

Materiál na rokovanie orgánu:

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy (2022 - 2026)

ktoré sa koná dňa: 28.05.2026

**Návrh postupu hlavného mesta k protestu prokurátora proti VZN č. 3/2025 o
dočasnom parkovaní motorových vozidiel**

Predkladateľ:

Tak ako je uvedené v Sumárnom krycom liste

Zodpovedný:

Mgr. Peter Herceg

Vedúci oddelenia

Oddelenie parkovania

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia

2. Dôvodovú správu

3. Protest prokurátora

4. Vyjadrenie hlavného mesta

5. Odborné stanovisko Slovenského národného strediska
pre ľudské práva

Spracovateľ:

Ing. Peter Poláček

Samostatný odborný referent

Referát rozvoja parkovania

NÁVRH UZNESENIA

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy po prerokovaní materiálu

nevyhovuje

protestu prokurátora č. Kd 608/25/1100-3 zo dňa 27.02.2026 proti VZN hlavného mesta SR Bratislavy č. 3/2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel.

Dôvodová správa

Materiál na prerokovanie sa predkladá z dôvodu doručenia protestu prokurátora č. Kd 608/25/1100-3 zo dňa 27.02.2026 proti Všeobecne záväznému nariadeniu hlavného mesta SR Bratislavy č. 3/2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel.

Podľa § 27 ods. 3 zákona č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre je orgán územnej samosprávy povinný protest prokurátora prerokovať a rozhodnúť o ňom do 90 dní od jeho doručenia. Uvedená lehota uplynie dňa 28.05.2026. Z uvedeného dôvodu je materiál predkladaný na prerokovanie v orgánoch hlavného mesta v nasledovnom poradí: PPP (28.04.) → Dopravná komisia (05.05.) → Mestská rada (14.05.) → Mestské zastupiteľstvo (25.05.).

Prílohou dôvodovej správy je odborné právne stanovisko hlavného mesta, ktoré podrobne analyzuje jednotlivé body protestu prokurátora a predstavuje právny názor hlavného mesta. Dôvodová správa poskytuje jeho stručné zhrnutie.

Prokuratúra v proteste namieta najmä:

- použitie pojmu „blízky príbuzenský vzťah“ namiesto pojmu „blízka osoba“,
- definíciu mikrozón a použitie výrazu „výlučne“ v definícii mikrozóny,
- rozsah podmienok pre vydanie rezidentských parkovacích kariet,
- podmienky uznávania nájomného vzťahu k motorovému vozidlu,
- obmedzenie vydávania parkovacích kariet podľa dĺžky vozidla,
- formuláciu ustanovení týkajúcich sa vozidiel so zahraničným evidenčným číslom.

Okrem toho prokuratúra uvádza aj odporúčania legislatívno-technického charakteru (spresnenie formulácií a doplnenie právneho základu v záhlaví VZN).

Hlavné mesto sa s podstatnými námietkami prokuratúry nestotožňuje a považuje ich za nedôvodné. Podľa právneho názoru hlavného mesta VZN:

- nevstupuje do definície zákonných pojmov, ale pre účely regulácie parkovania používa vlastné, autonómne vymedzené pojmy,
- neustanovuje zákaz parkovania prostredníctvom definícií, keďže právne záväzný režim parkovania je v praxi determinovaný dopravným značením,
- neprekračuje rámec § 6a cestného zákona, keďže podmienky vydania parkovacích kariet predstavujú súčasť spôsobu zabezpečenia prevádzky parkovacích miest,
- nesleduje reguláciu podnikateľskej činnosti, ale ochranu systému pred jeho obchádzaním,
- primerane zohľadňuje fyzické a kapacitné limity verejného priestoru,
- primerane reflektuje odlišnosti zahraničných evidenčných režimov.

Základom parkovacej politiky je regulácia užívania obmedzeného verejného priestoru v podmienkach jeho dlhodobého nedostatku. Zvolený model vychádza z legitímneho cieľa ochrany

funkčnosti systému a zabezpečenia spravodlivejšieho prístupu k parkovaniu pre osoby s reálnou väzbou na dotknuté územie.

Materiál je predkladaný s návrhom, aby poradné orgány a orgány mestského zastupiteľstva odporučili protestu prokurátora nevyhovieť.

KRAJSKÁ PROKURATÚRA V BRATISLAVE
Vajnorská 47, 812 56 Bratislava 1

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava
Primaciálne námestie 429/1
814 99 Bratislava-Staré Mesto

Váš list číslo/zo dňa
VZN č. 3/2025

Naše číslo
Kd 608/25/1100-3

Bratislava
27.02.2026

Vec

Všeobecne záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 3/2025 z 19.06.2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel – protest prokurátora

Prokurátorka Krajskej prokuratúry v Bratislave podľa § 23 ods. 1 v spojení s § 27 ods. 1 zákona č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o prokuratúre“) podáva

protest prokurátora

proti **§ 3 ods. 9, ods. 10, § 4 ods. 5, § 8 ods. 7, § 12 ods. 1 písm. b), § 13 ods. 2, § 15 ods. 1 písm. b), § 16 ods. 2, ods. 3, § 18 ods. 1 písm. b), § 19 ods. 2 posledná veta, § 20a ods. 1, ods. 2, § 20b ods. 1, ods. 4 posledné dve vety, § 22 ods. 1 písm. c) bod 5 posledná veta, § 25 ods. 1 písm. a) bod 2 posledná veta, § 25 ods. 1 písm. b) bod 5 posledná veta, § 28 ods. 1 písm. b) bod 2 posledná veta a § 31 ods. 1 písm. b) bod 6 posledná veta** všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 3/2025 z 19.06.2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel (ďalej len „VZN“).

VZN v napadnutých častiach navrhujem zmeniť, nakoľko uvedené ustanovenia VZN sú v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi.

Označenými časťami VZN boli porušené § 4 ods. 4 a § 6 ods. 1 zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon o obecnom zriadení"), § 6a ods. 1 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len "cestný zákon"), § 2 ods. 1, § 2a ods. 2, § 3 ods. 1, § 5 ods. 1, ods. 2 písm. d),

§ 9 zákona č. 365/2004 Z. z. o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou a o zmene a doplnení niektorých zákonov (antidiskriminačný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len "antidiskriminačný zákon"), § 39a ods. 4 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke (ďalej len "zákon č. 106/2018 Z. z.") a § 116 zákona č. 40/1964 Zb.

Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov (ďalej len "Občiansky zákonník"). Podľa § 27 ods. 3 zákona o prokuratúre, *ak bol protest prokurátora podaný proti všeobecne záväznému právnomu predpisu uvedenému v § 21 ods. 3 písm. f) tretom bode a orgán verejnej správy zistí, že protest je dôvodný, je povinný bez zbytočného odkladu, najneskôr do 90 dní od doručenia protestu prokurátora, všeobecne záväzný právny predpis zrušiť alebo ho podľa povahy veci nahradiť všeobecne záväzným právnym predpisom, ktorý bude v súlade so zákonom, prípadne aj s ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi. O vyhovení protestu a zrušení alebo zmene všeobecne záväzného právneho predpisu alebo o nevyhovení protestu upovedomí orgán verejnej správy prokurátora v lehote podľa prvej vety.*

Podľa § 27 ods. 5 zákona o prokuratúre, *ak orgán verejnej správy nevyhoví protestu prokurátora proti všeobecne záväznému právnomu predpisu uvedenému v § 21 ods. 3 písm. f) tretom bode, je prokurátor oprávnený podať žalobu na správny súd podľa osobitného predpisu.*

Podľa § 357 ods. 1 písm. a) zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok (ďalej len „SSP“), *žalobca sa môže žalobou domáhať vyslovenia nesúlady všeobecne záväzného nariadenia obce, mesta, mestskej časti alebo samosprávneho kraja vydaného vo veciach územnej samosprávy so zákonom.*

Podľa § 359 ods. 1 SSP, *žalobcom je prokurátor, ktorého protestu proti všeobecne záväznému nariadeniu obce, mesta, mestskej časti alebo samosprávneho kraja nebolo vyhovené. Pod nevyhovením protestu prokurátora sa rozumie nezrušenie všeobecne záväzného nariadenia alebo jeho napadnutej časti, nevykonanie zmeny všeobecne záväzného nariadenia alebo jeho napadnutej časti v lehote podľa osobitného predpisu.*

Podľa § 21 ods. 3 písm. f) bod 3 zákona o prokuratúre, *na účely tohto zákona sa rozumie všeobecne záväzným právnym predpisom vydaným orgánom verejnej správy všeobecne záväzné nariadenie orgánu územnej samosprávy.*

Odôvodnenie:

Dňa 19.06.2025 bolo mestským zastupiteľstvom hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (ďalej len „mestské zastupiteľstvo“) schválené VZN č. 3/2025 z 19.06.2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel. VZN bolo schválené uznesením mestského

zastupiteľstva č. 909/2025 zo dňa 19.06.2025 v pomere hlasov 36 za, 2 poslanci sa zdržali hlasovania, 3 nehlasovali. Prítomných bolo viac ako polovica zo všetkých 45 mestských poslancov a mestské zastupiteľstvo tým bolo uznášaniaschopné, návrh VZN bol schválený pomerom hlasov presahujúcim 3/5 väčšinu prítomných poslancov. Podmienky podľa § 12 ods. 7 zákona o obecnom zriadení tým boli splnené. Proces prijatia VZN bol vyhodnotený ako súladný so zákonom o obecnom zriadení.

Dočasné parkovanie na vymedzených úsekoch miestnych ciest je osobitným druhom služby, ktorú mesto poskytuje verejnosti. Hlavné mesto je právnickou osobou, ktorá za zákonom stanovených podmienok samostatne hospodári s vlastným majetkom a s majetkom, ktorý jej bol zverený, ako aj s vlastnými finančnými príjmami. Podľa § 3d ods. 3 cestného zákona sú miestne cesty vo vlastníctve obcí, pričom obec podľa § 4 ods. 3 písm. f) zákona o obecnom zriadení zabezpečuje výstavbu a údržbu a vykonáva správu miestnych komunikácií. Rozdelenie právomocí v oblasti pozemných komunikácií medzi Bratislavou a mestskými časťami je stanovené v čl. 73 a 74 Štatútu Bratislavy v znení dodatkov č. 1–25. Ustanovenie § 6a cestného zákona splnomocňuje na vydanie všeobecne záväzného nariadenia obce. Obcou je v zmysle § 1a ods. 1 zákona o hlavnom meste Bratislava. Mestské časti majú postavenie obcí v rozsahu vymedzenom zákonom a Štatútom Bratislavy.

Na základe Plánu hlavných úloh Generálnej prokuratúry SR bola podľa bodu č. 8 Krajskou prokuratúrou v Bratislave realizovaná previerka stavu zákonnosti regulácie parkovania motorových vozidiel na území hlavného mesta SR Bratislavy, konkrétne citovaného VZN. V rámci previerky podľa § 30 zákona o prokuratúre podalo hlavné mesto, po prerokovaní jej výsledku, podľa § 30 ods. 5 zákona o prokuratúre námietky proti pravdivosti a preukázateľnosti zistení prokuratúry dňa 09.10.2025, ktoré boli doplnené dňa 29.10.2025. K jednotlivým námietkam sa vyjadrujem v ďalších odsekoch protestu prokurátora.

Predmetné VZN vo svojom úvode obsahuje konštatovanie, že bolo prijaté podľa § 11 ods. 5 písm. c) zákona č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o hlavnom meste“) a § 6a cestného zákona. Tunajšia prokuratúra dlhodobo zastáva stanovisko, že sa jedná o **samosprávnu pôsobnosť obce podľa § 4 ods. 3 písm. f) zákona o obecnom zriadení aj s použitím interpretačného pravidla uvedeného v § 4 ods. 4 zákona o obecnom zriadení**, na základe čoho spadá vydanie VZN pod právnu úpravu § 6 ods. 1 zákona o obecnom zriadení.

Otázku, v akej právomoci obce sú predmetné VZN podľa § 6a cestného zákona vydávané, vyriešil nedávno **Najvyšší správny súd SR** v rozhodnutí sp. zn. **3Svk/4/2024** zo dňa **30.09.2025**.

„17. Súd sa nestotožnil s právnym názorom žalobcu, že v posudzovanej veci ide o prenesený výkon štátnej správy, a to bez ohľadu na to, že sám žalovaný v záhlaví dodatku č. 6 k VZN nesprávne uviedol § 6 ods. 2 zákona o obecnom zriadení. V prípade, ak by malo ísť o prenesený výkon štátnej správy, všeobecne záväzné nariadenie by malo charakter odvodenej právnej normy, ktorá by mohla vzniknúť len na základe osobitného splnomocnenia v zákone a len v jeho medziach. Prenesený výkon štátnej správy pri zriadení dočasného parkovania obcou, resp. mestom na svojom území, nevyplýva ani z ustanovenia § 3 ods. 2 cestného zákona, kde obec vykonáva prenesenú pôsobnosť štátnej správy len pri určení používania zvislých, vodorovných značiek a s tým spojeným povolením vyhradených parkovísk na miestnych a účelových komunikáciách. V danom prípade **neboli kumulatívne splnené dva základné predpoklady na prenesený výkon štátnej správy**, a to **prenesenie výkonu tejto úlohy na obec príslušným zákonom a ani poskytnutie finančných prostriedkov na zabezpečenie splnenia tejto úlohy zo štátneho rozpočtu.**

46. Kasačný súd sa stotožňuje so záverom správneho súdu, že v danom prípade nejde o prenesený výkon štátnej správy, a to z dôvodu, ktoré uviedol správny súd, t. j., že nedošlo k preneseniu výkonu tejto úlohy na obec príslušným zákonom.

50. V prejednávanej veci správny súd oprel svoj záver o výkone samosprávnej pôsobnosti mesta o interpretačné pravidlo uvedené v § 4 ods. 4 zákona o obecnom zriadení. Kasačný súd sa s jeho záverom stotožňuje s tým, že ide o základné interpretačné pravidlo pre identifikáciu povahy pôsobnosti obce, t. j. pre určenie toho, či ide o výkon samosprávy, alebo prenesenej štátnej správy. Toto pravidlo bolo prijaté na odstránenie interpretačných nejasností a prekonanie aplikačných pochybení novelou zákona o obecnom zriadení č. 453/2001 Z. z. s účinnosťou od 1. januára 2002.

51. Pokiaľ ide o ust. § 4 ods. 3 písm. f) zákona o obecnom zriadení, vo veciach pozemných komunikácií sa stretáva samosprávna pôsobnosť obce i prenesená pôsobnosť obce.“

V tejto súvislosti preto odporúčam uvádzať do záhlavia predmetného VZN aj ustanovenia § 4 ods. 3 písm. j) a § 4 ods. 4 zákona o obecnom zriadení a § 6 ods. 1 zákona o obecnom zriadení, z ktorých by bolo zjavné, že prijímané VZN vydáva mesto v samosprávnej pôsobnosti. Kompetenciu mesta na vydanie všeobecne záväzného právneho predpisu na úseku dočasného parkovania podľa osobitného predpisu obsahuje čl. 58b Štatútu Bratislavy v znení dodatkov 1-25, ktorý je tiež dôvodné v záhlaví týchto VZN uvádzať.

