložiť slová „prvej vete“, v bode 18 za slová „ods. 2“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 22 za slová „ods. 3“ vložiť slová „druhej vete“, prehodiť poradie bodov 25 a 26, v bode 26 slovo „cesty“ nahradiť slovom „ceste“, v bode 27 § 37 ods. 3 slovo „podľa“ nahradiť slovami „uvedené v“, v bode 28 uviesť skrátenú citáciu	O	A	Text upravený v súlade s legislatívnymi pravidlami.

v poznámke pod čiarou k odkazu 20b vzhľadom na znenie poznámky pod čiarou k odkazu 14 v bode 9, v bodoch 35, 46, 65, 113 a 123 úvodných vetách vypustiť slovo „nový“ ako nadbytočné, v bode 36 za slová „v rozsahu“ vložiť slovo „podľa“, v súvislosti s vypustením odkazu 38a v bode 42 je potrebné vypustiť aj odkaz 38a v § 116 ods. 18, v bode 43 vypustiť paragrafovú značku za slovom „až“, v bode 46 § 72a ods. 1 úvodnej vete vypustiť slovo „motorového“ ako nadbytočné a slovo „úseky“ nahradiť slovom „úseku“, v poznámke pod čiarou k odkazu 41ab uviesť skrátenú citáciu zákona č. 488/2013 Z. z. vzhľadom na znenie poznámky pod čiarou k odkazu 40, v bode 53 slovo „slovami“ nahradiť slovom „slovom“, v bode 60 poznámke pod čiarou k odkazu 41g uviesť skrátenú citáciu zákona č. 581/2004 Z. z. vzhľadom na znenie poznámky pod čiarou k odkazu 36 a slová „bod 5.“ nahradiť slovami „piaty bod“, v bode 62 za slová „ods. 3“ vložiť slová „úvodnej vete“, v bode 65 § 91a ods. 1 písm. b) slovo „ustanovenej“ nahradiť slovom „ustanovenú“ a slovo „vyplývajúcej“ nahradiť slovom „vyplývajúcu“, v odseku 5 prvej vete slovo „ich“ nahradiť slovom „jeho“, v odseku 7 písm. b) a c) slová „odbornému poradenstvu“ nahradiť slovami „psychologickému vzdelávaniu“, bod 69 zosúladiť s bodom 6 prílohy LPV, bod 70 zosúladiť s bodom 35.2 prílohy LPV a za slovo „sa“ vložiť slová „na konci“, v bode 77 poznámke pod čiarou k odkazu 54 uviesť skrátenú citáciu zákona č. 106/2018 Z. z. vzhľadom na znenie poznámky pod čiarou k odkazu 6 v bode 3, v bode 81 slová „8, 9 a 10“ nahradiť slovami „8 a 9“, pretože odsek 10 neobsahuje nahrádzané slovo, bod 82 uviesť ako súčasť bodu 75, keďže v bode 75 je prvýkrát zavedený odkaz 64 a zároveň v poznámke pod čiarou k odkazu 64 vypustiť citáciu zákona č. 272/2016 Z. z. ako nadbytočnú, v bode 85 v poznámke pod čiarou k odkazu 61 za slovo „alebo“ vložiť slovo „písm.“ a poznámku pod čiarou k odkazu 63a preformulovať takto: „63a) Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 140/2009 Z. z., ktorým sa ustanovujú podrobnosti o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá v znení neskorších predpisov.“, v bode 92 úvodnej vete slová „odsek 8“ nahradiť slovami odsek 7“ vzhľadom na zmeny uvedené v bode 91, body 93 a 98 zosúladiť s bodom 39.1 prílohy LPV, v bode 93 poznámke pod čiarou k odkazu 65 na konci pripojiť slová „v znení neskorších predpisov“, v bode 98 za slová „§ 119a“ vložiť slová „ods. 7“, v bode 102 § 127 ods. 14 úvodnej vete slovo „sa“ presunúť za slovo „ak“, bod 103 zosúladiť s bodom 35.2 prílohy LPV a za slovo „slová“ vložiť dvojbodku, v bode 108 slová „nahrádza slovami“ nahradiť slovami „nahrádza slovom“, v bode 112 § 138 ods. 4 za slovo „jeden“ vložiť slová „správny delikt“ a slovo „odseku“ nahradiť slovom „odsekov“, v bode 113 § 138a ods. 2 písm. a) slovo „adresu“ nahradiť slovom „adresa“ (na viacerých miestach), slovo „štátnu“ nahradiť slovom „štátna“ (2x) a vypustiť slová „ak sa jedná o“ ako nadbytočné, v písmene b) slovo „adresu“ nahradiť slovom „adresa“ (na viacerých miestach), v bode 119 za slová „ods. 7“ vložiť slová „druhej vete“, v bode 120 slová „za slová „§ 139d ods. 7“ vkladajú slová“ nahradiť slovami „na konci pripájajú tieto slová:“, v bode 123 § 139h ods. 1 za slová „v rozsahu“ vložiť slovo „podľa“ a v odseku 2 písm. c) za slovo „prvého“ vložiť slovo „bod“, v bode 124 vypustiť duplicitné slovo „sa“, v bode 131 slovo „Parlamentu“ nahradiť slovom „parlamentu“, v čl. II úvodnej vete doplniť chýbajúce novelty Občianskeho zákonníka a slovo „mení“ nahradiť slovom „dopĺňa“, v jedinom novelizačnom bode za slovo „motorových“ vložiť slovo „vozidlách“, v čl. III			
---	--	--	--

	úvodnej vete za slovo „mení“ vložiť slová „a dopĺňa“, pretože návrhom sa platné znenie zákona aj dopĺňa, v bode 1 upraviť označenie poznámok pod čiarou, aby bolo zachované ich chronologické poradie a v poznámke pod čiarou k odkazu 3ab uviesť skrátenú citáciu zákona č. 8/2009 Z. z. vzhľadom na znenie poznámky pod čiarou 1a, v bode 3 vypustiť aj odkaz 3bc, v bode 11 na konci pripojiť túto vetu: „Doterajšie písmená d) a e) sa označujú ako písmená e) a f).“, v bode 15 úvodnej vete slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v § 89a ods. 3 písm. a) a b) slovo „adresu“ nahradiť slovom „adresa“ (na viacerých miestach), v § 89a ods. 3 písm. a) štvrtom bode slová „sa jedná“ nahradiť slovom „ide“, bod 17 zosúladiť s bodom 57 prílohy LPV a slová „bod 1. až 3.“ nahradiť slovami „prvého bodu až tretieho bodu“, v čl. IV a V úvodných vetách doplniť zákon č. 177/2018 Z. z., v čl. V § 33 ods. 2 prvú vetu zosúladiť s bodom 55 prílohy LPV, v čl. VI úvodnej vete novelizačného bodu vypustiť slovo „nový“ ako nadbytočné a v § 15 ods. 2 prvú vetu zosúladiť s bodom 55 prílohy LPV, v § 15 ods. 2 písm. c) slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v čl. VII bode 1 § 9 ods. 7 slovo „odseku“ nahradiť slovom „odsekov“, v čl. VIII slová „bodu 11 písm. k)“ nahradiť slovami „bodu 11 § 6a písm. k)“ a slová „bodu 115 ods. 13“ nahradiť slovami „bodu 115 § 139a ods. 13“].			
MFSR	Všeobecne Zmeny navrhované v čl. IV (novela zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách) a čl. VII (novela zákona č. 387/2015 Z. z. o jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave) vytvárajú predpoklady na znovuzriadenie autoškoly Ministerstva vnútra SR. Upozorňujem, že prevádzkovanie autoškoly je podnikaním na základe živnostenského oprávnenia. Platné znenie zákona nezveruje zriaďovanie autoškôl do pôsobnosti štátu, naopak upravuje túto činnosť ako podnikateľskú. Vzhľadom na uvedené, s poukazom na § 21 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, odporúčam prehodnotiť zámer znovuzriadenia autoškoly Ministerstva vnútra SR.	O	ČA	Na základe zásadných pripomienok Ministerstva dopravy a výstavby SR ako gestora právnej úpravy autoškôl sa z návrhu zákona vypustili ustanovenia o autoškole Ministerstva vnútra SR. Úprava autoškoly Ministerstva vnútra SR bude predmetom samostatného legislatívneho procesu v gescii ministerstva dopravy.
MKSR	Vlastný materiál K čl. I 1. K bodu 15: Navrhované znenie § 10 ods.6 je zmätočné, z ktorého nie je jasné, čo má vodič prvého vozidla v ľavom jazdnom pruhu robiť, dávať znamenie o zmene smeru jazdy vpravo, pričom je ale povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy vľavo. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. 2. Bod 116 navrhujeme pre nadbytočnosť vzhľadom na § 20a Občianskeho zákonníka vypustiť. K čl. III 1. V úvodnej vete bodu 4 je potrebné slovo „ktorí“ nahradiť gramaticky správnym slovom „ktoré“. 2. Bod 12 je potrebné označiť ako bod 9 a ostatné body prečíslovať. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. 3. Úvodnú vetu bodu 15 odporúčame zosúladiť s bodom 30.3 prílohy č.1 legislatívnych pravidiel vlády. K čl. VI: V úvodnej vete navrhujeme vypustiť slovo „nový“. Odôvodnenie: § 15 bol zo zákona č.488/2013 Z. z. vypustený zákonom č. 387/2015 Z. z.	O	ČA	Akceptované okrem pripomienky k čl. I bodu 116, ktorý považujeme za potrebné ponechať bezo zmeny (viď aj § 4 ods. 5 zákona č. 91/2016 Z. z. o trestnej zodpovednosti právnických osôb).
MOSR	čl. I (§ 69) Nad rámec návrhu zákona žiadame v § 69 ods. 2 za slová „rozpočtových organizácií“ vložiť čiarku a slová „alebo príspevkových organizácií“ nahradiť slovami „príspevkových organizácii alebo štátneho podniku“. Odôvodnenie: Doplnenie ustanovenia žiadame z dôvodu zosúladenia zákona č. 8/2009 Z. z. so zákonom č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení neskorších predpisov, podľa	Z	A	

	ktorého do pôsobnosti Vojenskej polície patrí aj majetok štátu v správe alebo užívaní štátneho podniku, ktorého zakladateľom je Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako aj osoby, ktoré proti tomuto majetku páchajú trestné činy alebo priestupky. Z tohto dôvodu žiadame, aby oprávnenia vojenského policajta podľa § 69 ods. 2 sa vzťahovali aj na vodiča vozidla štátneho podniku, ktorého zakladateľom je Ministerstvo obrany Slovenskej republiky. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.			
MOSR	čl. I (§ 126 ods. 6) Nad rámec návrhu zákona žiadame v § 126 ods. 6 za slovo „republiky“ vložiť čiarku a slová „a rozpočtových a príspevkových organizácií“ nahradiť slovami „rozpočtových organizácií, príspevkových organizácií a štátneho podniku“. Odôvodnenie: Doplnenie ustanovenia žiadame z dôvodu zosúladenia zákona č. 8/2009 Z. z. so zákonom č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení neskorších predpisov. Vzhľadom na to, že do pôsobnosti Vojenskej polície patrí aj majetok štátu v správe alebo užívaní štátneho podniku, ktorého zakladateľom je Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, je potrebné ustanoviť možnosť označiť tabuľkou s osobitným evidenčným číslom aj vozidlá tohto štátneho podniku. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	Z	A	
MOSR	čl. I (§ 136 ods. 1) Nad rámec návrhu zákona žiadame v § 136 ods.1 slová „rozpočtových a príspevkových organizácií“ nahradiť slovami „rozpočtových organizácií, príspevkových organizácií a štátneho podniku v jeho pôsobnosti“. Odôvodnenie: Doplnenie ustanovenia žiadame z dôvodu zosúladenia zákona č. 8/2009 Z. z. so zákonom č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení neskorších predpisov tak, aby sa osobitné ustanovenie vzťahovalo aj na vozidlá štátneho podniku, ktorého zakladateľom je Ministerstvo obrany Slovenskej republiky. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	Z	A	
MOSR	čl. I bodom 93, 94 a 98 (§ 118 a 119a) Novelizovaný bod 93 odporúčame vypustiť, číslovanie odkazov a poznámok pod čiarou sa nemení. Súčasne odporúčame pri číslovaní odkazov a poznámok pod čiarou v bodoch 94 a 98 postupovať v súlade s Legislatívnymi pravidlami vlády SR.	O	N	Vzhľadom na to, že medzi už existujúce odkazy nie je možné vložiť nový, považujeme zvolenú legislatívnu techniku za opodstatnenú.
MOSR	čl. I bodu 26 (§ 35) Novelizovaný bod upravujúci zmenu v nadpise nad § 35 odporúčame zaradiť pred bod, ktorý upravuje zmenu v § 35 ods. 6. Súčasne odporúčame zmenu v nadpise vykonať len nahradením slov „rýchlostnej ceste“ slovami „ceste pre motorové vozidlá“.	O	A	
MOSR	čl. 1 bodu 43 Odporúčame slová „§ 44 až § 46“ nahradiť slovami „§ 44 až 46“.	O	A	
MOSR	čl. I bodu 120 (§ 139e) Uvádzacu vetu novelizačného bodu 120 odporúčame upraviť nasledovne: „V § 139e ods.1 sa na konci pripájajú tieto slová:“.	O	A	
MOSR	čl. IV bodu 5 (§ 20 ods. 2) V § 20 ods. 2 žiadame vypustiť čiarku za slovami „Slovenskej republiky“ a slová „ktoré je“ nahradiť slovami „a Ministerstvom obrany Slovenskej republiky, ktoré sú“ a slovo „ním“ nahradiť slovom „nimi“. Odôvodnenie: Vzhľadom na to, že výcvikové vozidlá výcvikového zariadenia v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky nebudú využívané len na výcvik, ale tieto	Z	N	Na základe zásadných pripomienok Ministerstva dopravy a výstavby SR ako gestora právnej úpravy autoškôl sa z návrhu zákona vypustili ustanovenia o autoškole Ministerstva vnútra SR.

	vozidlá budú využívané aj na plnenie služobných činností (napr. v chránených vojenských priestoroch), žiadame nevybavovať tieto vozidlá pevne namontovaným zariadením podľa § 5 ods. 4 zákona č. 93/2005 Z. z. Dokumentáciu o kurzoch a technickej základni Ministerstvo obrany Slovenskej republiky bude viesť podľa pravidiel určených v interných predpisoch a zabezpečí podmienky pre riadny výcvik vodičov. V nadväznosti na uvedené žiadame výluky z uvedených ustanovení pre rezortné výcvikové zariadenie obdobne ako sa navrhuje pre Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.			Úprava autoškoly Ministerstva vnútra SR, ako aj autoškoly Ministerstva obrany SR, bude predmetom samostatného legislatívneho procesu v gescii ministerstva dopravy.
MOSR	čl. VII bodu 1 (§ 9) V § 9 ods. 7 žiadame na konci pripojiť tieto slová: „a Ministerstvom obrany Slovenskej republiky“. Odôvodnenie: Požadovaná úprava nadväzuje na zásadnú pripomienku k zákonu č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov z dôvodu neviesť výcvikové zariadenie - rezortnú autoškolu v registri autoškôl a školiaciach stredisk; úprava je obdobná ako navrhovaná úprava pre autoškoly Ministerstva vnútra Slovenskej republiky. Túto pripomienku považujeme za zásadnú.	Z	N	Na základe zásadných pripomienok Ministerstva dopravy a výstavby SR ako gestora právnej úpravy autoškôl sa z návrhu zákona vypustili ustanovenia o autoškole Ministerstva vnútra SR. Úprava autoškoly Ministerstva vnútra SR, ako aj autoškoly Ministerstva obrany SR, bude predmetom samostatného legislatívneho procesu v gescii ministerstva dopravy.
MOSR	čl. I bodu 7 [(§ 4 ods. 2 písm. h)] V novelizačnom bode odporúčame vypustiť slová „a §137 ods. 2 písm. s)“. Úpravu v § 137 ods. 2 odporúčame vykonať samostatne, vzhľadom na to, že text v § 4 ods. 2 písm. h) nie je totožný s textom v § 137 ods. 2 písm. s).	O	A	
MOSR	čl. I bodu 60 (§ 87 ods. 1) V poznámke pod čiarou k odkazu 41 g odporúčame slová „bod 5“ nahradiť slovami „piaty bod“.	O	A	
MPRVS	čl. I bodu 123 Navrhovaná právna úprava blokového konania o správnom delikte podľa § 139a zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o cestnej premávke“) v znení neskorších predpisov (ďalej len „držiteľov delikt“) v znení navrhovaného 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 „navrhovaný zákon“) podľa § 139h ods. 1 zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona (ďalej len „blokové konanie o delikte držiteľa“) porušuje minimálne práva obvineného zo spáchania správneho deliktu podľa § 139a zákona o cestnej premávke v znení neskorších predpisov v znení navrhovaného zákona (ďalej len „delikt držiteľa“), ktoré mu garantuje čl. 6 ods. 3 Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd (ďalej len „štrasburský dohovor“), upiera mu jeho procesné práva účastníka konania o uložení pokuty za spáchanie deliktu držiteľa a nepriamo porušuje princíp nullum crimen, nulla poena sine lege. Navrhovanú právnu úpravu je preto potrebné uviesť do súladu s uvedenou medzinárodnou zmluvou o ľudských právach a základných slobodách, ktorá bola ratifikovaná dňa 18.03.1992 a vyhlásená v Zbierke zákonov dňa 15.05.1992. Odôvodnenie: K navrhovanej právnej úprave blokového konania o delikte držiteľa je potrebné pripomenúť, že na účely čl. 6 štrasburského dohovoru je podľa ustálenej judikatúry	O	A	Úprava blokového konania o správnom delikte držiteľa vozidla bola prepracovaná tak, aby boli zohľadnené uplatnené výhrady.

Európskeho súdu pre ľudské práva (napr. rozsudok v prípade Engel a ostatní proti Holandskému kráľovstvu zo dňa 08.06.1976 - sťažnosti č. 5100/71, 5101/71, 5102/71, 5354/72 a 5370/72, v prípade Öztürk proti Spolkovej republike Nemecko zo dňa 21.02.1984 – sťažnosť č. 8544/79, rozsudok v prípade Weber proti Švajčiarskej konfederácii zo dňa 22.05.1990 – sťažnosť č. 11034/84, rozsudok v prípade Demicoli proti Maltskej republike zo dňa 27.08.1991 – sťažnosť č. 13057/87...) aj obvinenie zo spáchania správneho deliktu potrebné považovať za trestné obvinenie, v dôsledku čoho je aj obvinenému zo spáchania správneho deliktu potrebné zabezpečiť rovnaké záruky a práva, aké poskytuje Trestný zákon a Trestný poriadok obvinenému alebo obžalovanému zo spáchania trestného činu (viď. napr. rozhodnutie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 4Szd/1/2013 zo dňa 11.06.2013 alebo sp. zn. 8Sžf/59/2016 zo dňa 28.06.2018). Jedným z týchto základných práv je právo na obhajobu, zakotvené priamo v čl. 6 ods. 3 písm. b) a c) štrasburského dohovoru, ale aj v čl. 14 ods. 3 písm. b) a d) MEDZINÁRODNÉHO PAKTU o občianskych a politických právach, v čl. 40 ods. 3 LISTINY ZÁKLADNÝCH PRÁV A SLOBÔD, v čl. 50 ods. 3 Ústavy Slovenskej republiky a v § 2 ods. 9 Trestného poriadku, ktoré však navrhovaná právna úprava obvinenému zo spáchania deliktu držiteľa upiera. Na účely konania o uložení pokuty držiteľovi vozidla podľa § 2 ods. 2 písm. c) zákona o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (ďalej len „držiteľ vozidla“) za spáchanie deliktu držiteľovho deliktu je síce zákonom alebo právnym predpisom vyššej právnej sily možné ustanoviť fikciu doručenia písomnosti tomuto držiteľovi vozidla odovzdaním doručovanej písomnosti vodičovi vozidla podľa § 2 ods. 2 písm. w) zákona o cestnej premávke v znení zákona č. 430/2015 Z. z. (ďalej len „vozidlo“), ktorým mal byť tento delikt v minulosti spáchaný, pred doručením rozhodnutia vo veci samej je však tohto držiteľa vozidla potrebné podrobne oboznámiť s povahou a dôvodom obvinenia proti nemu tak, ako to ustanovuje čl. 6 ods. 3 písm. a) štrasburského dohovoru. Podmienkou na prejednanie priestupku v blokovanom konaní podľa § 84 ods. 1 zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch (ďalej len „priestupkový zákon“) v znení zákona o cestnej premávke je aktívny súhlas obvineného zo spáchania tohto priestupku s takýmto postupom, čo je prípad, kedy tento obvinený nenamieta zistenia konajúceho správneho orgánu týkajúce sa protiprávneho konania, ktorým mal tento priestupok spáchať. Obvinený zo spáchania priestupku má teda svoje právo na obhajobu pred správnym orgánom zachované, môže sa však rozhodnúť, že pokutu zaplatí na mieste alebo že ju zaplatí na základe pokutového bloku, ak je tento priestupok spoľahlivo zistený a správny orgán navrhne jeho prejednanie v blokovanom konaní. Navrhovaná právna úprava blokovaného konania o delikte držiteľa však na rozdiel od právnej úpravy blokovaného konania o priestupku v priestupkovom zákone v znení neskorších predpisov prejednanie deliktu držiteľa v blokovanom konaní nepodmieňuje súhlasom osoby obvinenej z jeho spáchania. Podľa navrhovanej právnej úpravy sa blok na pokutu v prípade podľa § 139h ods. 1 zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona vydá bez ďalšieho konania, čo znamená, že držiteľovi vozidla, ktorému sa pokuta v blokovanom konaní o delikte držiteľa ukladá, sa pred vydaním bloku na pokutu nemá vôbec oznamovať obvinenie zo spáchania deliktu držiteľa, za spáchanie ktorého sa mu táto pokuta vlastne ukladá, ale sa má o jeho zodpovednosti za spáchanie tohto deliktu a o uložení pokuty za toto spáchanie rozhodnúť priamo na mieste, hoci aj bez jeho účasti. Takýto proces je v prípade „obvinenia z trestného činu“, čo je pojem,			
---	--	--	--

ktorý sa na účely čl. 6 štrasburského dohovoru týka identickej situácie, akej sa týka pojem „trestné obvinenie“, použitý v čl. 6 ods. 1 prvej vete štrasburského dohovoru (napr. rozsudok v prípade Lutz proti Spolkovej republike Nemecko zo dňa 25.08.1987 - sťažnosť č. 9912/82), pod ktorý treba vzhľadom na povahu deliktu držiteľa subsumovať aj obvinenie zo spáchania takého deliktu, zjavným porušením minimálnych práv obvineného, ktoré mu garantuje čl. 6 ods. 3 štrasburského dohovoru. Nedostatkom navrhovanej právnej úpravy je aj skutočnosť, že blok na pokutu, ktorý má byť vlastne určitou formou rozhodnutia o uložení pokuty za spáchanie deliktu držiteľa, nemusí vždy podľa § 139h ods. 2 písm. a) zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona obsahovať presné označenie držiteľa vozidla, ktorému sa týmto blokom na pokutu pokuta ukladá, a to jeho identifikačnými údajmi v rozsahu potrebnom na to, aby nemohol byť zamenený s inou osobou, pretože podľa navrhovanej právnej úpravy môže byť označenie tohto držiteľa vozidla, hoci je v tomto prípade jediným subjektom deliktu držiteľa, za ktorý sa mu týmto blokom na pokutu pokuta ukladá, nahradené označením vodiča, ktorý nepredložil hodnoverný doklad s údajmi o vozidle, ktorým mal byť daný delikt držiteľa v minulosti spáchaný a s údajmi o tomto držiteľovi vozidla v rozsahu podľa § 139f ods. 2 písm. d) zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona (ďalej len „predmetný vodič“). Rozhodnutie o uložení pokuty za správny delikt však vždy musí obsahovať presné označenie osoby, ktorej sa táto pokuta ukladá a ktorá je zároveň subjektom daného správneho deliktu, pričom je nutné analogicky aplikovať § 163 ods. 2 Trestného poriadku v znení zákona č. 59/2009 Z. z., v dôsledku aplikácie ktorého je túto osobu potrebné označiť tak, aby nemohla byť zamenená s inou osobou. Navrhovaná právna úprava v tomto smere vyvoláva dojem, že sa pokuta za spáchanie deliktu držiteľa v prípade podľa § 139f ods. 2 písm. a) zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona de facto ukladá predmetnému vodičovi, keďže sa mu touto právnou úpravou zároveň priznáva procesné právo podať proti bloku na pokutu, ktorý mu bol podľa § 139h ods. 2 druhej vety zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona odovzdaný, riadny opravný prostriedok. Predmetný vodič by však v tomto prípade nemal vôbec vystupovať ako účastník blokového konania o delikte držiteľa, pretože v tomto konaní sa má konať len o právach a povinnostiach držiteľa vozidla, ktorý je zároveň jediným subjektom deliktu držiteľa, ktorý sa má v tomto blokovom konaní prejednávať. Ak však filozofia navrhovanej právnej úpravy vychádza z predpokladu, že v prípade prekážok prejednania deliktu držiteľa priamo s držiteľom vozidla, ktorý je subjektom tohto deliktu, bude postačovať prejednanie tohto deliktu s predmetným vodičom, ktorý síce subjektom tohto deliktu nie je a ktorý tým pádom nemôže byť ani jeho páchatelom, ale ktorý by napriek tomu mohol byť ochotný pokutu za spáchanie tohto deliktu držiteľa namiesto tohto držiteľa vozidla uhradiť, tak tým navrhovaná právna úprava v prvom rade upiera procesné práva tohto držiteľa vozidla ako účastníka blokového konania o delikte držiteľa a v druhom rade tým nepriamo porušuje princíp nullum crimen, nulla poena sine lege, pretože tento predmetný vodič predsa nie je osobou zodpovednou za spáchanie deliktu držiteľa, za ktorého spáchanie sa má uvedená pokuta uložiť. Navrhovaná právna úprava pri tom zároveň vodiča vozidla podľa § 139h ods. 1 zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona nepriamo núti uhrádzať pokutu uloženú v blokovom konaní o delikte držiteľa držiteľovi vozidla namiesto tohto držiteľa vozidla, pretože jej nezaplatenie v čase vydania bloku na pokutu, ktorou bola táto pokuta uložená, je v prípade motorového vozidla			
---	--	--	--

	spojené s možnosťou výkonu oprávnenia policajta zadržať osvedčenie o jeho evidencii čast' I alebo čast' II, evidenčný doklad od tohto motorového vozidla vydaný v cudzine alebo technické osvedčenie tohto motorového vozidla a tabuľku s jeho evidenčným číslom podľa § 72a ods. 1 písm. b) zákona o cestnej premávke v znení navrhovaného zákona.			
MPRVS	čl. V a VI Uplatňuje sa obdobná pripomienka ako k čl. I bodu 123	O	A	
MPRVS	čl. I V § 2 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je potrebné doplniť vymedzenie pojmu „cesta pre motorové vozidlá“, a to napríklad nasledovne: „cestou pre motorové vozidlá diaľnica alebo rýchlostná cesta, ktorá je ako cesta pre motorové vozidlá označená dopravnou značkou,“. V tejto súvislosti je žiaduce doplniť ustanovenie takejto dopravnej značky aj do vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Nadobudnutím účinnosti navrhovaného zákona sa má namiesto pojmu „rýchlostná cesta“ v zákone č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov používať pojem „cesta pre motorové vozidlá“, ktorý sa používal v pôvodnom zákone Národnej rady Slovenskej republiky č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení účinnom do 31.01.2009. Podľa dôvodovej správy k navrhovanému zákonu je jedným z dôvodov tejto zmeny aj potreba odlíšiť význam tohto pojmu od vymedzenia pojmu „rýchlostná cesta“ ustanoveného v § 4a ods. 4 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov na účely celého právneho poriadku. Rýchlostná cesta je cestou podľa § 4a ods. 4 zákona č. 135/1961 Zb. v znení neskorších predpisov, ktorú ako rýchlostnú cestu určilo Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“). Nahradením tohto pojmu pojmom „cesta pre motorové vozidlá“ v zákone č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov však vznikne situácia, že pravidlá cestnej premávky, pri ktorej sa užíva cesta pre motorové vozidlá a ustanovenia práv a povinností osôb v súvislosti s touto cestnou premávkou, ktoré majú byť ustanovené zákonom č. 8/2009 Z. z. v znení účinnom ku dňu nadobudnutia účinnosti navrhovaného zákona, nebudú priamo aplikovateľné na užívanie rýchlostných ciest tak, ako sú na ich užívanie priamo aplikovateľné pravidlá cestnej premávky, pri ktorej sa užíva rýchlostná cesta a ustanovenia práv a povinností osôb v súvislosti s touto cestnou premávkou podľa zákona č. 8/2009 Z. z. v znení účinnom. Rýchlostné cesty sú totiž v súčasnosti určené MDV SR a označené dopravnou značkou č. IP 22a, avšak pre označenie ciest pre motorové vozidlá, ktoré by mali navrhovaným zákonom vzniknúť, zatiaľ nijaká dopravná značka neexistuje. Preto Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky (ďalej len „MPRV SR“) navrhuje zaviesť navrhovaným zákonom do zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov vymedzenie pojmu „cesta pre motorové vozidlá“, a to obdobným spôsobom, akým bol tento pojem zavedený v § 2 písm. c) zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 315/1996 Z. z., teda tak, že sa podľa tohto vymedzenia bude cestou pre motorové vozidlá rozumieť taká pozemná komunikácia, ktorá bude ako cesta pre motorové vozidlá označená dopravnou značkou. Samotné označenie dopravnou značkou by teda postačovalo na to, aby sa pozemná komunikácia alebo jej vymedzený úsek považoval za cestu pre motorové vozidlá.	Z	ČA	Máme za to, že nepôjde o novú reguláciu premávky zvláštnych motorových vozidiel, keďže aj v súčasnosti možno regulovať ich premávku prostredníctvom príkazových a zákazových dopravných značiek. Na základe rozporového konania bola navrhovaná úprava cesty pre motorové vozidlá podrobnejšie rozpísaná v dôvodovej správe.