Označeným VZN boli porušené nasledujúce právne predpisy:

Podľa § 4 ods. 4 zákona o obecnom zriadení, *ak zákon pri úprave pôsobnosti obce neustanovuje, že ide o výkon prenesenej pôsobnosti štátnej správy, platí, že ide o výkon samosprávnej pôsobnosti obce.*

Podľa § 6 ods. 1 zákona o obecnom zriadení, **obec môže vo veciach územnej samosprávy vydávať nariadenia; nariadenie nesmie byť v rozpore s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, zákonmi a medzinárodnými zmluvami, s ktorými vyslovila súhlas Národná rada Slovenskej republiky a ktoré boli ratifikované a vyhlásené spôsobom ustanoveným zákonom.**

Podľa § 6a ods. 1 cestného zákona, **na účely organizovania dopravy na území obce môže obec ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych komunikácií na dočasné parkovanie motorových vozidiel (ďalej len "parkovacie miesta"), ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Parkovacie miesta musia byť označené zvislými a vodorovnými dopravnými značkami. Vo všeobecne záväznom nariadení obec ustanoví spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie motorových vozidiel podľa osobitného predpisu, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.** Podľa čl. 4 ods. 1, ods. 2 a ods. 3 prvá veta uznesenia Národnej rady Slovenskej republiky č. 519 z 18.12.1996 k návrhu legislatívnych pravidiel tvorby zákonov č. 19/1997 Z. z., **zákon má upravovať v príslušnej oblasti všetky základné spoločenské vzťahy. Musí byť zrozumiteľný, prehľadne usporiadaný a stručný v tom zmysle, že má obsahovať len ustanovenia s normatívnym obsahom. Zákon musí byť terminologicky presný a jednotný. Možno v ňom používať len správne a v právnom poriadku ustálené pojmy a správnu právnu terminológiu. Ak niet vhodného pojmu alebo termínu, možno na jeho utvorenie použiť iné slovo alebo slovné spojenie, ktoré vyhovuje z významovej stránky. Nový pojem treba v zákone právne vymedziť. V zákone sa musí dbať na jazykovú správnosť, štylistickú primeranosť a všeobecnú zrozumiteľnosť textu (§ 68 ods. 2 zákona o rokovanom poriadku).**

Podľa § 2 ods. 1, ods. 2 antidiskriminačného zákona, **dodržiavanie zásady rovnakého zaobchádzania spočíva v zákaze diskriminácie z dôvodu pohlavia, náboženského vyznania alebo viery, rasy, príslušnosti k národnosti alebo etnickej skupine, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, manželského stavu a rodinného stavu, farby pleti, jazyka, politického alebo iného zmýšľania, národného alebo sociálneho pôvodu, majetku, rodu alebo iného postavenia alebo z dôvodu oznámenia kriminality alebo inej protispoločenskej činnosti. Pri dodržiavaní zásady rovnakého zaobchádzania je potrebné prihliadať aj na dobré mravy na účely rozšírenia ochrany pred diskrimináciou.**

Podľa § 2a ods. 2, ods. 3 antidiskriminačného zákona, **priama diskriminácia je konanie alebo opomenutie, pri ktorom sa s osobou zaobchádza menej priaznivo, ako sa zaobchádza, zaobchádzalo alebo by sa mohlo zaobchádzať s inou osobou v porovnateľnej situácii.**

Nepriama diskriminácia je navonok neutrálny predpis, rozhodnutie, pokyn alebo prax, ktoré znevýhodňujú alebo by mohli znevýhodňovať osobu v porovnaní s inou osobou; nepriama diskriminácia nie je, ak takýto predpis, rozhodnutie, pokyn alebo prax sú objektívne odôvodnené sledovaním oprávneného záujmu a sú primerané a nevyhnutné na dosiahnutie takého záujmu.

Podľa § 3 ods. 1, ods. 2 antidiskriminačného zákona, **každý je povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania** v oblasti pracovnoprávných a obdobných právnych vzťahov, sociálneho zabezpečenia, zdravotnej starostlivosti, **poskytovania tovarov a služieb** a vo vzdelávaní. Zásada rovnakého zaobchádzania podľa odseku 1 sa uplatňuje len v spojení s právami osôb ustanovenými osobitnými zákonmi.

Podľa § 5 ods. 1, ods. 2 písm. d) antidiskriminačného zákona, v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania sa v sociálnom zabezpečení, zdravotnej starostlivosti, **pri poskytovaní tovarov a služieb** a vo vzdelávaní **zakazuje diskriminácia osôb z dôvodov podľa § 2 ods. 1.**

Zásada rovnakého zaobchádzania podľa odseku 1 sa uplatňuje len v spojení s právami osôb ustanovenými osobitnými zákonmi v oblastiach prístupu a poskytovania tovarov a služieb vrátane bývania, ktoré sú poskytované verejnosti právnickými osobami a fyzickými osobami-podnikateľmi.

Podľa § 9 antidiskriminačného zákona, **každý má podľa tohto zákona právo na rovnaké zaobchádzanie a ochranu pred diskrimináciou.**

Podľa § 9a antidiskriminačného zákona, ak by porušením zásady rovnakého zaobchádzania mohli byť dotknuté práva, právom chránené záujmy alebo slobody väčšieho alebo neurčitého počtu osôb alebo ak by takýmto porušením mohol byť inak vážne ohrozený verejný záujem, patrí právo domáhať sa ochrany práva na rovnaké zaobchádzanie aj právnickej osobe podľa § 10 ods. 1. Táto osoba sa môže domáhať najmä určenia, že bola porušená zásada rovnakého zaobchádzania, aby ten, kto nedodržel zásadu rovnakého zaobchádzania, upustil od svojho konania, a ak je to možné, napravil protiprávny stav.

Podľa § 116 Občianskeho zákonníka, **blízkou osobou je príbuzný v priamom rade, súrodenec a manžel; iné osoby v pomere rodinnom alebo obdobnom sa pokladajú za osoby sebe navzájom blízke, ak by ujmu, ktorú utrpela jedna z nich, druhá dôvodne pociťovala ako vlastnú ujmu.**

Podľa § 2 ods. 25 zákona č. 106/2018 Z. z., **dokladmi vozidla sú osvedčenie o evidencii časť I a časť II pri vozidle podliehajúcemu prihláseniu do evidencie vozidiel alebo technické osvedčenie vozidla pri vozidle nepodliehajúcemu prihláseniu do evidencie vozidiel.**

Podľa § 2 ods. 26 zákona č. 106/2018 Z. z., **prihlásením vozidla do evidencie vozidiel je administratívny úkon orgánu Policajného zboru alebo príslušného evidenčného orgánu iného štátu, ktorým sa vozidlu prideluje evidenčné číslo a vydávajú tabuľky s evidenčným číslom.** Prvým prihlásením vozidla do evidencie vozidiel je dátum prihlásenia vozidla do evidencie vozidiel, kedy je vozidlu prvýkrát pridelené evidenčné číslo a sú vydané tabuľky s evidenčným číslom.

Podľa § 39 ods. 4 zákona č. 106/2018 Z. z., **osvedčenie o evidencii časť I a osvedčenie o evidencii časť II je tiež evidenčným dokladom k vozidlu, ktorým sa preukazuje prihlásenie vozidla do evidencie vozidiel. Osvedčenia o evidencii ostatných štátov sú verejnými listinami a sú uznávané za rovnocenné ako osvedčenia o evidencii vydávané v Slovenskej republike a oprávňujú prevádzkovať vozidlo v cestnej premávke na území Slovenskej republiky. Harmonizované osvedčenie o evidencii členských štátov a zmluvných štátov sa uznáva v konaní o jednotlivom dovezenom vozidle podľa § 29.**

Podľa § 3 ods. 2 zákona č. 253/1998 Z. z. o hlásení pobytu občanov Slovenskej republiky a registri obyvateľov Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov (ďalej len "zákon č. 253/1998 Z. z."), **trvalý pobyt má občan len v budove alebo jej časti, ktorá je označená súpisným číslom alebo súpisným a orientačným číslom a je určená na bývanie, ubytovanie, alebo na individuálnu rekreáciu, ak tento zákon neustanovuje inak. Za časť budovy sa považuje aj byt.**

Mestské zastupiteľstvo sa danými ustanoveniami dôsledne neriadilo.

Zatiaľ čo pri normatívnych právnych aktoch uverejňovaných v Zbierke zákonov SR sa na všetky právne subjekty vzťahuje nevyvrátiteľná domnienka znalosti obsahu Zbierky zákonov Slovenskej republiky, tomuto režimu nepodliehajú normatívne právne akty tu neuverejňované, medzi ktoré patria aj všeobecne záväzné nariadenia územnej samosprávy. Obce by mali pristupovať k tvorbe VZN analogicky podľa pravidiel tvorby zákonov upravených v Legislatívnych pravidlách tvorby zákonov č. 19/1997 Z. z.

K pojmom podľa § 3 ods. 9, ods. 10, § 4 ods. 5 VZN

Podľa **§ 3 ods. 9 VZN, blízky príbuzenský vzťah:** pre účely nariadenia znamená vzťah rodič – dieťa alebo manžel – manželka. Vymedzenie blízkeho príbuzenského vzťahu (rodič – dieťa a manžel – manželka) na účely nariadenia v **§ 3 ods. 9** je v rozpore s § 116 Občianskeho zákonníka, ktorý upravuje „**Blízkou osobou je príbuzný v priamom rade,**

súrodeneč a manžel; iné osoby v pomere rodinnom alebo obdobnom sa pokladajú za osoby sebe navzájom blízke, ak by ujmu, ktorú utrpela jedna z nich, druhá dôvodne pociťovala ako vlastnú ujmu“.

Hlavné mesto pri prijímaní VZN podľa § 6a cestného zákona nie je oprávnené upravovať vymedzenie blízkych osôb iným spôsobom, než sa uvádza v Občianskom zákonníku. Jedná sa o neoprávnené zasahovanie do práv adresátov právnej normy, ktoré sú im priznané všeobecne záväzným právnym predpisom vyššej právnej sily.

Hlavné mesto v námietkach uviedlo, že pojem „blízky príbuzenský vzťah“ použitý vo VZN má čisto technický charakter a slúži len na účely parkovacej regulácie, nejde o totožný pojem s „blízkou osobou“ podľa § 116 Občianskeho zákonníka, a preto nijako nezasahuje do práv priznaných zákonným ustanovením. VZN nezasahuje do definície blízkej osoby podľa Občianskeho zákonníka, ide len o internú, užšiu kategóriu pre účely určenia okruhu oprávnených žiadateľov o vydávanie parkovacích kariet. Takýto legislatívny prístup je v slovenskej praxi bežný. Hlavné mesto však zväži spresnenie pojmu, aby sa predišlo možným výkladovým nejasnostiam do budúcnosti.

K tomu uvádzam, že VZN má povahu právnej normy nižšej právnej sily, teda jeho ustanovenia nie sú informatívne, ale majú normatívnu povahu a sú pre adresátov právnej normy priamo záväzné. VZN musí byť terminologicky presné a jednotné a možno v ňom používať len správne a v právnom poriadku ustálené pojmy a správnu právnu terminológiu, *per analogiam* podľa pravidiel tvorby zákonov upravených v Legislatívnych pravidlách tvorby zákonov č. 19/1997 Z. z. Hlavné mesto (obec) nie je oprávnené/á v rámci právnej úpravy VZN prispôsobovať jednoznačné právne pojmy upravené v zákone ich varírovaním v texte VZN, čím adresátov normy zneisťuje o rozsahu im zákonom priznaných práv blízkej osoby. Právna prax zákonodarcu s používaním nejednotných alebo právne nejednoznačných, prípadne zameniteľných právnych pojmov v normotvorbe je tunajšej prokuratúre z jej činnosti známa, a práve riešenie tým vzniknutých aplikačných problémov predstavuje podstatnú časť práce prokurátora pri výkone ochrany zákonnosti podľa ustanovení zákona o prokuratúre.

Podľa § 3 ods. 10 VZN, **Mikrozóna: úsek parkovania s osobitným režimom, v ktorom je parkovanie umožnené výlučne držiteľom rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou, označený dopravným značením a uvedený v prílohe č. 2b nariadenia.**

Podľa § 4 ods. 5 VZN, **pojem „rezident“ použitý na dopravnom značení podľa osobitného predpisu znamená držiteľ rezidentskej alebo abonentskej parkovacej karty v príslušnej zóne. V prípade mikrozóny sa za rezidenta považuje výlučne držiteľ rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou v príslušnej mikrozóne.**

Za problematické považujem aj vymedzenie pojmu „mikrozóna“ v § 3 ods. 10 VZN, v ktorej je parkovanie umožnené výlučne držiteľom rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou. Hlavné mesto tým fakticky zakázalo parkovanie v označených dvoch zónach – SMO-X1 (Staré Mesto/Drevená) a SMO-X2 (Klobučnícka) všetkým vodičom, ktorí nie sú držiteľmi rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou. Na takéto obmedzenie vodičov v podstate zákazom parkovania nemá hlavné mesto oprávnenie v § 6a cestného zákona.

V § 4 ods. 5 VZN je v prípade mikrozóny za rezidenta považovaný výlučne držiteľ rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou v príslušnej mikrozóne (RPK-X).

Samotnú myšlienku existencie mikrozón nepovažujem za nesprávnu, avšak je potrebné prispôbiť spôsob jej úpravy *lege artis*. Obe mikrozóny sú umiestnené v samotnom centre mesta, jednu tvorí historické jadro hlavného mesta. Dôvody, ktoré na ich vytvorenie hlavné mesto uviedlo (kritický nedostatok miest na parkovanie) sú právne akceptovateľné.

V súvislosti s možnosťou vjazdu do historického centra majú rôzne osoby povolený vjazd mestskou časťou Bratislava - Staré Mesto, za ktorý platia miestnu daň. Niektoré osoby majú oprávnenie na vjazd do historického centra priamo zo zákona, napr. členovia súdnej rady, za tento však tiež platia miestnu daň za vjazd. Je prirodzené, že tieto vozidlá budú v historickom centre aj dočasne parkovať (skôr krátkodobo). Tieto osoby nemožno všeobecne záväzným nariadením obmedziť na možnosti dočasného parkovania, pokiaľ ich vjazd bol povolený a je oprávnený. Nejedná sa tak len o osoby s trvalým pobytom v historickom centre, ale aj iné oprávnené osoby, ktoré nemožno z možnosti parkovania vylúčiť a pri právnej úprave dočasného parkovania je ich potrebné do mikrozóny zahrnúť.

Z definície mikrozóny preto odporúčam vynechať pojem „výlučne“ a pridať možnosť parkovania pre osoby s povoleným vjazdom do historického centra resp. s oprávnením na vjazd.

Hlavné mesto v námietkach uviedlo, že pojem „výlučne“ z VZN do budúcnosti vypustí, ale nebude to mať vecný dopad na samotnú reguláciu. VZN týmto spôsobom len ustanovuje osobitný režim parkovania v miestach, kde je kritický nedostatok parkovacích miest, a presne určuje okruh osôb, ktorým je parkovanie umožnené. S poukazom na § 6a cestného zákona, ktorý obci zveruje právomoc ustanoviť úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie a určiť spôsob ich prevádzky. Regulácia mikrozón prostredníctvom VZN je práve v rámci právomoci § 6a cestného zákona. Povolenie vjazdu do historického centra nepredstavuje právny titul na parkovanie, ide o dva odlišné inštitúty regulácie cestnej premávky. Povolenie vjazdu je individuálne oprávnenie na vstup, nie generálny nárok na užívanie verejných parkovacích miest, ktoré sa pridelujú podľa osobitných pravidiel VZN. Povolenie vjazdu je podmienené inými cieľmi, napr. zabezpečením

dopravnej obsluhy, výkonu povolania alebo prístupu do objektov a nerieši otázku dlhodobého alebo dočasného parkovania. Zásada proporcionality ostáva zachovaná – oprávnené osoby s povoleným vjazdom majú možnosť vstupu do historického centra, avšak parkovanie podlieha osobitnému režimu podľa VZN a dopravného značenia.

K tomu uvádzam, že ak sa normotvornou činnosťou obce ukladajú povinnosti alebo zákazy fyzickým a právnickým osobám, je táto činnosť limitovaná čl. 2 ods. 3 Ústavy SR, podľa ktorého každý môže konať, čo nie je zákonom zakázané, nikoho nemožno nútiť, aby konal niečo, čo zákon neukladá. Tieto limity sa vzťahujú na normotvornú činnosť obce pri výkone ako samosprávnej pôsobnosti, tak aj pôsobnosti v rámci preneseného výkonu štátnej správy (I. ÚS 56/00).

Obsahom oprávnenia hlavného mesta podľa § 6a cestného zákona nie je vytváranie zákazov parkovania na miestnych cestách, ale určenie úsekov miestnych ciest na dočasné parkovanie motorových vozidiel a na stanovištia vozidiel taxislužby, ak sa tým neohrozí bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky alebo iný verejný záujem. Nespochybnujem možnosť tvorby mikrozón, apelujem však na ich zákonnú reguláciu spôsobom, ktorý nebude rozporný so všeobecne záväznými právnymi predpismi. Spôsob, ktorý zvolilo hlavné mesto vytvára faktický zákaz parkovania iných, ako ním určených oprávnených osôb v mikrozónach, čo nie je postup *lege artis*.

Vymedzenie mikrozóny môže umožniť oprávneným osobám (napr. rezidentom) v nej dočasne parkovať za zvýhodnených podmienok, avšak nemôže vylúčiť z možnosti dočasného parkovania iné osoby (napr. s povoleným vjazdom do historického centra). Ostatným vozidlám tzv. nerezidentom možno v mikrozóne stanoviť napr. vyššiu úhradu za dočasné parkovanie v mikrozóne, čo by ich od tohto postupu mohlo skôr odradiť (čo je aj zámerom normotvorcu v rámci cieľov parkovacej politiky). Nie je pochybnosť, ani to prokuratúra nepopiera, že povolenie vjazdu do historického centra a dočasné parkovanie sú dva odlišné inštitúty regulácie cestnej premávky. Poukaz na iné oprávnené osoby bol použitý ako príklad osôb, ktorých dočasné parkovanie v mikrozóne je pravdepodobné a je potrebné regulovať ho iným zákonom prípustným spôsobom ako len zákazom. Platí to aj o mikrozóne, ktorá nie je v historickom centre, avšak normotvorca zamýšľa čo najviac tzv. nerezidentov od parkovania v tejto mikrozóne odradiť resp. nepodporovať, práve z dôvodu kritického nedostatku parkovacích miest. Nemal by to však robiť prostredníctvom plošného zákazu, ale skôr striktnejšou reguláciou rozlíšenia výšky úhrad pre jednotlivých vodičov podľa typu parkovacej karty pre mikrozónu alebo bez nej.

Stanovenie podmienok pre vydávanie jednotlivých parkovacích kariet

Podmienky vydania rezidentskej parkovacej karty (RPK)

Podľa § 12 ods. 1 VZN, RPK vydá prevádzkovateľ žiadateľovi, ktorý spĺňa tieto podmienky:

a) je fyzickou osobou,

b) **má trvalý pobyt v byte** v zóne, pre ktorú je RPK vydávaná, **a je vlastníkom tohto bytu alebo osobou v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom tohto bytu alebo osobou, ktorej vlastník bytu udelil súhlas s vydaním RPK, a**

c) má vzťah k motorovému vozidlu priradenému k parkovacej karte, to znamená, že

1. je držiteľom motorového vozidla; ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov, na účely vydávania rezidentskej parkovacej karty sa počas trvania manželstva považuje za držiteľa aj druhý z manželov, bez ohľadu na to, či vozidlo patrí do bezpodielového spoluvlastníctva manželov, alebo

2. má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, alebo

3. preukázateľne užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, alebo

4. je členom orgánu právnickej osoby a preukázateľne užíva motorové vozidlo tejto právnickej osoby na súkromné účely, alebo

5. má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo inú zmluvu, na odplatné užívanie motorového vozidla s právnickou osobou oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Podľa § 13 ods. 2 VZN, platnosť RPK zaniká zmenou adresy trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy, **odvolaním súhlasu vlastníka bytu v zmysle § 12 ods. 1 písm. b)** alebo stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti RPK z týchto dôvodov má jej držiteľ nárok na vrátenie alikvotnej časti úhrady, ak nespotrebovaná časť úhrady je vo výške minimálne 5 eur. **V prípade odvolania súhlasu vlastníka bytu sa postupuje podľa § 10 ods. 3.**

Podmienky vydania rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou (RPK-X)

Podľa § 15 ods. 1 VZN, RPK-X vydá prevádzkovateľ žiadateľovi, ktorý spĺňa tieto podmienky:

a) je fyzickou osobou,

b) **má trvalý pobyt v byte v mikrozóne**, pre ktorú je RPK-X vydávaná, **a je vlastníkom tohto bytu alebo osobou v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom tohto bytu alebo osobou, ktorej vlastník bytu udelil súhlas s vydaním RPK-X, a**

c) má vzťah k motorovému vozidlu priradenému k parkovacej karte, to znamená, že

1. je držiteľom motorového vozidla; ak je držiteľom vozidla jeden z manželov, považuje sa za držiteľa aj druhý z manželov, alebo
2. má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, alebo
3. preukázateľne užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, alebo
4. je členom orgánu právnickej osoby a preukázateľne užíva motorové vozidlo tejto právnickej osoby na súkromné účely, alebo
5. má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo inú zmluvu na odplatné užívanie motorového vozidla s právnickou osobou oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.

Podľa § 16 ods. 2, ods. 3 VZN, platnosť RPK-X zaniká zmenou adresy trvalého pobytu, zmenou bytu v rámci bytovej budovy, **odvolaním súhlasu vlastníka bytu v zmysle § 15 ods. 1 písm. b)**, stratou vzťahu k motorovému vozidlu. V prípade ukončenia platnosti RPK-X z týchto dôvodov má jej držiteľ nárok na vrátenie alikvotnej časti úhrady, ak nespotrebovaná časť úhrady je vo výške minimálne 5 eur. **V prípade odvolania súhlasu vlastníka bytu sa postupuje podľa § 10 ods. 3.**

Fyzická osoba, ktorá sa po úmrtí držiteľa RPK-X preukáže potvrdením o začatí dedičského konania **a ktorá spĺňa podmienku podľa § 15 ods. 1 písm. b)**, môže požiadať prevádzkovateľa o vydanie RPK-X na svoje meno. Vzťah k motorovému vozidlu podľa § 15 ods. 1 písm. c) sa pre tento účel preukazuje potvrdením o začatí dedičského konania, najdlhšie však do skončenia dedičského konania.

Podľa § 36 ods. 4 VZN, ustanovenia § 12 ods. 1 písm. b) v časti osoby, ktorej vlastník bytu udelil súhlas s vydaním rezidentskej parkovacej karty, a § 15 ods. 1 písm. b) v časti osoby, ktorej vlastník bytu udelil súhlas s vydaním rezidentskej parkovacej karty, nadobúdajú účinnosť dňa 20. januára 2026.

Podmienky vydania návštevníckej parkovacej karty (NPK)

Podľa § 18 ods. 1 VZN, NPK vydá prevádzkovateľ osobe, ktorá spĺňa tieto podmienky:

- a) je fyzickou osobou a
- b) **má trvalý pobyt v byte** v zóne, pre ktorú je NPK vydávaná, **a je vlastníkom tohto bytu alebo osobou v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom tohto bytu alebo osobou, ktorej vlastník tohto bytu udelil súhlas s vydaním NPK.**

Podľa § 19 ods. 2 VZN, platnosť NPK zaniká zmenou trvalého pobytu držiteľa vrátane zmeny bytu v rámci toho istého bytového domu alebo odvolaním súhlasu vlastníka bytu v zmysle § 18 ods. 1 písm. b) alebo zmenou podstatných skutočností pre vydanie NPK podľa § 17 ods. 1 písm. c). **V prípade odvolania súhlasu vlastníka bytu sa postupuje podľa § 10 ods. 3.**

Normotvorca v **§ 20, § 20a a § 20b VZN** určuje spôsob overovania vybraných podmienok pre vydanie parkovacích kariet. V tejto súvislosti, pre potreby vydania RPK, RPK-X a NPK sa vzťah k bytu overuje automaticky v prípade vlastníka bytu a osoby v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom bytu.

Podľa § 20a ods. 1, ods. 2 VZN, pre potreby vydania RPK, RPK-X a NPK sa **vzťah k bytu** overuje automaticky v prípade vlastníka bytu a osoby v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom bytu.

Ak sa vyžaduje súhlas vlastníka bytu pre podanie žiadosti o vydanie RPK, RPK-X alebo NPK, vykoná sa prostredníctvom elektronického súhlasu vlastníka bytu v užívateľskom konte alebo prostredníctvom písomného súhlasu vlastníka bytu na predpísanom tlačive s úradne overeným podpisom vlastníka bytu. Úradne overený podpis nie je potrebný, ak vlastník bytu podpíše predpísané tlačivo osobne na klientskom mieste prevádzkovateľa. Tlačivo súhlasu je dostupné na webovom sídle prevádzkovateľa.

Podľa **§ 20b ods. 4 VZN**, v prípade užívania motorového vozidla na základe nájomnej alebo inej zmluvy, ktorej predmetom je odplatné užívanie motorového vozidla, je nutné doložiť kópiu osvedčenia o evidencii častí II a kópiu zmluvy s právnickou osobou oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. Dĺžka trvania nájomnej zmluvy musí zodpovedať dobe platnosti žiadanej parkovacej karty. **Pri RPK a RPK-X musí byť prenájom a lízing motorových vozidiel uvedený ako hlavná ekonomická činnosť právnickej osoby v príslušnom verejnom registri. Prevádzkovateľ je oprávnený zisťovať, či cena za nájom zodpovedá bežným trhovým cenám.**

Podmienky vydania bonusovej parkovacej karty (BPK)

Podľa § 22 ods. 1 písm. c) VZN, **BPK vydá prevádzkovateľ osobe, ktorá spĺňa tieto podmienky:**

c) má vzťah k motorovému vozidlu priradenému k parkovacej karte, to znamená, že

1. je držiteľom motorového vozidla; v prípade, ak je držiteľom motorového vozidla jeden z manželov, považuje sa za držiteľa vozidla na účely vydávania BPK, počas trvania manželstva, aj druhý z manželov bez ohľadu na skutočnosť, či vozidlo patrí do bezpodielového spoluvlastníctva manželov, alebo

2. má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť, alebo

3. preukázateľne užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely, alebo

4. je členom orgánu právnickej osoby a preukázateľne užíva motorové vozidlo tejto právnickej osoby na súkromné účely, alebo

5. má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo inú zmluvu, ktorej predmetom je odplatné užívanie motorového vozidla s právnickou osobou oprávnenou na prenájom motorových vozidiel. **Prevádzkovateľ je oprávnený zisťovať, či cena za nájom zodpovedá bežným**

trhovým cenám a či právnická osoba poskytuje prenájom motorových vozidiel širokej verejnosti.

Podmienka trvalého pobytu v byte za súčasného vlastníka danej nehnuteľnosti alebo osobou v blízkom príbuzenskom vzťahu s vlastníkom tohto bytu alebo osobou, ktorej vlastník tohto bytu udelil súhlas s vydaním karty

Podmienky pre získanie parkovacích kariet, uvedené v § 12 ods. 1 písm. b) VZN (rezidentská parkovacia karta RPK), § 15 ods. 1 písm. b) VZN (rezidentská parkovacia karta s obmedzenou platnosťou RPK-X) a § 18 ods. 1 písm. b) VZN (návštevnícka parkovacia karta NPK) sú určené v rozpore s platnými právnymi predpismi. V tej súvislosti aj spôsob ich overenia upravený v § 20a ods. 1, 2 a § 20b ods. 4 VZN.

Podľa § 3 ods. 1, ods. 2 antidiskriminačného zákona, **každý je povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania v oblasti pracovnoprávných a obdobných právnych vzťahov, sociálneho zabezpečenia, zdravotnej starostlivosti, poskytovania tovarov a služieb a vo vzdelávaní.**

Zásada rovnakého zaobchádzania podľa odseku 1 sa uplatňuje len v spojení s právami osôb ustanovenými osobitnými zákonmi.

Podľa § 9 antidiskriminačného zákona, **každý má podľa tohto zákona právo na rovnaké zaobchádzanie a ochranu pred diskrimináciou.**

Podmienky, ktoré hlavné mesto zaviedlo pre získanie viacerých parkovacích kariet majú diskriminačný charakter a hlavné mesto nimi zasiahlo aj do iných práv adresátov VZN, navyše, niektoré (kumulovanie podmienky trvalého pobytu s vlastníctvom, súhlasom vlastníka alebo príbuzenským vzťahom k vlastníkovi, overovanie právnických osôb pri prenájme vozidiel) predstavujú prekročenie právomoci hlavného mesta pri postupe podľa § 6a cestného zákona.

Právna úprava dočasného parkovania musí byť zosúladená so zásadou rovnakého zaobchádzania zakotvenou v antidiskriminačnom zákone, keďže táto oblasť poskytovania služieb dočasného parkovania spadá do jeho pôsobnosti.

Status rezidenta a návštevníka je vo vyššie uvedených ustanoveniach VZN naviazaný na trvalý pobyt v byte za súčasného splnenia jednej z podmienok – vlastníctva tohto bytu, - alebo osoba v príbuzenskom pomere k vlastníkovi bytu, špecificky vymedzenom v § 3 ods. 9 VZN – alebo osobou, ktorej vlastník tohto bytu udelil súhlas s vydaním parkovacej karty.

Zvolené kritérium trvalého pobytu v hlavnom meste a v zónach hlavného mesta je prijateľné, prijíma sa primeraný prostriedok na dosiahnutie sledovaného cieľa aj v rámci rozhodovania súdov. **Určenie povinnosti kumulatívneho splnenia jednej z ďalších**

troch podmienok ide nad rámec oprávnenia hlavného mesta, ktoré mu vyplýva z ustanovenia § 6a cestného zákona a je aj diskriminačné.

Podľa ESĽP je odlišnosť v zaobchádzaní medzi osobami nachádzajúcimi sa v analogických alebo porovnateľných situáciách diskriminačná, pokiaľ nemá žiadne objektívne a rozumné ospravedlnenie, t. j. pokiaľ nesleduje legitímny cieľ, alebo pokiaľ nie sú použité prostriedky sledovanému cieľu primerané. Zavedenie rezidentskej parkovacej karty, ktorá pri parkovaní zvyhodňuje osoby s trvalým pobytom v hlavnom meste je legitímny prostriedok primeraný sledovanému cieľu parkovacej politiky. Určenie ďalšej povinnej plnenej – kumulatívnej podmienky v označenom rozsahu (vlastníctvo, príbuzenský vzťah, súhlas vlastníka), okrem toho, že predstavuje prekročenie oprávnenia hlavného mesta, nemá žiadne objektívne a rozumné ospravedlnenie, nesleduje legitímny cieľ a použité prostriedky nie sú sledovanému cieľu primerané.

Hlavné mesto nie je oprávnené regulovať vlastnícke vzťahy k nehnuteľnostiam, ani vylučovať nevlastníkov nehnuteľností z prijímanej právnej úpravy. Takáto podmienka presahuje rámec § 6a cestného zákona a nie je ani objektívne primeraná sledovanému cieľu. VZN má normotvorné účinky, predstavuje záväznú právnu normu, ktorú sú adresáti, po jej zákonnom prijatí spôsobom vymedzeným zákonom, dodržiavať.

Pokiaľ adresát VZN má trvalý pobyt v hlavnom meste, resp. v stanovenej zóne, hlavné mesto nepreukázalo žiadny relevantný cieľ právnej úpravy dočasného parkovania, pre ktorý by stanovenie ďalšej obmedzujúcej podmienky malo byť primerané. Navyše, vlastníkom bytu nevyplýva zo žiadnej právnej úpravy oprávnenie „dávať súhlas nájomcovi bytu na vydanie parkovacej karty“.

Svoj súhlas vlastník prejavuje už tým, že povolí nájomcovi bytu nahlásenie trvalého pobytu do jeho nehnuteľnosti. Už tento fakt zakladá legálne očakávanie nájomníka bytu, že bude parkovať pri tomto byte/dome v dlhodobejšom horizonte.

Hlavné mesto v námietkach uviedlo, že ide o primerané, nevyhnutné a legitímne opatrenie, ktoré sleduje verejný záujem – zabezpečiť, aby rezidentské parkovanie bolo dostupné pre obyvateľov, ktorí v danej lokalite reálne žijú a nie pre osoby bez skutočnej väzby na danú oblasť. Potreba existencie súhlasu vlastníka bytu je s určitosťou menší zásah do práv osôb užívajúcich byt, ako riziko straty trvalého pobytu v byte. Právny poriadok na všetkých úrovniach, má zohľadňovať zásadu čo najmenšieho zasahovania do práv fyzických a právnických osôb za účelom dosiahnutia cieľu právnej úpravy a sledovaného verejného záujmu. Právne postavenie vlastníka a osoby užívajúcej byt na základe nájomnej zmluvy nemožno považovať za právne ani za fakticky rovnocenné, čiže sa nejedná o osoby v rovnakom postavení. Táto skutočnosť je prekážkou hneď v prvom bode testu na posudzovanie zákazu diskriminácie, ustáleného na základe judikatúry ESĽP.

S uvedenými argumentami nie je možné súhlasiť. V prvom rade ide totiž o prekročenie právomoci hlavného mesta, ktorá mu je poskytovaná ustanovením § 6a cestného zákona. Určovanie spôsobu, ako majú vlastníci so svojou nehnuteľnosťou nakladať, v žiadnom prípade nespadá do právomoci obce. Spôsob nakladania s nehnuteľnosťami a zmluvné vzťahy medzi subjektmi občianskeho práva sú upravené v Občianskom zákonníku a mesto nie je oprávnené do nich zasahovať prostredníctvom VZN. Umožnenie zapísania trvalého pobytu nájomcu do prenajímaného bytu je vecou zmluvnej voľnosti medzi stranami.