	Samozrejme, takúto dopravnú značku by bolo potrebné ustanoviť aj vo vyhláske č. 9/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov. MPRV SR v tomto vymedzení ďalej navrhuje ustanoviť, že cestou pre motorové vozidlá môže byť len diaľnica alebo rýchlostná cesta, čím sa zachová súčasný okruh subjektov, na ktoré sa má táto právna úprava aplikovať, teda okruh užívateľov diaľnic a rýchlostných ciest. Nie je totiž dôvodné ani žiaduce označovať za cesty pre motorové vozidlá cesty I., II. alebo III. triedy, ktoré nie sú určené ako rýchlostné cesty. Označením niektorých z vyššie uvedených úsekov ciest značkou „Cesta pre motorové vozidlá“ by došlo v zmysle navrhovaného zákona k zamedzeniu premávky zvláštnych motorových vozidiel t.j. zavedenie regulácie pre tento druh vozidiel na danom úseku predmetnej cesty. Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné dôkladne zvážiť každé ďalšie finančné zaťažovanie poľnohospodárov prostredníctvom zvyšovania nákladov týkajúcich sa dopravy zvláštnych motorových vozidiel a prepravy komodít v rámci poľnohospodárskej prvovýroby. Preto MPRV SR navrhuje, aby sa v zmysle Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky, schváleného Národnou radou Slovenskej republiky dňa 26.04.2016 (časti „Pôdohospodárska politika“, strana 18: Vláda „Bude podporovať začínajúcich, mladých, ako aj malých poľnohospodárov a vytvárať pre nich podmienky, aby sa dokázali uplatniť na voľnom trhu.“ a „V rámci opatrení na zvýšenie sebestačnosti Slovenska v základných potravinách a potravinovej bezpečnosti vláda podporí obnovu domáceho výrobného a spracovateľského potravinárskeho segmentu) nezavádzala vyššie uvedená regulácia premávky zvláštnych motorových vozidiel.			
MPRVSR	doložke vybraných vplyvov V súvislosti s aplikáciou označenia úsekov ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy ako ciest pre motorové vozidlá, ktorou by mohlo dôjsť k zamedzeniu premávky zvláštnych motorových vozidiel v zmysle predloženého návrhu zákona, je túto zásadnú zmenu potrebné reflektovať aj v doložke vybraných vplyvov ako vplyv na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: Medzi zvláštne vozidlá patria aj motorové vozidlá prevádzkované podnikateľmi pri výkone ich podnikateľskej činnosti, ako napríklad traktory alebo pracovné stroje. Zavedenie regulácie pre tento druh vozidiel na predmetných úsekoch ciest by tak mal za následok nárast nákladov v poľnohospodárskej prvovýrobe a rast cien poľnohospodárskych produktov, čo zásadne vplýva na konkurencieschopnosť prevádzkovateľov podnikov v Slovenskej republike.	Z	N	Máme za to, že nepôjde o novú reguláciu premávky zvláštnych motorových vozidiel, ktorá by mala zásadný vplyv na podnikateľské prostredie, keďže aj v súčasnosti možno regulovať ich premávku prostredníctvom príkazových a zákazových dopravných značiek.
MPSVRSR	Všeobecná pripomienka Odporúčame predkladaný návrh legislatívno-technicky upraviť. Odporúčame v Čl. I bode 2 slová „ods. 1“ nahradiť slovami „ods. 2“. Odporúčame v Čl. I bode 6 vypustiť duplicitné slová „sa slová“. Odporúčame v Čl. I vymeniť poradie novelizačných bodov 25 a 26 a v bode 26 odporúčame slovo „cesty“ uviesť v tvare „ceste“. Odporúčame v Čl. I bode 36 slovo „pripájajú“ nahradiť slovami „sa čiarka nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa“ a za slovami „a f)“ bodku nahradiť čiarkou. Odporúčame v Čl. I bod 47 rozdeliť na dva samostatné novelizačné body, v ktorých sa novelizujú odseky 2 a 6 samostatne. Zároveň je potrebné primerane prečíslovať nasledujúce novelizačné body. Uvedené sa primerane vzťahuje aj na novelizačný bod 109. Odporúčame v Čl. II a IV úvodných vetách verifikovať výpočet novelizácií. Odporúčame v Čl. III bode 4 úvodnej vete slovo „ktorí“	O	A	

	uviesť v tvare „ktoré“. Odporúčame v Čl. VIII za slová „bod 11“ vložiť slová „§ 6a“ a za slová „bod 115“ vložiť slová „§ 139a“.			
MPSVRSR	Nad rámec predkladaného návrhu Odporúčame v Čl. I za novelizačný bod 21 vložiť nový novelizačný bod 22, ktorý znie: „22. V § 23 ods. 3 sa za slová „s parkovacím preukazom“ vkladajú slová „pre fyzickú osobu so zdravotným postihnutím (ďalej len „parkovací preukaz“)“. Nasledujúce body je potrebné primerane prečíslovať. Odôvodnenie: V záujme zosúladenia zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov so zákonom č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Názov preukazu je „parkovací preukaz pre fyzickú osobu so zdravotným postihnutím“, v znení zákona č. 447/2008 Z. z. sa síce opakovanne používa označenie „parkovací preukaz“, avšak z dôvodu zavedenia legislatívnej skratky v § 1 ods. 1.	O	A	
MPSVRSR	Nad rámec predkladaného návrhu Odporúčame v Čl. I za novelizačný bod 31 vložiť nový novelizačný bod 32, ktorý znie: „32. V § 44 odsek 2 znie: „(2) Parkovací preukaz sa môže používať na vozidle prepravujúcom fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá spĺňa podmienky podľa osobitného predpisu.28)“. Poznámka pod čiarou k odkazu 28 znie: „28) § 17 ods. 1 zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 191/2018 Z. z.“. Nasledujúce body je potrebné primerane prečíslovať. Odôvodnenie: Novelou zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorá nadobudla účinnosť 1. júla 2018, bol rozšírený osobný rozsah osôb, ktorým môže príslušný orgán vyhotoviť parkovací preukaz, a to o fyzické osoby, ktoré majú zdravotné postihnutie uvedené v prílohe č. 18 zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia, ktoré nemusia spĺňať podmienku odkázanosti na individuálnu prepravu osobným motorovým vozidlom, vyplývajúcej z komplexného posudku ako podkladu na právoplatné rozhodnutie o peňažnom príspevku na kompenzáciu.	O	A	
MPSVRSR	K analýze sociálnych vplyvov V bode 4.1 analýzy sociálnych vplyvov predkladateľ deklaruje nepriamy pozitívny vplyv materiálu na hospodárenie domácností. Predmetná regulácia zjednodušuje proces vybavovania žiadosti o zaevidovanie vozidla, čo žiadateľovi umožňuje väčší komfort a potenciálne šetrí jeho čas, avšak nezakladá reálny pozitívny vplyv na hospodárenie domácností v zmysle zvýšenia ich príjmov, resp. zníženia ich výdavkov. Sekciu 4.1 analýzy sociálnych vplyvov preto odporúčame preformulovať.	O	A	
MPSVRSR	K Čl. I bodu 32 V ustanovení § 44 ods. 4 predkladateľ navrhuje zaviesť povinnosť pre Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny poskytovať Policajnému zboru elektronicky na účely kontroly použitia parkovacieho preukazu údaje o fyzickej osobe s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je držiteľom parkovacieho preukazu. Odporúčame, v záujme jednoznačnej právnej úpravy bližšie vymedziť, ktorému orgánu/útvaru Policajného zboru by malo poskytovať údaje Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny. Uvedené nie je zjavné z navrhovaného znenia ani z dôvodovej správy.	O	ČA	V zmysle pripomienky bola doplnená dôvodová správa.

MSSR	K čl. I bod 46 Ak by predkladateľ návrhu trval na ponechaní ustanovenia § 72a v predkladanom znení novely zákona, žiadam zapracovať nasledovné zmeny. Navrhujem v prechodných ustanoveniach doplniť účinnosť zákona pri uložení pokuty za správny delikt držiteľa motorového vozidla podľa § 139a alebo § 139h, za správny delikt prevádzkovateľa vozidla na úseku výberu mýta alebo za správny delikt prevádzkovateľa vozidla na úseku úhrady diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlостných ciest, nakoľko z navrhovaného znenia nie je zrejmé, či sa toto ustanovenie novely zákona bude aplikovať aj na pokuty uložené v blokovom konaní pred dňom účinnosti novely zákona. Z predloženého znenia nie je žiadnym spôsobom možné ani len dedukovať, či sa navrhované znenie zákona vo vzťahu k už uloženým pokutám použije retroaktívne. Okrem neprimeraného zásahu do vlastníckeho práva navrhovaná právna úprava môže spôsobiť aj ďalšie komplikácie a vyvolať viaceré otázky, ktoré v návrhu zákona riešené nie sú, a to najmä: - navrhovaná právna úprava nedefinuje, ktoré miesto sa považuje za vhodné miesto na dlhodobé státie vozidla. Vhodné miesto na dlhodobé státie v prípade bežných podmienok (rozumej vozidlo s osadenými tabuľkami s evidenčným číslom) nemusí byť rovnako vhodné aj pre státie vozidla bez tabuliek s evidenčným číslom, pretože vozidlo bez tabuliek s evidenčným číslom by mohlo byť považované za opustenú vec resp. za vrak, kedy by sa pri jeho odstránení postupovalo spôsobom podľa osobitného predpisu, - ako sa bude posudzovať zodpovednosť za tovar resp. za náklad, ktorý sa môže nachádzať v odstavenom vozidle, - v prípade odobratia tabuliek s evidenčným číslom sa takéto vozidlo považuje za technicky nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, z predkladaného návrhu novely nie je zrejmé, či sa bude vydávať osobitné dočasné povolenie na čas dopravenia vozidla na vhodné miesto na dlhodobé státie. Žiadam zapracovať procesné ustanovenia chýbajúce v súvislosti s predajom zaisteného vozidla. V predkladanom znení ustanovenia § 72a nie je vyriešený presný postup orgánu vykonávajúceho výkon právoplatného rozhodnutia predajom zaisteného vozidla, ako je to napríklad v exekučnom poriadku, kde môže súdny exekútor poverený vykonaním exekúcie použiť na predaj majetku povinného výlučne dražbu. Predkladané znenie tohto ustanovenia sa odvoláva iba na oprávnenie zaistenia veci v zákone o policajnom zbore a v jeho nadväznosti vylučuje použitie ustanovení správneho poriadku na konanie a rozhodovanie o zaistenej veci, avšak žiadnym spôsobom nerieši jej konkrétny predaj. Z tohto dôvodu považujem tento návrh nového ustanovenia § 72a za neefektívne a nesystémové riešenie problému, ktorý síce riešenie bezpochyby potrebuje, ale je nevyhnutné riešiť ho strategicky a komplexne. V nadväznosti na zautomatizovanie celého systému s prepojením na systémy Policajného zboru vyvstáva otázka, prečo takýmto spôsobom (zastavením vozidla policajnou hliadkou a následným zistením, aké nedoplatky konkrétna osoba v skutočnosti má) nezabezpečiť úhradu iných nedoplatkov, ktoré sú svojou povahou dôležitejšie – ako napríklad nedoplatky na výživnom. V evidencii by boli teda vedené všetky nedoplatky (na daniach, na výživnom, správne a súdne nedoplatky...), čím by bolo možné zabezpečiť väčšiu mieru finančnej disciplíny, avšak náročný by bol samotný zabezpečovací proces všetkých potrebných náležitostí a takisto kompletné personálne zabezpečenie.	Z	ČA	Znenie § 72a bolo upravené tak, že neuhradenie pokuty do 30 dní od zadržania dokladov a tabuľky od vozidla nebude spôsobovať zaistenie vozidla a jeho následný predaj po 6 mesiacoch ako bolo pôvodne navrhované.
MSSR	K čl. I všeobecne Nad rámec navrhovanej právnej úpravy navrhujeme otvoriť otázku právneho riešenia exekučného	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky tak, aby bolo možné tzv. fiktívne

	príkazu na zadržanie vodičského oprávnenia. V súčasnosti zákon umožňuje policajtovi, ak vodič nepredložil policajtovi ku kontrole vodičský preukaz, bezodkladne vydať potvrdenie o jeho zadržaní, ak mu možno uložiť trest alebo sankciu zákazu činnosti spočívajúci v zákaze vedenia motorového vozidla. Vydaním potvrdenia sa považuje vodičský preukaz za zadržaný, aj keď tento nebol policajtovi na mieste predložený. Navrhujeme zmenu právnej úpravy, ktorá by umožňovala vydávať takéto rozhodnutie o zadržaní vodičského preukazu policajnému orgánu po uplynutí lehoty 2 týždňov, ktorá by bola v exekučnom príkaze na zadržanie vodičského preukazu určená, hoci by nedochádzalo k fyzickému zadržaniu vodičského preukazu. V tomto prípade by povinnému, ktorý by napriek tomu viedol motorové vozidlo hrozili trestnoprávne sankcie.			zadržanie vodičského preukazu aj na základe príkazu exekútora.
MSSR	K čl. II všeobecne Návrh predkladateľa reaguje na schválené uznesenia vlády č. 228/2018, ktoré v bode C.2 odporúča navrhnuť zmenu legislatívy zrušením zákazu zabezpečovacieho prevodu vlastníckeho práva na hnutelné veci pri spotrebiteľských zmluvách. Po legislatívnych opatreniach vykonaných v posledných rokoch v oblasti ochrany spotrebiteľa sa Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky stotožňuje so zámerom sledovaným predkladateľom umožniť zmluvným stranám zvoliť si formu zabezpečenia inštitútom zabezpečovacieho prevodu práva pri hnutelných veciach. S ohľadom na náklady spojené s registráciou záložného práva v Notárskom centrálnom registri záložných práv sa domnievame, že by uvedený krok mohol mať v konečnom dôsledku pozitívny vplyv na spotrebiteľa (finančná úspora nákladov, ktorá je zväčša premietnutá do poplatku za poskytnutie služby zo strany dodávateľa). Predkladateľ zameriava návrh na „motorové a ich prípojnú vozidlá“. Z pohľadu Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky vyvstáva otázka, prečo by sa mal osobitný režim vzťahovať výlučne na motorové a ich prípojnú vozidlá oproti ostatným hnutelným veciam. Ďalej vo vzťahu k spojeniu „hodnota zodpovedá spotrebiteľskej zmluve“ nie je zrejmé z návrhu a ani dôvodovej správy ako sa táto hodnota stanoví. Dovoľujem si v tejto súvislosti uviesť, že jednou z neprijateľných podmienok je v zmysle ustanovenia § 53 ods. 4 písm. s) Občianskeho zákonníka ustanovenie spotrebiteľskej zmluvy, ktoré požaduje, aby spotrebiteľ poskytol zabezpečenie splnenia svojho záväzku v hodnote neprimerane vyššej, ako je výška jeho záväzku vyplývajúca zo spotrebiteľskej zmluvy v čase uzavretia dohody o zabezpečení splnenia záväzku spotrebiteľa. Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky sa na základe vyššie uvedeného prikláňa k zovšeobecneniu úpravy v Občianskom zákonníku a to stanovením neprípustnosti zabezpečenia prostredníctvom zabezpečovacieho prevodu práva v spotrebiteľských vzťahoch iba vo vzťahu k nehnuteľnostiam. Na základe uvedených výhrad navrhujeme predkladateľovi novelizačný bod Čl. II upraviť nasledovne: V § 53 odsek 7 znie: „Zabezpečenie splnenia záväzku zo spotrebiteľskej zmluvy prostredníctvom zabezpečovacieho prevodu práva k nehnuteľnosti je pri spotrebiteľskej zmluve neprípustné.“.	Z	ČA	Vzhľadom na to, že akceptáciou tejto pripomienky by sa značne rozšíril okruh hnutelných vecí, na ktoré by bolo možné zriadiť zabezpečovací prevod práva, po dohode s pripomienkujúcim subjektom sa novelizácia Občianskeho zákonníka vypúšťa, keďže – vzhľadom na to, že by už šlo o všeobecnú úpravu zabezpečenia splnenia záväzku pri spotrebiteľskej zmluve – je vhodnejšie túto zmenu pripraviť prostredníctvom štandardného legislatívneho procesu k Občianskemu zákonníku pod patronátom jeho gestora (Ministerstva spravodlivosti SR) ako to meniť prostredníctvom novelizácie zákona o cestnej premávke.
MSSR	K čl. I bod 123 V § 139h ods. 2 sa uvádza nasledovne: „Blok na pokutu sa považuje za oznámený držiteľovi vozidla aj vtedy, ak je odovzdaný vodičovi vozidla.“ Z navrhovanej právnej úpravy nie je zrejmé, aké účinky sa s týmto oznámením spájajú a či sa takéto oznámenie považuje za spôsob doručenia bloku na pokutu. Upozorňujeme, že v tomto prípade by navrhovaná právna úprava mohla hrubo zasiahnuť	O	A	Úprava blokového konania o správnom delikte držiteľa vozidla bola prepracovaná tak, aby boli zohľadnené uplatnené výhrady.

	do práva držiteľa vozidla konať pred štátnym orgánom. V článku I v bode 123 z dôvodu nejasnosti textu navrhujeme ozrejmiť, čo sa považuje za hodnoverný doklad.			
MSSR	K čl. I bod 24 V bode 24. v ustanovení § 27 ods. 3 navrhujeme precizovať znenie uvedeného ustanovenia - „(3) Vodič nesmie zbytočne predlžovať čas prechádzania železničného priecestia.“ tak, aby bolo zrejmé, kedy si musí vodič počínať opatrne. Alternatívne nechávame na zváženie ponechanie súčasného znenia zákona z dôvodu, že navrhované ustanovenie môže spôsobiť neistotu v pravidlách cestnej premávky pri predchádzaní cez železničné priecestie.	O	A	Pôvodne navrhovaný bod 24 bol vypustený.
MSSR	K čl. I bod 2 V článku I, bode 2. navrhujeme nahradiť slová „V § 2 ods. 1 písm. m)“ slovami „V § 2 ods. 2 písm. m)“ z dôvodu nesprávne uvedeného čísla odseku.	O	A	
MSSR	K čl. I bod 14 V súvislosti s pripomienkou uplatnenou k článku I bodu 6. navrhujeme v bode 14. tohto článku v ustanovení § 9 ods. 3 doplniť k pojmu samovyvažovacie vozidlo aj pojem „kolobežka s pomocným motorčekom“, nakoľko už v úvodnom ustanovení §2 ods. 1 písm. m) sú vymenované oba prístroje.	O	N	Uvedené vyplýva z § 55b ods. 2, podľa ktorého ustanovenia o jazde na samovyvažovacom vozidle platia aj na jazdu na kolobežke s pomocným motorčekom.
MSSR	K čl. I bod 6 Vo vzťahu k navrhovanej úprave v § 4 ods. 2 písm. d) návrhu zákona odporúčame v celom texte návrhu zákona zvážiť preformulovanie ustanovení tak, aby bolo zrejmé, či sa na osobu riadiacu kolobežku s pomocným motorčekom vzťahujú rovnaké pravidlá ako na vodiča samovyvažovacieho vozidla.	O	A	
MSSR	K čl. I bod 46 Zásadne trvám na vypustení bodu 46. bez náhrady, a to z nasledovných dôvodov. Predmetné ustanovenie § 72a nie je v súlade s čl. 20 Ústavy Slovenskej republiky. Ústava Slovenskej republiky zaručuje každému právo vlastníť majetok, s rovnakým zákonným obsahom a ochranou. V zmysle čl. 20 ods. 5 je možné iným spôsobom zasahovať do vlastníckeho práva len vtedy, ak bol tento majetok nadobudnutý iným ako zákonným spôsobom alebo z nelegálnych príjmov, alebo ak je to potrebné pre bezpečnosť štátu alebo ochranu verejného poriadku, mravnosti alebo práv a slobôd iných. V predkladanom znení ustanovenia § 72a ods. 7 absolútne absentuje proporionalita výkonu právoplatného rozhodnutia nezaplatenej pokuty v blokovom konaní s predajom zaisteného vozidla, a to napriek tomu, že cena zaisteného vozidla bude podstatne vyššia ako vymáhateľný nárok právoplatného rozhodnutia. V zmysle ustanovenia § 61r Exekučného poriadku sa exekúcia vykonáva predajom hnuťelnej veci, ktorá sa nedá rozdeliť v tom prípade, ak nemá povinný dostatok iného vhodného majetku na uspokojenie nároku oprávneného. Predkladané znenie ustanovenia § 72a žiadnym spôsobom nepredpokladá a neumožňuje iný spôsob výkonu rozhodnutia ako práve predaj zaisteného vozidla. Z tohto dôvodu je relevantné sa domnievať, že takýmto postupom príslušného správneho orgánu by došlo k porušeniu vlastníckeho práva nad mieru jeho ochrany garantovanej Ústavou Slovenskej republiky, čo je v právnom štáte neprípustné. Ďalej požadujem zosúladiť a upresniť procesný postup, ktorým sa bude ustanovenie § 72a, najmä samotný predaj zaisteného vozidla spravovať. Predkladané znenie tohto ustanovenia sa neodvoláva na žiadny	Z	ČA	Znenie § 72a bolo upravené tak, že neuhradenie pokuty do 30 dní od zadržania dokladov a tabuľky od vozidla nebude spôsobovať zaistenie vozidla a jeho následný predaj po 6 mesiacoch ako bolo pôvodne navrhované.

	procesný právny predpis, avšak v dôvodovej správe je doslovne uvedené, že zaistené vozidlo sa „po uplynutí šiestich mesiacov od jeho zaistenia stáva predmetom exekúcie, ktorá sa vykoná predajom vozidla“ a tiež, že „z predaja vozidla sa najprv uspokojí pohľadávka štátu a s ostatkom výťažku bude postupované podľa Exekučného poriadku“. Ak je možné predpokladať, že procesný postup výkonu rozhodnutia – predaja hnuteľnej veci, teda zaisteného vozidla – sa bude spravovať Exekučným poriadkom, je v zmysle ustanovení jeho účinného znenia správny orgán oprávnený len navrhnúť spôsob vykonania exekúcie určením vecí, ktoré sa majú predat', avšak súdny exekútor nie je povinný sa týmto návrhom oprávneného riadiť. Navrhované znenie ustanovenia § 72a ods. 7 sa odvoláva na zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 171/1993 o policajnom zbore, konkrétne ustanovenie § 21, ktoré pri konaní a rozhodovaní o zaistenej veci vylučuje použitie správneho poriadku. Nakoľko však v zákone o policajnom zbore nie je riešená otázka predaja zaistenej veci, ale len jej odovzdanie do správy Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, je potrebné zosúladiť navrhované znenie s už spomínaným Exekučným poriadkom. Tu upozorňujeme, že absentuje právna úprava správy zaisteného majetku. Pokiaľ by ale predkladateľ novely zákona vylučoval použitie Exekučného poriadku ako procesného právneho predpisu, je navrhované ustanovenie § 72a procesne absolútne nedostačujúce a naďalej trvá na jeho vypustení. Návrh zákona v tejto časti taktiež nerieši kolíziu, či je vylúčený súbeh postupu podľa navrhovaného § 72a a výkonu rozhodnutia o pokute. Ak je zámerom predkladateľa realizovať zaplatenie pokuty len podľa § 72a, tak nie je namieste zakázať výkon rozhodnutia o pokute iným spôsobom (správna exekúcia, exekúcia podľa Exekučného poriadku). Máme za to, že je nepripustné, aby zákonná úprava dovoľovala jednak výkon rozhodnutia (napr. exekúciou) a zároveň, aby umožňovala predaj zaisteného motorového vozidla.			
MŠVVaŠSR	čl. 1 bod 6 Odporúčame v bode 6 vypustiť slová "sa slová" z dôvodu nadbytočnosti.	O	A	
MŠVVaŠSR	k čl. 1 Odporúčame v čl. 1 doplniť nový bod, ktorý znie: "35. V § 55 ods. 4 sa číslo "10" nahrádza číslom "15". Doterajšie body 35 až 132 sa označia ako body 36 až 133. Odôvodnenie: S ohľadom na bezpečnosť detí pri jazde na bicykli navrhujeme zvýšiť vekovú hranicu pri samostatnej jazde na bicykli, s ohľadom na skutočnosť, že táto veková hranica je najnižšie stanovená veková hranica pre získanie vodičského oprávnenia skupiny AM.	O	N	Máme za to, že deti od 10 do 15 rokov môžu jazdiť na bicykli aj samostatne bez toho, aby to malo dopad na ich bezpečnosť.
MŠVVaŠSR	čl. 1 Odporúčame v čl. 1 za bod 33 doplniť nový bod 34, ktorý znie: "§ 55 ods. 1 sa na konci vypúšťa posledná veta a pripája sa táto veta "Osoby mladšie ako 15 rokov alebo skupina cyklistov v ktorej aspoň jedna osoba má menej ako 15 rokov smie jazdiť po chodníku, ak súbežne s chodníkom nie je cestička pre cyklistov; na jazdu po chodníku platia primerane ustanovenia ako pri jazde na samovyvažovacom vozidle.". doterajšie body 34 až 131 sa označia ako body 35 až 132. Odôvodnenie: Uvedenú úpravu navrhujeme z dôvodu nedostatočného počtu cyklotrás a skutočnosti, že v súčasnosti môžu jazdiť na bicykli po chodníku len deti do desať rokov.	O	N	S ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania, to zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať.
MZSR	čl. I bodu 11 V čl. I bode 11 v § 6a písm. j) odporúčame primerane upraviť text tak, aby bol v súlade s bodmi 9.1	O	A	

	a 9.3 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR. Upozorňujeme, že v § 40 ods. 1 sú zavedené legislatívne skratky „zvláštne výstražné znamenie“ a „vozidlo s právom prednostnej jazdy“ – zároveň odporúčame za novelizačný bod 29 vložiť nový novelizačný bod s úpravou § 40 ods. 1.			
MZSR	čl. I bodu 11 V čl. I bode 11 v § 6a písm. k) odporúčame slová „záchrannú uličku“ nahradiť textom použitým v bode 25 (resp. slovami, ktoré opisujú uvedený novozavedený pojem) a na koniec tohto textu vložiť legislatívnu skratku „(ďalej len „záchranná ulička“)“; následne odporúčame primerane upraviť text v bode 25. Odôvodnenie: Novozavedený pojem „záchranná ulička“ je použitý v bodoch 11, 25 (v druhej vete § 35 ods. 6), 107 a 115 a spôsob vytvárania záchranskej uličky je vysvetlený v prvej vete § 35 ods. 6, avšak pre tento pojem nebola zavedená legislatívna skratka.	O	N	Pôvodný text považujeme za postačujúci.
MZSR	návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. V návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. v čl. I bode 1 odporúčame slová „kurzu základnej kvalifikácie“ nahradiť slovami „kurzu povinnej základnej kvalifikácie vodičov“ z dôvodu zosúladenia s § 1 ods. 1 písm. a) zákona č. 280/2006 Z. z. o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku niektorých vodičov v spojení s prílohou č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
MZSR	návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. V návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. v čl. I bode 1 odporúčame za slová „podľa § 78 ods. 5 alebo ods. 6“ vložiť slovo „zákona“ – ide o odkaz na ustanovenia navrhované v čl. I bode 55 novely zákona č. 8/2009 Z. z.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
MZSR	návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. V návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. v predvetí odporúčame označenie „§ 91a ods. 5“ nahradiť označením „§ 91a ods. 6“ z dôvodu zosúladenia s návrhom čl. I bodu 65 novely zákona č. 8/2009 Z. z. Rovnakú úpravu odporúčame v bode 3 v nadpise pod § 31d.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
MZSR	návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. V návrhu novely vyhlášky č. 9/2009 Z. z. v predvetí odporúčame za slová „zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov“ vložiť legislatívnu skratku „(ďalej len „zákon“)“. Odôvodnenie: Uvedená skratka je používaná v ďalšom texte.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
MZVEZ SR	čl. I bodu 28 Odporúčame uviesť skrátenú citáciu vyhlášky č. 134/2018 Z. z., pretože vyhláška je citovaná v plnom znení v poznámke pod čiarou k odkazu 14 a súčasne odporúčame novelizačný bod ukončiť bodkou.	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 6 Odporúčame vypustiť druhý krát použité slová "sa slová".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 43 Slová "§ 44 až § 46" odporúčame nahradiť slovami "§ 44 až 46".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 81 Slová "1,2,8,9 a 10" odporúčame nahradiť slovami "1,2 a 8 až 10".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 112 Slová "odseku 1 až 3" odporúčame nahradiť slovami "odsekov 1 až 3".	O	A	

MZVEZ SR	čl. I § 97a V čl. I odporúčame za doterajší novelizačný bod 70 vložiť nový novelizačný bod 71, ktorý znie: „71. Doterajší text § 97a sa označuje ako odsek 1 a dopĺňa sa odsekom 2, ktorý znie: „(2) Vodičský preukaz vyhotovený na základe žiadosti podanej podľa odseku 1 sa doručí na zastupiteľský úrad Slovenskej republiky v zahraničí, na ktorom si ho prevezme osoba, ktorá žiadosť podala, jej blízka osoba44) alebo iná osoba na základe osvedčenej plnej moci. V odôvodnenom prípade môže zastupiteľský úrad Slovenskej republiky v zahraničí vodičský preukaz doručiť na adresu určenú žiadateľom, ak o to žiadateľ požiada a možno preukázateľne zabezpečiť prevzatie vodičského preukazu žiadateľom.“. Odôvodnenie: Uvedeným postupom sa zjednotí úprava procesu vydávania dokladov na zastupiteľských úradoch Slovenskej republiky v zahraničí pre všetky druhy dokladov (t.j. cestovný pas, občiansky preukaz a vodičský preukaz).	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 46 V poznámkach pod čiarou k odkazom 41ac a 41ad odporúčame každý predpis písať ako samostatnú vetu v osobitnom riadku.	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 60 V poznámke pod čiarou k odkazu 41g odporúčame slová "bod 5." nahradiť slovami "piaty bod".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 77 V poznámke pod čiarou k odkazu 54 odporúčame použiť skrátenú citáciu zákona č. 106/2018 Z. z.	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 85 V poznámke pod čiarou k odkazu 61 odporúčame slová "písm. b) alebo d)" nahradiť slovami "písm. b) alebo písm. d)".	O	A	
MZVEZ SR	čl. II V úvodnej vete odporúčame slovo "mení" nahradiť slovom "dopĺňa".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 9 V úvodnej vete odporúčame slovo "odkazu" nahradiť slovom "odkazom". V poznámke pod čiarou k odkazu 14 odporúčame uviesť každý predpis ako samostatnú vetu v osobitnom riadku.	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 35 V úvodnej vete odporúčame vypustiť slovo "nový". Pripomienka platí aj pre body 46,65,123.	O	A	
MZVEZ SR	čl. III V úvodnej vete odporúčame za slovo "mení" vložiť slová "a dopĺňa". V bode 11. odporúčame pripojiť vetu: "Doterajšie písmeno d) sa označuje ako písmeno e)" a súčasne odporúčame vymeniť poradie bodov 11. a 12. V bode 17. odporúčame slová "bod 1. až 3." nahradiť slovami "prvý až tretí bod".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 70 V úvodnej vete odporúčame za slovo "sa" vložiť slová "na konci".	O	A	
MZVEZ SR	čl. I bodu 103 Za slová "tieto slová" odporúčame vložiť dvojbodku.	O	A	
MŽPSR	materiálu ako celku Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V poznámke pod čiarou k odkazu 47a sa na konci pripája táto citácia: „Časť A prílohy I nariadenia	Z	A	

	Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28 júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO ₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018).“.			
MŽPSR	materiálu ako celku Nad rámec predkladanej novely zákona žiadame do čl. I doplniť novelizačný bod, ktorý znie: „V poznámke pod čiarou k odkazu 53b sa na konci pripája táto citácia: „Čl. 4 nariadenia (EÚ) 2018/956.“. Odôvodnenie: V nadväznosti na pripomienku v bode 1 sa na účel ustanovenia subjektu, ktorý v členskom štáte monitoruje a nahlasuje údaje Európskej komisii podľa Čl. 4 nariadenia (EÚ) 2018/956, v tomto prípade Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, aktualizuje poznámku pod čiarou.	Z	A	
MŽPSR	k bodu 29 V bode 29 odporúčame do novelizačnej inštrukcie k § 39 ods. 1 zahrnúť aj vypustenie čiarky. Legislatívno-technická pripomienka.	O	N	V § 39 ods. 1 sa na predmetnom mieste nenachádza čiarka.
MŽPSR	k bodu 26 V bode 26 odporúčame v nadpise paragrafu slovo „cesty“ nahradiť slovom „cesta“. Gramatická pripomienka.	O	A	
MŽPSR	k bodu 36 V bode 36 odporúčame na konci novelizačnej inštrukcie bodku nahradiť čiarkou. Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
MŽPSR	k bodu 77 V bode 77 v texte poznámky pod čiarou k odkazu 54 odporúčame uvádzať skrátenú citáciu zákona č. 106/2018 Z. z., keďže úplná citácia bola vložená v novelizačnom bode 3. Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
NBÚSR	čl. I (bod 6.) 1. V čl. I odporúčame upraviť bod 6. nasledovne: „6. V § 4 ods. 2 písm. d) sa za slová „to neplatí pre cyklistu“ vkladá čiarka a slová „jazdiaceho v zastavanom území obce9a) a pre cyklistu jazdiaceho“ sa nahrádzajú slovami „vodiča samovyvažovacieho vozidla a vodiča kolobežky s pomocným motorčekom jazdiacich v obci a pre cyklistu, vodiča samovyvažovacieho vozidla a vodiča kolobežky s pomocným motorčekom jazdiacich“.“.	O	A	
NBÚSR	čl. I (bod 14.) 2. V čl. I bode 14. v § 9 ods. 3 odporúčame za slová „malého motocykla“ vložiť čiarku a slová „samovyvažovacieho vozidla a kolobežky s pomocným motorčekom“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. Doplnenie pojmu „kolobežka s pomocným motorčekom“.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
NBÚSR	čl. I (bod 26.) 3. V čl. I bode 26. odporúčame slová „a cesty“ nahradiť slovami „a ceste“. Odôvodnenie: Gramatická pripomienka.	O	A	

NBÚSR	čl. I (bod 82.) 4. V čl. I bode 82. odporúčame upraviť poznámku pod čiarou k odkazu 64 nasledovne: „64) Čl. 3 ods. 12 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014). § 17 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z. o dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dôveryhodných službách).“. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	ČA	Akceptované s tým, že odkaz na zákon č. 272/2016 Z. z. bol vypustený.
NROZP v SR	všeobecne Návrhom zákona sa legalizuje možnosť užívateľom kolobežiek s pomocným motorčekom jazdiť po chodníku určenom najmä na pohyb chodcov. Z hľadiska bezpečnosti chodcov mimo obmedzenia rýchlosti kolobežiek s pomocným motorčekom by bolo potrebné zaviesť ako povinnú výbavu týchto kolobežiek vhodný varovný zvukový systém, ktorý by trvalým zvukovým signálom upozorňoval chodcov na pohybujúcu sa kolobežku. Zvuková identifikácia pohybujúcej sa kolobežky s pomocným motorčekom je obzvlášť dôležitá pre bezpečný pohyb nevidiacich osôb, ktoré vzhľadom na tichý chod týchto nemotorových vozidiel nemajú možnosť, pokiaľ nie sú vybavené zvukovým zariadením (ozvučením), ich pohyb po chodníku identifikovať a prispôsobiť tomu svoj vlastný pohyb.	O	N	Technická výbava vozidiel nie je predmetom zákona o cestnej premávke. Nariadenie EÚ č. 540/2004, ktoré zaviedlo pre elektromobily systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS), sa na kolobežky nevzťahuje.
NROZP v SR	všeobecná pripomienka Návrhom zákona sa legalizuje možnosť užívateľom kolobežiek s pomocným motorčekom jazdiť po chodníku určenom najmä na pohyb chodcov. Z hľadiska bezpečnosti chodcov mimo obmedzenia rýchlosti kolobežiek s pomocným motorčekom by bolo potrebné zaviesť ako povinnú výbavu týchto kolobežiek vhodný varovný zvukový systém, ktorý by trvalým zvukovým signálom upozorňoval chodcov na pohybujúcu sa kolobežku. Zvuková identifikácia pohybujúcej sa kolobežky s pomocným motorčekom je obzvlášť dôležitá pre bezpečný pohyb nevidiacich osôb, ktoré vzhľadom na tichý chod týchto nemotorových vozidiel nemajú možnosť, pokiaľ nie sú vybavené zvukovým zariadením (ozvučením), ich pohyb po chodníku identifikovať a prispôsobiť tomu svoj vlastný pohyb.	O	N	Technická výbava vozidiel nie je predmetom zákona o cestnej premávke. Nariadenie EÚ č. 540/2004, ktoré zaviedlo pre elektromobily systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS), sa na kolobežky nevzťahuje.
OAPSVLÚ VSR	K tabuľke zhody V tabuľke zhody, žiadame preukázať dobrovoľnú transpozíciu ustanovenia čl. 2 ods. 2 smernice (EÚ) 2018/645. Uvedenú dobrovoľnú transpozíciu žiadame preukázať návrhom zákona alebo iným ustanovením platného právneho predpisu, v ktorom je táto dobrovoľná transpozícia vykonaná.	O	A	Tabuľka zhody upravená v zmysle pripomienky.
SKP	§91, ods. 14 ku textu žiadame doplniť pís. g) začiatok a koniec odborného poradenstva v tvare DDMMRRRR, DDMMRRRR Zdôvodnenie: súvisiace opatrenie s návrhom zmeny § 91, ods. 8 z dôvodu zavedenia kontrolného mechanizmu absolvovania odborného poradenstva	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
SKP	§ 91, ods. 8 Navrhujeme doplniť do ustanovenia: a.) povinnosť posudzujúceho psychológa hlásiť orgánu policajného zboru začiatok absolvovania odborného poradenstva vodičom, b.) povinnosť zabezpečiť evidenciu začiatku a ukončenia odborného poradenstva a preskúmania Orgánom policajného zboru v karte vodiča. Znenie navrhujeme upraviť nasledovne: “Posudzujúci lekár, posudzujúci psychológ a psychiatier sú povinní zaslať doklad o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti, doklad o preskúmaní	Z	N	Uchovávanie predmetných dátumov v evidencii vodičov nepovažujeme z hľadiska účelu evidencie za opodstatnené.

	psychickej spôsobilosti, doklad o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva, hlásenie o začiatku odborného poradenstva a doklad o podrobení sa odbornému poradenstvu orgánu Policajného zboru, ktorý rozhodol o týchto povinnostiach, do piatich pracovných dní od ich uskutočnenia, v prípade začiatku odborného poradenstva do piatich pracovných dní od jeho začatia. Orgán Policajného zboru zabezpečí evidenciu začiatku a konca odborného poradenstva v evidencii ním vedenej." Zdôvodnenie: Počet vodičov, ktorí spôsobili dopravnú nehodu pod vplyvom alkoholu má stúpajúcu tendenciu. Jedným z dôvodov je s vysokou pravdepodobnosťou i nedôsledné uplatňovanie preskúmania psychickej spôsobilosti vo vzťahu ku konzumácii návykových látok (najmä alkoholu) a kontrolovateľnosť skutočného absolvovania odborného poradenstva. Dopravní psychológovia dlhodobo upozorňujú, že v zákone č. 8/2009 Z.z. nie je zapracovaný kontrolný mechanizmus, ktorý by umožnil skontrolovať, či dané preskúmanie a/alebo odborné poradenstvo boli skutočne absolvované. Pravdepodobná neexistencia presnej evidencie začiatku a konca týchto aktivít v karte vodiča vytvára jednoznačný priestor pre možnú manipuláciu s týmito dátami v zmysle dopisovania nepravdivých údajov. Javí sa, že v súčasnosti s najvyššou pravdepodobnosťou nie je vedená presná a konkrétna evidenciu vodičov, ktorí boli prichytení pod vplyvom alkoholu za volantom a z uvedeného dôvodu nie je možné presne komparovať, koľko takýchto vodičov aj absolvovalo povinné odborné poradenstvo. MV SR podľa štatistík vykazuje ročne cca 9-10 tisíc vodičov, ktorí jazdili pod vplyvom alkoholu, dopravní psychológovia vykazujú ročne cca 6 tisíc vodičov, ktorí absolvovali odborné poradenstvo. Pomenovaná diskrepancia v údajoch poukazuje na nesúlad a pravdepodobnosť, že nie každý vodič prichytený pod vplyvom alkoholu za volantom absolvuje legislatívou stanovenú povinnosť absolvovať odborné poradenstvo. Tento stav sekundárne vedie ku zníženiu efektívnosti opatrení stanovených legislatívou s výrazným dopadom na bezpečnosť cestnej premávky. Navrhované opatrenia smerujú ku jednoznačnej evidencii aktivít, kontrolovateľnosti procesu a všetkých jeho účastníkov s cieľom aktívne uplatňovať represívno – rozvojové aktivity a programy pre vodiča s pozitívnym vplyvom na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Navrhované doplnenie ustanovenia zákona môže mať pozitívny dopad i na zníženie potenciálne sa vyskytujúcej korupcie a iných foriem neadekvátneho správania a porušovania zákona. Povinnosť zabezpečiť evidenciu údajov v karte vodiča Orgánom policajného zboru môže byť v budúcnosti v prípade využívania elektronickej evidencie prenesená i na posudzujúceho psychológa, čo výrazne zjednoduší celý proces.			
SKP	§ 137, ods. 2 Navrhujeme doplniť o "prekročenie povolenej rýchlosti o 40 km/h" Dôvod: Javí sa, že zvýšenie pokút za prekročenie rýchlosti nemá očakávaný výchovný účinok, ba naopak zvyšuje aroganciu a nevhodné správanie sa vodičov. Navrhujeme, aby bolo opätovne zavedené do zákona prekročenie povolenej rýchlosti o 40 km/h medzi závažne porušenie.	O	N	Súčasné nastavenie sankcií považujeme za dostačujúce.
SŠHR SR	K časti čl. I Vlastného materiálu k zákonu 8.2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov K časti čl. I Vlastného materiálu k zákonu 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v §40 ods. 2) navrhujeme doplnenie písmena m) v nasledovnom znení : „m)	Z	N	Zaradenie vozidiel SŠHR SR pri preprave jej predsedu nepovažujeme za opodstatnené.

	Správy štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky pri preprave jeho predsedu“. Odôvodnenie: Z dôvodu plnenia špeciálnych úloh v zmysle zákona č. 372/2012 Z. z. o štátnych hmotných rezervách na ochranu ekonomiky a riešenia krízovej situácie alebo mimoriadnej udalosti si Vás dovoľujem požiadať, aby vozidlá ktoré slúžia alebo môžu slúžiť na prepravu predsedu SŠHR SR , boli zaradené medzi vozidlá s právom prednostnej jazdy.			
SŠHR SR	K časti čl. V Vlastného materiálu k zákonu 474.2013 Z.z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov K časti čl. V Vlastného materiálu k zákonu 474/2013 Z.z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v §3 ods.1) navrhujeme zmenu formulácie písmena l) nasledovne: „l) Správy štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky pri plnení úloh podľa osobitného predpisu“. Odôvodnenie: Z dôvodu plnenia špeciálnych úloh v zmysle zákona č. 372/2012 Z. z. o štátnych hmotných rezervách a o doplnení zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona NR SR č. 129/2002 Z.z. o integrovanom záchrannom systéme a zákona NR SR č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnového stavu v znení neskorších predpisov, považujem za nevyhnutné, aby motorové vozidlá a vozidlá mobilizačných rezerv SŠHR SR boli oslobodené od výberu mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií.	Z	A	
SŠHR SR	K časti čl. VI Vlastného materiálu k zákonu 488.2013 Z.z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov K časti čl. VI Vlastného materiálu k zákonu 488/2013 Z.z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v §7 ods. 1) navrhujeme doplnenie písmena p) v nasledovnom znení: „p) Správy štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky pri plnení úloh podľa osobitného predpisu“. Odôvodnenie: Z dôvodu plnenia špeciálnych úloh v zmysle zákona č. 372/2012 Z. z. o štátnych hmotných rezervách a o doplnení zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona NR SR č. 129/2002 Z.z. o integrovanom záchrannom systéme a zákona NR SR č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnového stavu v znení neskorších predpisov, považujem za nevyhnutné aby motorové vozidlá a vozidlá mobilizačných rezerv SŠHR SR boli oslobodené od úhrady diaľničnej známky na území Slovenskej republiky.	Z	N	Na rozporovom konaní so zástupcami ministerstva dopravy správa štátnych hmotných rezerv ustúpila od pripomienky ako zásadnej.
ŠÚSR	čl. I bodu 16 [§ 10 ods. 10] Odporúčame z dôvodu lepšej zrozumiteľnosti - v prvej vete slovo "ten" nahradiť slovom "zaraďujúci sa vodič", - v druhej vete slová "Vodič pri zaraďovaní sa do priebežného jazdného pruhu" nahradiť slovami "Zaraďujúci sa vodič".	O	N	Pôvodne navrhované znenie považujeme aj v kontexte so súčasným textom § 10 ods. 10 za vhodnejšie.
ŠÚSR	čl. I bodu 102 [§ 127 ods. 14 písm. b)] Odporúčame slovo "10" nahradiť slovom "desať" v súlade s príslušným legislatívno-technickým pokynom.	O	A	
ŠÚSR	čl. I bodu 65 [§ 91a] Odporúčame konzultovať otázku zavedenia tzv. psychologického vzdelávania s	O	ČA	Pôvodne navrhovaný názov "psychologické vzdelávanie" bolo

	Ministerstvom zdravotníctva SR a Ministerstvom školstva, vedy, výskumu a športu SR z hľadiska 1. podmienok získania vzdelania, predpokladov poskytovateľa na poskytovanie vzdelania, súlad s predpismi o ďalšom vzdelávaní, 4. názov vzdelávania z dôvodu, aby nebol mätúci a 2. obsahu vzdelávania. V opačnom prípade je otázne, či bude možné dlhodobo garantovať kvalitu predmetného druhu vzdelávania.			zmenené na "rehabilitačný program pre vodičov". Uvedené opatrenie bolo vypracované po dohode so Slovenskou komorou psychológov a ani jedno z uvedených ministerstiev nemalo k nemu žiadne výhrady.
ÚMS	§ 16 § 16 sa odsek 1 na konci dopĺňa vetou, ktorá znie: „Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len takou rýchlosťou, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť chodcovi bezpečný prechod podľa § 4 ods. 1 písm. f).“ Odôvodnenie: Bezpečnosť chodcov a plynulosť cestnej premávky.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
ÚMS	§ 4 § 4 ods. 1 písmeno f) znie nasledovne: „(f) dať prednosť chodcovi, ktorý stojí na okraji priechodu pre chodcov so zjavným úmyslom prejsť, alebo ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť a je povinný bližieť sa k priechodu pre chodcov takou rýchlosťou, aby včas stihol zastaviť vozidlo; to neplatí pre vozidlo električky“ § 4 ods. 2 písmeno m) znie nasledovne: „počas vedenia vozidla používať telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím systému „voľné ruky“ alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla; to neplatí pre vodiča verejnej osobnej dopravy pri obsluhu hlasovej rádiostanice, vozidla ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojené sily“), ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru, ostatných hasičských jednotiek, Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby, banskej záchrannej služby, Vojenského spravodajstva a Slovenskej informačnej služby pri plnení svojich úloh“ Odôvodnenie: Súčasné znenie, pri ktorom je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom súčasná dikcia zákona znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatriaktivňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná. Pri organizácii a zabezpečení dopravy vo verejnom záujme, pri zaisťovaní bezpečnosti vozidla a cestujúcich je najmä v podnikoch MHD hlavným komunikačným kanálom rádiostanica pri informáciách o náhlych a nepredvídateľných obmedzeniach, obchádzkach, pri núdzových volaniach v situáciách ohrozujúcich bezpečnosť a pod. pôvodne naformulovaný bod m) znamenal znemožnenie obsluhy hlasovej rádiostanice čo by vzhľadom na charakter vykonávanej práce malo negatívne dosahy na bezpečnosť aj plynulosť verejnej osobnej dopravy.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
ÚMS	bodu 33 1. Navrhujeme ustanovenie § 52 ods. 2 upraviť takým spôsobom, aby bolo možné parkovanie na chodníku aj vozidlám nad 3,5 t pre účely zásobovania prípadne dopravnej obsluhy. 2. Navrhujeme, aby ustanovenie bolo upravené takým spôsobom, aby bol povolený prejazd vozidiel chodníkmi, ak	O	N	1. Takúto úpravu nepovažujeme za vhodnú vzhľadom na stavebnotechnické parametre chodníkov. 2. Máme za to, že prejazd chodníkom nie je jeho

	neexistuje iné dopravné napojenie za účelom vjazdu k vlastnému pozemku a zastavenie vozidla za účelom zásobovania. 3. Navrhujeme, aby ustanovenie bolo upravené takým spôsobom, aby bolo možné užívanie chodníkov vozidlám údržby komunikácií bez príslušnej dopravnej značky. Odôvodnenie: 1. Z ustanovenia vyplýva, že na chodníku aj keď zostane jeho priechodná šírka minimálne 1,5 m nebudú môcť zastaviť vozidlá nad 3,5 t. Mnohé miestne komunikácie nedosahujú dostatočné šírkové parametre pre zastavenie vozidiel výhradne na vozovke. Takáto úprava spôsobí za dodržania ostatných ustanovení zákona 8/2009 Z. z. nemožnosť zásobovania prevádzok príslušných k pozemným komunikáciám, kde je šírka vozovky menšia ako cca 7,8 m. Mnohé objekty budované pred desiatkami rokov ne majú dostatočný priestor na vlastnom pozemku pre zásobovanie a vzhľadom na jestvujúcu zástavbu ani nie je možné takýto priestor zriadiť. 2. V mestskom prostredí v stiesnených podmienkach v mnohých prípadoch došlo v minulosti k výstavbe takým spôsobom, že niektoré objekty nie sú priamo napojené na vozovku, ale sú napojené prostredníctvom chodníkov nie príslušných k vozovke (väčšinou dostatočného šírkového usporiadania umožňujúceho občasný vjazd vozidiel, prípadne zastavenie vozidiel pre účely zásobovania). Nová úprava spôsobí nemožnosť vjazdu, prípadne zásobovania takýchto objektov. 3. Zmenou zákona č. 135/1961 Zb. s účinnou od mája 2018 prešla povinnosť údržby chodníkov z majiteľov príslušných nehnuteľností na mestá a obce, ktoré vlastnia predmetné komunikácie. Vzhľadom na neúmerne navýšenie objemu komunikácií, ktoré musia udržiavať obce a mestá, nie je možné predmetné komunikácie udržiavať ručnou prácou ale strojne (strojné čistenie je nepomerne lacnejšie ako ručné dočisťovanie). Zákon pripúšťa označiť chodník príslušným dopravným značením alebo dopravným zariadením tak, aby bolo možné užívať chodník aj iným účastníkom cestnej premávky. Takáto formulácia ustanovenia však spôsobuje neúmerne zaťažovanie verejného a dopravného priestoru nadbytočným dopravným značením, čo spôsobuje obciam a mestám dodatočné finančné náklady na osadenie dopravného značenia, jeho údržbu a opätovne spôsobuje problémy pri strojnom čistení chodníkov. V odôvodnení je uvedené, že chodníky sú budované zo stavebno-technického hľadiska predovšetkým pre chôdzu a nie pre státie vozidiel (nad 3,5 t). Po prechode povinností údržby chodníkov na obce a mestá v súvislosti s využívaním vozidiel na ich údržbu je nevyhnutné postupne chodníky prebudovávať tak, aby boli schopné zniesť prejazd vozidiel údržby a teda zvýšiť ich zaťažiteľnosť. Toto odôvodnenie v súvislosti so zmenou zákona č. 135/1961 Z. z. považujeme za nedostatočné. Považujeme za správne, aby zmenou predmetného ustanovenia bol zakázaný bezdôvodný prejazd vozidiel chodníkmi (ak existuje alternatívne napojenie alebo nejde o zastavenie za účelom zásobovania). Avšak v odôvodnených prípadoch považujeme za vhodné všeobecne v zákone definovať, ktorým vozidlám a za akým účelom je vstup na chodník povolený a nezaťažovať obce finančnými nákladmi na ďalšie dopravné značenie.			používaním, ktoré by bolo zakázané. 3. Vozidlá údržby môžu využívať výnimku podľa § 41.
ÚMS	§ 12 Analogicky podľa návrhu č. 6 nahradiť § 12 ods. 1 novým znením - § 12 ods. 1 znie: „(1) Do vyhradeného jazdného pruhu smie vodič vozidla, pre ktoré nie je tento pruh určený, vojsť len pri odbočovaní, otáčaní, vchádzaní na cestu, alebo ak to dovoľuje dopravná značka alebo ak to vyžadujú mimoriadne dopravné okolnosti, najmä ak nie je medzi vyhradeným jazdným pruhom a okrajom vozovky dostatok miesta. Ak je vyhradený jazdný pruh vedený po električkovom páse,	Z	N	Ide podľa nášho názoru len o formálnu zmenu; primerané vzťahovanie sa pravidiel o jazde na električkovom koľajovom páse aj na jazdu vo vyhradenom pruhu je dostatočne jasné a zrozumiteľné. Nestotožňujeme sa s