V tejto súvislosti dodávam, že zákon č. 253/1998 Z. z. ani iný všeobecne záväzný právny predpis nestanovujú ako podmienku k zapísaniu trvalého pobytu vlastníctvo danej nehnuteľnosti, teda vlastníctvo bytu/domu nemôže byť nariadením obce, ako podzákonnou normou, určené ako jedna z podmienok (súvisiacich s trvalým pobytom) pre vydanie parkovacej karty. Osoby s trvalým pobytom v hlavnom meste sú v rovnakom právnom postavení bez ohľadu na existenciu alebo neexistenciu ich vlastníckeho práva k danej nehnuteľnosti, v ktorej sú na trvalý pobyt zapísané. Tým dochádza aj k priamej diskriminácii osôb nehnuteľnosti nevlastniacich, a to bez preukázania splnenia podmienky, že by použité prostriedky boli sledovanému cieľu primerané. V podstate obdobné argumenty platia aj na podmienku príbuzenského vzťahu k vlastníkovi bytu, navyše vo VZN vymedzeného spôsobom, ktorý je v rozpore s § 116 občianskeho zákonníka (ako uvádzam vyššie).

Akonáhle k zapísaniu trvalého pobytu takej osoby dôjde, mestu vzniká nárok na príspevok za evidovaného obyvateľa. Riešenie zmluvných (ani rodinných) vzťahov medzi takýmito osobami nespadá do kompetencie mesta, teda ani riešenie prípadných sporov vlastníka a osôb trvalo bývajúcich v jeho byte ohľadom nároku na vydanie parkovacej karty (jednej z troch) nemôže byť predmetom právnej úpravy VZN. Podľa zákona č. 253/1998 Z. z. prihlásenie občana na trvalý pobyt nezakladá nijaké právo k budove ani k jej vlastníkovi a má evidenčný charakter, pričom vlastník ho môže aj bez súhlasu prihláseného zrušiť. Akékoľvek udeľovanie súhlasu vlastníka bytu s vydaním parkovacej karty pre jeho nájomcu s trvalým pobytom v tomto byte, je pre právnu úpravu dočasného parkovania právne irelevantné, resp. spadá do sféry zmluvnej voľnosti subjektov občianskeho práva, teda pôsobí výlučne *inter partes*, ale nie *erga omnes* a hlavné mesto ho pri výkone samosprávnej pôsobnosti na úseku dočasného parkovania nemôže od žiadateľov obligatórne vyžadovať.

V označených ustanoveniach, za diskriminačné považujem aj požadovanie trvalého pobytu výlučne v byte.

Podľa platných právnych predpisov je podľa § 3 ods. 2 zákona č. 253/1998 Z. z. možné (a pomerne bežné) nahlásenie trvalého pobytu aj do budov, ktoré nie sú primárne určené na trvalé bývanie, napr. určených na rekreáciu, ubytovní, alebo do apartmánov. V takom prípade je nevyhnutné posudzovať takýto trvalý pobyt za rovnocenný s trvalým pobytom v

byte alebo rodinnom dome. Osoby, ktoré získali trvalý pobyt v byte či v rodinnom dome sú s osobami, ktoré majú trvalý pobyt v iných budovách, v porovnateľnom právnom postavení, a rozdielny prístup k nim nie je ničím odôvodnený, čím ide o priamu diskrimináciu podľa § 2a ods. 2 antidiskriminačného zákona.

Hlavné mesto pri určení kritéria trvalého pobytu, poukazuje na príspevky zo štátneho rozpočtu, naviazané práve na počet osôb trvalo prihlásených na pobyt v hlavnom meste. Pre tento účel nie je rozhodujúce, v akej budove má osoba pobyt nahlásený, ale hlavné mesto dostáva finančný príspevok na všetky osoby na trvalý pobyt prihlásené. Nie je tým daný dôvod na znevýhodnenie, resp. neposkytnutie výhody vo VZN týmto osobám, nachádzajúcim sa v totožnom právnom postavení.

Nemôžu to zmeniť ani poukazy na územný plán a nižšie kritéria dopravnej vybavenosti pri nebytových budovách, resp. nejde o primeraný prostriedok na dosiahnutie stanoveného cieľa právnej úpravy dočasného parkovania. Zastávam stanovisko, že hlavné mesto tu prenáša svoju zodpovednosť za vydávanie súhlasu s investičnou výstavbou (záväzná stanovisko pre územné a stavebné konania) takýchto neštandardných foriem bývania resp. ubytovania na jeho súčasných vlastníkov, ktoré bývanie od prvopočiatku bolo určené ako trvalé bývanie, avšak z formálnych dôvodov (najmä z dôvodu dosiahnutia súladu s územným plánom hlavného mesta) bolo povoľované ako zariadenie, ktoré nie je určené na trvalé bývanie (typicky: apartmány, štúdiá).

V prípade, ak obce (mestá) pri poskytovaní tzv. rezidentských kariet (ako forme určenia výšky úhrady za dočasné parkovanie) rozlišujú medzi obyvateľmi s trvalým pobytom, ktorý je evidovaný k bytu a obyvateľmi s trvalým pobytom, ktorý majú evidovaný v nebytovom priestore, ide o priamu diskrimináciu, realizovanú formou svojvoľného vymedzenia podmienky poskytovania služby, ktorá nemá oporu v zákone a má za účinnosť zamedzenie jej poskytnutia.

Nemožno tak hovoriť o tzv. nepriamej diskriminácii (§ 2a ods. 3 antidiskriminačného zákona), nakoľko v danom prípade totiž VZN nie je navonok neutrálnym predpisom, ale naopak priamo v homogénnej skupine obyvateľov s trvalým pobytom vytvára dve podskupiny osôb, pričom ide o osoby, ktoré sú v porovnateľnej situácii, a preto nie je možné posudzovať kritéria podľa § 2a ods. 3 vety za bodkočiarkou antidiskriminačného zákona. Právna situácia uvedených osôb je pre účely posúdenia dodržania zásady rovnakého zaobchádzania daná statusom fyzických osôb naviazaným na *trvalý pobyt* v obci (meste). Naviazanie podmienky druhu nehnuteľnosti – podľa kategórie stavby k možnosti ekonomicky výhodnejšej výšky úhrady za dočasné parkovanie motorového vozidla v porovnateľnej situácii (status osoby spočívajúci v trvalom pobyte byte) porušuje zákaz diskriminácie z dôvodu iného postavenia fyzickej osoby (ako aj z dôvodu majetku fyzickej osoby).

Hlavné mesto v námietkach poukázalo na priložené odborné vyjadrenie Slovenského národného strediska pre ľudské práva (ďalej len „Stredisko“) bez datovania a čísla konania, v ktorom Stredisko posúdilo namietanú diskrimináciu obyvateľov Bratislavy s trvalým pobytom v apartmáne voči obyvateľom Bratislavy s trvalým pobytom v byte so záverom, že tieto dve skupiny obyvateľov sa nenachádzajú v porovnateľnej situácii z hľadiska nároku na vydanie rezidentskej parkovacej karty, a to z dôvodu právneho vymedzenia a z neho vyplývajúceho rozdielného využívania a charakteru bytu a charakteru apartmánu. Legitímny cieľ prijatia podmienky vydania rezidentskej parkovacej karty uvedenej v § 10 ods. 1 písm. b) VZN, vzťahujúcej sa na trvalý pobyt v byte, považuje za preukázaný. Hlavné mesto ďalej uviedlo, že účelom VZN nie je regulovať vlastnícke vzťahy, ale spravodlivo rozdeliť obmedzenú kapacitu verejných parkovacích miest medzi osoby, ktoré v danej lokalite reálne žijú. Ak bol v minulosti udelený trvalý pobyt aj v nebytových priestoroch (apartmánach, ubytovniach, či rekreačných objektoch), stalo sa tak v dôsledku právneho vákua a nie na základe explicitného zákonného oprávnenia. Tieto zápisy nemožno spätne interpretovať ako právny základ pre nárok na rovnaké parkovacie oprávnenie ako pre rezidentov v bytoch. Právne vákuum vzniklo pri evidencii pobytov a nemôže byť prenesené na samosprávu a vytvárať jej nové povinnosti, resp. obmedzovať obce pri využívaní oprávnenia daného im v § 6a cestného zákona. Rozdiely medzi bytovými a apartmánovými domami majú reálny technický aj právny základ. Ochranné zaobchádzanie je odôvodnené rozdielnym právnym režimom, stavebnými normami a parkovacími požiadavkami bytových a apartmánových domov, resp. nebytových priestorov alebo stavieb, ktoré nie sú určené na trvalé bývanie. Z tohto dôvodu nemožno hovoriť o diskriminácii, ale o racionálnej diferenciácii, ktorá má oporu v zákone a bola potvrdená Strediskom.

K tomu uvádzam, že nedostatky v právnej úprave, príp. právne vákuum v tejto oblasti nemožno pripisovať na vrub a na škodu občanom ako adresátom právnych noriem (čl. 2 ods. 1, 3 Ústavy SR). Trvalý pobyt obyvateľa v obci má v predpisoch verejného práva rovnaký význam a aj právne následky, bez ohľadu na typ/charakter nehnuteľnosti, v ktorej je pobyt nahlásený. Obci tým napr. vzniká nárok na príspevok zo štátneho rozpočtu za každého evidovaného obyvateľa. Nespochybnujeme právnymi predpismi a technickými normami stanovené rôzne technické parametre pre byty a pre nebytové priestory (najmä apartmány, štúdiá, rekreačné objekty) ako sú napr. nároky na svetelnosť objektu alebo nároky na parkovacie miesta, tieto však nemajú žiadny vplyv na kategóriu trvalého pobytu stanovenú predpismi verejného práva a podľa nás nezakladajú primeraný dôvod na obmedzenie práv osôb s trvalým pobytom nahlásenom v inom nebytovom priestore (apartmáne/štúdiu).

Stredisko v predloženej vyjadrení konštatovalo, že apartmány a byty možno považovať za druhovo rovnakú vec, a to vzhľadom na samotný účel ich využitia, ktorým je bývanie, s čím je potrebné súhlasiť. V teste proporcionality však Stredisko dospelo k záverom, s ktorými nesúhlasíme. Pri kritériu identifikácie komparátora Stredisko uviedlo, že tieto dve skupiny sa nenachádzajú v porovnateľnej situácii z hľadiska nároku na vydanie

rezidentskej parkovacej karty, a to z dôvodu vymedzenia a z neho vyplývajúceho rozdielného využívania charakteru bytu (trvalé bývanie) a apartmánu (dočasné bývanie) aj s poukazom na nároky parkovacích miest podľa STN.

Tento záver prihliada len na technické parametre objektov, nie na ich reálne užívanie a povinnosti obyvateľov s tým spojené. Hlavné mesto eviduje počet svojich obyvateľov s trvalým pobytom a je mu známe, že pokiaľ sa obyvateľ nahlási na trvalý pobyt do apartmánu, ktorý má vo väčšine prípadov parametre bežného bytu, či do rekreačného objektu, tak mu z toho vyplývajú zákonné povinnosti, ktoré sú rovnaké ako pri osobe s trvalým pobytom v byte (aj voči mestu). Parkovanie s motorovým vozidlom pri užívaní bytu a užívaní apartmánu je preto porovnateľnou právnou situáciou a tieto osoby sa nachádzajú v porovnateľnom právnom postavení.

Stredisko ďalej uviedlo, že podľa druhého kritéria možno podradiť pod motív iného postavenia rozlišovacie kritéria tak objektívnej, ako aj subjektívnej povahy, ktoré sú priamo povahou spojené s explicitne vymedzenými chránenými dôvodmi alebo predstavujú taký dôvod na základe ktorého nemožno dospieť k racionálnemu záveru o zákonnosti menej priaznivého zaobchádzania. Napriek tomu, že rozhodnutie jednotlivca mať trvalý pobyt v apartmáne nie je spojené s vrodenu vlastnosťou človeka, možno ho považovať za následok osobnej voľby jednotlivca.

K tomu uvádzam, že v prípade, ak slovenská právna úprava poskytuje možnosť nahlásenia trvalého pobytu tak do bytov ako aj do niektorých nebytových priestorov, jedná sa len o využitie jednej z viacerých zákonom poskytovaných možností, ktoré samotný zákon nediferencuje, ani nestanovuje rôzne právne postavenie obyvateľa spočívajúce v charaktere objektu.

K tretiemu kritériu testu proporcionality – k posúdeniu vzniku ujmy Stredisko uviedlo, že osoba, ktorá má trvalý pobyt v apartmáne má stále nárok na vydanie abonentskej parkovacej karty a bonusovej parkovacej karty. Vzhľadom na veľký rozdiel medzi cenami za jednotlivé karty, Stredisko zastáva právny názor, že majetková ujma osôb s trvalým pobytom v apartmáne pri zabezpečovaní parkovacej karty je v predmetnom prípade preukázaná, s čím možno len súhlasiť.

Podľa štvrtého kritéria testu proporcionality je potrebné posúdiť, či nie je možné vyčlenenie jednotlivca, prípadne skupiny ospravedlniť, pretože buď absentuje dôvod ospravedlnenia (verejný, legitímny záujem) alebo ide o neprimeraný, neproporcionálny zásah. Zákonodarca môže jednej skupine osôb priznať viac práv, prípadne uložiť viac povinností ako inej skupine iba v prípade ak je to odôvodnené verejnými hodnotami a ak pri ustanovení práv a povinností zákonodarca nepostupoval so zjavnou svojvôľou. Je teda potrebné sledovať legitímny cieľ a zvolená úprava musí objektívne smerovať aj k realizácii cieľa. Stredisko, pri akceptácii dôvodu uvedeného hlavným mestom vychádzajúceho z

platnej právnej úpravy vymedzenia bytu a apartmánu ako nebytového priestoru konštatovalo, že zo strany normotvorcu nejde o neprimeraný a neproporcionálny zásah.

Dôvody na obmedzenie skupiny osôb s trvalým pobytom v apartmáne spôsobom uvedenom v **§ 12 ods. 1 písm. b) VZN (RPK)**, **§ 15 ods. 1 písm. b) VZN RPK-X()** a **§ 18 ods. 1 písm. b) VZN (NPK)** považujeme za neprimerané a neproporcionálne, v konečnom dôsledku až s parametrom svojvôle. Pripomínam, že trvalý pobyt môže mať osoba len jeden. Technické posúdenie charakteru bytu a apartmánu (o. i. aj rekreačného objektu – chaty, bežne s parametrami rodinného domu) nemôže založiť spravodlivý dôvod na iné zaobchádzanie so skupinou osôb s trvalým pobytom v nebytovom priestore, oproti skupine osôb s trvalým pobytom v byte. Tým skôr, že hlavné mesto k tomuto stavu samo prispelo, keď dlhé roky vydávalo súhlasné záväzné stanoviská k investičným zámerom (súlady s územným plánom) na výstavbu nebytových budov s prevahou apartmánov, ktoré všetky už v mestu predloženej projektovej dokumentácii mali a majú parametre bežných bytov a s tým zámerom boli nielen naprojektované, ale aj postavené a predávané. Ich nebytový charakter bol udržiavaný len z dôvodu formálneho dodržania súladu navrhovanej stavby s územným plánom mesta.

Prenášanie tejto zodpovednosti za dosahovanie cieľov parkovacej politiky prostredníctvom VZN na obyvateľov s trvalým pobytom v hlavnom meste, ktorí v zmysle právnej úpravy majú možnosť nahlásenia trvalého pobytu tak do bytu ako aj do niektorých nebytových priestorov (§ 3 ods. 2 zákona č. 253/1998 Z. z.), nemôže založiť ospravedlnenie na obmedzenie jednej skupiny osôb s trvalým pobytom spôsobom, akým to urobilo hlavné mesto vo VZN. V ústavnom teste proporcionality označené ustanovenia VZN neuspeli.

Ostatné

K podmienke predloženia parkovacieho preukazu podľa osobitného predpisu pre vydanie zľavovej parkovacej karty pre fyzickú osobu s ťažkým zdravotným postihnutím (ZPK-ŤZP) podľa § 31 ods. 1 písm. a) VZN uvádzam, že táto je uvedená dostatočne všeobecne a táto sa podľa § 44 ods. 7, ods. 8 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vzťahuje aj na vozidlá označené dokladom podľa Dohovoru o cestnej premávke podpísaného 8. novembra 1968 vo Viedni v znení neskorších predpisov (ďalej len "Viedenský dohovor"). Preto ak hlavné mesto v námietkach uviedlo, že bude spresnený odkaz pod čiarkou, ktorý na túto skutočnosť poukáže, považujem to za dostatočné.

Podľa § 33 ods. 2 VZN, **výška úhrady pre platené parkoviská je uvedená v prílohe č. 1 nariadenia.**

Ustanovenie § 33 ods. 2 VZN sa javí byť obsoletným alebo aspoň nepresným ustanovením, nakoľko v prílohe č. 1 nariadenia nie sú uvedené výšky úhrady za platené parkoviská určené v § 33 ods. 1 VZN, ale len tarifné pásma, ktoré sú priradené k jednotlivým uliciam v jednotlivých zónach podľa § 5 VZN.

Hlavné mesto v námietkach k tomu uviedlo, že príloha č. 1 obsahuje jednotlivé ulice, úseky a tarifné pásma, teda cenotvorba je plne odvodená z VZN, pričom manuály nemajú právomoc samostatne určovať výšku úhrad. S tým je možné súhlasiť a vzhľadom na zmenu súvisiacich manuálov, o ktorej sa zmieňujem nižšie, je uvedené ustanovenie už len nepresné. Znenie § 33 ods. 2 VZN by preto malo byť nahradené presnejším a výstižnejším znením, napr. Výška úhrady pre platené parkoviská podľa tarifného pásma vyplýva z VZN (a jeho príloh).

Prevádzkové manuály parkovísk Hlavná stanica, Železná Studnička a Tyršák 2, ktoré boli preskúmané v rámci previerky, boli hlavným mestom upravené, v aktuálnej verzii od 01.01.2026 do podoby, ktorá nevykazuje rozpor so všeobecne záväznými právnymi predpismi. Prevádzkový manuál parkovacej politiky hlavného mesta SR Bratislavy, v aktuálnej podobe od 20.01.2026 obsahuje ustanovenia, ktorými je vysvetľované a priblížený postup prevádzkovateľa k viacerým ustanoveniam VZN, napadnutým týmto protestom. Preto v súvislosti s konaním o proteste prokurátora bude potrebné reagovať aj zmenou prevádzkového manuálu a prispôbiť jeho znenie právnej úprave, v rozsahu navrhnutom vo výrokovej časti tohto protestu prokurátora.

Na základe podnetov boli zistené aj ďalšie porušenia zákonnosti VZN Podľa § 8 ods. 7 VZN, *parkovacie karty podľa ods. 2 písm. a), b), d), e), g) môžu byť vydané iba pre motorové vozidlá kategórie M1, M1G, N1, L2e a L5e až L7e s dĺžkou nepresahujúcou 5,4 m.*

Ďalším prípadom diskriminácie v súvislosti s vydávaním parkovacích kariet, ku ktorému prokuratúra zaujíma rozdielny postoj ako v minulosti, je znevýhodňovanie rezidentov na základe rozmerov vozidla (dĺžka, váha). Vo všeobecnosti je nutné uviesť, že v prípade kategorického popretia existencie nároku rezidenta na udelenie parkovacej karty napr. vyjadrením, že táto bude udelená vlastníkom/držiteľom vozidla nepresahujúceho dĺžku 5,4m (alebo napr. hmotnosť 3,5t), dochádza k priamej diskriminácii vlastníkov vozidiel rovnakej kategórie, presahujúcim uvedené rozmery.

Z takéhoto slovného vyjadrenia kritéria na udelenie parkovacej karty je totiž logicky zrejmé, že nárok vlastníkov/držiteľov iných vozidiel rovnakej kategórie neexistuje, čo opäť nemá žiadnu oporu v zákone ustanovením relevantnej výnimky zo všeobecného zákazu priamej diskriminácie. Zároveň sa ani v tomto prípade nemôže jednať o „navonok neutrálny predpis, rozhodnutie, pokyn alebo prax“ a skúmanie okolností, za akých došlo k určeniu takéhoto pravidla, je absolútne bezpredmetné. V prípade objektívnych dôvodov, by diskriminačnou teoreticky nebola primeraná cenová diverzifikácia poskytovaných

parkovacích kariet, napr. ak by dlhšie vozidlo zaberalo väčšiu parkovaciu plochu. Vo všeobecnosti cenové rozlíšenie jednotlivých typov parkovacích kariet nie je nutne diskriminačné, je však potrebné dôsledne posudzovať, či takýto postup je z príčinného hľadiska výsledkom transparentného určenia objektívnych a odôvodnených kritérií zo strany obce a či proces vyhodnocovania kritérií nepredstavuje svojvôľu.

Obdobne ako v predchádzajúcom odseku vo všeobecnosti platí v prípade taxatívneho určenia kategórií motorových vozidiel, ku ktorým môže byť udelená parkovacia karta. Vo všetkých prípadoch kategórií osobných vozidiel sa jedná o vozidlá, ktoré rezident - fyzická osoba a aj právnická osoba so sídlom alebo prevádzkou na území obce na podklade ich statusu vlastníka alebo užívateľa majú mať právo efektívne využívať, teda vo všeobecnosti neexistuje dôvod takéto osobné vlastníctvo na podklade členenia jeho predmetu postihovať. Tu je však zároveň nutné podotknúť, že s ohľadom na definičné vymedzenie niektorých kategórií motorových vozidiel podľa § 4 ods. 2 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke v znení neskorších predpisov a z neho odvodený účel použitia týchto vozidiel, určité zákonné obmedzenia zákazu priamej diskriminácie fakticky existujú.

V § 20b ods. 1 VZN je stanovené, že v prípade motorového vozidla so zahraničným evidenčným číslom je nutné doložiť kópiu osvedčenia o evidencii vozidla.

V zásade by malo ísť o neutrálne ustanovenie, avšak v tomto prípade s poukazom na § 2 ods. 25, § 26 a § 39 ods. 4 zákona č. 106/2018 Z. z. považujem za potrebné doplnenie, že sa dokladá **osvedčenie o evidencii vozidla iného štátu (v ktorom je vozidlo prihlásené do evidencie vozidiel)**. Prevádzkovateľ v minimálne jednom prípade, známom tunajšej prokuratúre, vyžadoval od žiadateľa o parkovaciu kartu, ktorý preukazoval vzťah k vozidlu so zahraničným evidenčným číslom, osvedčenie o evidencii vozidla v takom rozsahu, v akom sa vydáva v SR, ale nie v krajine, v ktorej je auto evidované. Znenie dispozície právnej normy (ako vlastného pravidla správania sa, teda jadra právnej normy) by malo byť jasné a nevzbudzujúce pochybnosti ani na strane jej adresátov ani na strane orgánov aplikujúcich právo.

Overovanie vzťahu k motorovému vozidlu

Hlavné mesto v ustanovení **§ 20b ods. 4** posledné dve vety VZN stanovilo, že *pri RPK a RPK-X musí byť prenájom a lízing motorových vozidiel uvedený ako hlavná ekonomická činnosť právnickej osoby v príslušnom registri. Prevádzkovateľ je oprávnený zisťovať, či cena za nájom zodpovedá bežným trhovým cenám.*

Oprávnenie prevádzkovateľa zisťovať, či cena za nájom zodpovedá bežným trhovým cenám a či právnická osoba poskytuje prenájom motorových vozidiel širokej verejnosti je zakotvené aj v **§ 22 ods. 1 písm. c) bod 5 posledná veta VZN (BPK), § 25 ods. 1 písm. a)**

bod 2 posledná veta VZN (APK), § 25 ods. 1 písm. b) bod 5 posledná veta VZN (APK) a § 28 ods. 1 písm. b) bod 2 posledná veta VZN (ZPK-S).

Uvedený spôsob overovania vzťahu k motorovému vozidlu predstavuje prekročenie právomoci hlavného mesta podľa § 6a cestného zákona. Stanovovanie podmienok výkonu ekonomickej činnosti podnikateľských subjektov ako podmienku overenia vzťahu k vozidlu (prenájom motorového vozidla ako hlavná ekonomická činnosť alebo či právnická osoba poskytuje prenájom širšej verejnosti) nemožno podradiť pod reguláciu, ktorá by spadala do pôsobnosti samosprávy a súčasne sa domnievame, že tento prístup normotvorcu má až ústavoprávne rozmery v zmysle zásahu do ústavných práv adresátov právnej normy, nielen do práva na slobodné podnikanie.

Zisťovanie, či cena za prenájom zodpovedá bežným trhovým cenám je ustanovením nejasným a nie je z neho zrejmé, aké dôsledky z toho majú adresátovi právnej normy vyplývať tzv. skryté následky. Posudzovanie „primeranosti ceny nájmu“ je kategóriou, ktorá nie je zahrnutá v ustanovení § 6a cestného zákona, ani v § 4 ods. 4 zákona o obecnom zriadení.

S poukazom na všetky uvedené skutočnosti považujem protest prokurátora za dôvodne podaný.

Súčasne žiadam byť vopred upovedomená o termíne konania zasadnutia zastupiteľstva hlavného mesta, na ktorom bude protest prokurátora prerokovaný.

Vyjadrenie hlavného mesta k protestu prokurátora

Zhrnutie priebehu previerky prokuratúry:

Dňa 25.09.2025 vykonala Krajská prokuratúra v Bratislave pod sp. zn. Kd 383/25/1100-2 previerku Všeobecného záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy č. 3/2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel (ďalej len „VZN“). Výsledkom previerky bol protokol o vykonaní previerky, v ktorom prokuratúra namietala nedostatky vo VZN, v Manuáli parkovacej politiky hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava a v prevádzkových manuáloch parkovísk Železná studnička, Tyršák 2 a Hlavná stanica.

Hlavné mesto podalo dňa 09.10.2025 v zákonnej lehote námietky proti zisteniam prokuratúry, v ktorých podrobne oponovalo právnym a vecným záverom prokuratúry. Tieto námietky boli dňa 29.10.2025 doplnené o ďalšie argumenty a spresnenie oponentúry hlavného mesta. Súčasťou argumentácie hlavného mesta bolo aj odborné stanovisko Slovenského národného strediska pre ľudské práva zo dňa 24.06.2019, ktoré sa zaoberalo parkovacou politikou hlavného mesta a dospelo k záverom odlišným od právneho názoru prokuratúry, najmä pokiaľ ide o legitímny cieľ regulácie a zásadu rovnakého zaobchádzania.

Dňa 27.02.2026 bol hlavnému mestu doručený protest prokurátora č. Kd 608/25/1100-3, ktorý je teraz predkladaný mestskému zastupiteľstvu na prerokovanie. Protest prokurátora predstavuje právny názor orgánu dozoru na súlad VZN so zákonom, nie autoritatívne rozhodnutie o jeho nezákonnosti. Ak sa orgán územnej samosprávy domnieva, že protest nie je dôvodný, uznesením mu nevyhoví; v takom prípade je prokurátor oprávnený podať žalobu na správny súd. Autoritatívne rozhodnutie o tom, či je VZN alebo jeho jednotlivé ustanovenia v rozpore so zákonom, preto môže prijať až súd. Predkladateľ právny názor prokuratúry rešpektuje, avšak sa s ním nestotožňuje a odporúča mestskému zastupiteľstvu protestu prokurátora nevyhovieť.

Predkladateľ zároveň považuje za potrebné uviesť, že v súčasnosti sa na úrovni Ministerstva vnútra Slovenskej republiky pripravuje nová legislatíva v oblasti parkovacej regulácie, na ktorej príprave sa podieľajú aj zástupcovia hlavného mesta. Za tejto situácie by bolo **predčasné vyhovieť protestu prokurátora** a zaviazat hlavné mesto k zmenám právnej úpravy, ktoré **nemusia zodpovedať pripravovanému legislatívnemu stavu**. Predkladateľ preto nepovažuje za dôvodné vykonať zásahy do VZN len na základe **právneho názoru vysloveného v proteste prokurátora**, pokiaľ sa zároveň pripravuje nová právna úprava, ktorá môže väčšinu sporných otázok vyriešiť priamo v legislatíve.

Prokuratúra mimo výroku protestu zároveň uviedla legislatívno-technickú poznámku k § 33 ods. 2 VZN. Hlavné mesto ju **nevníma ako námietku** zakladajúcu dôvodnosť protestu, ale nanajvýš ako **odporúčanie k prípadnému budúcemu spresneniu formulácie**.

Prokuratúra v úvode protestu zároveň uviedla odporúčanie **doplniť do záhlavia VZN** aj ďalšie ustanovenia zákona o obecnom zriadení a štatútu hlavného mesta, od ktorých bola odvodená právomoc hlavného mesta na vydanie VZN. Hlavné mesto túto poznámku **nevníma ako samostatnú námietku** zakladajúcu dôvodnosť protestu, ale nanajvýš ako legislatívno-technické odporúčanie, ktoré možno pri niektorej budúcej novelizácii zväziť; aktuálne znenie záhlavia VZN však hlavné mesto považuje za právne dostatočné.

V súvislosti s námietkami uvedenými v proteste prokurátora požiadalo hlavné mesto listami zo dňa 28.04.2026 **Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky a Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky o výkladové stanoviská** k rozsahu zákonného splnomocnenia obcí podľa § 6a cestného zákona. Predmetom žiadostí boli najmä otázky, či možno z uvedeného ustanovenia vyvodiť oprávnenie obce rozdeliť územie na parkovacie zóny, upraviť parkovacie karty a okruh oprávnených žiadateľov, viazať vydanie parkovacieho oprávnenia na nehnuteľnosť alebo trvalé bývanie, určiť technické parametre vozidiel, overovať právny vzťah žiadateľa k vozidlu, ako aj otázky vzťahu VZN a dopravného značenia pri realizácii konkrétneho režimu parkovania.

Ministerstvo vnútra vo svojom stanovisku zo dňa 07.05.2026 uviedlo, že záväzný výklad právnych predpisov môže v prípade pochybností podať jedine súd, zároveň však v podstatnej časti otázok **podporilo výklad hlavného mesta**. Uviedlo najmä, že hoci niektoré **nástroje regulácie nie sú v § 6a cestného zákona výslovne uvedené**, možno ich vyvodiť **z kontextu právnej úpravy**. Takto sa vyjadrilo k možnosti členenia územia na parkovacie zóny, určení okruhu oprávnených žiadateľov, väzbe parkovacieho oprávnenia na nehnuteľnosť, obmedzeniu počtu vydaných oprávnení, zohľadneniu trvalého bývania, určení technických parametrov vozidiel a overovaniu reálneho vzťahu žiadateľa k vozidlu. Ministerstvo vnútra zároveň uviedlo, že oprávnenie na vjazd do určitého územia samo osebe **nezakladá nárok na parkovanie v tomto území** a že konkrétny režim parkovania sa v teréne realizuje **prostredníctvom dopravného značenia**.

Ministerstvo vnútra SR sa vyjadrilo aj k námietkam týkajúcim sa diskriminácie. Hoci uviedlo, že posúdenie vzťahu cestného zákona a antidiskriminačného zákona nepatrí do jeho pôsobnosti, zároveň konštatovalo, že aj keby sa regulácia parkovania považovala za službu, **štandardné podmienky vyžadované pri vydávaní rezidentských parkovacích kariet podľa jeho názoru nespádajú pod dôvody zákazu diskriminácie**.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky vo svojom stanovisku zo dňa 21.05.2026 ako **gestor cestného zákona** uviedlo, že ustanovenie § 6a cestného zákona je pre svoju strohosť a absenciu širšej a ucelenejšej úpravy zdrojom **intenzívnych výkladových polemík**. Zároveň však dospelo k záveru, že **súčasná právna úprava** ponecháva obciam **primeranú flexibilitu pri nastavení parkovacej politiky** tak, aby mohla byť efektívne aplikovaná podľa potrieb konkrétnej obce pri zachovaní ústavnosti, nediskriminačného zaobchádzania a súladu s ostatnými právnymi predpismi.