	alebo je zvýšený nad úroveň vozovky, alebo znížený pod úroveň vozovky alebo ktorý je od vozovky inak oddelený, napríklad obrubníkom, platí pre vyhradený jazdný pruh ustanovenie § 11 ods. 2.“ Odôvodnenie: Upravený odsek zjednocuje niektoré podmienky premávky na električkovom páse a vo vyhradenom jazdnom pruhu a odstraňuje tak súčasné nejednoznačné znenie, kedy sa ustanovenia platné pre električkový pás uplatňujú „primerane“. Súčasne umožní mestám a obciam zaviesť plnohodnotný sekundárny segregovaný dopravný systém, zjednotené pravidlá v prípade využívania električkovej trate ako vyhradeného jazdného pruhu, prípadne konštrukciu plnohodnotných integrovaných zastávok (napr. prestup medzi električkou a autobusom v jednom bode). Návrh zároveň vylučuje možnosť využiť vyhradený jazdný pruh pri obchádzaní, čo je v kontradikcii s podstatou vyhradených jazdných pruhov a v praxi výrazne obmedzuje právnu vymožiteľnosť.			názorom, že by práve súčasné legislatívnej vyjadrenie pravidiel znemožňovalo alebo bránilo vytváraniu plnohodnotných integrovaných zastávok.
ÚMS	§ 2 ods. 2 Definícia pojmu „nástupište“ a „električka“ Do § 2 ods. 2 sa vkladajú nové písmená n) a d), ktoré znejú: „(n) Nástupište je spevnená alebo nespevnená plocha umožňujúca bezpečný pohyb cestujúcich verejnej osobnej dopravy v súvislosti s čakaním na spoj linky, s nástupom do vozidla alebo s vystúpením z vozidla.“ „(d) Električkou sa na účely tohto zákona rozumie električka a vozidlo špeciálnej dráhy podľa osobitného predpisu, vrátane technologických cestných vozidiel s koľajovým adaptérom pohybujúcich sa po električkovej alebo špeciálnej dráhe.“ Súčasné písmená d) až l) sa menia na e) až m) a písmená m) až ab) na o) až ad). Odôvodnenie: Termín „nástupište“ sa používa na viacerých miestach v zákone (§§ 13, 25, 47), ako aj v ďalších zákonoch (napr. zákon č. 377/2004 Z. z. o ochrane nefajčiarov), prípadne vyhláškach (napr. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh), no nie je v právnych predpisoch definovaný. Súčasná legislatívna dikcia znemožňuje vymožiteľnosť predmetnej legislatívy. Úprava tiež rieši nejednoznačnosť existujúcej legislatívy pri ustanoveniach týkajúcich sa premávky električiek v prípade, ak sa po električkovej dráhe pohybuje technologické cestné vozidlo vybavené koľajovým adaptérom.	O	N	Význam slova "nástupište" je dostatočne zrejмый aj sám o sebe z jeho bežného gramatického významu, preto zavedenie zákonnej definície nepovažujeme za opodstatnené. Doplnenie definície električky v predmetnom rozsahu zvážime v rámci ďalšieho legislatívneho procesu.
ÚMS	§ 10 Do § 10 doplniť nový odsek 7 so znením: „(7) Vozidlo pravidelnej verejnej osobnej dopravy, ktoré dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu v obci prednosť. Vodič takéhoto vozidla pritom nesmie ohroziť a obmedziť vozidlá idúce v priebežnom jazdnom pruhu.“ Odôvodnenie: Vozidlo verejnej osobnej dopravy má pri výjazde zo zastávky prednosť. V prípade, že za zastávkou sa na viacpruhovej komunikácii musí vzhľadom na trasu obsluhovanej linky musí presunúť do jazdného pruhu na opačnom konci vozovky, musí prekonať jazdu cez viacero jazdných pruhov naraz. Vymožiteľnosť prednosti výjazdu zo zastávky je tak nedostatočná a neúčinná. Predpokladáme, že vozidlá pravidelnej verejnej dopravy v mestách nemajú úmysel meniť jazdný pruh v inom prípade, ako pri sledovaní trasy predpísanej linky, ktorá je nevyhnutná najmä ak ide o dráhové vozidlo (napr. trolejbus). Z hľadiska preferencie verejnej osobnej dopravy je toto ustanovenie dôležité.	Z	N	Na vozidlá verejnej osobnej dopravy mimo pre ne vyhradené pruhy sa majú vzťahovať štandardné pravidlá.
ÚMS	§ 52 Do § 52 ods. 5 a 6 doplniť pred slovné spojenie „na lyžiach“ slovné spojenie „na bicykli“. Odôvodnenie: Priechod pre chodcov je navrhovaný pre chodcov tak, aby vodič motorového vozidla včas chodca zaregistroval a umožnil mu priechod použiť. Pohyb cyklistov je rýchlejší, pre ich	O	N	Akceptovaním pripomienky by sa legalizoval pohyb cyklistov po chodníku, s čím nesúhlasíme; chodníky, na ktorých

	rýchly pohyb nemusia byť prispôsobené a zabezpečené rozhl'adové trojuholníky pre ich včasné zaregistrovanie pri priechode pre chodcov. Z dôvodu bezpečnosti cestnej, pešej ako aj cyklo - premávky na priechode pre chodcov sa všetci účastníci po ňom prechádzajúci majú správať ako chodci (tak sú priechody pre chodcov na pozemných komunikáciách navrhované).			môžu jazdiť cyklisti, je potrebné označiť dopravnými značkami.
ÚMS	§6a Rozšírenie objektívnej zodpovednosti pre držiteľov vozidiel tak, aby parkovali v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním len po zaplatení príslušného poplatku určeného obcou formou všeobecne záväzného nariadenia. V § 6a zákona je nevyhnutné rozšíriť objektívnu zodpovednosť pre držiteľov vozidiel tak, aby parkovali v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním len po zaplatení príslušného poplatku určeného obcou formou všeobecne záväzného nariadenia. Odôvodnenie: V nadväznosti na rozšírenie objektívnej zodpovednosti držiteľov vozidiel, ktorí parkujú v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním bez zaplatenia príslušného poplatku bude ďalej nevyhnutné: - upraviť v zákone skutkovú podstatu správneho deliktu za porušenie vyššie uvedenej (zákonom upravenej) povinnosti; - rozšíriť vecnú príslušnosť pre Obecnú políciu tak, aby mohla nielen objasňovať správne delikty za porušenie pravidiel cestnej premávky podľa zákona, a teda obstarávať podklady potrebné pre rozhodnutie správneho orgánu, ale zároveň aby mala možnosť primárne prejednávať tieto správne delikty v skrátenom blokovanom konaní pokiaľ to okolnosti umožnia; - v súvislosti so skráteným blokovým konaním bude potrebné, aby Obecná polícia mala k dispozícii bloky na pokutu, pričom pokuty z týchto blokov budú zároveň aj príjmom rozpočtu obce. Táto legislatívna úprava si bude vyžadovať nie len zmenu zákona, ale aj iných právnych predpisov (najmä zákona č. 561/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov). Z uvedeného dôvodu bude potrebné do tejto prípravy zapojiť nielen obce a mestá na Slovensku, ktoré sú zastúpené Združením miest a obcí Slovenska, Úniou miest Slovenska a v neposlednom rade Regionálnym združením mestských častí hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, ale aj Obecné polície jednotlivých miest a príslušné útvary Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú podrobnú úpravu tejto problematiky vrátane logistického zabezpečenia realizácie objektívnej zodpovednosti, bolo dohodnuté, že v spolupráci so zástupcami územnej samosprávy ministerstvo vnútra pripraví samostatný legislatívny návrh zmien, ktoré sú potrebné na riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla obcami prostredníctvom objektívnej zodpovednosti.
ÚMS	§ 25 a k § 52 Upraviť § 25 ods. 1 písm. q) nasledovne: „q) na chodníku, ak to nie je dovolené dopravnou značkou“ a zároveň upraviť § 52 ods. 2 nasledovne: „(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci a cyklisti nesmú chodník používať, to neplatí ak je dopravnou značkou alebo dopravným zariadením určené inak. Ak je povolené zastavenie alebo státie na chodníku iba zvislou dopravnou značkou bez vodorovného dopravného značenia vyznačených parkovacích miest alebo parkovacieho pruhu, vodič je povinný ponechať voľnú šírku chodníka najmenej 1,5 m a to v jednotnej šírke.“ Odôvodnenie: Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory, nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	odhadu vodičov a zároveň sťaženú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na zariadenia zabráňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prístupných objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôsobené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožiteľnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.			
ÚMS	§ 59 Upraviť § 59 ods. 1 prvá veta znie: „(1) V obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne chodci a cyklisti smú používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje § 52, § 55 ods. 1 a 2. Odôvodnenie: Popularita využívania bicykla ako dopravného prostriedku stále rastie. Požadované úpravy sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky nielen na komunikáciách s premávkou motorovej dopravy, ale aj na cyklistických a turistických chodníkoch. Úprava navrhuje riešenie jazdy cyklistov v obytných zónach a v peších zónach, školských zónach, s povoleným vjazdom cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti pre cyklistov je takáto zóna zákonom vnímaná podobne ako samostatná cyklocestička - na oboch je dovolená samostatná jazda na bicykli u detí do 10 rokov (§ 55 ods. 4). Aj tu však podľa súčasného znenia zákona platí povinnosť cyklistov jazdiť len pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou, čo je v tomto prostredí nelogické. V režime obytnej zóny alebo pešej zóny s povoleným vjazdom cyklistov sa navyše často nachádzajú aj námestia alebo priestory, kde jazda pri pravom okraji vozovky nedáva zmysel. Cyklisti, podobne ako chodci, sa v týchto zónach reálne pohybujú voľne. V § 59 ods. 3 je zakotvená povinnosť ohľaduplnosti k chodcom.	O	N	Obytná a školská zóna sú tvorené cestami s vozovkou, kde nie je žiaduce modifikovať pravidlá jazdy vozidiel, a to ani bicyklov. Do pešej zóny je možný vjazd bicyklov len, ak to umožňuje dopravná značka a aj v rámci nej by mal byť pohyb účastníkov cestnej premávky aspoň čiastočne regulovaný, a teda predvídateľný.
ÚMS	§ 19 Upraviť text § 19 ods. 4 a 5 nasledovne - § 19 ods. 4 a 5 znejú: „(4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho ľavej strane a chodcom a cyklistom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového i nemotorového vozidla odbočujúceho vpravo je povinný dať prednosť v jazde električky, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo, a vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho pravej strane. Vodič motorového vozidla odbočujúci doľava a doprava je povinný dať prednosť cyklistom vo vyhradených jazdných pruhoch a to aj pri súbežnej jazde. (5) Električka alebo vozidlo	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	idúce vo vyhradenom jazdnom pruhu, ak križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej/jeho pravej alebo po jej/jeho ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava odsekov legislatívne umožní mestám a obciam integrovať električkové pásy s vyhradenými jazdnými pruhmi a zaviesť v takom prípade jednotný režim premávky.			
ÚMS	§ 2 ods. 2 V § 2 ods. 2 písm. n) doplniť za existujúci text: „tak, aby tento účastník nebol nútený náhle zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy.“ Odôvodnenie: Súčasná právna úprava je príliš benevolentná a nezohľadňuje zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ako aj premávku vozidiel s dlhšou brzdou dráhou. Súčasná právna úprava explicitne nevysvetľuje, čo znamená termín „prekážka“. Preto navrhujeme predmetný text upraviť tak, aby bol význam a podstata písm. n) jednoznačnejšia. Dôvodom je skutočnosť, že vozidlá verejnej osobnej dopravy majú vyššiu hmotnosť a teda majú aj dlhšiu brzdnú dráhu. Okrem toho sú určené na prepravu cestujúcich, ktorí vo vozidlách MHD nie sú pripútaní a sú náchylnejší na zmeny smeru a rýchlosti jazdy, pričom prudké brzdenie vozidla verejnej osobnej dopravy môže viesť k ich zraneniu. Na tento účel navrhujeme explicitne doplniť, akým spôsobom môžu vozidlá prekážať a obmedzovať.	O	N	Takúto úpravu pojmu "neobmedzenie" v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke nepovažujeme za vhodnú, keďže by sa tým zmiešavalo neobmedzenie s dávaním prednosti v jazde.
ÚMS	§ 25 V § 25 ods. 1 písm. t) navrhujeme slová „električkovou koľajnicou“ nahradiť slovami „koľajnicou koľajovej dráhy“. Odôvodnenie: Existujú prípady parkovania v blízkosti iných dráh, než je električková (napr. pri trati Čierny Balog – Vydrovo, kde sú koľajnice historickej železnice vedené popri ceste II/529) a v budúcnosti špeciálne dráhy typu mestská dráha a pod., t. j. treba aj tieto brať do úvahy a zohľadniť v legislatívnom zapracovaní	O	N	Navrhovanú zmenu nepovažujeme za vhodnú; zákaz podľa § 25 ods. 1 písm. t) sa vzťahuje na situáciu, keď je električkový koľajový pás vedený vo vozovke v strede, t. j. vozidlá stojace pri pravom okraji vozovky musia nechať 3,5 m široký pruh na ich obchádzanie bez toho, aby bolo nutné pri tom zachádzať na koľajový pás. Uvedený príklad nie je takého charakteru. V prípade potreby je možné zákazy vyznačiť dopravnými značkami.
ÚMS	Spresnenie povinností chodcov pri prechádzaní cez železničné priecestie V § 27 ods. 1, § 28 a § 29 ods. 1 za slovo „vodič“ doplniť slová „a chodec“. § 29 ods. 2 zrušiť. Odôvodnenie: Cieľom je redukovať nejednoznačné formulácie „vzťahuje sa primerane“.	O	N	Ide len o formálne zmeny, bez zjavnej pridanej hodnoty. Primerané vzťahovanie je bežným a zaužívaným legislatívnym vyjadrením.
ÚMS	§ 34 V § 34 ods. 5 nahradiť slová „a autobus“ slovami „, autobus a trolejbus“. Odôvodnenie: Súčasné znenie nedefinuje vlečenie trolejbusu.	O	A	Dané ustanovenie obsahuje aj trolejbus.
ÚMS	§ 43 V § 43 ods. 4. doplniť nové písmená b) až d), ktoré znejú: „(b) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. f), (c) na mieste podľa § 25 ods. 1 písm. t), (d) na chodníku alebo cestičke pre cyklistov,“ a existujúce písmená b) a c) označiť e) a f), § 43 ods. 5 prvá veta znie nasledovne: „(5) Ak ide o vozidlo uvedené v odseku 4 a v § 25, môže o jeho odstránení rozhodnúť aj policajt;“. Odôvodnenie: Cieľom je zefektívniť a zrýchliť odstraňovanie prekážok v cestnej premávke, ktoré obmedzujú, ohrozujú alebo	O	N	Vo všetkých uvedených prípadoch ide o prekážky cestnej premávky, ktoré je možné odstrániť aj v súčasnosti na základe § 43 ods. 4 písm. a).

	znemožňujú prevádzku verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy. V prípade úpravy ods. 5 ide o odstránenie duplicitného textu „ak vozidlo tvorí prekážku cestnej premávky“, pretože uvedení podmienku už definuje ods. 4 (v písm. a)), na ktorý sa ods. 5 odvoláva.			
ÚMS	§ 63 V § 63 ods. 1 sa vypúšťa text za bodkočiarkou a dopĺňa sa nový odsek, ktorý znie: „(2) Príslušník obecnej polície je pri plnení úloh oprávnený zastavovať vozidlá (a) po ktorých bolo vyhlásené pátranie, (b) ktorých vodič neuposlúchol pokyn vyplývajúci z dopravnej značky zákaz zastavenia, zákaz stáť, zákaz vjazdu, zákaz odbočovania, zákaz otáčania, prikázaný smer jazdy, prikázaný smer obchádzania, vyhradené parkovisko, obytná zóna, pešia zóna, školská zóna, zóna s dopravným obmedzením, zóna s plateným alebo regulovaným státím a parkovisko, alebo porušil zákaz zastavenia, stáť alebo vjazdu podľa tohto zákona, alebo porušil ustanovenia o vchádzaní na električkový pás alebo do vyhradeného jazdného pruhu.“ Pôvodné odseky sa prečísľujú. Odôvodnenie: Oprávnenia zastavovať vozidlá by mali byť uvedené v zákone o cestnej premávke, nie v osobitných zákonoch. Navrhujeme tiež explicitne uviesť možnosť obecnej polície sankcionovať neoprávnený vjazd na električkový pás a do vyhradeného jazdného pruhu, ktorá bola doteraz spochybiteľná. Z uvedeného dôvodu preto niektoré obce vyznačovali vyhradené jazdné pruhy ako pruhy s dopravným obmedzením (zákaz vjazdu mimo určených typov vozidiel – značka B 1 s dodatkovou tabuľkou).	Z	ČA	Oprávnenie na zastavovanie pre príslušníkov obecnej polície zatiaľ ponechané v zákone č. 564/1991 Zb.; oprávnenie obecnej polície prejednávať priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky bolo upravené tak, aby zahŕňalo všetky obdobné porušenia pravidiel.
ÚNMSSR	konsolidovanému zneniu zákona (nad rámec) V poznámke pod čiarou k odkazu 36a konsolidovaného znenia zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa uvádza odkaz na zákon č. 142/2000 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý bol zrušený, preto odporúčame nasledovné znenie poznámky pod čiarou k odkazu 36a: „36a)§ 11 ods. 1 písm. d) zákona č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov“. Odôvodnenie: Od 1. júla 2018 nadobudol účinnosť zákon č. 157/2018 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	O	A	
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 5 Dávame do pozornosti, že ak týmto ustanovením mal gestor na mysli právo na prístup k osobným údajom, ako právo dotknutej osoby podľa Nariadenia, tak uvádzame, že nie je potrebné ho explicitne uvádzať v právnom predpise. Tiež požadujeme odstránenie možnosti dostať odpoveď iba v písomnej podobe. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Toto právo je upravené a priamo vyplýva z Nariadenia alebo z transponovanej policajnej smernice v tretej časti zákona č. 18/2018 Z. z. Dovoľujeme si Vám dať do pozornosti § 3 ods. 3 zákona č. 18/2018 Z. z. „Tento zákon sa vzťahuje na spracúvanie osobných údajov Policajným zborom, Vojenskou políciou, Zborom väzenskej a justičnej stráže, Finančnou správou, prokuratúrou a súdmi (ďalej len „príslušný orgán“) na účely predchádzania a odhaľovania trestnej činnosti, zisťovania páchatel'ov trestných činov, stíhania trestných činov alebo na účely výkonu rozhodnutí v trestnom konaní vrátane ochrany pred ohrozením verejného poriadku a predchádzania takémuto ohrozeniu (ďalej len „plnenie úloh na účely trestného konania“); z druhej časti tohto zákona sa na spracúvanie osobných údajov podľa predchádzajúcej časti vety vzťahuje len ustanovenie uvedeného § 52, § 59, § 67a § 73.“. Ak	Z	ČA	Odpoveď iba v písomnej podobe bola vypustená; ustanovenie ako také však bolo ponechané, keďže sa netýka len fyzických osôb, ale aj právnických osôb, na ktoré sa zákon o ochrane osobných údajov nevzťahuje.

	je deliktom trestná činnosť bude sa na takúto spracúvanie osobných údajov vzťahovať Nariadenie alebo zákon č. 18/2018 Z. z., ktorý transponoval Smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov a o zrušení rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV. V prípade, že sa nejedná o právo na prístup podľa Nariadenia uvádzame, že nakoľko evidencia bude vedená v strojovo čitateľnom formáte nie je možné vykonanie práva obmedzovať len na písomnú formu. Dotknutá osoba by mala mať možnosť, aby informácia o údajoch, ktoré sa o nej uchovávali bola zaslaná napríklad elektronicky. Rovnako pojem „uchovávať“ je vhodné nahradiť slovom „spracúvať“, nakoľko tento pojem uchovávanie konzumuje.			
UOOU SR	K Čl. I bod 65. § 91a ods. 7 písm. b) Dávame na zváženie preformulovanie písm. b) daného navrhovaného ustanovenia, nakoľko z neho nie je možné vyvodit', kedy sa bude vyžadovať dátum narodenia a kedy rodné číslo (ktoré nemusí byť na tento účel bezprostredne nevyhnutné). Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Podľa § 8 zákona č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 18/2018 Z. z.“) je potrebné prihliadať na zásadu minimalizácie osobných údajov, ktoré musia byť primerané, relevantné a obmedzené na nevyhnutný rozsah daný účelom spracúvania. Aj podľa § 78 ods. 4 zákona č. 18/2018 Z. z. je potrebné zväziť nevyhnutnosť spracúvať rodné číslo, ktoré je jedinečným identifikátorom každej osoby. Nakoľko adresa trvalého pobytu danej osoby nie je osobným údajom, ktorý požíva ochranu ako rodné číslo, teda nejde o tak výrazný dopad na právo na súkromie a práva dotknutej osoby, navrhujeme nasledovné preformulovanie ustanovenia: „b) meno, priezvisko, dátum narodenia a adresu trvalého pobytu osoby, ktorá sa podrobila odbornému poradenstvu;“. Predmetné je potrebné upraviť aj v navrhovanej vyhláške, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v prílohe č. 13e k vyhláške č. 9/2009 Z. z. v časti „Posudzovaná osoba“.	Z	N	Znenia príslušných ustanovení zákona o cestnej premávke, ako aj novelizačných bodov predmetného návrhu zákona, boli upravené v zmysle pripomienky.
UOOU SR	K Čl. I. bod 121. § 139f ods. 2 písm. c) podbod 1. a 2. Je potrebné zväziť nevyhnutnosť podpisu fyzickej osoby a fyzickej osoby – podnikateľa v evidencii správnych deliktov a údajov o právnom zástupcovi, zákonnom zástupcovi, splnomocnencovi a opatrovníkovi. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V dôvodovej správe k navrhovanému zneniu materiálu je v bode 121. uvedené, že táto evidencia ako aj údaje v nej zhromaždené majú slúžiť k precizovaniu rozsahu údajov, ktoré sú v súvislosti s konaním o správnom delikte držiteľa vozidla potrebné uchovávať. V súlade so zásadou minimalizácie a nevyhnutnosti má úrad za to, že podpis nie je potrebné na tieto účely evidovať v informačnom systéme Policajného zboru a rovnako podpis nie je údajom, ktorý by precizoval rozsah údajov o držiteľovi vozidla.	Z	N	Ide o podpisy osôb, ktoré sú súčasťou zápisníc a iných dokumentov spísaných v rámci konania, pričom sa tieto dokumenty do evidencie správnych deliktov ukladajú transformované do elektronickej podoby.
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 2 písm. b) podbod 1. a 2. Je potrebné zväziť nevyhnutnosť podpisu fyzickej osoby a fyzickej osoby – podnikateľa v evidencii správnych deliktov a údajov o právnom zástupcovi, zákonnom zástupcovi, splnomocnencovi, opatrovníkovi, sociálnom pracovníkovi, oznamovateľovi, svedkovi, držiteľovi vozidla alebo	Z	N	Ide o podpisy osôb, ktoré sú súčasťou zápisníc a iných dokumentov spísaných v rámci konania, pričom sa tieto dokumenty do evidencie správnych

	vlastníkovi vozidla. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V dôvodovej správe k navrhovanému zneniu materiálu je v bode 113. uvedené, že táto evidencia ako aj údaje v nej zhromaždené majú slúžiť na vytvorenie presnej elektronickej evidencie. V súlade so zásadou minimalizácie a nevyhnutnosti má úrad za to, že podpis nie je potrebné na tieto účely evidovať v informačnom systéme Policajného zboru.			deliktov ukladajú transformované do elektronickej podobe.
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 2 písm. a) podbod 1. a 2. Je potrebné zvážiť nevyhnutnosť podpisu fyzickej osoby a fyzickej osoby – podnikateľa v evidencii správnych deliktov a údajov o účastníkoch konania. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V dôvodovej správe k navrhovanému zneniu materiálu je v bode 113. uvedené, že táto evidencia ako aj údaje v nej zhromaždené majú slúžiť na vytvorenie presnej elektronickej evidencie. V súlade so zásadou minimalizácie a nevyhnutnosti podľa čl. 5 Nariadenia má úrad za to, že podpis nie je potrebné na tieto účely evidovať v informačnom systéme Policajného zboru.	Z	N	Ide o podpisy osôb, ktoré sú súčasťou zápisníc a iných dokumentov spísaných v rámci konania, pričom sa tieto dokumenty do evidencie správnych deliktov ukladajú transformované do elektronickej podobe.
UOOU SR	K Čl. I bod 65. § 91a ods. 7 písm. f) Navrhujeme doplnenie predmetu evidenčného čísla. Odôvodnenie: Z dôvodu prehľadnosti a jednoznačnosti navrhujeme ozrejmiť o aké evidenčné číslo ide; terajšia formulácia pôsobí zmätočne a nejednoznačne.	O	N	Z kontextu celého znenia daného ustanovenia je dostatočne zrejmé, o aké evidenčné číslo ide.
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 6 Navrhujeme predmetné ustanovenie vypustiť a odseky prečíslovať. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Úrad považuje za dôležité vyzdvihnúť to, že poskytnutím súhlasu dotknutej osoby sa zmení účel registra (evidencie správnych deliktov) a spracúvania osobných údajov v nich uvedených. Ustanovenie neupravuje postup poskytovania tejto informácie z evidencie a rovnako nešpecifikuje, ktoré osobné údaje budú žiadateľovi sprístupnené a ktoré budú predmetom anonymizácie. Úrad vidí s výkonom tohto ustanovenia v praxi problém a hlavne veľkú administratívnu záťaž. Napríklad: Bude si Policajný zbor dopredu od každého pýtať súhlas v súlade s týmto ustanovením? Pričom nikdy k jeho aktívnemu využitiu nemusí dôjsť. Alebo si vypýta súhlas až potom čo príde žiadosť o sprístupnenie informácie, ktorá bude obsahovať kto sa tejto informácie dožaduje? Bude vôbec dotknutej osobe Policajný zbor uvádzať, kto chce nahliadnuť do jeho „záznamu“ v evidencii? Alebo nemá na túto informáciu nárok a musí súhlas poskytnúť bez poznania totožnosti dopytujúceho? A čo ak, dotknutá osoba žiadateľovi súhlas neposkytne? Je potrebné sa vysporiadať s týmito otázkami a spresniť postup pri poskytovaní týchto informácií z evidencie správnych deliktov. Rovnako je potrebné upraviť, či dotknutá osoba má právo rozhodnúť pri poskytovaní svojho súhlasu, ktorej osobe – žiadateľovi budú tieto informácie sprístupnené a ktorej nebudú. Navrhujeme predmetné ustanovenie odstrániť, alebo zásadne preformulovať.	Z	N	Vzhľadom na to, že obdobné ustanovenie obsahujú aj ostatné evidencie podľa zákona o cestnej premávke, považujeme za vhodnejšie, aby bol daný odsek ponechaný z dôvodu jednotnosti právnej úpravy. § 138a upravuje evidenciu správnych deliktov, ktoré sa týkajú len právnických osôb a fyzických osôb - podnikateľov, nie fyzických osôb.
UOOU SR	K Čl. I. bod 122. § 139f ods. 10 Navrhujeme zvážiť túto lehotu, prípadne zdôvodniť zvolených 5 rokov. Odôvodnenie: Evidovanie údajov v evidencii správnych deliktov na obdobie piatich rokov príde úradu neúčelné pre krátkosť doby evidovania.	O	ČA	V rámci zákona o cestnej premávke ide o štandardnú lehotu uchovávaní údajov v obdobných evidenciách.
UOOU SR	K Čl. I bod 72. § 107 ods. 2 písm. g) podbod 3. Nie je žiadúce, aby v takejto evidencii bol uvedený celý zdravotný stav vodiča. Dávame na zváženie evidovať „odporúčanie rozhodnúť o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti“ v evidencii vodičov. Nie	Z	N	V evidencii vodičov nie je uvedený "celý zdravotný stav vodiča", ale údaje o