Ministerstvo dopravy SR výslovne uviedlo, že regulácia parkovania podľa § 6a cestného zákona je výkonom samosprávnej pôsobnosti obce a že obec môže prostredníctvom

všeobecne záväzného nariadenia rozdeliť parkovacie miesta do viacerých presne vymedzených lokalít. Rovnaký záver ministerstvo vztiahlo aj na jednotlivé opatrenia, ktoré boli predmetom otázok hlavného mesta, vrátane parkovacích kariet, určenia oprávnených žiadateľov, väzby oprávnenia na nehnuteľnosť alebo trvalé bývanie, limitu počtu oprávnení, technických parametrov vozidiel, overovania vzťahu k vozidlu a osobitného režimu parkovania v jednotlivých zónach. Ministerstvo dopravy taktiež uviedlo, že spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest zahŕňa ustanovenie všeobecných princípov, pravidiel a podmienok regulácie statickej dopravy na území obce.

Ministerstvo dopravy SR sa zároveň **stotožnilo s výkladom**, podľa ktorého oprávnenie na vjazd do určitého územia nezakladá povinnosť obce umožniť týmto osobám parkovanie na všetkých alebo konkrétnych parkovacích miestach. K vzťahu VZN a dopravného značenia uviedlo, že parkovacia politika obce stanovená všeobecne záväzným nariadením určuje princípy, podmienky jej uplatňovania a rozsah, pričom v konkrétnom priestore sa realizuje prostredníctvom dopravných značiek, dopravných zariadení, prípadne stavebných úprav.

Obe stanoviská ministerstiev majú povahu právnych názorov a nenahrádzajú prípadné rozhodnutie správneho súdu. Sú však relevantným odborným podkladom pre rozhodovanie mestského zastupiteľstva, pretože **podporujú základné východisko argumentácie hlavného mesta**, že § 6a cestného zákona **nemožno vykladať iba reštriktívne a doslovne** spôsobom, ktorý by **obciam znemožnil účinne nastaviť a prevádzkovať regulované parkovanie**. Stanoviská zároveň oslabujú záver protestu prokurátora, podľa ktorého napadnuté ustanovenia VZN už samotným obsahom prekračujú rozsah zákonného splnomocnenia obce.

Zhrnutie protestu prokurátora zo dňa 27.02.2026:

Bod č. 1 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Na stranách 7 až 8 prokuratúra namieta, že VZN v § 3 ods. 9 zavádza pojem „**blízky príbuzenský vzťah**“ odlišne od zákonného pojmu „**blízka osoba**“ podľa § 116 Občianskeho zákonníka, a tým, podľa názoru prokuratúry, **neoprávnene zužuje okruh osôb**, ktorým možno priznať postavenie **oprávnenej osoby na účely vydania parkovacej karty**.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

VZN nevymedzuje pojem „**blízka osoba**“ podľa § 116 Občianskeho zákonníka a nijako nemení ani neobmedzuje jeho zákonný obsah. Ustanovenie § 116 Občianskeho zákonníka upravuje všeobecný **občianskoprávny pojem „blízkej osoby“**. Existencia tohto pojmu samo osebe však **nezakladá nárok** na vydanie parkovacej karty; ten vzniká až pri splnení podmienok ustanovených VZN.

VZN na tieto účely osobitne vymedzuje pojem „**blízky príbuzenský vzťah**“, a to výlučne na účely určenia **okruhu osôb** oprávnených žiadať o vydanie parkovacej karty. Nejde preto o zásah do právnej úpravy **občianskoprávných vzťahov** ani o **zúženie zákonného pojmu „blízka osoba“**; ale o autonómne vymedzenie podmienok pre poskytnutie osobitného parkovacieho oprávnenia v režime VZN.

Samotná skutočnosť, že osobitný pojem použitý vo VZN je **užšie vymedzený** než všeobecný občianskoprávny pojem, ešte **neznamená rozpor so zákonom**. Aj keby bolo možné diskutovať o vhodnosti zvolenej terminológie, išlo by nanajvýš o legislatívno-technickú otázku formy vyjadrenia, nie o vecnú nezákonnosť samotného rozsahu oprávnených osôb. Rovnaký okruh osôb bolo možné vyjadriť aj ich **priamym vymenovaním**; zvolená formulácia sledovala zjednodušenie a sprehľadnenie textu VZN tak, aby bola orientácia v ňom pre jeho adresátov čo najjednoduchšia, a nie aby bolo VZN zbytočne zaťažené formalistickým a administratívne komplikovaným vyjadrovaním.

Definícia pojmu bola v rámci štruktúry VZN umiestnená v jednom z úvodných ustanovení, spolu s ostatnými definíciami, aj preto nemožno postupu hlavného mesta vyčítať zámer zneistiť adresátov právnej normy.

Tým, že tvorba všeobecne záväzných nariadení obcí nemá určené vlastné legislatívne pravidlá možno podľa názoru prokuratúry na ich tvorbu *per analogiam* použiť pravidlá tvorby zákonov upravené v Legislatívnych pravidlách tvorby zákonov č. 19/1997 Z. z., s čím sa hlavné mesto stotožňuje. Rovnako však podľa obdobného kľúča možno *per analogiam* použiť pravidlá tvorby zákonov upravené v **§ 3 zákona č. 400/2015 Z.z. o tvorbe právnych predpisov** a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, podľa ktorého si **možno zadefinovať právny pojem pre potreby právneho predpisu v znení vyhovujúcom tvorcovi predpisu**, ak bežne zaužívaný právny pojem z iného právneho predpisu nemožno v tomto význame použiť. Hlavné mesto pojem „blízky príbuzenský vzťah“ jazykovo ani významovo nepovažuje za ten istý pojem ako „blízka osoba“. V prípade, ak sa prokuratúre tieto dva pojmy javia ako jazykovo zhodné, hlavné mesto zastáva názor, že význam pojmu “blízka osoba” nebolo možné v jeho celosti použiť v rámci úpravy obsiahnutej vo VZN, preto hlavné mesto zvolilo cestu zadefinovania vlastného pojmu.

Bod č. 2 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Na stranách 8 až 10 protestu prokuratúra namieta, že definícia **mikrozóny** v § 3 ods. 10 VZN a výklad pojmu **rezident v mikrozóne** podľa § 4 ods. 5 VZN podľa jej názoru vytvárajú stav, v ktorom je parkovanie umožnené len držiteľom rezidentskej parkovacej karty s obmedzenou platnosťou, a preto majú prekračovať rámeč § 6a cestného zákona. Súčasne prokuratúra odporúča vypustiť z definície mikrozóny slovo „výlučne“ a zohľadniť aj osoby s povoleným alebo zákonným oprávnením vjazdu do dotknutého územia, najmä do historického centra.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

Prokuratúra vyvodzuje **zákazový účinok** z ustanovení VZN, ktoré majú **definičný** a **výkladový** charakter, hoci právna úprava dočasného parkovania je konštruovaná **odlišne**. Podľa § 6a ods. 1 cestného zákona obec vo všeobecne záväznom nariadení ustanovuje úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie a spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, pričom samotné parkovacie miesta musia byť označené zvislými a vodorovnými **dopravnými značkami**. Na tento zákonný model nadväzuje aj VZN, ktoré v § 4 ods. 1 a 2 výslovne uvádza, že úseky miestnych ciest, na ktorých sa prevádzkujú parkovacie miesta podľa VZN, sú označené **dopravným značením** a doba spoplatnenia je uvedená na dopravnom značení. Právne relevantný a navonok vykonateľný režim parkovania sa preto v praxi **realizuje prostredníctvom dopravného značenia**, nie samotnou definíciou pojmu mikrozóna vo VZN.

Ustanovenie § 3 ods. 10 VZN slúži na vymedzenie pojmu mikrozóna ako **osobitného** režimu parkovania v konkrétnych úsekoch uvedených v prílohe č. 2b VZN. Ustanovenie § 4 ods. 5 VZN následne vysvetľuje, ako sa má na účely dopravného značenia v mikrozóne vykladať pojem rezident. Ide teda o ustanovenia, ktoré **identifikujú** a **interpretujú** osobitný režim parkovania, nie o samostatnú zákazovú normu. Formuláciu použitú v definícii mikrozóny preto nemožno bez ďalšieho vykladať tak, akoby sama osebe vytvárala **plošný zákaz parkovania** pre ostatných vodičov. Takýto záver podľa názoru hlavného mesta z textu napadnutých ustanovení **nevyplýva**.

Za podstatné zároveň považujeme, že samotnú existenciu mikrozón prokuratúra nespochybňuje. Naopak, v proteste výslovne uvádza, že myšlienku mikrozón nepovažuje za nesprávnu a že dôvody ich vytvorenia, najmä kritický nedostatok parkovacích miest, sú právne akceptovateľné. Spor sa teda netýka legitímnosti cieľa, ktorý hlavné mesto zavedením mikrozón sleduje, ale výlučne výkladu konkrétnej textácie použitej vo VZN. Z tejto skutočnosti však nemožno vyvodiť nezákonnosť samotného regulačného nástroja.

Hlavné mesto sa nestotožňuje ani s odporúčaním prokuratúry, aby sa do definície mikrozóny doplnila možnosť parkovania pre osoby s **povoleným** alebo **zákonným oprávnením vjazdu** do **historického centra**. Mikrozóna nie je totožným pojmom ako historické centrum a VZN historické centrum ako samostatný regulačný pojem vôbec nevymedzuje. Už z tohto dôvodu nemožno považovať za systematicky správne, aby sa všeobecná definícia mikrozóny viazala na osobitný režim vjazdu do územia, ktoré samotné VZN nedefinuje. Navyše, aj samotná prokuratúra výslovne uvádza, že povolenie vjazdu do historického centra a dočasné parkovanie sú dva odlišné inštitúty regulácie cestnej premávky. Z oprávnenia vstúpiť do určitého územia preto nemožno automaticky odvodit nárok na užívanie konkrétnych parkovacích miest v režime, ktorý obec organizuje osobitne podľa § 6a cestného zákona. Povolenie vjazdu a režim parkovania majú byť vyjadrené a regulované príslušnými nástrojmi cestnej premávky, **nie miešaním dvoch**

odlišných regulačných režimov v definičnom ustanovení VZN. Mikrozóna predstavuje nástroj organizácie dočasného parkovania v územiach s extrémnym tlakom na kapacitu verejného priestoru; jej účelom **nie je poprieť** oprávnenie vstupu do územia, ale upraviť osobitný režim parkovania na konkrétnych úsekoch miestnych ciest.

Hlavné mesto nepovažuje za dôvodnú ani námietku, podľa ktorej samotné použitie slova „výlučne“ v definícii mikrozóny spôsobuje rozpor VZN so zákonom. V danom prípade ide o **súčasť definície osobitného režimu parkovania**, nie o samostatnú normu, ktorá by autonómne zakazovala parkovanie iným vodičom. Z tohto dôvodu nemožno z použitia tohto výrazu bez ďalšieho vyvodzovať plošný zákaz parkovania mimo rámca zákona. Výklad prokuratúry podľa názoru hlavného mesta prisudzuje definičnému ustanoveniu taký normatívny dosah, aký mu text VZN ani systém právnej úpravy dočasného parkovania nepriznávajú.

Z uvedených dôvodov hlavné mesto zastáva názor, že napadnuté ustanovenia § 3 ods. 10 a § 4 ods. 5 VZN neprekračujú rámec § 6a cestného zákona. Nezakladajú samostatný zákaz parkovania, ale v medziach zákonného splnomocnenia opisujú osobitný **spôsob prevádzky parkovacích miest** v úsekoch s kritickým **nedostatkom kapacity**. Hlavné mesto preto považuje protest prokurátora v tejto časti za nedôvodný.

Nad rámec uvedeného hlavné mesto uvádza, že pri niektorej z budúcich systematických novelizácií VZN možno po dôkladnej analýze zvážiť aj precizovanie textácie definície mikrozóny, ak by sa to javilo ako vhodné na odstránenie výkladových sporov. Takáto prípadná úprava by však nepredstavovala uznanie nezákonnosti súčasného znenia ani by nemenila vecný obsah režimu parkovania v mikrozónach.

Bod č. 3 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Prokuratúra na stranách 11 až 20 namieta, že hlavné mesto pri parkovacích kartách nastavilo príliš prísne podmienky. Prokuratúre nevadí samotné zvýhodnenie osôb s trvalým pobytom v meste a v zóne, ale prekáža, že hlavné mesto k trvalému pobytu pridalo aj ďalšie podmienky, najmä **väzbu na byt** alebo **rodinný dom, súhlas vlastníka bytu** (osobitné posudzovanie nájomníkov) a vylúčenie osôb s trvalým pobytom v apartmánach a obdobných nebytových priestoroch. Podľa prokuratúry tým hlavné mesto prekročilo rámec § 6a cestného zákona, zasiahlo do súkromnoprávných vzťahov medzi vlastníkom a užívateľom bytu a vytvorilo diskriminačný režim pri vydávaní parkovacích kariet.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

Jadro parkovacej politiky spočíva v organizovaní dočasného parkovania na území hlavného mesta v podmienkach **dlhodobého nedostatku verejného priestoru**. Bratislava má dlhodobo viac vozidiel než je kapacita ulíc a verejných parkovacích miest.

Verejný priestor pritom nie je možné neobmedzene rozširovať bez zásahov **do chodníkov, zelene, bezpečnosti a kvality mestského prostredia**. Regulácia parkovania preto nepredstavuje samoučelnú administratívnu prekážku, ale **nástroj správy obmedzeného verejného priestoru**, ktorého cieľom je zachovať aspoň základnú dostupnosť legálneho parkovania pre osoby s **reálnou väzbou na danú lokalitu** a obmedziť dlhodobé odstavovanie vozidiel bez tejto väzby. Tento cieľ je legitímny, vecne odôvodnený a v podmienkach hlavného mesta nevyhnutný.

Podľa § 6a ods. 1 cestného zákona môže hlavné mesto vo všeobecne záväznom nariadení ustanoviť úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie a zároveň aj **spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest**. Zákonodarca obsah tohto pojmu bližšie nedefinuje. Nemožno ho preto redukovať len na technicko-prevádzkové otázky platenia a označenia miest. Ak by hlavné mesto pri organizovaní dočasného parkovania nemohlo v rámci spôsobu zabezpečenia prevádzky parkovacích miest určovať aj objektívne, overiteľné a nezneužiteľné podmienky pre jednotlivé typy parkovacích oprávnení, **parkovacia regulácia by sa fakticky vyprázdnila a nebola by spôsobilá chrániť žiadny oprávnený verejný záujem** ani oprávnené záujmy obyvateľov mesta. Aj samotná prokuratúra pritom pripúšťa, že **kritérium trvalého pobytu v meste** a v zóne a kritérium ohraničeného počtu rezidentských kariet prislúchajúcich k bytu **sú prijateľné, hoci ani to z textu § 6a výslovne nevyplýva**. Tým sama potvrdzuje, že § 6a **nemožno vykladať čisto mechanicky**, ale je **potrebné zohľadniť účel a funkciu regulácie**. Nie je preto dôvod odmietaa ďalšie kritériá len preto, že nie sú **v zákone výslovne pomenované**, ak majú racionálnu väzbu na fungovanie systému.

Na tomto mieste si hlavné mesto dovoľí poukázať na rozhodnutie Najvyššieho správneho súdu Českej republiky sp. zn. 7 Afs111/2009-64 z 25.11.2009, ale aj na **judikatúru Ústavného súdu Slovenskej republiky (napr. sp. zn. III ÚS 564/2012, III. ÚS 588/2016 a III. ÚS 1/2018)**, ktorá pojednáva o tzv. **implicitných právomociach**. V zmysle označeného rozhodnutia Najvyššieho správneho súdu Českej republiky je pri vymedzení právomoci správnych orgánov, pod ktoré možno v tomto prípade zahrnúť aj hlavné mesto, nutné trvať na ústavnej požiadavke, aby boli určito a jasne stanovené zákonom. Výnimka z tohto pravidla platí len pre tzv. implicitné právomoci, teda právomoci, ktoré síce vyššie uvedeným spôsobom zakotvené nie sú, avšak **sú nevyhnutne potrebné k riadnemu uplatňovaniu iných, ústavne predpísaným spôsobom zakotvených právomocí**, bez existencie ktorých by iné právomoci nemohli byť riadne uplatňované a ktoré sú obsahovo vymedzené tak, že sa striktne držia ústavne legitímneho účelu, k realizácii ktorého sú uplatňované a ktorý je zhodný či úzko spojený s účelom týchto iných právomocí, a ktoré len najšetrnejším spôsobom zasahujú do právnej sféry súkromných osôb. Uvedená judikatúra teda **akceptuje uplatňovanie tzv. implicitných právomocí**, kde ide o prípad, keď v situácii absencie výslovnej zákonnej licencie, keď chýba orgánu verejnej správy účinný nástroj k plneniu jeho jasne stanoveného poslania, je **nutné prekonať toto nežiaduce vákuum** a existenciu potrebného **oprávnenia orgánu** verejnej správy **vyvodit' výkladom ustanovení definujúcich poslanie a účel kreácie dotknutého orgánu**,

prípadne ustanovení vymedzujúcich jeho kompetenčné portfólio. Plnenie úloh každého orgánu verejnej správy je totiž nemysliteľné bez zodpovedajúcich kompetencií vyjadrených rozsahom a spôsobom konania ustanoveným zákonom.