	je žiadúce, aby v takejto evidencii bol uvedený celý zdravotný stav vodiča. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Vždy je potrebné mať na zreteli zásadu minimalizácie údajov podľa § 8 zákona č. 18/2018 Z. z. Úrad nevidí dôvod na evidenciu celého zdravotného spisu vodiča v evidencii vodičov, účelným je iba taký rozsah údajov o zdraví, pre ktoré vie posúdiť jeho spôsobilosť. Rovnako sa môže stať, že v danej zdravotnej dokumentácii budú údaje o rodinných príslušníkoch, a to by bolo nad rámec zákona ako aj vymedzeného účelu spracúvania. Dávame do pozornosti, že dôvodová správa v bode 72. uvádza „Ide o precizovanie ustanovenia o údajoch, ktoré sa evidujú v evidencii vodičov tak, aby pokrývali všetky opatrenia na úseku vodičského oprávnenia, ktoré môže orgán Policajného zboru nariadiť alebo ktoré musí občan podľa zákona vykonať.“, čím údaje zo zdravotnej karty vodiča nie sú nevyhnutné.			zdravotnej spôsobilosti v presne ustanovenom rozsahu.
UOOU SR	K Čl. III. bod 15 § 89a ods. 3 písm. d) podbod 6. a 7. Odporúčame pojem „údaje“ nahradiť pojmom „informácie“. Odôvodnenie: Úrad si nevie jasne predstaviť aké sú to údaje o zabezpečení priebehu a účelu konania o správnom delikte. Z hľadiska prehľadnosti by sme odporúčali upresniť toto ustanovenie.	O	A	Pôvodný bod 6. bol z návrhu vypustený.
UOOU SR	K Čl. III. bod 15. § 89a ods. 3 písm. e) Požadujeme vypustiť, nakoľko dané informáciu už v evidencii správnych deliktov budú uvedené a nie je nevyhnutné ich duplicitne uchovávať. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Úrad nevidí dôvodnosť v tomto písmene ustanovenia.	Z	N	Ide o informácie z konania o priestupku, ktoré sa uchovávajú podľa zákona o priestupkoch, nie o informácie z konania o správnom delikte podľa zákona o cestnej premávke.
UOOU SR	K Čl. III. bod 15. § 89a ods. 3 písm. a) a b) podbody 1. a 2. Predmetnú pripomienku úrad uplatnil aj v prípade zákona č. 8/2009 Z. z. Podpisy účastníkov konania ako aj iných fyzických osôb, fyzických osôb – podnikateľov úrad nepovažuje za nevyhnutné evidovať. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: § 8 zákona č. 18/2018 Z. z. na základe zásady minimalizácie a nevyhnutnosti spracúvania osobných údajov.	Z	N	Ide o podpisy osôb, ktoré sú súčasťou zápisníc a iných dokumentov spísaných v rámci konania, pričom sa tieto dokumenty do evidencie priestupkov ukladajú transformované do elektronickej podobe.
UOOU SR	K Čl. I bod 32. § 44 ods. 4 Predmetný odsek ustanovenia preformulovať, nakoľko z neho nie je jasné, kedy a na základe čoho Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny poskytuje Policajnému zboru za účelom kontroly použitia parkovacieho preukazu údaje o fyzickej osobe s ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá je držiteľom parkovacieho preukazu. Rovnako je potrebné spresniť v navrhovanom texte § 44 ods. 4, že ide o povinnosť tieto údaje poskytnúť, teda ide o uplatnenie právneho základu podľa čl. 6 ods. 1 písm. c) Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov, ďalej len „Nariadenie“), napr. v znení: „poskytnúť“, „je povinný poskytnúť“ atď. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Z navrhovaného znenia § 44 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. ako ani z dôvodovej správy k bodu 32. nie je zrejmé, kedy budú Policajnému zboru zo strany Ústredia práce, sociálnych vecí a rodiny tieto údaje poskytnuté, zasielané. Odporúčame preto jasne uviesť, za akých okolností alebo na základe čoho k ich poskytnutiu má dôjsť (na vyžiadanie, vždy a pod.). Nešpecifikovaním by mohlo zbytočne dochádzať k administratívnej záťaži tak Policajného zboru ako aj Ústredia práce, sociálnych vecí a	Z	ČA	V kontexte pripomienky bola doplnená dôvodová správa.

	rodiny, tiež by mohlo dochádzať k nadbytočnému zasielaniu údajov, čo by mohlo byť aj bezpečnostným rizikom z pohľadu Nariadenia.			
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 9 Táto pripomienka nadväzuje na zásadnú pripomienku k Čl. I. bod 113. § 138a ods. 6 navrhovaného znenia zákona. Úrad žiada o výpočet účelov, na základe ktorých Policajný zbor povolí sprístupnenie informácie obsahujúce osobné údaje z evidencie správnych deliktov, aby aj dotknutá osoba vedela predvídať kedy budú jej osobné údaje poskytnuté tretej osobe. Podľa názoru úradu je splnenie tejto povinnosti nemožné právne záväzným spôsobom vymáhať, nakoľko jej splnenie je objektívne nemožné. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V prípade výpočtu účelov, pri ktorých sa tretím osobám povolí sprístupnenie osobných údajov z evidencie správnych deliktov bude ustanovenie v § 138a ods. 6 navrhovaného znenia zákona irelevantné. Štátny orgán sa nemôže týmto ustanovením zbaviť povinnosti chrániť osobné údaje evidované v evidencii správnych deliktov vodičov, tým, že zodpovednosť chce preniesť na tretiu osobu (žiadateľa). Štátny orgán nevie ukontrolovať správne plnenie tejto „povinnosti“ žiadateľa. Nakoľko úrad po spripomienkovaní materiálu dospel k záveru, že spracúvaním osobných údajov dotknutých osôb môže dôjsť k zvýšeniu rizika, ktoré predstavuje spracovateľská operácia (napríklad evidencia správnych deliktov vodičov), má úrad za potrebné upozorniť zákonodarcu, aby na základe § 42 ods. 7 zákona č. 18/2018 Z. z. vykonal posúdenie vplyvu na ochranu osobných údajov.	Z	N	Vzhľadom na to, že obdobné ustanovenie obsahujú aj ostatné evidencie podľa zákona o cestnej premávke, považujeme za vhodnejšie, aby bol daný odsek ponechaný z dôvodu jednotnosti právnej úpravy.
UOOU SR	K Čl. I. bod 121. § 139f ods. 2 písm. f) podbod 6. a 7. Úrad si nevie jasne predstaviť aké sú to údaje o zabezpečení priebehu a účelu konania o správnom delikte. Odôvodnenie: Z hľadiska prehľadnosti odporúčame upresniť toto ustanovenie. Odporúčame pojem „údaje“ nahradiť pojmom „informácie“.	O	A	Pôvodný bod 6. bol z návrhu vypustený.
UOOU SR	K Čl. I bod 113. § 138a ods. 7 Žiadateľ by mal byť oprávnený takúto žiadosť podať na ktoromkoľvek orgáne Policajného zboru, nakoľko tieto orgány sú v rámci zásady dobrej štátnej správy povinné veci medzi sebou si postúpiť. Taktiež nemožno nevybaviť vec žiadateľa, ktorý sa v dobrej viere obrátil na orgán verejnej moci. Navrhujeme upraviť toto ustanovenie v zmysle vyššie uvedeného. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: V prípade, že žiadateľ podá žiadosť na nepríslušný orgán Policajného zboru, javí sa, že žiadosť bude zamietnutá. Žiadateľovi by sa v postavení osoby, dopytujúcej sa informácií nemali klásť neprimerané prekážky, napr. zisťovanie príslušnosti orgánu Policajného zboru podľa miesta pobytu fyzickej osoby alebo sídla právnickej osoby, ktorej sa informácia týka.	Z	A	
ÚPPVII	Vo vlastnom materiáli, bode 80. sa používa nesprávny pojem „elektronická forma“, ktorý by bolo vhodné upraviť na „elektronická podoba“ alebo použiť pojem „písomná forma“, ktorý v sebe subsumuje „listinnú a elektronickú podobu“.	O	A	
ÚPPVII	Žiadame upraviť analýzu vplyvov. Odôvodnenie: Analýza vplyvov nie je správne vyplnená. Predkladateľ v bode 6.1. uvádza kódy a názvy informačných systémov /ako v bode 6.2./ a nie kódy a názvy služieb ako sa žiada. V bode 6.2. zas absentuje kód nového informačného systému s názvom „objektívna zodpovednosť“. Uvedené je nutné dať do súladu a doplniť.	Z	A	

ÚPVSR	čl. I bod 28 Na záver novelizačného bodu navrhujeme doplniť bodku; gramatická pripomienka.	O	A	
ÚPVSR	čl. V, VI a VII V čl. V v § 33 ods. 2 navrhujeme vypustiť označenie "§" pred číslom "32" a v čl. VI v § 15 ods. 2 navrhujeme nahradiť skratku "ods." pred číslom "9" slovom "a" a vypustiť označenie "§" pred číslom "14"; legislatívno-technická pripomienka. Zároveň v čl. VI v úvodnej vete novelizačného bodu navrhujeme vypustiť slovo "nový"; legislatívno-technická pripomienka. V čl. VII novelizačný bod 1 navrhujeme v § 9 ods. 7 nahradiť slovo "odseku" slovom "odsekov"; legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
ÚPVSR	čl. I bod 6 V novelizačnom bode 6 navrhujeme vypustiť slová "sa slová" z dôvodu ich duplicity.	O	A	
ÚPVSR	čl. I bod 70 V súvislosti s novelizačným bodom 70 a systematickým začlenením jeho úpravy dávame na zváženie v § 91a ods. 1 doplnenie slov "alebo od vrátenia vodičského oprávnenia podľa § 92 ods. 8 písm. c)" za slová "vodičského oprávnenia skupiny B" a následné vypustenie novelizačného bodu 70 a prečíslovanie nasledujúcich novelizačných bodov. Navrhovanú úpravu považujeme za systematickejšiu, pričom aplikácia opätovného postupu v prípade vrátenia vodičského oprávnenia podľa § 91a a 92 ods. 3 a 8 týmto nie je vylúčená.	O	A	
Verejnosť	§91, ods. 8 Navrhujeme doplniť do ustanovenia: a.) povinnosť posudzujúceho psychológa hlásiť orgánu policajného zboru začiatok absolvovania odborného poradenstva vodičom, b.) povinnosť zabezpečiť evidenciu začiatku a ukončenia odborného poradenstva a preskúmania Orgánom policajného zboru v karte vodiča. Znenie navrhujeme upraviť nasledovne: "Posudzujúci lekár, posudzujúci psychológ a psychiatr sú povinní zaslať doklad o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti, doklad o preskúmaní psychickej spôsobilosti, doklad o preskúmaní zdravotnej spôsobilosti osobitne vo vzťahu k závislosti od alkoholu, inej návykovej látky alebo liečiva a hlásenie o začiatku odborného poradenstva a doklad o podrobení sa odbornému poradenstvu orgánu Policajného zboru, ktorý rozhodol o týchto povinnostiach, do piatich pracovných dní od ich uskutočnenia, v prípade začiatku odborného poradenstva do piatich pracovných dní od jeho začatia. Orgán Policajného zboru zabezpečí evidenciu začiatku a konca odborného poradenstva v evidencii ním vedenej." Zdôvodnenie: Počet vodičov, ktorí spôsobili dopravnú nehodu pod vplyvom alkoholu má stúpajúcu tendenciu. Jedným z dôvodov je s vysokou pravdepodobnosťou i nedôsledné uplatňovanie preskúmania psychickej spôsobilosti vo vzťahu ku konzumácii návykových látok (najmä alkoholu) a kontrolovateľnosť skutočného absolvovania odborného poradenstva. Dopravní psychológovia dlhodobo upozorňujú, že v zákone č. 8/2009 Z.z. nie je zapracovaný kontrolný mechanizmus, ktorý by umožnil skontrolovať, či dané preskúmanie a/alebo odborné poradenstvo boli skutočne absolvované. Pravdepodobná neexistencia presnej evidencie začiatku a konca týchto aktivít v karte vodiča vytvára jednoznačný priestor pre možnú manipuláciu s týmito dátami v zmysle dopisovania nepravdivých údajov. Javí sa, že v súčasnosti s najvyššou pravdepodobnosťou nie je vedená presná a konkrétna evidenciu vodičov, ktorí boli prichytení pod vplyvom alkoholu za volantom a z	O	N	Uchovávanie predmetných dátumov v evidencii vodičov nepovažujeme za hľadiska účelu evidencie za opodstatnené.

	uvedeného dôvodu nie je možné presne komparovať, koľko takýchto vodičov aj absolvovalo povinné odborné poradenstvo. MV SR podľa štatistík vykazuje ročne cca 9-10 tisíc vodičov, ktorí jazdili pod vplyvom alkoholu, dopravní psychológovia vykazujú ročne cca 6 tisíc vodičov, ktorí absolvovali odborné poradenstvo. Pomenovaná diskrepancia v údajoch poukazuje na nesúlad a pravdepodobnosť, že nie každý vodič prichytený pod vplyvom alkoholu za volantom absolvuje legislatívou stanovenú povinnosť absolvovať odborné poradenstvo. Tento stav sekundárne vedie ku znižovaniu efektívnosti opatrení stanovených legislatívou s výrazným dopadom na bezpečnosť cestnej premávky. Navrhované opatrenia smerujú ku jednoznačnej evidencii aktivít, kontrolovateľnosti procesu a všetkých jeho účastníkov s cieľom aktívne uplatňovať represívno – rozvojové aktivity a programy pre vodiča s pozitívnym vplyvom na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Navrhované doplnenie ustanovenia zákona môže mať pozitívny dopad i na zníženie potenciálne sa vyskytujúcej korupcie a iných foriem neadekvátneho správania a porušovania zákona. Povinnosť zabezpečiť evidenciu údajov v karte vodiča Orgánom policajného zboru môže byť v budúcnosti v prípade využívania elektronickej evidencie prenesená i na posudzujúceho psychológa, čo výrazne zjednoduší celý proces.			
Verejnosť	§ 59 ods. 1 „(1) V obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne chodci a cyklisti smú používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje § 52, § 55 ods. 1 a 2. Hry detí na ceste sú dovolené len v obytnej zóne.“, Odôvodnenie: Popularita využívania bicykla ako dopravného prostriedku stále rastie. Požadované úpravy sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky nielen na komunikáciách s premávkou motorovej dopravy, ale aj na cyklistických a turistických chodníkoch. Úprava navrhuje riešenie jazdy cyklistov v obytných zónach a v peších zónach, školských zónach, s povoleným vjazdom cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti pre cyklistov je takáto zóna zákonom vnímaná podobne ako samostatná cyklocestička - na oboch je dovolená samostatná jazda na bicykli u detí do 10 rokov (§ 55 ods. 4). Aj tu však podľa súčasného znenia zákona platí povinnosť cyklistov jazdiť len pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou, čo je v tomto prostredí nelogické. V režime obytnej zóny alebo pešej zóny s povoleným vjazdom cyklistov sa navyše často nachádzajú aj námestia alebo priestory, kde jazda pri pravom okraji vozovky nedáva zmysel. Cyklisti, podobne ako chodci, sa v týchto zónach reálne pohybujú voľne. V § 59 ods. 3 je zakotvená povinnosť ohľaduplnosti k chodcom.	O	N	Obytná a školská zóna sú tvorené cestami s vozovkou, kde nie je žiaduce modifikovať pravidlá jazdy vozidiel, a to ani bicyklov. Do pešej zóny je možný vjazd bicyklov len, ak to umožňuje dopravná značka a aj v rámci nej by mal byť pohyb účastníkov cestnej premávky aspoň čiastočne regulovaný, a teda predvídateľný.
Verejnosť	§ 25 ods. 1 písm. q) nasledovne - § 25 ods. 1 písm. q) znie: „q) na chodníku, ak to nie je dovolené dopravnou značkou“ a skrátiť § 52 ods. 2 - § 52 ods. 2 znie: „(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci a cyklisti nesmú chodník používať, to neplatí ak je dopravnou značkou alebo dopravným zariadením určené inak. Ak je povolené zastavenie alebo státie na chodníku iba zvislou dopravnou značkou bez vodorovného dopravného značenia vyznačených parkovacích miest alebo parkovacieho pruhu, vodič je povinný ponechať voľnú šírku chodníka najmenej 1,5 m a to v jednotnej šírke.“ Odôvodnenie: Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory,	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti odhadu vodičov a zároveň sťaženú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na zariadenia zabraňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prístupných objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôbené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožiteľnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.			
Verejnosť	§ 19 ods. 4 a 5 nasledovne - § 19 ods. 4 a 5 znejú „(4) Vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch, vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho ľavej strane a chodcom a cyklistom prechádzajúcim cez vozovku. Vodič motorového i nemotorového vozidla odbočujúceho vpravo je povinný dať prednosť v jazde električke, ak je povolená jazda pozdĺž električky vľavo, a vozidlám idúcim vo vyhradených jazdných pruhoch po jeho pravej strane. Vodič motorového vozidla odbočujúci doľava a doprava je povinný dať prednosť cyklistom vo vyhradených jazdných pruhoch a to aj pri súbežnej jazde. (5) Električka alebo vozidlo idúce vo vyhradenom jazdnom pruhu, ak križuje smer jazdy vozidla idúceho po jej/jeho pravej alebo po jej/jeho ľavej strane a dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má prednosť v jazde.“ Odôvodnenie: Navrhovaná úprava odsekov legislatívne umožní mestám a obciam integrovať električkové pásy s vyhradenými jazdnými pruhmi a zaviesť v takom prípade jednotný režim premávky.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosť	§ 10 doplniť nový odsek 7 „(7) Vozidlo pravidelnej verejnej osobnej dopravy, ktoré dáva znamenie o zmene smeru jazdy, má pri prechádzaní z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu v obci prednosť. Vodič takéhoto vozidla pritom nesmie ohroziť a obmedziť vozidlá idúce v priebežnom jazdnom pruhu.“ Odôvodnenie: Vozidlo verejnej osobnej dopravy má pri výjazde zo zastávky prednosť. V prípade, že za zastávkou sa na viacpruhovej komunikácii musí vzhľadom na trasu obsluhovanej linky musí presunúť do jazdného pruhu na opačnom konci vozovky, musí prekonať jazdu cez viacero jazdných	O	N	Na vozidlá verejnej osobnej dopravy mimo pre ne vyhradené pruhy, sa majú vzťahovať štandardné pravidlá.

	pruhov naraz. Vymožiteľnosť prednosti výjazdu zo zastávky je tak nedostatočná a neúčinná. Predpokladáme, že vozidlá pravidelnej verejnej dopravy v mestách nemajú úmysel meniť jazdný pruh v inom prípade, ako pri sledovaní trasy predpísanej linky, ktorá je nevyhnutná najmä ak ide o dráhové vozidlo (napr. trolejbus). Z hľadiska preferencie verejnej osobnej dopravy je toto ustanovenie dôležité.			
Verejnosc	§ 4 a § 16 o povinnostiach a zákazoch vodiča „(f) dať prednosť chodcovi a cyklistovi, ktorý stojí na okraji priechodu pre chodcov (cyklistov) so zjavným úmyslom prejsť, alebo ktorý vstúpil (vojde) na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov (cyklistov), pritom ho nesmie ohroziť a je povinný bližieť sa k priechodu pre chodcov takou rýchlosťou, aby včas stihol zastaviť vozidlo; to neplatí pre vozidlo električky“, § 16 sa odsek 1 na konci dopĺňa vetou, ktorá znie: „Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len takou rýchlosťou, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť chodcovi bezpečný prechod podľa § 4 ods. 1 písm. f).“ § 4 ods. 2 písmeno m) znie nasledovne: „počas vedenia vozidla používať telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím systému „voľné ruky“ alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla; to neplatí pre vodiča verejnej osobnej dopravy pri obsluhu hlasovej rádiostanice, vozidla ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojené sily“), ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru, ostatných hasičských jednotiek, Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby, banskej záchrannej služby, Vojenského spravodajstva a Slovenskej informačnej služby pri plnení svojich úloh“ Odôvodnenie: Súčasné znenie, pri ktorom je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom súčasná dikcia zákona znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatriaktivňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná. Pri organizácii a zabezpečení dopravy vo verejnom záujme, pri zaistovaní bezpečnosti vozidla a cestujúcich je najmä v podnikoch MHD hlavným komunikačným kanálom rádiostanica pri informáciách o náhlých a nepredvídateľných obmedzeniach, obchádzkach, pri núdzových volaniach v situáciách ohrozujúcich bezpečnosť a pod. pôvodne naformulovaný bod m) znamenal znemožnenie obsluhy hlasovej rádiostanice čo by vzhľadom na charakter vykonávanej práce malo negatívne dosahy na bezpečnosť aj plynulosť verejnej osobnej dopravy.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosc	Cestná zeleň . § 14 . Ods 3 § 14 Cestná zeleň Pôvodné znenie: Ods (3) O umiestňovaní a druhovom zložení cestnej zelene a o výrube jej drevín rozhoduje cestný správny orgán po dohode s orgánom životného prostredia. Navrhované znenie: Ods 3) O umiestňovaní a druhovom zložení cestnej zelene v zastavanom území a mimo zastavaného územia obce a o výrube jej drevín rozhoduje miestne príslušný orgán životného prostredia, v súčinnosti s odborne spôsobilou osobou (krajinným architektom alebo arboristom) na základe inventarizácie drevín a odborného posudku. Cestný správny orgán vystupuje vo výrubovom konaní ako žiadateľ. V zastavanom území obce je cestná zeleň súčasťou verejnej zelene obce a jej správa je v kompetencii miestne príslušného orgánu životného prostredia. V poznámke je potrebné	O	N	Ide o pripomienku k cestnému zákonu (zákon č. 135/1961 Zb.), nie k zákonu o cestnej premávke (zákon č. 8/2009 Z. z.); pripomienka bola postúpená Ministerstvu dopravy a výstavby SR ako gestorovi cestného zákona.

	uviesť odvolanie na zákon 543/2002 v nasledovnom znení: V prípade výrubu drevín, je v zmysle zákona 543/2002 žiadateľ povinný zabezpečiť náhradnú výsadbu alebo uhradiť finančnú kompenzáciu do výšky spoločenskej hodnoty vyrúbaných drevín. Zdôvodnenie: Cestný správny orgán nie je odborne spôsobilým subjektom na rozhodovanie o otázkach krajínovtorby a krajínnej zelene. Preto by vo výrubovom konaní mal vystupovať iba ako žiadateľ a nie ako rozhodujúci orgán. Rozhodujúcim orgánom by mal byť miestne príslušný orgán ochrany životného prostredia. V krajinách ako Nemecko, Rakúsko alebo Nový Zéland sú dreviny cestnej zelene mimoriadne chránené, pretože dotvárajú kultúrnu krajinu a hľadajú sa možnosti na ich zachovanie v maximálnej možnej miere a nie ich odstraňovanie. Dreviny v intraviláne a extraviláne sú mimoriadne dôležité pre fungujúci systém zelenej infraštruktúry a významnou mierou prispievajú k mitigácii klimatickej zmeny.			
Verejnosť	§ 4 a § 16 o povinnostiach a zákazoch vodiča § 4 ods. 1 písmeno f) znie nasledovne: „(f) dať prednosť chodcovi, ktorý stojí na okraji priechodu pre chodcov so zjavným úmyslom prejsť, alebo ktorý vstúpil na vozovku a prechádza cez priechod pre chodcov, pritom ho nesmie ohroziť a je povinný blížiť sa k priechodu pre chodcov takou rýchlosťou, aby včas stihol zastaviť vozidlo; to neplatí pre vozidlo električky“, § 16 sa odsek 1 na konci dopĺňa vetou, ktorá znie: „Vodič je povinný približovať sa k priechodu pre chodcov len takou rýchlosťou, aby bol schopný v prípade potreby pred ním zastaviť vozidlo a umožniť chodcovi bezpečný prechod podľa § 4 ods. 1 písm. f).“ § 4 ods. 2 písmeno m) znie nasledovne: „počas vedenia vozidla používať telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím systému „voľné ruky“ alebo vykonávať inú obdobnú činnosť, ktorá nesúvisí s vedením vozidla; to neplatí pre vodiča verejnej osobnej dopravy pri obsluhu hlasovej rádiostanice, vozidla ozbrojených síl Slovenskej republiky (ďalej len „ozbrojené sily“), ozbrojených bezpečnostných zborov, ozbrojených zborov, Vojenskej polície, obecnej polície, Hasičského a záchranného zboru, ostatných hasičských jednotiek, Horskej záchrannej služby, záchrannej zdravotnej služby, banskej záchrannej služby, Vojenského spravodajstva a Slovenskej informačnej služby pri plnení svojich úloh“ Odôvodnenie: Súčasný znenie, pri ktorom je chodec povinný najskôr vstúpiť na vozovku, aby mal prednosť, nepovažujeme za vhodné a jeho uplatňovanie za bezpečné. Pre matku s detským kočíkom súčasná dikcia zákona znamená, že na priechode musí s kočíkom cúvať (aby spĺňala podmienku vstúpenia na vozovku), alebo musí mať kočík už v jazdnom pruhu. Pri zohľadnení súčasných trendov v doprave a snahe o zatriaktivňovanie verejných priestorov je takáto úprava neprípustná. Pri organizácii a zabezpečení dopravy vo verejnom záujme, pri zaistovaní bezpečnosti vozidla a cestujúcich je najmä v podnikoch MHD hlavným komunikačným kanálom rádiostanica pri informáciách o náhlych a nepredvídateľných obmedzeniach, obchádzkach, pri núdzových volaniach v situáciách ohrozujúcich bezpečnosť a pod. pôvodne naformulovaný bod m) znamenal znemožnenie obsluhy hlasovej rádiostanice čo by vzhľadom na charakter vykonávanej práce malo negatívne dosahy na bezpečnosť aj plynulosť verejnej osobnej dopravy.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosť	§ 2 ods. 2 písm. j) l. § 2 ods. 2 písm. j) navrhujeme zmeniť na „j) križovatkou miesto, v ktorom sa cesty pretínajú, spájajú alebo rozdeľujú,“. Viedenský dohovor, ktorým je SR viazaná, definuje v čl. 1 písm. h)	O	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke to

	križovatku takto: ""Intersection" means any level crossroad, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks;“. Považujeme za potrebné, aby bola križovatka definovaná rovnako aj vo vnútroštátnom práve, nakoľko súčasnú formuláciu v praxi niekedy orgány vykladajú tak, že napojenie cesty, ktorá je jednosmerná v smere od sporného miesta, nie je križovatkou (teda nie v zmysle spájania ciest, ale spájania povolených smerov jazdy). Takýto výklad je nelogický, nakoľko by na takomto mieste bolo napr. dovolené státie (§ 25 ods. 1 písm. d)) a pod., a odporuje medzinárodnému dohovoru, ktorý je nadradený zákonu. Preto navrhujeme zmenu, ktorá odstráni možnosť dezinterpretácie.			však zatiaľ nepovažujeme za nevyhnutné zapracovať, a to aj s ohľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania.
Verejnosť	§ 2 ods. 2 2. V § 2 ods. 2 navrhujeme doplniť nové písmeno m), ktoré definuje pojem „nástupište“. Konkrétnu formuláciu definície ponechávame na zákonodarcovi. Pojem sa používa na viacerých miestach v zákone (§§ 13, 25, 47), ako aj v ďalších zákonoch (zákon o ochrane nefajčiarov), avšak nie je v právnych predpisoch definovaný. Zákony sú potom ťažko vynútiteľné alebo nevynútiteľné. Navrhovaná zmena sleduje prijatie legislatívneho opatrenia na ochranu najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky (chodci – cestujúci).	O	N	Ministerstvo vnútra SR nepovažuje za potrebné ani vhodné definovať všeobecne známy pojem nástupište (miesto alebo priestor, kde sa nastupuje do hromadného dopravného prostriedku), keďže jeho reálne umiestnenie a šírka závisí od konkrétnych priestorových dispozícií každej zastávky hromadnej dopravy.
Verejnosť	K bodom 2 a 35 Ak osoba idúca na kolobežke s pomocným motorčekom bude považovaná za vodiča nemotorového vozidla, je potrebná adekvátne zmena aj v § 2 Vymedzenie základných pojmov (2) Na účely tohto zákona sa ďalej rozumie f) chodcom účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo; chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre osoby so zdravotným postihnutím alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, pomocou mechanického alebo elektrického vozíka pre osoby so zdravotným postihnutím, a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel, alebo vedie zviera, kde je potrebné zmeniť text v dvoch miestach: Z: ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, Na: ktorá sa pohybuje na lyžiach, korčuliach, kolobežke bez pomocného motorčeka, skejtborde alebo obdobnom športovom vybavení, Z: a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel Na: a osoba, ktorá tlačí bicykel alebo motocykel alebo kolobežku s pomocným motorčekom	O	A	
Verejnosť	LP.2019.35 k § 55b Ako používateľ kolobežky s pomocným motorčekom (ďalej len "e-kolobežka") a zároveň advokát, samozrejme vítam zákonnú úpravu používania e-kolobežiek. Návrh zákona však nevychádza z dostatočnej znalosti problematiky používania e-kolobežiek. Oceňujem skutočnosť, že zákonodarca sa nesnaží vytlačiť e-kolobežky z chodníkov a z ciest pre cyklistov a zaradiť ich do cestnej premávky medzi autá, kamióny a autobusy, čo by pravdepodobne viedlo k výraznému potlačeniu používania týchto moderných a najmä ekologických prostriedkov mestskej dopravy. Na druhej strane však návrh zákon úplne potláča základnú výhodu e-kolobežiek, ktorou je rýchlejší presun z miesta na miesto bez použitia iného dopravného prostriedku, keď obmedzuje rýchlosť e-kolobežiek na rýchlosť chôdze. Aby zostala zachovaná hlavná výhoda e-kolobežiek, a tým zákonodarca	O	ČA	Povinnosť nosiť ochrannú prilbu bola vypustená; rýchlosť jazdy po chodníku ostáva zachovaná rovnako pre všetky dopravné prostriedky, ktoré sa môžu legálne pohybovať po chodníku.

	podporil rozvoj ekologickej mestskej dopravy, je potrebné pre e-kolobežky stanoviť vyššiu rýchlosť, ako je rýchlosť chôdze, samozrejme pri zachovaní bezpečnosti chodcov, ale aj samotných užívateľov e-kolobežiek. E-kolobežky ich konštrukciou a spôsobom ovládania v žiadnom prípade nemožno stavať na úroveň samovyvažovacích vozidiel, ktorých ovládanie je zložitejšie ako ovládanie e-kolobežky. E-kolobežky dokážu pri rýchlosti 10 - 12 km/h, čo je rýchlosť prevyšujúca 2,5 až 3x rýchlosť chôdze zastaviť v krízovej situácii na necelých dvoch metroch. Navyše v mestách je veľa chodníkov, na ktorých je výskyt chodcov minimálny. Vzhľadom na uvedené preto navrhujem stanoviť maximálnu rýchlosť pre používanie e-kolobežiek nasledovne: - na peších zónach a chodníkoch s vysokým výskytom chodcov nesmie byť prekročená rýchlosť chôdze a e-kolobežkár nesmie obmedziť alebo ohroziť chodcov - na chodníkoch s bežným výskytom chodcov môže byť maximálna rýchlosť 12 km/h a e-kolobežkár nesmie obmedziť alebo ohroziť chodcov - na chodníkoch s minimálnym výskytom chodcov a na cyklotrasách môže byť maximálna rýchlosť 25 km/h, pričom e-kolobežkár nesmie obmedziť alebo ohroziť chodcov a cyklistov. Ďalej taktiež navrhujem pre e-kolobežkárov vypustiť povinnosť nosenia ochrannej prilby. Táto navrhovaná povinnosť je nelogická a ničím neopodstatnená, vychádzajúc z nasledovných skutočností: - ako bolo uvedené vyššie, ovládanie e-kolobežky je omnoho jednoduchšie ako ovládanie samovyvažovacieho vozidla, a teda aj bezpečnejšie - pri súčasnej navrhovanej rýchlosti nepresahujúcej rýchlosť chôdze, je povinnosť nosenia ochrannej prilby absolútne neopodstatnená. To by potom povinnosť nosenia ochrannej prilby mala byť zavedená aj pre chodcov, zvlášť, ak bolo prezentované, že právna úprava používania e-kolobežiek má chrániť najmä chodcov ako najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky - povinnosť nosiť ochrannú prilbu v obci nemajú ani cyklisti, ktorí sú výrazne ohrozenejší ako e-kolobežkári, a to vzhľadom na rýchlosť, ktorou sa môžu pohybovať a najmä vzhľadom na to, že sú účastníkmi cestnej premávky - aj v prípade povolenia vyššie navrhovaných maximálnych rýchlostí pre e-kolobežky mám za to, že ohrozenie bezpečnosti e-kolobežkárov by bolo podstatne nižšie ako je ohrozenie cyklistov pri súčasnom zákonom stave, a preto by malo byť len na zvážení a zodpovednosti každého e-kolobežkára, či je ochotný chrániť svoj život a zdravie nosením ochrannej prilby.			
Verejnosť	§ 55 zrušiť ods. 7 Časť ustanovenia § 55 ods. 6 a ustanovenie ods. 7 sa týkajú chodcov, preto by mali byť umiestnené v osobitných ustanoveniach pre chodcov a nie pre cyklistov. Navrhujeme legalizovať pohyb cyklistov po chodníkoch so zdôraznením, že tento pohyb musí byť maximálne opatrný bez možného ohrozenia iných účastníkov premávky	O	N	V zásade sa s konštatovaním uvedeným v pripomienke stotožňujeme; išlo by však len o formálne zmeny, bez reálnej zmeny v obsahu. S legalizovaním pohybu cyklistov po chodníku nesúhlasíme.
Verejnosť	Do § 4 Povinnosti vodiča bod f) Do § 4 Povinnosti vodiča bod f) doplniť dať prednosť cyklistovi, ktorý vojde na vozovku cez priechod pre cyklistov (spoločný priechod pre chodcov a cyklistov), pritom ho nesmie ohroziť; to neplatí pre vodiča električky.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

Verejnosť	LP.2019.35 Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8.2009 Z.z. Do Zákona o cestnej premávke žiadame zapracovať tieto zmeny: Zaradenie bočného odstupu predbiehajúceho auta od cyklistu 1,5 m Odôvodnenie: Jazda pri pravom okraji vozovky v súčasnosti nie je bezpečná predovšetkým z dôvodu nedodržiavania bezpečného odstupu motorových vozidiel od cyklistov. Napriek tomu, že polícia odporúča predchádzať cyklistov s minimálne 1,5 m odstupom, podstatná časť vodičov tento odstup nedodržuje. Cyklisti navyše potrebujú aj určitý manévrovací priestor kvôli nekvalitnej vozovke. Nedostatočný odstup automobilov od predchádzaných cyklistov je nielen príčinou nehôd, zranení či dokonca úmrtí cyklistov, ale vyvoláva u nich aj pocit ohrozenia pri jazde. Dôsledkom je, že obyvatelia, využívajúci bicykel, radšej volia jazdu po chodníku s vedomím možnej pokuty. Zakotvenie prednosti cyklistov na priechode pre cyklistov podobne ako ju majú v §4.1.f určenú chodci na priechode pre chodcov (teda text: “Vodič je povinný dať prednosť cyklistovi, ktorý vošiel na vozovku a prechádza cez priechod pre cyklistov, pritom ho nesmie ohroziť; to neplatí pre vodiča električky.”) Odôvodnenie: Súčasná úprava je zmätočná a vystupuje proti plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a tiež výrazne nabáda na porušovanie predpisov o cestnej premávke. Zároveň ohrozuje a obmedzuje viac ohrozených účastníkov cestnej premávky, prenáša zodpovednosť za bezpečnosť premávky na účastníkov cestnej premávky, ktorí prednosť v jazde musia vykonať ťažšie vykonateľným a bezpečnostne náročnejším úkonom. Aplikačná prax ukazuje praktickú nemožnosť rozlíšiť vodorovné dopravné značenie V2b, V4 (oddelenie cyklopruhu) a V7 (priechod pre cyklistov). Podľa súčasnej legislatívy je prednosť cyklistu na priechode pre cyklistov nejasná (napr. je priestupok pre motorové vozidlá ohroziť cyklistov na priechode pre cyklistov; aplikačná prax je horšia) pri jasnej prednosti cyklistov idúcich po cyklopruhu križovanom autami odbočujúcimi vpravo. Tieto nejasnosti výrazne znižujú bezpečnosť cestnej premávky a najmä zraniteľných účastníkov. Žiadame preto jasné definovanie prednosti pre cyklistov na priechodoch pre cyklistov. Jednotlivé priechody sú aj v súčasnosti výrazne označené (podfarbenie, osvetlenie, ...). Samozrejme, výnimočne môže byť križovanie cyklochodníka a ciest robené formou bežného križovania so značkou “daj prednosť v jazde” prípadne “stop”. Vymazanie nasledujúcej vety z § 55.8 : “Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.” Odôvodnenie: Súčasná úprava je zmätočná a vystupuje proti plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a tiež výrazne nabáda na porušovanie predpisov o cestnej premávke. Zároveň ohrozuje a obmedzuje viac ohrozených účastníkov cestnej premávky, prenáša zodpovednosť za bezpečnosť premávky na účastníkov cestnej premávky, ktorí prednosť v jazde musia vykonať ťažšie vykonateľným a bezpečnostne náročnejším úkonom. Aplikačná prax ukazuje praktickú nemožnosť rozlíšiť vodorovné dopravné značenie V2b, V4 (oddelenie cyklopruhu) a V7 (priechod pre cyklistov). Podľa súčasnej legislatívy je prednosť cyklistu na priechode pre cyklistov nejasná (napr. je priestupok pre motorové vozidlá ohroziť cyklistov na priechode pre cyklistov; aplikačná prax je horšia) pri jasnej prednosti cyklistov idúcich po cyklopruhu križovanom autami odbočujúcimi vpravo. Tieto nejasnosti výrazne znižujú bezpečnosť cestnej premávky a najmä zraniteľných účastníkov. Žiadame preto jasné definovanie prednosti pre cyklistov na priechodoch pre cyklistov. Jednotlivé priechody sú aj v súčasnosti výrazne označené (podfarbenie,	O ČA MV SR nesúhlasí so zavedením pevne daného minimálneho bočného odstupu od cyklistu 1,5 m, keďže ide o neštandardné pravidlo cestnej premávky, ktoré nevyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), nie je zavedené ani v cyklisticky najvyspelejších krajinách, nezohľadňuje priestorové možnosti a ďalšie individuálne aspekty pri konkrétnom predchádzaní a taktiež nie postihnuteľné legálnymi prostriedkami, pričom podotýkame, že od 1. januára 2016 došlo k zvýrazneniu povinnosti zachovávať pri predchádzaní dostatočný bočný odstup osobitne čo sa týka cyklistov a chodcov. Zástupcovia verejnosti trvajú na zmene prednosti cyklistov na priechode pre cyklistov, resp. na úprave prechádzania cyklistov cez vozovku (pripomienky k § 4 ods. 1 písm. f), § 55 ods. 8 a § 21). MV SR po diskusii na rozporovom konaní navrhne úpravu relevantných ustanovení zákona o cestnej premávke tak, aby boli tieto zmeny súladné s medzinárodnými štandardami a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. MV SR súhlasí s pripomienkou týkajúcou sa vypustenia povinnosti nosiť prilbu pre všetkých cyklistov mimo obce (povinnosť mať prilbu pre cyklistov do 15 rokov ostáva zachovaná). MV SR nesúhlasí so zrušením explicitnej povinnosti jazdiť po cyklocestičke, ak v danom smere existuje, keďže takáto povinnosť výslovne vyplýva zo
------------------	--	---

osvetlenie,...). Samozrejme, výnimočne môže byť križovanie cyklochodníka a ciest robené formou bežného križovania so značkou „daj prednosť v jazde“ prípadne „stop“. Vymazanie „cestičky pre cyklistov“ z § 21 Vchádzanie na cestu: Pri vchádzaní na cestu z miesta mimo cesty, z poľnej cesty, z lesnej cesty, z cestičky pre cyklistov, z obytnej zóny alebo z pešej zóny vodič je povinný dať prednosť v jazde vozidlu idúcemu po ceste. Odôvodnenie: Formulácia odporuje § 2 „Vymedzenie základných pojmov: (1) Cestnou premávkou na účely tohto zákona sa rozumie užívanie diaľnic, ciest, miestnych komunikácií a účelových komunikácií (ďalej len „cesta“) vodičmi vozidiel a chodcami. „Cyklistická cestička je podľa Cestného zákona miestna komunikácia IV. triedy, preto § 21 odporuje § 2 Zákona o cestnej premávke Zrušenie povinnosti nosenia prilby pre osoby staršie ako 15 rokov aj mimo obce. §55 ods. (9) sa ruší. Odôvodnenie: V EÚ sa podobná úprava pre dospelé osoby nepoužíva, s výnimkou Slovenska má podobný zákon len jedna krajina. Povinné nosenie prilby je podľa zahraničných prieskumov výraznou prekážkou v rozvoji cyklistickej dopravy. Jediný jednoznačný efekt povinných prilieb je v znížení počtu cyklistov (desiatky štúdií, napr. metaštúdia Hynd, Cuerden, Reid and Adams, 2009). Zároveň hlavným faktorom bezpečnosti cyklistov je ich počet: zvýšením počtu cyklistov dochádza k zníženiu relatívneho aj absolútneho počtu nehôd s ich účasťou. Preto žiadame zrušiť povinnosť nosiť prilby. Navyše je takýto zákon neaplikovateľný, keďže množstvo cykloturistov prichádza z krajín, kde prilby povinné nie sú, a teda ich ani nemôže mať so sebou (nevlastní ich). Takito cykloturisti zlepšujú ekonomiku a zamestnanosť Slovenska, ale môžu byť pokutovaní práve kvôli neexistujúcej harmonizácii cestných zákonov členských krajín EÚ. Členské krajiny EÚ s najmenšou nehodovosťou cyklistov nemajú prilby povinné (napr. Holandsko, Dánsko). Zrušenie explicitnej povinnosti jazdiť po cyklocestičke, ak v danom smere existuje. Odôvodnenie: Rozdiel rýchlosti v jazde cyklistov na cyklistickom chodníku v rovnakom smere je oveľa výraznejší, ako pri automobilovej a pešej doprave (ráta sa v desiatkach až stovkách percent) a zároveň nevhodne a nekvalitne prevedená cyklistická infraštruktúra neumožňuje plynulé a bezpečné použitie cyklistickej cestičky aj cyklistom, pohybujúcim sa plynule a bezpečne vo vozovke. Príklad: nemožnosť využiť spojenú cestičku pre chodcov a cyklistov na Ružinovskej, ak cyklista prichádza vo vozovke Ružinovskej ulice, pretože spojená cestička je oddelená vysokým obrubníkom, zle navrhnutým prechodom, parkujúcimi autami a zároveň je povrch cyklocestičky výrazne nerovný. Povoľenie pravého odbočenia pre cyklistov pri križovatkách so svetelným riadením pri červenom signále. Odôvodnenie: Cyklista pri pravom odbočení pri dodržaní prednosti v jazde pre autá a chodcov, prechádzajúcich na zelený signál, nepredstavuje bezpečnostné riziko, priestorovým pohybom sa vyskytuje na krajnici, alebo na pravom okraji vozovky, kde neobmedzuje autá a chodcov, prechádzajúcich na zelený signál. Pri pohybe po samostatnej cestičke pre cyklistov je kolízny bod s automobilmi vylúčený úplne, zaradenie do prúdu cyklistov, prechádzajúcich na zelený signál, je zabezpečené dodržaním prednosti v jazde. Zákaz parkovania na chodníkoch Odôvodnenie: Parkovanie na chodníkoch predstavuje jedno z najväčších bezpečnostných rizík cestnej premávky, výrazne znevýhodňuje viac ohrozených účastníkov cestnej premávky, ohrozuje alebo priamo znemožňuje plynulý a bezpečný pohyb chodcov po chodníku, obmedzuje rozhľadové podmienky pri prechodoch a v križovatkách, obmedzuje bezpečné a plynulé využívanie verejného priestoru pre viac ohrozených účastníkov		záväzných medzinárodných dohôd (Dohovor o cestnej premávke a Dohovor o dopravných značkách a signáloch) a je teda štandardnou povinnosťou aj v okolitých štátoch. MV SR nesúhlasí s povolením pravého odbočenia pre cyklistov na križovatkách so svetelným riadením pri červenom signáli, keďže ide o neštandardné pravidlo, ktoré je v rozpore s medzinárodnými dohovormi. Odbočovanie na červený signál bude možné pri tzv. čiernej šípke, ktorú MV SR predpokladá zaviesť v pripravovanej novej vyhláške o dopravných značkách. Zástupcovia verejnosti trvajú na zákaze parkovania na chodníkoch, pričom MV SR upozorňuje, že v rámci predmetnej novely zákona sa navrhuje značným spôsobom obmedziť parkovanie na chodníkoch (bez dopravnej značky bude možné len pre vozidlá do 3,5 t a len na chodníku priľahlom k ceste, bez možnosti jazdiť po chodníku za účelom zaparkovania). Zástupcovia verejnosti trvajú na výslovnom uvedení, že vodič nesmie „ani časťou vozidla“ parkovať mimo parkovacieho boxu. MV SR poukazuje na to, že už v súčasnosti platí pravidlo (§ 23 ods. 2), podľa ktorého je vodič povinný prednostne použiť parkovisko tak, aby neobmedzoval ostatných účastníkov cestnej premávky, čo považujeme za dostatočné.
--	--	--

cestnej premávky. Zároveň predstavuje enormnú ekonomickú záťaž pre samosprávy priamym výrazným poškodzovaním chodníkov navrhnutých na peší pohyb, zvýšenou automobilovou premávkou v centrách miest a tým zvýšenými nárokmi na údržbu a rozvoj cestnej siete, výrazne sťaženou zimnou údržbou chodníkov a podobne. Parkovanie mimo boxu je priestupok v § 25 prvá veta ods. 1) znie: “(1) Vodič nesmie ani časťou vozidla zastaviť alebo stáť”. Odôvodnenie: Aplikčná prax ukazuje, že parkovanie pretŕčaním mimo parkovacieho boxu nie je postihované, príslušníci Policajného zboru SR alebo mestskej polície často chápu trčanie desiatok centimetrov vozidla mimo parkovacieho boxu (napr. na chodník, z ktorého zostane torzo) za parkovanie v súlade so zákonom. Zároveň spojka “a” medzi slovami “zastaviť” a “stáť” sťažuje vymáhanie zastavenia vozidiel. Preto žiadame spresniť definíciu odseku 1). Zlepšenie podmienok hromadnej dopravy do § 6a doplniť nový bod k), ktorý znie: “k) prednosť autobusu alebo trolejbusu podľa § 12 ods. (3) a § 23 ods. (5), prednosť električky podľa § 19 ods. (5), a povinnosti podľa § 13”, do § 139a doplniť nový odsek 12), ktorý znie: “Držiteľovi vozidla, ktorý porušil § 6a písm k), orgán Policajného zboru uloží pokutu 99 eur.” Odôvodnenie: Hromadná doprava má formálne podľa legislatívy prednosť pred individuálnou automobilovou dopravou. Prax však zaošáva za legislatívou. Preto žiadame doplniť objektívnu zodpovednosť za ignorovanie predpisov o prednosti hromadnej dopravy (autobusy, trolejbusy, električky). Legalizácia pohybu cyklistov po chodníkoch s prihliadnutím na okolitú cyklistickú infraštruktúru, bezpečnosť cestnej premávky a možné ohrozenie iných účastníkov premávky. Odôvodnenie: Súčasný stav, keď kombinácia nedostatočnej cyklistickej infraštruktúry, objektívne nebezpečenstvo pri pohybe na bicykli v cestnej premávke v priestore vozovky a nelegálnosť pohybu po chodníkoch na bicykli vytvára výrazný tlak na nedoroziavanie zákonov Slovenskej republiky zo strany občanov, ktorí zvažujú medzi ohrozením svojho života a dodržiavaním Zákona o cestnej premávke. Pri súčasnom nastavení zákona a jeho masívnom nedodržiavaní (viď prieskumy o pohybe cyklistov na chodníku) je vychovávaná ďalšia generácia so znalosťou, že drobné porušenie akéhokoľvek zákona je nielen dovolené, ale aj nutné. Tento stav je dlhodobo spoločensky neúnosný a rezultuje v spoločnosť, kde porušenie zákona je spoločenskou normou. Zníženie zbytočných požiadaviek voči cyklistom z § 55 ods. 2) sa vypúšťa posledná veta. Odôvodnenie: Bicykel musí byť vybavený reflexnými prvkami a osvetlením. Je teda zbytočné a nezmyselné vyžadovať, aby cyklista mal na sebe reflexný bezpečnostný odev alebo prvky (keďže bicykel je osvetlený). Zaradenie nového pro-cyklistického dopravného značenia do zákona a do vyhlášky 9/2009, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke, a to prinajmenšom: ochranný (viacúčelový) pruh pre cyklistov (obr. 1a, 1b a 1c); určenie farieb pre nebezpečné miesta - zelené podfarbenie a biele čiary (obr. 2); spoločný priechod pre chodcov a cyklistov (obr. 3); cyklistická ulica (obr. 4); tzv. žraločie zuby (obr. 5) naznačujúce kto dáva prednosť v jazde Zúžené vodorovné dopravné značenie pre využitie na cyklistických komunikáciách zaradenie krátkej prerušovanej čiary do vyhlášky úprava textu k značke C8: vyškrtnúť možnosť použitia spolu s C24 na označenie cyklopruhu možnosť použiť značku C24 v zmenšenej podobe na vyznačenie vyhradeného pruhu pre cyklistov (na komunikáciách s $V_{max} < 50$ km/h) (Obrazová príloha je dostupná na https://v.gd/LYJRu3.) Všetky pripomienky majú charakter zásadnej pripomienky. V prípade, že ministerstvo nevyhoví hromadnej pripomienke, žiadame uskutočnenie rozporového konania, na		MV SR z technických dôvodov nesúhlasí s rozšírením objektívnej zodpovednosti (§ 6a) na prednosti voči autobusu, trolejbusu a električke. MV SR nesúhlasí s legalizáciou pohybu cyklistov po chodníkoch, keďže ide o neštandardné pravidlo, ktoré je v rozpore s medzinárodnými dohovormi; chodníky, na ktorých môžu jazdiť cyklisti, je potrebné označiť dopravnými značkami. MV SR súhlasí s pripomienkou týkajúcou sa vypustenia povinnosti reflexných prvkov (povinnosť mať reflexnými prvkami označený samotný bicykel ostáva zachovaná). Nové pro-cyklistické dopravné značenie bude posúdené v rámci prípravy novej vyhlášky o dopravnom značení, ktorú MV SR v súčasnosti pripravuje a ktorá bude ešte predmetom pripomienkového konania.
---	--	--

	ktoré budú pozvaní nižšie uvedení zástupcovia verejnosti: Dan Kollár, Kohútova 6, 821 08, Bratislava, dan @ cyklokoalicia.sk Stanislav Skýva, Vihorlatská 13, 83104, Bratislava, stanislav.skyva @ gmail.com Daniel Duriš, Karadžičova 6, 821 08, Bratislava, dusoft @ gmail.com Michal Malý, Karpatské nám. 10/A, 831 06, Bratislava, michal @ cyklokoalicia.sk Petra Nečasová, Hodálova 1, 841 04, Bratislava, petra @ cyklokoalicia.sk Jozef Schwarz, Furdekova 12, 851 03, Bratislava, jozo @ cyklokoalicia.sk			
Verejnosť	§ 6a Povinnosti držiteľa vozidla Keďže za veľké množstvo najmä hromadných nehôd je z dôvodu nedodržanie bezpečnej vzdialenosti a kontrola bezpečnej vzdialenosti je v technicky zautomatizovaná, tak ako meranie rýchlosti, preto navrhujem doplniť 8/2009 Z. z. nové písmeno do § 6a Povinnosti držiteľa vozidla s nasledujúcim textom: J) bezpečná vzdialenosť podľa § 35 ods. 5	O	N	So súčasnými technickými prostriedkami nie je možné automatizovane (bez obsluhy) dokumentovať porušenie daného pravidla.
Verejnosť	§ 59 ods. 1 Návrh úpravy: Upraviť § 59 ods. 1: „(1) V obytnej zóne, pešej zóne a školskej zóne chodci a cyklisti smú používať cestu v celej jej šírke, pričom sa na nich nevzťahuje § 52, § 55 ods. 1 a 2. Hry detí na ceste sú dovolené len v obytnej zóne.“, Odôvodnenie: Popularita využívania bicykla ako dopravného prostriedku stále rastie. Požadované úpravy sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky nielen na komunikáciách s premávkou motorovej dopravy, ale aj na cyklistických a turistických chodníkoch. Úprava navrhuje riešenie jazdy cyklistov v obytných zónach a v peších zónach, školských zónach, s povoleným vjazdom cyklistov. Z hľadiska bezpečnosti pre cyklistov je takáto zóna zákonom vnímaná podobne ako samostatná cyklocestička - na oboch je dovolená samostatná jazda na bicykli u detí do 10 rokov (§ 55 ods. 4). Aj tu však podľa súčasného znenia zákona platí povinnosť cyklistov jazdiť len pri pravom okraji vozovky a jednotlivo za sebou, čo je v tomto prostredí nelogické. V režime obytnej zóny alebo pešej zóny s povoleným vjazdom cyklistov sa navyše často nachádzajú aj námestia alebo priestory, kde jazda pri pravom okraji vozovky nedáva zmysel. Cyklisti, podobne ako chodci, sa v týchto zónach reálne pohybujú voľne. V § 59 ods. 3 je zakotvená povinnosť ohľaduplnosti k chodcom.	O	N	Obytná a školská zóna sú tvorené cestami s vozovkou, kde nie je žiaduce modifikovať pravidlá jazdy vozidiel, a to ani bicyklov. Do pešej zóny je možný vjazd bicyklov len, ak to umožňuje dopravná značka a aj v rámci nej by mal byť pohyb účastníkov cestnej premávky aspoň čiastočne regulovaný, a teda predvídateľný.
Verejnosť	V § 25 ods. 1 písm. t) Návrh úpravy: V § 25 ods. 1 písm. t) navrhujeme slová „električkovou koľajnicou“ nahradiť slovami „koľajnicou koľajovej dráhy“. Odôvodnenie: Existujú prípady parkovania v blízkosti iných dráh, než je električková (napr. pri trati Čierny Balog – Vydrovo, kde sú koľajnice historickej železnice vedené popri ceste II/529) a v budúcnosti špeciálne dráhy typu mestská dráha a pod., t. j. treba aj tieto brať do úvahy a zohľadniť v legislatívnom zapracovaní	O	N	Navrhovanú zmenu nepovažujeme za vhodnú; zákaz podľa § 25 ods. 1 písm. t) sa vzťahuje na situáciu, keď je električkový koľajový pás vedený vo vozovke v strede, t. j. vozidlá stojace pri pravom okraji vozovky musia nechať 3,5 m široký pruh na ich obchádzanie bez toho, aby bolo nutné pri tom zachádzať na koľajový pás. Uvedený príklad nie je takého charakteru. V prípade potreby je možné zákazy vyznačiť dopravnými značkami.