V prípade namietaných ustanovení VZN je preto **rozhodujúce**, že hlavné mesto má v § 6a ods. 1 cestného zákona **priznané oprávnenie formou** všeobecne záväzného nariadenia ustanoviť úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie motorových vozidiel a zároveň okrem iného ustanoviť spôsob zabezpečenia ich prevádzky. Popri tom má hlavné mesto v zmysle zákona o obecnom zriadení za **úlohu vykonávať správu a údržbu miestnych komunikácií**, verejných priestranstiev a verejnej zelene a zabezpečovať verejný poriadok. Na realizáciu týchto výslovne **formulovaných právomoci** však už zákonodarca hlavnému mestu **neposkytol presne vymedzené zákonné zmocnenia**, vďaka ktorým je možné dosiahnuť ciele sledované udelením jednotlivých právomocí. V podstate je aj pochopiteľné, že zákonodarca nekonkretizoval jednotlivé nástroje, ktorými možno dosiahnuť ciele sledované udelením vyššie uvedených právomocí, **nakoľko môžu byť pre každú obec a mesto rozdielne** a je už na tej ktorej obci, ako **znalcovi miestneho prostredia**, konkrétnu **implicitnú právomoc**, ktorá napomôže splneniu jednotlivej samosprávnej úlohy.

Pokiaľ by sa malo hlavné mesto držať iba striktného jazykového výkladu znenia § 6a ods. 1 cestného zákona, **nebolo by možné dosiahnuť cieľa sledovaného touto zákonnou úpravou**, ktorým je organizovanie dopravy na území hlavného mesta, pričom zároveň nemožno opomenúť fakt, že organizácia dopravy na území hlavného mesta, musí byť vykonávaná v takej miere, aby **nedochádzalo k ohrozeniu verejného poriadku**.

Hlavné mesto nespochybňuje, že prípadné medzery alebo nedostatky v širšej právnej úprave **nemožno** bez ďalšieho **prenášať na adresátov právnych noriem**. Zároveň však nemožno z protestu vyvodiť povinnosť mesta bez predchádzajúceho posúdenia dopadov **plošne rozšíriť zvýhodnené rezidentské oprávnenia** aj na osoby **s trvalým pobytom v apartmánoch** a iných nebytových priestoroch. Takáto zmena by mohla **ovplyvniť dostupnosť parkovania v dotknutých zónach** a funkčnosť systému pre doterajší okruh oprávnených osôb. Súčasné nastavenie preto možno považovať za racionálne a právne obhájiteľné; tým však nie je vylúčené jeho budúce prehodnotenie na základe praktických dopadov a dostupných dát z parkovacej politiky.

Hlavné mesto zároveň nesúhlasí s východiskom prokuratúry, že dočasné parkovanie na miestnych cestách je v tomto prípade „*osobitným druhom služby*“, ktorú mesto poskytuje verejnosti v režime **antidiskriminačného zákona**. Pri regulácii parkovania mesto **nevystupuje ako podnikateľ** poskytujúci **komerčnú službu verejnosti**, ale ako **orgán verejnej moci**, ktorý na základe **zákonného splnomocnenia reguluje** užívanie obmedzeného **verejného priestoru**. Na túto povahu parkovacej politiky poukazovalo aj hlavné mesto v doterajších námietkach a v rovnakom smere sa vyslovilo aj **Slovenské národné stredisko pre ľudské práva**, podľa ktorého predmetnú vec **nemožno** jednoducho **subsumovať pod oblasti diskriminácie** upravené antidiskriminačným

zákonom. Právne východisko protestu je preto v tejto časti sporné a samo osebe nepostačuje na záver, že **súčasnú nastavenie VZN je diskriminačné**.

Hlavné mesto zároveň považuje za potrebné zdôrazniť, že súčasné rozlíšenie medzi bytmi a apartmánmi alebo inými nebytovými priestormi **nevychádza zo svojvôle mesta**, ale z ich **odlišného právneho a technického režimu**. Pri bytových stavbách vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 532/2002 Z. z. vyžaduje najmenej **jedno parkovacie stojisko na jeden byt**, pričom pri rodinných domoch platí obdobný princíp. Pri iných typoch stavieb sa potreba statickej dopravy posudzuje podľa **odlišného normového režimu** (STN 73 6110), ktorý pracuje aj s koeficientmi veľkosti, polohy a delby prepravnej práce v území. V dôsledku toho sa môže parkovacia kapacita vytváraná pri bytových a apartmánových stavbách odlišovať. Táto odlišnosť predstavuje vecný dôvod, pre ktorý nemožno súčasnú väzbu rezidentského oprávnenia na byt alebo rodinný dom bez ďalšieho **označiť za diskriminačnú**. Zároveň však nevylučuje, aby mesto na základe dostupných dát posúdilo, či a za akých podmienok by bolo možné pravidlá v budúcnosti upraviť bez neprimeraného zásahu do funkčnosti regulovaného parkovania.

Pokiaľ ide o samotné podmienky vydania RPK, RPK-X a NPK, hlavné mesto zastáva názor, že pri **zvýhodnenom parkovacom oprávnení** je oprávnené vyžadovať **objektívne a overiteľné preukázanie väzby žiadateľa na regulovanú zónu**. Kritérium trvalého pobytu preto možno doplniť o ďalšie podmienky, ktoré zabezpečujú kontrolovateľnosť systému a obmedzujú jeho **účelové obchádzanie**. Súčasná väzba oprávnenia na byt alebo rodinný dom predstavuje takto nastavené kritérium. Otázka, či by bolo možné do budúcnosti za **primerane nastavených podmienok** zohľadniť aj **obyvateľov apartmánov**, je otázkou **ďalšieho vecného a dátového posúdenia, nie dôvodom** na záver **o nezákonnosti súčasného VZN**.

Hlavné mesto nesúhlasí ani s tým, že požiadavka súhlasu vlastníka bytu pri nájomníkovi predstavuje neprípustný zásah do vlastníckych alebo nájomných vzťahov. Prihlásenie trvalého pobytu má podľa zákona o hlásení pobytu **evidenčný charakter** a samo osebe **nezakladá nijaké právo k budove ani k jej vlastníkovi**. Nemožno ho preto automaticky vykladať ako **generálny a trvalý súhlas** s využívaním verejného priestoru v prospech nájomcu na dočasné parkovanie vozidla. VZN tu nevstupuje do súkromnoprávneho vzťahu medzi vlastníkom a nájomcom ako takého; len určuje, akým spôsobom má byť pre účely osobitného parkovacieho oprávnenia **preukázaná väzba žiadateľa na konkrétny byt**. Ide teda o verejnoprávnu podmienku pre poskytnutie zvýhodneného parkovacieho oprávnenia, nie o reguláciu samotného nájomného vzťahu. Ak je súhlas vlastníka jednou z podmienok vzniku osobitného parkovacieho oprávnenia, jeho späťvzatie logicky vedie aj k zániku oprávnenia, ktoré bolo na tejto podmienke založené.

Rovnako sa hlavné mesto nestotožňuje s tým, že odlišné posudzovanie osôb s trvalým pobytom v byte alebo rodinnom dome a osôb s trvalým pobytom v apartmáne či obdobnom nebytovom priestore automaticky **zakladá diskrimináciu**. Súčasné rozlíšenie vo VZN nadväzuje na rozdielny právny a stavebno-technický režim týchto priestorov a na

potrebu regulovať obmedzenú parkovaciu kapacitu podľa objektívnych a overiteľných kritérií. Odborné stanovisko **Slovenského národného strediska pre ľudské práva** pritom pri skoršom nastavení parkovacej politiky, založenom aj na väzbe rezidentskej parkovacej karty na byt, trvalý pobyt a motorové vozidlo, dospelo k záveru, že posudzovaná regulácia sledovala **legitímny cieľ a nepredstavovala neodôvodnené rozdielne zaobchádzanie**. Ani z tohto pohľadu preto nemožno súčasnú podmienku bez ďalšieho označiť za svojvoľnú alebo diskriminačnú; jej prípadná budúca úprava môže byť predmetom samostatného posúdenia na základe dát a aplikačných skúseností.

Osobitne je potrebné zdôrazniť, že regulácia parkovania nemôže byť založená iba na **individuálnych životných situáciách**, ale musí vychádzať z kritérií, ktoré sú **objektívne, overiteľné a kontrolovateľné**. Prípadné rozšírenie okruhu oprávnených osôb preto musí byť posúdené aj z **hľadiska jeho dopadov na kapacitu a fungovanie parkovania** v jednotlivých zónach. Cieľom hlavného mesta je nastaviť reguláciu tak, aby **spravodlivo rozdeľovala obmedzenú kapacitu verejného priestoru, chránila funkčnosť systému a zároveň primerane reagovala na odôvodnené parkovacie potreby obyvateľov mesta**. Súčasné podmienky preto predstavujú obhájiteľné nastavenie; ich prípadné budúce prehodnotenie však nemožno vylúčiť, ak bude opreté o relevantné dáta a posúdenie dopadov na parkovaciu reguláciu.

Pokiaľ prokuratúra uvádza, že hlavné mesto nepreukázalo žiadny relevantný cieľ právnej úpravy dočasného parkovania, pre ktorý by stanovenie ďalších podmienok bolo primerané, hlavné mesto sa s týmto **hodnotením nestotožňuje**. Legitímny cieľ spočívajúci v ochrane funkčnosti systému rezidentského parkovania, spravodlivom rozdelení obmedzenej kapacity verejného priestoru a uplatňovaní objektívnych a overiteľných kritérií pre priznanie zvýhodneného parkovacieho oprávnenia bol podľa názoru hlavného mesta preukázaný **dostatočne**. Rozdiel medzi právnym názorom prokuratúry a právnym názorom hlavného mesta preto **nespočíva v absencii legitímneho cieľa**, ale v odlišnom posúdení toho, aké **podmienky možno považovať za primerané a nevyhnutné na jeho dosiahnutie**.

Hlavné mesto ďalej považuje za potrebné uviesť, že v predchádzajúcej komunikácii s prokuratúrou žiadalo, aby bol záver o neprimeranosti namietaných podmienok podopretý riadne a transparentne **vykonaným testom proporcionality**, keďže práve ten je pri posudzovaní údajnej **diskriminácie rozhodujúci**. Prokuratúra však takýto **test nepredložila v samostatnej a metodicky porovnateľnej podobe**, ktorá by umožňovala presvedčivo preskúmať záver prokuratúry o neprimeranosti namietanej úpravy. Zároveň je potrebné pripomenúť, že parkovacia politika hlavného mesta už bola posudzovaná aj **Slovenským národným strediskom pre ľudské práva**, ktoré je podľa § 1 ods. 2 písm. f) zákona č. 308/1993 Z. z. o zriadení Slovenského národného strediska pre ľudské práva **národným orgánom pre oblasť rovnakého zaobchádzania**, a vo svojom odbornom stanovisku zo dňa 24.06.2019 vedeného pod spisovou značkou 2019/00111-OPS dospelo k záveru, že **parkovacia politika hlavného mesta sleduje legitímny cieľ a nepredstavuje porušenie princípu rovnakého zaobchádzania**. Mestské zastupiteľstvo

preto podľa názoru hlavného mesta nemá pred sebou situáciu, v ktorej by nezákonnosť napadnutej úpravy bola **jednoznačne preukázaná**, ale situáciu, v ktorej existujú **odlišné právne a odborné názory** na mieru primeranosti zvolenej regulácie.

Podmienku viazania rezidentskej parkovacej karty na trvalý pobyt v byte hlavné mesto nevníma ako diskriminačnú, zároveň však **vníma jej praktické dopady na obyvateľov apartmánov a po vyhodnotení dostupných dát z parkovacej politiky preverí možnosti jej prípadnej úpravy.**

Z uvedených dôvodov hlavné mesto zastáva názor, že napadnuté ustanovenia o podmienkach vydania RPK, RPK-X a NPK neprekračujú rámec § 6a cestného zákona. Predstavujú **súčasť spôsobu zabezpečenia prevádzky** parkovacích miest v meste **s dlhodobým nedostatkom verejného priestoru a sledujú legitímny cieľ ochrany dostupnosti parkovania** pre rezidentov v regulovaných zónach a funkčnosti systému ako celku.

Bod č. 4 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Prokuratúra na stranách 11 až 20 a na strane 23 namieta, že mesto pri niektorých typoch parkovacích kariet neoprávnene podmieňuje uznanie nájmu vozidla tým, že prenajímateľ musí mať prenájom vozidiel ako hlavnú ekonomickú činnosť, že prevádzkovateľ môže skúmať, či cena nájmu zodpovedá bežným trhovým cenám, a či právnická osoba poskytuje prenájom vozidiel širokej verejnosti. Podľa prokuratúry tým mesto prekračuje rámec § 6a cestného zákona, vstupuje do podnikateľskej činnosti a vytvára nejasné podmienky s nejasnými dôsledkami.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

Napadnuté ustanovenia **nesmerujú k regulácii podnikateľskej činnosti** prenajímateľov vozidiel ani k **posudzovaniu platnosti súkromnoprávných zmlúv**. Ich účelom je výlučne overiť, či žiadateľ o parkovaciu kartu preukazuje **skutočný a hodnoverný vzťah** k motorovému vozidlu alebo len formálne predkladá účelovo vytvorený právny titul bez reálneho ekonomického obsahu. Mesto tým **nevstupuje do zmluvného vzťahu** medzi prenajímateľom a nájomcom, nemení jeho obsah a ani nespochybňuje jeho platnosť; len posudzuje, či takýto vzťah **možno pre účely osobitného parkovacieho oprávnenia považovať za dostatočne hodnoverný**.

Podľa § 6a cestného zákona obec vo VZN neurčuje len úhradu za dočasné parkovanie a spôsob jej platenia, ale aj **spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest**. Súčasťou riadneho zabezpečenia prevádzky parkovacej politiky je aj **ochrana systému pred jeho obchádzaním**. Ak by prevádzkovateľ nemohol overovať, či predložený nájomný vzťah nie je len zdanlivý alebo účelovo vytvorený, parkovacie karty by bolo možné získavať na základe fiktívnych zmlúv, ktorých pravým účelom je obísť pravidlá regulácie. Takýto

stav by **znemožnil efektívne spravovať verejný priestor** a **poškodzoval by poctivých žiadateľov**, ktorí riadne plnia podmienky.

Rovnako kritérium, či právnická osoba poskytuje prenájom motorových vozidiel širokej verejnosti, **nesleduje reguláciu podnikania**, ale odlíšenie **reálneho poskytovateľa** prenájmu vozidiel od **účelovo použitého subjektu**, ktorý bol do právneho vzťahu zapojený len formálne za účelom vytvorenia nároku na parkovaciu kartu. Napadnuté ustanovenia zároveň neobmedzujú výkon podnikateľskej činnosti prenajímateľov vozidiel, ale len určujú, za akých podmienok možno konkrétny právny titul považovať za dostatočný dôkaz vzťahu k vozidlu na účely vydania parkovacej karty.

Požiadavka, aby pri RPK a RPK-X bol prenájom alebo lízing motorových vozidiel hlavnou ekonomickou činnosťou právnickej osoby, nesleduje reguláciu podnikania, ale rozlíšenie medzi reálnou „autopožičovňou“ a účelovo využitou právnickou osobou, ktorá sa prenájmu vozidiel fakticky nevenuje. Pri **cenovo najvýhodnejších typoch kariet**, ktoré sú spojené s **najsilnejším rezidentským oprávnením**, je **legitímne požadovať** aj **prísnejší štandard hodnovernosti**. Pri ostatných typoch parkovacích kariet je tento štandard miernejší, preto VZN nevyžaduje vždy aj hlavnú ekonomickú činnosť, no stále ponecháva prevádzkovateľovi možnosť posúdiť, či nejde o **očividne účelový a neštandardný právny titul**.