Verejnosť	V § 27 ods. 1, § 28 a § 29 ods. 1 Návrh úpravy: V § 27 ods. 1, § 28 a § 29 ods. 1 za slovo „vodič“ doplniť slová „a chodec“. § 29 ods. 2 zrušiť. Odôvodnenie: Cieľom je redukovať nejednoznačné formulácie „vzťahuje sa primerane“.	O	N	Ide len o formálne zmeny, bez zjavnej pridanej hodnoty. Primerané vzťahovanie je bežným a zaužívaným legislatívnym vyjadrením.
Verejnosť	§ 63 ods. 1 Návrh úpravy: V § 63 ods. 1 sa vypúšťa text za bodkočiarkou a dopĺňa sa nový odsek, ktorý znie: „(2) Príslušník obecnej polície je pri plnení úloh oprávnený zastavovať vozidlá (a) po ktorých bolo vyhlásené pátranie, (b) ktorých vodič neuposlúchol pokyn vyplývajúci z dopravnej značky zákaz zastavenia, zákaz stáť, zákaz vjazdu, zákaz odbočovania, zákaz otáčania, prikázaný smer jazdy, prikázaný smer obchádzania, vyhradené parkovisko, obytná zóna, pešia zóna, školská zóna, zóna s dopravným obmedzením, zóna s plateným alebo regulovaným státím a parkovisko, alebo porušil zákaz zastavenia, stáť alebo vjazdu podľa tohto zákona, alebo porušil ustanovenia o vchádzaní na električkový pás alebo do vyhradeného jazdného pruhu.“ a v zákone 564/1991 Z. z. v § 3 ods. 1 písm. f) bod 2 doplniť text „alebo ustanovujú podmienky vchádzania na električkový pás alebo do vyhradeného jazdného pruhu.“ Odôvodnenie: Oprávnenia zastavovať vozidlá by mali byť uvedené v zákone o cestnej premávke, nie v osobitných zákonoch. Navrhujeme tiež explicitne uviesť možnosť obecnej polície sankcionovať neoprávnený vjazd na električkový pás a do vyhradeného jazdného pruhu, ktorá bola doteraz spochybiteľná. Z uvedeného dôvodu preto niektoré obce vyznačovali vyhradené jazdné pruhy ako pruhy s dopravným obmedzením (zákaz vjazdu mimo určených typov vozidiel – značka B 1 s dodatkovou tabuľkou).	O	ČA	Oprávnenie na zastavovanie pre príslušníkov obecnej polície zatiaľ ponechané v zákone č. 564/1991 Zb.; oprávnenie obecnej polície prejednávať priestupky proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky bolo upravené tak, aby zahŕňalo všetky obdobné porušenia pravidiel.
Verejnosť	§ 14 Cestná zeleň Ods (3) Návrh znenia Ods 3) O umiestňovaní a druhovom zložení cestnej zelene mimo zastavaného územia obce a o výrube jej drevín rozhoduje cestný správny orgán po dohode s orgánom životného prostredia. V zastavanom území obce je cestná zeleň súčasťou verejnej zelene obce. Odôvodnenie: V obci dochádza osobitne ku kolízii pri správe zelene a drevín, ktoré sú napr. „cestnou zeleňou“, spravujú ich oddelenia cestného hospodárstva a o výrube rozhoduje cestný správny orgán. Aleje v mestách majú nesmierny význam aj pri zachytávaní PM2,5 -PM10 a mali by byť súčasťou Dokumentu starostlivosti o dreviny, ako koncepčného materiálu pri starostlivosti a udržiavaní drevín. Konkrétny príklad z Bratislavy – k cestnej zeleni, okrem alejí patrí aj napr. Hodžovo námestie, Františkánske námestie či Nám. SNP, pred Starou tržnicou, teda významné plochy zelene, ktoré nie sú v správe odborníkov, ale „cestárov“. Tým napr. Hl. mesto SR prichádza o celé aleje z dôvodu nedostatočne kvalitnej údržby. Veľkou chybou je zároveň aj rozdrobenosť pri samotnej správe drevín. Navyše o dreviny vo verejnej zeleni sa starajú samotné obce v súlade so zákonom 369/1990 Zb. o obecnom zriadení, vynakladajú na ich starostlivosť verejné financie. Za výrub drevín podľa osobitných predpisov obce nedostanú žiadnu náhradu. Z tohto dôvodu by v zastavanom území obce pri starostlivosti, výsadbe drevín ale aj ich výruboch na základe oprávnenia alebo povinnosti vyplývajúcej z osobitných predpisov malo postupovať ako pri iných výruboch drevín.	O	N	Ide o pripomienku k cestnému zákonu (zákon č. 135/1961 Zb.), nie k zákonu o cestnej premávke (zákon č. 8/2009 Z. z.); pripomienka bola postúpená Ministerstvu dopravy a výstavby SR ako gestorovi cestného zákona.
Verejnosť	K Čl. I bod 33 - §52 ods. 2 Navrhujem, aby §52 ods. 2 vrátilo už navrhovaných zmien znel: "(2) Iní účastníci cestnej premávky	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania

	než chodci nesmú chodník používať; to neplatí, ak dopravnou značkou alebo dopravným zariadením je určené inak alebo ak ide o zastavenie alebo státie vozidla s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3500 kg na okraji chodníka priľahlom k ceste, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m okrem zóny s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia, zóny s plateným alebo regulovaným státím a situácie, keď je dodatkovou tabuľou k dopravnej značke upravujúcej zákaz zastavenia alebo státia ustanovené, že zákaz sa vzťahuje aj na chodník priľahlý k ceste. Pri zastavení alebo státí podľa prvej vety možno vchádzať na chodník a vychádzať z neho len v mieste zastavenia alebo státia vozidla. V zóne s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenia alebo státia a v zóne s plateným alebo regulovaným státím je však na chodníku povolené zastavenie alebo státie bicykla a motocykla, pri ktorom ostane voľná šírka chodníka najmenej 1,5 m." Odôvodnenie: Súčasný právny stav, ak sú naplnené podmienky výnimky zo zákazu zastavenia alebo státia podľa §52 ods. 2 zákona, umožňuje zakázať zastavenie alebo státie na chodníku iba prostredníctvom ustanovenia zóny s dopravným obmedzením spočívajúcim v zákaze zastavenie alebo státia. Ustanovovať zónu s dopravným obmedzením však nie je vždy účelné a preto navrhujem zaviesť zákonnú možnosť rozšíriť pôsobnosť zákazu zastavenia alebo státia vyplývajúceho z dopravnej značky zákaz zastavenia alebo zákaz státia aj na k ceste priľahlý chodník s využitím dodatkovej tabule k týmto dopravným značkám. Vzor dodatkovej tabule s textom „Platí aj pre chodník“ (alebo podobne) navrhujem doplniť aj s jej významom do vykonávacej vyhlášky.			a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosť	Zaradenie bočného odstupu predbiehajúceho auta od cyklistu 1,5 m Odôvodnenie: Jazda pri pravom okraji vozovky v súčasnosti nie je bezpečná predovšetkým z dôvodu nedodržiavania bezpečného odstupu motorových vozidiel od cyklistov. Napriek tomu, že polícia odporúča predchádzať cyklistov s minimálne 1,5 m odstupom, podstatná časť vodičov tento odstup nedodržuje. Cyklisti navyše potrebujú aj určitý manévrovací priestor kvôli nekvalitnej vozovke. Nedostatočný odstup automobilov od predchádzaných cyklistov je nielen príčinou nehôd, zranení či dokonca úmrtí cyklistov, ale vyvoláva u nich aj pocit ohrozenia pri jazde. Dôsledkom je, že obyvatelia, využívajúci bicykel, radšej volia jazdu po chodníku s vedomím novej pokuty.	O	N	Nesúhlasíme so zavedením pevne daného minimálneho bočného odstupu od cyklistu 1,5 m, keďže ide o neštandardné pravidlo cestnej premávky, ktoré nevyplýva z Dohovoru o cestnej premávke (Viedeň, 1968), nie je zavedené ani v cyklisticky najvyspelejších krajinách, nezohľadňuje priestorové možnosti a ďalšie individuálne aspekty pri konkrétnom predchádzaní a taktiež nie je postihnuteľné legálnymi prostriedkami, pričom podotýkame, že od 1. januára 2016 došlo k zvýrazneniu povinnosti zachovávať pri predchádzaní dostatočný bočný odstup osobitne čo sa týka cyklistov a chodcov.
Verejnosť	Povolenie pravého odbočenia pre cyklistov pri križovatkách so svetelným riadením pri červenom signále. Odôvodnenie: Cyklista pri pravom odbočení pri dodržaní prednosti v jazde pre autá a chodcov, prechádzajúcich na zelený signál, nepredstavuje bezpečnostné riziko, priestorovým	O	N	S povolením pravého odbočenia pre cyklistov na križovatkách so svetelným riadením pri červenom signáli nesúhlasíme, keďže ide o neštandardné

	pohybom sa vyskytuje na krajnici, alebo na pravom okraji vozovky, kde neobmedzuje autá a chodcov, prechádzajúcich na zelený signál. Pri pohybe po samostatnej cestičke pre cyklistov je kolízny bod s automobilmi vylúčený úplne, zaradenie do prúdu cyklistov, prechádzajúcich na zelený signál, je zabezpečené dodržaním prednosti v jazde.			pravidlo, ktoré je v rozpore s medzinárodnými dohovormi.
Verejnosť	9.2009 Z. z. Čl. 5 (14) K značke č. IP 16 Pri inventúre parkovacích miest, veľa obcí zistilo, že dopravná značka IP 16 (parkovacie miesta s vyhradením státím) sa často zneužíva nejednoznačným určením na dodatkovvej tabuľke, o ktoré miesta ide. Najmä tak, že nie je uvedený počet parkovacích boxov, nie je uvedené, v ktorom smere platí (nárokuje sa v oboch). Nie je známe v dlhom rade parkovacích boxov prvý a posledný rezervovaný parkovací boxy. Navrhujem situáciu sprehľadniť doplnením nasledujúceho textu k 9/2009 Z. z. Čl. 5 Informatívne prevádzkové značky (14) K značke č. IP 16: Vyhradené parkovacie miesta sa vyznačujú v smere jazdy. V protismere jazdy je možné vyznačiť len jedno parkovacie miesto a to za použitia dodatkovvej tabuľky E8c koniec úseku platnosti. Ak sa vyznačujú za sebou viac ako 4 parkovacie boxy, tak treba na začiatku použiť k značke IP 16 aj dodatkovú tabuľku E8a (začiatok úseku platnosti) a na konci k značke IP 16 použiť dodatkovú tabuľku E8c (koniec úseku platnosti.) Ak sa dopravné značenie umiestňuje kolmo, napríklad pri kolmom státi, tak sa použije dodatková tabuľka E7 smerová šípka. Ak je dopravné značenie umiestnené v strede parkovacieho boxu, tak platí pre tento parkovací box, ak je umiestnené medzi parkovacími boxami a nie je použitá smerová šípka, tak platí v smere jazdy. Zvislé dopravné značky musia poskytnúť jednoznačnú identifikáciu, kde je prvý a posledný vyhradený parkovací box a to aj v prípade zasneženia vodorovného dopravného značenia. Ak nie je číslom určený počet parkovacích boxov, tak ide len o jeden parkovací box. Na jeden parkovací box alebo číslom zadefinovaný počet, môže byť určených aj viacero evidenčných čísel vozidiel alebo parkovacích preukazov, ktorý sa tam majú možnosť striedať. Ako je len samotná značka IP 16 bez dodatkovvej tabuľky pre koho, tak nejde o rezervovaný parkovací box.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláske.
Verejnosť	§ 60 odsek (2) Pri zavádzaní parkovacích politík značkou zóna, dochádza k rozdielnym výkladom, ktoré dopravné značenie má prednosť, či lokálne alebo zo značky zóna. Najmä, ak obec značkou IP 17a (parkovacie miesta s platením státím) v značke zóna spoplatní väčšiu oblasť a v nej boli a sú nespoplatnené alebo rezervované parkovacie boxy a parkoviska označené značkou IP 12 až IP 16. Obce, ktoré sú korektné k svojim občanom a návštevníkom všade v zóne, kde boli parkovacie miesta spoplatnené, tam doplnili symbol zo značky IP 17a, lenže obce, ktoré si príjem rozpočtu založili na pokutách, a symbol IP17 dali len na značku zóna a niektorých značkách, tak zneužívajú toho, že táto úprava nie je taxatívne uvedená v zákone o cestnej premávke a vyberajú pokuty. Preto navrhujem doplniť vetu v 8/2009 Z. z. na koniec § 60 odsek (2) Úprava lokálnym dopravným značením je nadradená úprave vyplývajúcej z dopravného značenia zóna. Odhadujem, že tomuto nebudete veriť, ale môžem predložiť rozhodnutie v tejto veci, vrátane odvolania, ktoré potvrdilo, že prednosť má symbol zo značky zóna.	O	N	Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláske.
Verejnosť	9.2009 Z. z. Čl. 5 (37) K značkám č. IP 27a a č. IP 27b: Pri značke zóna s plateným alebo regulovaným státím je taxatívne uvedené, že státie je dovolené len	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláske.

	na vyznačených parkovacích miestach. V praxi sú situácie, kde je potrebné v zóne povoliť platené alebo regulované státie aj na miestach, ktoré nie sú vyznačené vodorovným značením. Napríklad parkovisko je realizované zatrávňovacími tvárnicami, alebo obec nemá dostatok parkovacích kapacít, chce, aby sa cez deň parkovalo iba na vyznačených miestach, ale nočné parkovanie akceptuje všade. Podľa mňa sa to dá riešiť aj v súčasnosti dodatkovou tabuľkou v značke zóna, kde sa povolí platené alebo regulovaná státie aj na nevyznačených miestach, na ktorých je státie všeobecnými ustanoveniami a dopravným značením nezakázané za rovnakých alebo aj iných podmienok, ako na vyznačených miestach, respektíve spoplatnených inou sadzbou. Myslím si, že pre jednoznačnosť by bolo vhodné zmeniť text v 9/2009 Z. z. Čl. 5 Informatívne prevádzkové značky (37) K značkám č. IP 27a a č. IP 27b: Z: „kde státie vozidiel je dovolené len na vyznačených parkovacích miestach“ Na: „Kde je státie vozidiel na nevyznačených parkovacích miestach zakázané, pokiaľ dopravné značenie nestanovuje inak.“			
Verejnosť	9.2009 Z. z. §6 ods. (3) Pripomienkovanie novelizácie zákona 8/2009 Z. z., využívam aj k možnosti pripomienkovať aj súvisiacu vykonávaciu vyhlášku 9/2009 Z. z. V §6 je možnosť použiť modrú farbu na vodorovné dopravné značenie pre vyznačenie spoplatnených a regulovaných parkovacích boxov je vynikajúca, lebo vodič ihneď vie, že nejde o bezplatné státie. Problém je na niektorých povrchoch kde je modrá farba málo výrazná, navyše keď sa biele značenie premaľováva na modré, tak niekde to vyznie ako zatretie doterajšieho bieleho značenia. Navrhujem aby v prípade povrchu, kde modré značenie by spĺyvalo s povrchom vozovky, mať možnosť na bielu farbu dať len pás modrej farby a obrysy vodorovného dopravného značenia nechať biele. Vo vyhláške 9/2009 Z. z. v §6 ods. (3) doplniť vetu: Pri vodorovných pruhoch modrej farby je možné použiť obrysy bielej farby, pričom šírka modrého pruhu na bielom podklade musí byť aspoň 1/3 jeho šírky.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
Verejnosť	9.2009 Z. z. § 5 ods. (13) písmeno a) Pripomienkovanie novelizácie zákona 8/2009 Z. z., využívam aj k možnosti pripomienkovať aj súvisiacu vykonávaciu vyhlášku 9/2009 Z. z. Značky zóna sú na niektorých mestách zrealizované spôsobom zóna v zóne a v nej ďalšia zóna. Pre vodiča je takýto spôsob viacnásobného vnárania zóny do zóny ťažko zapamätateľný a problémom je najmä značka koniec zóny, pri ktorej vodič netuší, ktorá z predchádzajúcich značiek zóna má platiť. Navrhujem tento problém vyriešiť a to doplniť bod 9/2009 Z. z. § 5 Zvislé dopravné značky ods. (13) písmeno a) o nasledujúcu vetu: Dopravné značky zóna sa do seba nevnárajú a ak vozidlo prechádza priamo zo zóny do ďalšej zóny, bez ukončenia predchádzajúcej zóny, tak nová značka zóna, ruší platnosť predchádzajúcej značky zóna.	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.
Verejnosť	K bodu 11 a následne k návrhu ako celku Regionálne združenie mestských častí hlavného mesta Slovenskej republiky žiada v § 6a doplniť text tak, aby sa rozšírila objektívna zodpovednosť držiteľov vozidla tak, aby parkovali v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním len po zaplatení príslušného poplatku určeného obcou formou všeobecne záväzného nariadenia obce, v Bratislave aj mestskej časti. V nadväznosti na rozšírenie objektívnej zodpovednosti držiteľov vozidiel, ktorí parkujú v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním bez	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú podrobnú úpravu tejto problematiky vrátane logistického zabezpečenia realizácie objektívnej zodpovednosti, bolo dohodnuté, že v spolupráci so

platenia bude nevyhnutné: - upraviť v zákone skutkovú podstatu správneho deliktu za porušenie vyššie uvedenej povinnosti, - rozšíriť vecnú príslušnosť pre Obecnú políciu, obec a mestskú časť tak, aby mohla nie len objasňovať správne delikty, ale aby mala možnosť primárne prejednávať tieto delikty v skrátenom blokovom konaní pokiaľ to okolnosti umožnia, resp. mala právo bezodkladne bez ďalšieho konania vydať rozkaz o uložení pokuty obdobne ako Policajný zbor podľa § 139d) zákona a spolu s rozkazom zaslať držiteľovi vozidla aj fotografiu o porušení povinnosti (podľa § 6a) alebo spôsob, ktorým sa držiteľ vozidla môže oboznámiť s údajmi podľa § 139f ods. 2 písm. d) - v súvislosti so skráteným blokovým konaním bude potrebné, aby Obecná polícia mala k dispozícii pokutové bloky, pričom výnos s pokút bude príjmom obce. Tieto legislatívne zmeny si vyžadujú nie len zmenu zákona č. 8/2009 Z. z., ale aj zmeny v iných predpisoch ako napr. zákona č. 561/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov atď. Do tejto zmeny je potrebné zapojiť nie len obce a mestá prostredníctvom ich zastúpenia v ZMOS a únii miest Slovenska, ale aj mestské časti Bratislavy zastúpené v Regionálnom združení mestských častí hlavného mesta Slovenskej republiky, ako aj obecné polície a príslušné útvary MV SR. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej novely zákona je vytvorenie podmienok na využívanie ustanovení zákona o tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla za porušenie povinností vyplývajúcich zo zákona aj obecnej polícii, obciam, mestám a mestským častiam. Regulácia statickej dopravy je nevyhnutnou požiadavkou na zabezpečenie bezpečnosti, zdravia občanov a ochrany životného prostredia v mestách, obciach a mestských častiach. Mestá, obce a mestské časti musia mať vytvorené zodpovedajúce nástroje na dodržiavanie regulácie parkovania ustanovenej v ich všeobecne záväznom nariadení. Prax ukazuje, že doteraz uplatňované právomoci miest, obcí a mestských častí nie sú dostatočné pri zavádzaní širokoplošných opatrení na reguláciu statickej dopravy a parkovania motorových vozidiel v intravilánoch miest, obcí a mestských častí. Príslušník polície je oprávnený v zmysle ust. zákona o cestnej premávke ukladať držiteľovi vozidla pokutu za zastavenie vozidla na platenom parkovisku bez zaplatenia poplatku za parkovanie. Takýto správny delikt je možné prejednať len za predpokladu, že bol zachytený technickými prostriedkami, ktoré využíva Policajný zbor ako uplatnenie tzv. objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa vozidla. V obci môže len príslušník obecnej polície použiť v zmysle zákona o obecnej polícii technický prostriedok na zabránenie odjazdu motorového vozidla tzv. „papuču“. Príslušníci obecnej polície však disponujú len obmedzeným počtom týchto zariadení a často nastáva situácia, že nie sú schopní zabrániť odjazdu všetkým vozidlám, ktoré porušujú dopravné predpisy. Nasadenie tohto prostriedku je zároveň zdĺhavý proces. V praxi sa tiež často vyskytujú prípady, keď polícia pri riešení problémov parkovania odkazuje na obecnú políciu, ktorá má na riešenie uvedeného väčší časový priestor avšak na druhej strane menšie kompetencie alebo do príchodu polície vodič s vozidlom opustí parkovisko bez zaplatenia a nie je možné udeliť pokutu vodičovi resp. držiteľovi vozidla napriek tomu, že prevádzkovateľ parkoviska má jeho konanie zachytené vlastnými technickými prostriedkami (napr. kamerový záznam). Navrhovaná legislatívna úprava v podobe rozšírenia právomoci ukladania pokuty za správny delikt obecnej polícii ako aj mestu, obci a mestskej časti by im umožnila zbaviť sa technických prostriedkov na zabránenie odjazdu motorových vozidiel, ktorých použitie je v praxi málo efektívne a voči držiteľom vozidiel neobjektívne. Príjem zo sankcií udelených		zástupcami územnej samosprávy ministerstvo vnútra pripraví samostatný legislatívny návrh zmien, ktoré sú potrebné na riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla obcami prostredníctvom objektívnej zodpovednosti.
---	--	--

	prevádzkovateľom vozidiel obecnou políciou, mestom, obcou a mestskou časťou by bol príjmom ich rozpočtu. Takto by sa zabezpečilo získavanie prostriedkov, ktoré by sa mohli následne využiť na ďalšie riešenie problémov miest, obcí a mestských častí v rámci parkovacej politiky.			
Verejnosc	§ 21 Vchádzanie na cestu ri vchádzaní na cestu z miesta mimo cesty, z poľnej cesty, z lesnej cesty, z cestičky pre cyklistov, z obytnej zóny alebo z pešej zóny vodič je povinný dať prednosť v jazde vozidlu idúcemu po ceste. Odôvodnenie: Formulácia odporuje § 2 "Vymedzenie základných pojmov: (1) Cestnou premávkou na účely tohto zákona sa rozumie užívanie diaľnic, ciest, miestnych komunikácií a účelových komunikácií (ďalej len „cesta“) vodičmi vozidiel a chodcami. " Cyklistická cestička je podľa Cestného zákona miestna komunikácia IV. triedy, preto § 21 odporuje § 2 Zákona o cestnej premávke	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosc	LP.2019.35 Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon 8.2009 SKVZA zastúpená štatutárom, predsedom predstavenstva Mgr. Jaroslavom Prekopom v plnej miere podporuje ustanovenia v rámci medzirezortného pripomienkového konania zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke: 1. Zníženie veku vodičov motorových vozidiel skupín: C,CE,D,DE 2.Tzv. skúšobná doba u mladých vodičov 3. Zvýšenie sankcie za obsluhovanie telefónneho prístroja okrem použitia "handsfree" (tento bod sa mení legislatívne aj v tom, že nebude sa jednať len o telefonovanie, ale aj o používanie iného audiovizuálneho alebo telekomunikačného zariadenia). 4. Vytváranie záchranárskej uličky a tým a vznik nových priestupkov, ktorými sú nielen neumožnenie vytvorenia uličky, ale aj zneužitie uličky. 5. Doporučujeme, aby noví vodiči skupiny C, CE,D,DE neabsolvovali prípravu KKV v rozsahu 280 vyučovacích hodín, ale skrátený výcvik KKV v rozsahu 140 vyučovacích hodín. Doporučujeme navýšenie praktickej jazdy z pôvodných 10 vyučovacích hodín na 20 vyučovacích hodín pre skupinu, ktorej sú držiteľmi vodičského oprávnenia.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosc	564.1991 Z. z. o obecnej polícii §3 So zavádzaním parkovacích politík v mestách a využívaním automatických elektronických systémov pre kontrolu parkovania na základe skenovania TEČ a automatickej kontroly úhrady za parkovanie, navrhujem, aby aj mestské polície mohli využívať objektívnu zodpovednosť v rozsahu doterajších kompetencií Navrhujem novelizovať zákon 564/1991 Z. z. o obecnej polícii, konkrétne § 3 Základné úlohy (1) Obecná polícia písmeno f, kde doplniť text: 3. vedené priestupky môže riešiť aj prostredníctvom povinnosti držiteľa vozidla v súlade §6a 8/2009 Z. z.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú podrobnú úpravu tejto problematiky vrátane logistického zabezpečenia realizácie objektívnej zodpovednosti, bolo dohodnuté, že v spolupráci so zástupcami územnej samosprávy ministerstvo vnútra pripraví samostatný legislatívny návrh zmien, ktoré sú potrebné na riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla obcami prostredníctvom objektívnej zodpovednosti.
Verejnosc	V § 2 ods. 2 písm. n) doplniť za existujúci text: „tak, aby tento účastník nebol nútený náhle zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy Súčasná právna úprava je príliš benevolentná a nezohľadňuje zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ako aj premávku vozidiel s dlhšou brzdnou dráhou. Súčasná právna úprava explicitne	O	N	Takúto úpravu pojmu "neobmedzenie" v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke nepovažujeme za vhodnú, keďže by sa tým zmiešavalo

	nevysvetľuje, čo znamená termín „prekážať“. Preto navrhujeme predmetný text upraviť tak, aby bol význam a podstata písm. n) jednoznačnejšia. Dôvodom je skutočnosť, že vozidlá verejnej osobnej dopravy majú vyššiu hmotnosť a teda majú aj dlhšiu brzdnú dráhu. Okrem toho sú určené na prepravu cestujúcich, ktorí vo vozidlách MHD nie sú pripútaní a sú náchylnejší na zmeny smeru a rýchlosti jazdy, pričom prudké brzdenie vozidla verejnej osobnej dopravy môže viesť k ich zraneniu. Na tento účel navrhujeme explicitne doplniť, akým spôsobom môžu vozidlá prekážať a obmedzovať.			neobmedzenie s dávaním prednosti v jazde.
Verejnosc	§ 25 ods. 1 písm. q) a § 52 ods. 2 Upraviť § 25 ods. 1 písm. q) nasledovne - § 25 ods. 1 písm. q) znie: „q) na chodníku, ak to nie je dovolené dopravnou značkou“ a skrátiť § 52 ods. 2 - § 52 ods. 2 znie: „(2) Iní účastníci cestnej premávky než chodci a cyklisti nesmú chodník používať, to neplatí ak je dopravnou značkou alebo dopravným zariadením určené inak. Ak je povolené zastavenie alebo státie na chodníku iba zvislou dopravnou značkou bez vodorovného dopravného značenia vyznačených parkovacích miest alebo parkovacieho pruhu, vodič je povinný ponechať voľnú šírku chodníka najmenej 1,5 m a to v jednotnej šírke.“ Odôvodnenie: Súčasná úprava prináša v praxi extrémne množstvo problémov a je v rozpore s národnými a často aj miestnymi strategickými materiálmi v oblasti podpory trvalo udržateľnej mobility. Súčasná úprava nezohľadňuje miestne podmienky, ktoré môžu vyžadovať väčšiu šírku chodníka (napr. významné pešie koridory, nástupištia verejnej hromadnej dopravy, námestia, ktoré sú v súčasnosti v zmysle zákona chápané ako „široké chodníky“). Ak stoja vozidlá vedľa seba, je ťažké určiť, ktoré zaparkovalo skôr a ktorého vodič teda porušil zákon. Problémom je tiež dodržiavanie hranice 1,5 metra definovanej v § 52 ods. 2, ktorá si vyžaduje zvýšenú mieru citlivosti odhadu vodičov a zároveň sťaženú kontrolu zo strany zložiek štátnej a obecnej polície. Vodiči stoja aj na miestach, kde zhoršujú viditeľnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a chodcov a znižujú tak bezpečnosť cestnej premávky. Správcovia komunikácií musia často investovať náklady na zariadenia zabráňujúce parkovaniu (napr. stĺpiky), ktoré výrazne obmedzujú prístup vozidlám záchranných zložiek do prilehlých objektov, a nežiaducemu parkovaniu v mnohých prípadoch nedokážu zabrániť (po poškodení alebo odstránení jediného stĺpika sa chodník opäť stáva prístupným pre motorové vozidlá) a celkovo zvyšujú náklady samosprávam. Náklady zvyšuje aj poškodzovanie chodníkov a obrubníkov, ktoré nie sú prispôsobené na zaťaženie motorovými vozidlami. Dôsledkom možnosti parkovania na miestach, ktoré na to neboli a nie sú určené je aj častá jazda motorových vozidiel po chodníkoch, nespevnených plochách, trávnatých plochách či dokonca električkových tratiach. Návyk vodičov parkovať na chodníkoch spôsobuje tiež využívanie tejto možnosti aj v prípadoch, keď nie je potrebná, napr. komunikácia je dostatočne široká a bez zákazu zastavenia/státia. Z uvedených dôvodov navrhujeme, aby bolo parkovanie na chodníkoch všeobecne zakázané a dovolené len vyslovene dopravnými značkami. Správcovia komunikácií, ak to uznajú za vhodné, môžu naďalej povoliť parkovanie na chodníkoch. Umožní sa tak aj lepšia vymožiteľnosť pravidiel pri zavádzaní parkovacích politík v jednotlivých obciach.	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.
Verejnosc	55 ods. 1 Upraviť nasledovne: (1) Na bicykli sa jazdí predovšetkým po cestičke pre cyklistov. Po cestičke pre cyklistov sa jazdí vpravo. Kde cestička pre cyklistov nie je alebo nie je zjazdná, jazdí sa pri pravom	O	N	Akceptovaním pripomienky by sa legalizoval pohyb cyklistov po chodníku, s čím nesúhlasíme; chodníky, na ktorých

	okraji vozovky. Ak sa tým neohrozujú ani neobmedzujú chodci, smie sa jazdiť po pravej krajnici a po chodníku. Cyklista si na chodníku musí počínať mimoriadne opatrne a jazdiť maximálne takou rýchlosťou, aby bolo jeho správanie predvídateľné. Prejazd na bicykli cez nástupište verejnej osobnej dopravy je zakázaný. Pokiaľ nie je dopravnou značkou C 12 cestička pre vyznačených užívateľov určené, že ide o spoločný chodník a cyklochodník, kde môžu byť obidvaja účastníci premávky.			môžu jazdiť cyklisti, je potrebné označiť dopravnými značkami.
Verejnosť	§ 2 ods.2 zákon č. 8.2009 Z.z. V § 2 ods. 2 písm. n) doplniť za existujúci text: „tak, aby tento účastník nebol nútený náhle zmeniť rýchlosť alebo smer jazdy.“ Odôvodnenie: Súčasná právna úprava je príliš benevolentná a nezohľadňuje zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ako aj premávku vozidiel s dlhšou brzdnou dráhou. Súčasná právna úprava explicitne nevysvetľuje, čo znamená termín „prekážať“. Preto navrhujeme predmetný text upraviť tak, aby bol význam a podstata písm. n) jednoznačnejšia. Dôvodom je skutočnosť, že vozidlá verejnej osobnej dopravy majú vyššiu hmotnosť a teda majú aj dlhšiu brzdnú dráhu. Okrem toho sú určené na prepravu cestujúcich, ktorí vo vozidlách MHD nie sú pripútaní a sú náchylnejší na zmeny smeru a rýchlosti jazdy, pričom prudké brzdenie vozidla verejnej osobnej dopravy môže viesť k ich zraneniu. Na tento účel navrhujeme explicitne doplniť, akým spôsobom môžu vozidlá prekážať a obmedzovať.	O	N	Takúto úpravu pojmu "neobmedzenie" v kontexte súčasného zákona o cestnej premávke nepovažujeme za vhodnú, keďže by sa tým zmiešavalo neobmedzenie s dávaním prednosti v jazde.
Verejnosť	Nad rámec predkladaného návrhu V §12 ods. 6 navrhujem na koniec prvej vety pripojiť slová „a prepravujú okrem vodiča aspoň dve ďalšie osoby“. Odôvodnenie: Aktuálny právny stav, keď sú vozidlá taxislužieb zvýhodnené voči individuálnej automobilovej preprave bez ohľadu na to, koľko je vo vozidle prepravovaných osôb (vo veľa prípadoch je to iba vodič alebo iba jeden zákazník) nemožno považovať za primeraný a je potrebné ustanoviť minimálny počet prepravovaných osôb vo vozidle taxislužby, aby bolo toto zvýhodnenie primerané a splnilo svoj účel. Navrhujem ustanoviť minimálnu hranicu na dve ďalšie osoby okrem vodiča, aby sa spolu jednalo minimálne o tri prepravované osoby, tak ako je to aj v mnohých iných krajinách štandardom pri vyhradených jazdných pruhoch pre osobné vozidlá prepravujúce vyšší počet osôb.	O	N	Takúto zmenu nepovažujeme za vhodnú ani opodstatnenú; taxislužba je prevádzkovaná osobnej dopravy. Počet prepravovaných osôb v tzv. high occupancy vehicle lane sa nevzťahuje na vozidlá taxislužby, ale na akékoľvek vozidlá prepravujúce najmenej daný počet osôb.
Verejnosť	Nad rámec predkladaného návrhu V §25 za odsek 1 navrhujem vložiť nový odsek 2 v znení: „(2) Zákaz zastavenia a státia podľa odseku 1 písm. a), b), c), d), f), g), h), l), m), n), r) a u) sa vzťahuje aj na chodník priľahlý k ceste. Výnimky zo zákazu zastavenia a státia na chodníku podľa §52 ods. 2 sa v týchto prípadoch nepoužívajú.“ Existujúce odseky 2 a 3 prečíslovať na 3 a 4. Odôvodnenie: Ustanovenia §25 ods. 1 zákona taxatívne upravujú, kde vodič nesmie zastaviť a stáť. Vo väčšine prípadov je však v danej situácii k ceste priľahlý aj chodník, na ktorom je v dôsledku výnimiek ustanovených v §52 ods. 2 zákona legálne zastaviť alebo stáť, ale efekt takéhoto zastavenia alebo státia na bezpečnosť cestnej premávky, na k ceste priľahlom chodníku je škodlivý rovnako ako pri zastavení alebo státi na ceste, v niektorých prípadoch dokonca škodlivejší (napríklad zastavenie alebo státie na chodníku priľahlom k priechodu pre chodcov). Situácia je parciálne riešená v §25 ods. 1 písm. f) zákona, kde sa k zákazu zastavenia a státia na zastávkach pravidelnej verejnej dopravy pridalo obmedzenie na zastavenie a státie na priľahlom nástupišti. Toto riešenie je síce správne, ale je iba parciálne a preto	O	N	V kontexte namietaného zastavenia a státia považujeme za postačujúci zákaz vyplývajúci z § 25 ods. 1 písm. u) – vodič nesmie zastaviť a stáť na iných miestach, kde zastavenie alebo státie môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo obmedziť jazdu vozidiel.

	navrhujem všeobecnú úpravu zákazu zastavenia alebo státia na chodníkoch priľahlých k cestám v situáciách, ktoré upravuje §25 ods. 1 zákona.			
Verejnosc'	celému návrhu V celom návrhu ako aj v novelizovanom zákone je potrebné nahradiť slová "všeobecný predpis o správnom konaní" slovami "správny poriadok", a to v súlade s bodom 8 prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR, ako aj požiadavkami Legislatívnej rady vlády SR. V návrhu zákona je potrebné tieto úpravy vykonať v čl. 1 bod 132 (§ 139h ods. 2), čl. 5 (§ 33 ods. 2), a čl. VI (§ 15 ods. 2). V nadväznosti na to je potrebné do čl. 1 vložiť tieto novelizačné body, ktorými sa mení zákon č. 8/2009 Z. z.: 1. V § 141 ods. 1 sa slová "všeobecný predpis o správnom konaní" nahrádzajú slovami "správny poriadok". Odkaz 72 sa vypúšťa. Poznámka pod čiarou k odkazu 72 sa vypúšťa. 2. V § 141 ods. 6 sa slová "Všeobecný predpis o správnom konaní" nahrádzajú slovami "Správny poriadok".	O	A	
Verejnosc'	Nad rámec návrhu Vo vzťahu k §25 ods. 1 písm. s) zákona je žiadúce do vymedzenia základných pojmov jednoznačne definovať pojem „iná verejne prístupná zeleň“ pre účely zákona o cestnej premávke. Odôvodnenie Tento právne neurčitý pojem je dlhodobou problémom aplikačnej praxe v dvoch rovinách. Jednak je to otázka, čo presne znamená „verejne prístupná“ a potom je otázka, čo presne možno považovať za „iná zeleň“. V týchto otázkach nemajú úplne jasno ani represívne zložky a ani vodiči, čo spôsobuje značnú právnu neistotu. Použitie pojmu „verejne prístupná“ zrejme nie je úplne vhodné, pretože navodzuje dojem, že každá zeleň, na ktorú sa možno dostať bez prekonania nejakej prekážky je verejne prístupná a to bez ohľadu na to, či je vo verejnom alebo súkromnom vlastníctve, čiže sa domnievam, že by bolo vhodné použiť pojem „iná verejná zeleň“. Pojem „verejná zeleň“ možno na základe sadovníckej a urbanistickej praxe vymedziť ako: „Je to zeleň prístupná všetkým občanom bez obmedzenia a slúži na všeobecné užívanie. Predstavuje zeleň v uliciach, stromoradia, zelené pásy a pruhy, mobilnú zeleň v uliciach, voľné miesta po asanácii budov, parkoviská, zeleň na námestiach, zeleň pri významných budovách, pomníky a pamätníky, verejnú zeleň na sídliskách, mestské parky a parkovo upravované plochy, promenády, promenádne lúky, odpočinkové lúky, okružné prechádzkové trasy, cieľové prechádzky, odpočívadlá, prírodné kiná a amfiteátre, náučné chodníky, psie lúky a pod. Zeleň verejných parkov tvoria všetky verejné prístupné plochy zelene v sídelnom útvere. Zahŕňa plochy všetkých verejne prístupných parkov s časovo neobmedzenou, aj regulovanou prístupnosťou, ako aj menšie parkovo upravené plochy. Určujúcou funkciou tejto kategórie zelene je každodenná krátkodobá rekreácia.“ [https://www.bratislava.sk/sk/triedeniezelen]. Pri definovaní pojmu „zeleň“ pre účely zákona o cestnej premávke je potrebné zároveň klásť dôraz na to, že niektoré zelené plochy sa v dôsledku nelegálneho parkovania vozidiel stali časom nespevnenými plochami bez zelene a tým pádom sa parkovanie na nich stalo legálnym, čo je absolútne neakceptovateľný stav. Preto vyvstáva otázka, či by nebolo vhodné obmedziť zastavenie a státie na všetkých verejných nespevnených plochách, ak to nie je dovoľené dopravnou značkou.	O	ČA	Znenie upravené na "verejnú zeleň" tak, aby sa zjednotila používaná terminológia v zákone o cestnej premávke.
Verejnosc'	Nad rámec predkladaného návrhu Vo vzťahu k Prílohe č.1 k vyhláške č. 9/2009 Z.z. II. Díl, Čl. 4 Příkazové značky, ods. 24 K značce č. C 24a navrhujem vzory, vyobrazenia a význam dopravných značiek doplniť o významový symbol	O		Pripomienka bude posúdená v rámci legislatívneho procesu k vyhláške.

	osobného motorového vozidla prepravujúceho aspoň určitý počet osôb (napr. „2+“ a „3+“). Odôvodnenie: Vzhľadom na zvyšujúce sa zaťaženie cestných komunikácií najmä v hlavnom meste, bude prirodzene dochádzať k uprednostňovaniu hromadnej dopravy. Jednou z možností je budovanie vyhradených jazdných pruhov pre verejnú dopravu, ďalšou z možností je zvýhodňovanie individuálnej dopravy, ak vozidlo prepravuje minimálne určitý počet osôb. Cieľom tohto návrhu je vytvorenie právneho rámca pre zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov pre vozidlá prepravujúce vyšší počet osôb.			
Verejnosť	Zakotvenie prednosti cyklistov na priechode pre cyklistov Zakotvenie prednosti cyklistov na priechode pre cyklistov podobne ako ju majú v §4.1.f určenú chodci na priechode pre chodcov (teda text: “Vodič je povinný dať prednosť cyklistovi, ktorý vošiel na vozovku a prechádza cez priechod pre cyklistov, pritom ho nesmie ohroziť; to neplatí pre vodiča električky.”) Odôvodnenie: Súčasná úprava je zmätočná a vystupuje proti plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a tiež výrazne nabáda na porušovanie predpisov o cestnej premávke. Zároveň ohrozuje a obmedzuje viac ohrozených účastníkov cestnej premávky, prenáša zodpovednosť za bezpečnosť premávky na účastníkov cestnej premávky, ktorí prednosť v jazde musia vykonať ťažšie vykonateľným a bezpečnostne náročnejším úkonom. Aplikčná prax ukazuje praktickú nemožnosť rozlíšiť vodorovné dopravné značenie V2b, V4 (oddelenie cyklopruhu) a V7 (priechod pre cyklistov). Podľa súčasnej legislatívy je prednosť cyklistu na priechode pre cyklistov nejasná (napr. je priestupok pre motorové vozidlá ohroziť cyklistov na priechode pre cyklistov; aplikčná prax je horšia) pri jasnej prednosti cyklistov idúcich po cyklopruhu križovanom autami odbočujúcimi vpravo. Tieto nejasnosti výrazne znižujú bezpečnosť cestnej premávky a najmä zraniteľných účastníkov. Žiadame preto jasné definovanie prednosti pre cyklistov na priechodoch pre cyklistov. Jednotlivé priechody sú aj v súčasnosti výrazne označené (podfarbenie, osvetlenie, ...). Samozrejme, výnimočne môže byť križovanie cyklochodníka a ciest robené formou bežného križovania so značkou “daj prednosť v jazde” prípadne “stop”. 3. Vymazanie nasledujúcej vety z § 55.8 : “Cyklista môže prechádzať cez vozovku, len ak s ohľadom na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel nedonúti ich vodičov k zmene smeru alebo rýchlosti jazdy.” Odôvodnenie: Súčasná úprava je zmätočná a vystupuje proti plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky a tiež výrazne nabáda na porušovanie predpisov o cestnej premávke. Zároveň ohrozuje a obmedzuje viac ohrozených účastníkov cestnej premávky, prenáša zodpovednosť za bezpečnosť premávky na účastníkov cestnej premávky, ktorí prednosť v jazde musia vykonať ťažšie vykonateľným a bezpečnostne náročnejším úkonom. Aplikčná prax ukazuje praktickú nemožnosť rozlíšiť vodorovné dopravné značenie V2b, V4 (oddelenie cyklopruhu) a V7 (priechod pre cyklistov). Podľa súčasnej legislatívy je prednosť cyklistu na priechode pre cyklistov nejasná (napr. je priestupok pre motorové vozidlá ohroziť cyklistov na priechode pre cyklistov; aplikčná prax je horšia) pri jasnej prednosti cyklistov idúcich po cyklopruhu križovanom autami odbočujúcimi vpravo. Tieto nejasnosti výrazne znižujú bezpečnosť cestnej premávky a najmä zraniteľných účastníkov. Žiadame preto jasné definovanie prednosti pre cyklistov na priechodoch pre cyklistov. Jednotlivé priechody sú aj v súčasnosti výrazne označené (podfarbenie, osvetlenie,...). Samozrejme, výnimočne môže	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	byť križovanie cyklochodníka a ciest robené formou bežného križovania so značkou “daj prednosť v jazde” prípadne “stop”.			
Verejnosť	K bodu 8 Zámerom je, aby vodič nedržal počas vedenia vozidla mobilný telefón alebo iné zariadenie v ruke, čo mu znemožňuje plnohodnotné ovládanie vozidla, následkom čoho nedáva znamenie o zmene smeru, nepreraďuje rýchlosť ap. Lenže text návrhu zákazu je veľmi extenzívny a zakazuje akékoľvek ovládanie, vrátane ovládania hlasovým povelom, do ktorého technologické firmy investujú nemalé prostriedky. Preto navrhujem v návrhu nahrazenie textu „iným spôsobom“ textom „rukami“. Z: V § 4 ods. 2 písm. m) sa slová „používať“ telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím“ nahrádzajú slovami „držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať“ telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie okrem použitia“. Na: V § 4 ods. 2 písm. m) sa slová „používať“ telefónny prístroj okrem telefonovania s použitím“ nahrádzajú slovami „držať v ruke alebo rukami obsluhovať“ telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenie okrem použitia“.	O	N	Pôvodne navrhované znenie považujeme za vhodnejšie; možnosť hands-free ovládania sa vzťahuje na telefónny prístroj aj iné zariadenie.
Verejnosť	LP.2019.35 Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 8.2009 Z.z. ZÁŠADNÁ PRIPOMIENKA Slovenská komora výcvikových zariadení autoškôl žiada ako zásadnú pripomienku: NÁVRH ZMIEN - nový systém záverečných skúšok žiadateľov o vodičské oprávnenie / vykonávanie výcviku v autoškole. Návrh zmien: Výcvik vodičských kurzov a záverečné skúšky. TEORETICKÁ ČASŤ PRÍPRAVY 1. Výcvik a skúšky vo všetkých vodičských kurzoch bude oddelený. 2. Žiadateľ o vodičské oprávnenie najprv musí v autoškole absolvovať teoretickú časť prípravy (vrátane kurzu prvej pomoci) a následne musí vykonať skúšku z predpisov o cestnej premávky (PCP). 3. Autoškola žiadateľovi o vodičské oprávnenie po ukončení teoretickej časti prípravy vydá osvedčenie. Autoškola je povinná účastníkovi kurzu vydať osvedčenie najneskôr do 5 dní od ukončenia teoretickej prípravy. 4. Teoretická časť prípravy nesme trvať dlhšie ako 3 mesiace. 5. Žiadateľ o vodičské oprávnenie po ukončení teoretickej prípravy v autoškole môže požiadať o preskúšanie z predpisov o cestnej premávke ktorýkoľvek orgán Policajného zboru na území SR. 6. Príslušný orgán Policajného zboru určí termín a miesto vykonania skúšky z PCP tak, aby skúška bola vykonaná najneskôr do 14 dní odo dňa prijatia žiadosti o skúšku. 7. Žiadateľ o vodičské oprávnenie môže vykonať skúšku z PCP najskôr tri mesiace pred dovŕšením veku predpísaného na udelenie vodičského oprávnenia a vedenie motorového vozidla príslušnej skupiny. 8. Žiadateľ o vodičské oprávnenie musí vykonať skúšku z PCP vrátane opakovaných skúšok najneskôr do 3 mesiacov odo dňa vydania osvedčenia o ukončení teoretickej prípravy. 9. Ak žiadateľ o vodičské oprávnenie vyčerpá všetky možnosti a NEPROSPEJE alebo neabsolvuje do 3 mesiacov úspešne skúšku pred vykonaním ďalšej skúšky musí absolvovať novú teoretickú prípravu v plnom rozsahu. 10. Žiadateľ, ktorý do 3 mesiacov nezložil skúšky z PCP, pred zaradením do nového kurzu na absolvovanie teoretickej prípravy je povinný sa podrobiť preskúmaniu psychickej spôsobilosti. PRAKTICKÁ ČASŤ PRÍPRAVY 1. Žiadateľ o vodičské oprávnenie až po úspešnom absolvovaní skúšky z PCP môže začať praktický výcvik v autoškole. 2. Praktická časť výcviku musí byť začatá do 3 mesiacov po úspešnom absolvovaní skúšky z PCP. 3. Praktická časť výcviku musí byť ukončená do 6 mesiacov od začiatku praktickej časti výcviku. 4. Žiadateľovi o vodičské	O	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú širšie odborné posúdenie, nepovažujeme za vhodné riešiť problematiku zapracovaním do návrhu zákona po pripomienkovom konaní.

	oprávnenie autoškola po ukončení praktickej prípravy vydá osvedčenie. Autoškola je povinná účastníkovi kurzu vydať osvedčenie najneskôr do 5 dní od ukončenia praktickej prípravy. 5. Žiadateľa o vodičské oprávnenie na skúšku z vedenia motorových vozidiel a z náuky o vozidlách a ich údržbe (ak tomu podlieha) najneskôr do 5 dní od ukončenia výcviku prihlasuje autoškola, ktorá osvedčenie vydala. 6. Príslušný orgán Policajného zboru určí termín a miesto vykonania skúšky tak, aby sa skúška vykonala najneskôr do 14 dní odo dňa prijatia žiadosti o skúšku. 7. Žiadateľ o vykonanie skúšky môže vykonať skúšku najskôr v deň dovŕšenia veku predpísaného na udelenie vodičského oprávnenia a vedenie motorového vozidla príslušnej skupiny. 8. Praktická príprava v autoškole nesmie trvať dlhšie ako 6 mesiacov. 9. Žiadateľ o vodičské oprávnenie musí vykonať skúšku z vedenia motorových vozidiel vrátane opakovaných skúšok najneskôr do 3 mesiacov odo dňa vydania osvedčenia o ukončení praktickej prípravy. 10. Ak žiadateľ o vodičské oprávnenie vyčerpá všetky možnosti a NEPROSPEJE musí absolvovať praktickú časť výcviku v plnom rozsahu. Pred začatím novej praktickej prípravy je povinný sa podrobiť aj preskúmaniu psychickej spôsobilosti. Ak žiadateľ neuspje na skúške z praktickej časti ani po novom výcviku musí absolvovať nový výcvik v plnom rozsahu (teória+prax).			
ZMOS	K bodu 11 a následne k návrhu ako celku V § 6a žiadame doplniť text tak, aby sa rozšírila objektívna zodpovednosť držiteľov vozidla tak, aby parkovali v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním len po zaplatení príslušného poplatku určeného obcou formou všeobecne záväzného nariadenia obce. V nadväznosti na rozšírenie objektívnej zodpovednosti držiteľov vozidiel, ktorí parkujú v zóne určenej dopravným značením s plateným alebo regulovaným parkovaním bez platenia bude nevyhnutné: - upraviť v zákone skutkovú podstatu správneho deliktu za porušenie vyššie uvedenej povinnosti, - rozšíriť vecnú príslušnosť pre Obecnú políciu tak, aby mohla nie len objasňovať správne delikty, ale aby mala možnosť primárne prejednávať tieto delikty v skrátanom blokovom konaní pokiaľ to okolnosti umožnia, - v súvislosti so skrátaným blokovým konaním bude potrebné, aby Obecná polícia mala k dispozícii pokutové bloky, pričom výnos s pokút bude príjmom obce, táto legislatívna zmena si vyžaduje nie len zmenu zákona č. 8/2009 Z. z., ale aj zmeny v iných predpisoch ako napr. zákona č. 561/1991 Zb. o obecnej polícii v znení neskorších predpisov. Do tejto zmeny je potrebné zapojiť nie len obce a mestá prostredníctvom ich zastúpenia v ZMOS, Úniou miest Slovenska, a v neposlednom rade v Regionálnom združení mestských častí hlavného mesta Slovenskej republiky, ale aj obecné polície a príslušné útvary MV SR. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej novely zákona je vytvorenie podmienok na využívanie ustanovení zákona o tzv. objektívnej zodpovednosti držiteľa vozidla za porušenie povinností vyplývajúcich zo zákona aj Obecnej polície, obciam, mestám a mestským častiam. Regulácia statickej dopravy je nevyhnutnou požiadavkou na zabezpečenie bezpečnosti, zdravia občanov a ochrany životného prostredia v mestách a obciach. Mestá a obce musia mať vytvorené zodpovedajúce nástroje na dodržiavanie regulácie parkovania ustanovenej v ich všeobecne záväznom nariadení. Prax ukazuje, že doteraz uplatňované právomoci miest a obcí nie sú dostatočné pri zavádzaní širokoplošných opatrení na reguláciu statickej dopravy a parkovania motorových vozidiel v intravilánoch miest a obcí. Príslušník polície je oprávnený v zmysle ust. zákona o cestnej premávke ukladať držiteľovi vozidla pokutu za zastavenie vozidla na platenom	Z	N	Vzhľadom na to, že by táto zmena nebola predmetom pripomienkového konania a navrhované zmeny si vyžadujú podrobnú úpravu tejto problematiky vrátane logistického zabezpečenia realizácie objektívnej zodpovednosti, bolo dohodnuté, že v spolupráci so zástupcami územnej samosprávy ministerstvo vnútra pripraví samostatný legislatívny návrh zmien, ktoré sú potrebné na riešenie správnych deliktov držiteľa vozidla obcami prostredníctvom objektívnej zodpovednosti.

parkovisku bez zaplattenia poplatku za parkovanie. Takýto správny delikt je možné prejednať len za predpokladu, že bol zachytený technickými prostriedkami, ktoré využíva Policajný zbor ako uplatnenie tzv. objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa vozidla. V obci môže len príslušník obecnej polície použiť v zmysle zákona o obecnej polícii technický prostriedok na zabránenie odjazdu motorového vozidla tzv. „papuču“. Príslušníci obecnej polície však disponujú len obmedzeným počtom týchto zariadení a často nastáva situácia, že nie sú schopní zabrániť odjazdu všetkým vozidlám, ktoré porušujú dopravné predpisy. Nasadenie tohto prostriedku je zároveň zdĺhavý proces. V praxi sa tiež často vyskytujú prípady, keď polícia pri riešení problémov parkovania odkazuje na obecnú políciu, ktorá má na riešenie uvedeného väčší časový priestor avšak na druhej strane menšie kompetencie alebo do príchodu polície vodič s vozidlom opustí parkovisko bez zaplattenia a nie je možné udeliť pokutu vodičovi resp. držiteľovi vozidla napriek tomu, že prevádzkovateľ parkoviska má jeho konanie zachytené vlastnými technickými prostriedkami (napr. kamerový záznam). Navrhovaná legislatívna úprava v podobe rozšírenia právomoci ukladania pokuty za správny delikt obecnej polícii ako aj mestu a obci by im umožnila zbaviť sa technických prostriedkov na zabránenie odjazdu motorových vozidiel, ktorých použitie je v praxi málo efektívne a voči držiteľom vozidiel neobjektívne. Príjem zo sankcií udelených prevádzkovateľom vozidiel obecnou políciou, mestom a obcou by bol príjmom rozpočtu obce. Takto by sa zaistilo získavanie prostriedkov, ktoré by sa mohli následne využiť na ďalšie riešenie problémov obcí a miest v rámci parkovacej politiky.			
---	--	--	--