Rovnako oprávnenie zisťovať, či cena nájmu zodpovedá **bežným trhovým cenám**, nemožno vykladať ako **cenovú reguláciu** súkromnoprávných zmlúv. Nejde o určovanie správnej ceny nájmu ani o zásah do zmluvnej voľnosti účastníkov. Ide len o oprávnenie prevádzkovateľa nepovažovať taký právny titul za **dostatočný dôkaz** vzťahu k vozidlu, ak jeho symbolická alebo zjavne neobvykle nízka cena odôvodnene vyvoláva **pochybnosť**, či nejde o simulovaný alebo účelovo vytvorený vzťah **bez reálneho hospodárskeho obsahu**. Z pohľadu parkovacej politiky je totiž rozdiel medzi reálnym prenájomom vozidla a papierovou zmluvou uzavretou len na vytvorenie nároku na parkovaciu kartu podstatný.

Ak prokuratúra namieta, že z ustanovenia **nie sú zrejmé dôsledky** takéhoto posúdenia, hlavné mesto uvádza, že dôsledok je z povahy veci zrejmý: ak prevádzkovateľ dospeje k záveru, že predložený nájomný vzťah **nepredstavuje hodnoverný dôkaz** vzťahu k vozidlu, **nie sú splnené podmienky na vydanie príslušnej parkovacej karty**. Nejde teda o žiadnu sankciu ani o „skrytý následok“, ale o štandardné neuznanie **nedostatočného dôkazu** pre vznik verejnoprávneho oprávnenia.

Obdobný princíp je pritom známy aj v iných oblastiach verejnej správy. Ani **správca dane** nie je viazaný len **formálnou existenciou právneho úkonu**, ale pri správe daní prihliada na jeho **skutočný obsah** a **hodnotí dôkazy podľa svojej úvahy**. Rovnako daňový subjekt nesie bremeno **preukázania skutočností**, na ktoré sa odvoláva, vrátane vierohodnosti predložených evidencií a záznamov. Hlavné mesto preto **nepovažuje za nič mimoriadne**, ak aj pri parkovacích kartách skúma, či **predložený právny titul k vozidlu** nie je len **formálny** alebo **účelový**.

Z uvedených dôvodov hlavné mesto zastáva názor, že napadnuté ustanovenia **neprekračujú rámec § 6a cestného zákona**. Nesmerujú k regulácii podnikania ani k zásahu do súkromnoprávných vzťahov, ale k **ochrane parkovacej politiky** pred zneužívaním a k overovaniu reálneho, hodnoverného vzťahu žiadateľa k motorovému vozidlu.

Bod č. 5 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Prokuratúra na stranách 21 až 22 namieta, že obmedzenie vydávania niektorých parkovacích kariet v § 8 ods. 7 VZN len na vozidlá s dĺžkou **do 5,4 m** predstavuje podľa názoru prokuratúry priamu diskrimináciu rezidentov na **základe rozmerov vozidla**, pričom tvrdí, že rozdiely v dĺžke vozidiel by bolo možné riešiť nanajvýš cenovou diferenciáciou, nie vylúčením z nároku na parkovaciu kartu.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

Napadnuté ustanovenie neupravuje všeobecný zákaz parkovania takýchto vozidiel na území mesta, ale **podmienky vydania osobitného parkovacieho oprávnenia** vo forme parkovacej karty. Nejde teda o zákaz parkovania, ale o **cenovú a prevádzkovú reguláciu** prístupu k obmedzenému verejnemu priestoru. Priestor určený na dočasné parkovanie je v meste fyzicky limitovaný a parkovacie miesta sú navrhované podľa **technických parametrov typických osobných vozidiel**. Technické normy používané pri navrhovaní parkovacích miest pracujú s **typizovanými rozmermi** osobných vozidiel. Aj z prílohy 1 k čl. 7 **STN 73 6056** vyplýva, že pri **veľkých osobných automobiloch** a **karavanoch** sa uvažuje s **dĺžkou 5,00 m**. Vozidlo dlhšie ako 5,00 m tým právne neprestáva byť osobným automobilom, no z **pohľadu normového návrhu** už **nepredstavuje štandardné referenčné osobné vozidlo**, na ktoré je **väčšina parkovacích miest dimenzovaná**. Ak hlavné mesto stanovilo **hranicu 5,40 m**, nejde o prísnejší, ale **naopak, voči vodičom priaznivejší limit**, ktorý ešte toleruje aj vozidlá presahujúce typizovanú dĺžku veľkého osobného automobilu podľa technickej normy. Technický predpis TP 117 v kapitole 2.13.7.2 navyše pracuje s **typizovaným osobným vozidlom** s dĺžkou **4,75 m**. Z toho vyplýva, že pri organizovaní a navrhovaní parkovania sa s pojmom osobného vozidla neoperuje **výlučne len cez jeho právnu kategóriu**, ale aj cez jeho **reálne rozmery a priestorové nároky**. Samotná skutočnosť, že vozidlo patrí do kategórie M1, preto ešte **nevylučuje**, aby obec pri vydávaní **osobitného parkovacieho oprávnenia** zohľadnila aj jeho dĺžku, ak je to odôvodnené fyzickými limitmi verejného priestoru a parametrami parkovacích miest.

Hlavné mesto má za to, že pri vozidlách **presahujúcich tento rozmer** nejde o svojvoľné **znevýhodnenie**, ale o zohľadnenie objektívneho **fyzického vplyvu vozidla na verejný priestor**. Väčšie vozidlo zaberá **väčšiu časť parkovacieho miesta**, môže presahovať do jazdného priestoru a stať sa prekážkou cestnej premávky alebo **znižovať využiteľnosť**

parkovacích kapacít pre ostatných užívateľov. Osobitne v pozdĺžnych parkovacích pásoch alebo v stiesnených mestských podmienkach môže prítomnosť dlhých vozidiel výrazne znižovať **celkový počet reálne využiteľných miest**. V takom prípade je legitímne, aby mesto pri vydávaní **zvýhodnených parkovacích kariet** vychádzalo z toho, aké **vozidlá verejný priestor rozumne unesie**.

Mesto zároveň nepovažuje za správne tvrdenie prokuratúry, že každé takéto obmedzenie musí byť **riešené výlučne cenovou diferenciáciou**. Cenová regulácia má svoje hranice. Ak vozidlo **svojimi rozmermi presahuje parametre**, na ktoré je rozhodujúca časť parkovacích miest navrhnutá, **problém nemožno riešiť len vyššou cenou**, pretože nejde len o mieru **užívania verejného priestoru**, ale aj o jeho **fyzickú kapacitu a bezpečné usporiadanie**. V takom prípade je primerané, aby mesto nevydávalo **zvýhodnené** parkovacie oprávnenie, ktoré by u **významnej časti parkovacích miest** ani nebolo možné plnohodnotne využiť, keďže tieto miesta nie sú konštruované na vozidlá takýchto rozmerov.

Nevydanie parkovacej karty pri nadrozmerom osobnom vozidle možno chápať aj ako **ochranu samotného žiadateľa** pred tým, aby **zaplatil za oprávnenie**, ktoré v reálnych podmienkach **nebude vedieť rozumne využívať**. V opačnom prípade by samospráva vyberala úhradu za parkovacie kartu, hoci by vedela, že pre **takto dlhé vozidlá** nemá k dispozícii **primerané množstvo zodpovedajúcich parkovacích miest**.

Z uvedených dôvodov hlavné mesto zastáva názor, že obmedzenie vydávania parkovacích kariet podľa **maximálnej dĺžky vozidla** nepredstavuje **svojvoľnú diskrimináciu**, ale primerané a racionálne pravidlo vychádzajúce z **objektívnych technických limitov parkovacích miest**, z **fyzických možností verejného priestoru** a z **potreby chrániť funkčnosť regulovaného parkovania** pre väčšinu rezidentov.

Bod č. 6 Námietky prokuratúry

Stručné zhrnutie

Prokuratúra namieta, že ustanovenie § 20b ods. 1 VZN je pri vozidlách so zahraničným evidenčným číslom formulované príliš všeobecne, a preto môže v aplikačnej praxi vyvolávať pochybnosti o tom, aký doklad má žiadateľ predložiť. Ako dôvod uvádza konkrétny prípad, v ktorom mal prevádzkovateľ podľa poznatkov prokuratúry požadovať doklad v rozsahu zodpovedajúcom slovenskému systému evidencie vozidiel.

Vyjadrenie k námietke prokuratúry

Hlavné mesto sa s touto námietkou **nestotožňuje** a považuje ju za **nedôvodnú**.

Ustanovenie § 20b ods. 1 VZN je formulované všeobecne **zámerne**, keďže jednotlivé štáty používajú **odlišné modely evidencie vozidiel** a **odlišnú štruktúru** evidenčných dokladov. Cieľom VZN nie je viazať žiadateľa na konkrétnu slovenskú podobu osvedčenia o evidencii, ale požadovať **taký doklad vydaný štátom registrácie vozidla**, z ktorého

možno overiť **rozhodujúce údaje potrebné** na posúdenie **splnenia podmienok** na vydanie parkovacej karty.

Ak pri konkrétnom zahraničnom doklade nie je možné tieto údaje automatizovane vyhodnotiť alebo ak sú obsiahnuté v odlišnej forme, ide o **otázku individuálneho posúdenia konkrétneho prípadu**, nie o **dôkaz nezákonnosti** samotného znenia VZN. Prípadné aplikačné nejasnosti pri zahraničných evidenčných dokladoch možno riešiť **metodickým usmernením** alebo **jednoduchším výkladom** pri ich posudzovaní, nie nevyhnutne zmenou samotného VZN.

Hlavné mesto zároveň nemá za preukázané, že by prevádzkovateľ pri vozidle so zahraničným evidenčným číslom **vyžadoval slovenský evidenčný doklad** alebo doklad v rozsahu, ktorý právny poriadok štátu registrácie vozidla nepozná. V konkrétnom individuálnom prípade, ktorý mesto preverovalo, išlo o požiadavku na predloženie takého evidenčného dokladu alebo jeho časti, **z ktorého je možné overiť údaje rozhodujúce pre vydanie parkovacej karty**, najmä **technické parametre vozidla**. Ak sú tieto údaje v zahraničnom systéme evidencie **obsiahnuté v odlišnej forme** alebo **v osobitnej časti dokladu**, ide o otázku praktického preukázania potrebných údajov, nie o požiadavku na predloženie slovenského typu osvedčenia o evidencii.

Z uvedených dôvodov hlavné mesto zastáva názor, že napadnuté ustanovenie § 20b ods. 1 VZN **nepredstavuje rozpor so zákonom**, ale všeobecne formulované pravidlo, ktoré primerane zohľadňuje **rozmanitosť zahraničných evidenčných režimov**. Hlavné mesto preto považuje protest prokurátora v tejto časti za nedôvodný.

Záver

Formuláciu prokuratúry, podľa ktorej sa mestské zastupiteľstvo zákonnými ustanoveniami uvedenými v proteste prokurátora dôsledne neriadilo, považuje hlavné mesto za neprimerane všeobecnú a nepresnú. Ako vyplýva z vyššie uvedeného, pri viacerých napadnutých ustanoveniach existujú odlišné právne názory a rozdielne výklady ich zákonnosti, pričom sama prokuratúra v niektorých častiach predkladá skôr odporúčania na precizovanie alebo legislatívno-technické spresnenie textácie než jednoznačné dôkazy o rozpore VZN so zákonom. Samotná existencia odlišného právneho názoru preto ešte neumožňuje spoľahlivo prijať záver, že sa mestské zastupiteľstvo pri prijímaní VZN dôsledne neriadilo označenými ustanoveniami právnych predpisov. Spor medzi hlavným mestom a prokuratúrou sa netýka zákonnosti samotného postupu mestského zastupiteľstva pri schvaľovaní VZN, ale odlišného právneho posúdenia niektorých konkrétnych ustanovení jeho obsahu.

Návrh uznesenia: **Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy po prerokovaní materiálu nevyhovuje protestu prokurátora Krajskej prokuratúry v Bratislave č. Kd 608/25/1100-3 zo dňa 27.02.2026 proti vybraným ustanoveniam všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej**

republiky Bratislavy č. 3/2025 z 19.06.2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel.

Príloha:

Odborné stanovisko Slovenského národného strediska pre ľudské práva

Odborné stanovisko

podľa § 1 ods. 2 písm. f) zákona č. 308/1993 Z. z. o zriadení Slovenského národného strediska pre ľudské práva v znení neskorších predpisov

Slovenské národné stredisko pre ľudské práva (ďalej v texte len „Stredisko“) bolo zriadené zákonom č. 308/1993 Z. z. o zriadení Slovenského národného strediska pre ľudské práva (ďalej v texte len „zákon o zriadení Strediska“), ktorý o. i. vymedzuje úlohy a činnosť Strediska. Podľa ust. § 1 ods. 2 písm. f) zákona o zriadení Strediska vydáva Stredisko odborné stanoviská vo veciach dodržiavania zásady rovnakého zaobchádzania podľa zákona č. 365/2004 Z. z. o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej v texte len „antidiskriminačný zákon“), a to z vlastnej iniciatívy alebo na požiadanie fyzických alebo právnických osôb.

Stredisko vydáva odborné stanovisko na požiadanie fyzickej osoby v súvislosti s dodržiavaním zásady rovnakého zaobchádzania pri zavádzaní parkovacej politiky na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a stanovení odlišných podmienok pre rezidentov a nerezidentov v rámci parkovacej politiky, ale aj s cieľom, aby Stredisko prispelo k odbornej právnej diskusii na túto tému z pohľadu diskriminácie.

Základné tézy navrhovanej parkovacej politiky

Cieľom predmetného odborného stanoviska bolo analyzovať súlad navrhovanej parkovacej politiky vychádzajúcej zo základných téz parkovacej politiky (2019) (ďalej v texte len „základné tézy“) so zásadou rovnakého zaobchádzania v zmysle čl. 12 Ústavy Slovenskej republiky (ďalej v texte len „Ústava SR“), ako aj v zmysle antidiskriminačného zákona. Základné tézy boli zverejnené na webovej stránke mesta Bratislava, avšak počas legislatívneho procesu prijímania Návrhu Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č./2019 z 2019 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel (ďalej v texte len „všeobecne záväzné nariadenie“) a zároveň počas vykonávania testu diskriminácie Strediska v rámci odborného stanoviska bola webová stránka mesta k parkovacej politike aktualizovaná a základné tézy boli vymazané. Z toho dôvodu je celý text stanoviska prispôbený aktualizácii, čo sa prejavuje v podmieňujúcom spôsobe viet, resp. v používaní minulého času vo vetách.

Otázky, s ktorými sa Stredisko vysporiadalo v predmetnom odbornom stanovisku, sa týkajú toho, či by nedochádzalo k porušeniu zákazu diskriminácie z dôvodu trvalého pobytu, keďže rezidentská parkovacia karta by podľa základných téz mala byť vydávaná vo vzťahu k:

- bytu;
- registrácii trvalého pobytu v tomto byte;

- konkrétnemu motorovému vozidlu.

Podľa prílohy č. 2 bodu 1.1 všeobecne záväzného nariadenia „*Rezidentskú parkovaciu kartu môže prevádzkovateľ vydať žiadateľovi (rezidentovi), ktorý spĺňa nasledujúce podmienky: 1. je fyzickou osobou, 2. má trvalý pobyt v byte v zóne, pre ktorú je karta vydaná; na účely vydávania parkovacích kariet sa bytom rozumie obytná miestnosť alebo súbor obytných miestností s príslušenstvom usporiadaný do funkčného celku s vlastným uzavretím, ktorý je rozhodnutím stavebného úradu určený na trvalé bývanie, rodinný dom sa považuje za jeden byt, 3. má vzťah k motorovému vozidlu, ku ktorému je karta priradená, to znamená, že:*

- *je držiteľom motorového vozidla¹ alebo*
- *má motorové vozidlo evidované na svoju živnosť alebo*
- *užíva motorové vozidlo zamestnávateľa na súkromné účely alebo*
- *užíva vozidlo právnickej osoby, ktorej je štatutárom*
- *alebo má uzatvorenú nájomnú zmluvu alebo obdobnú zmluvu s právnickou osobou alebo fyzickou osobou-podnikateľom oprávnenou na prenájom motorových vozidiel.“*

Všeobecne záväzné nariadenie by malo určiť ceny za rezidentské parkovacie karty. Benefitmi spojenými s rezidentskými parkovacími kartami okrem samotnej rezidentskej parkovacej karty, na ktorej kúpu mal byť rezident oprávnený mali byť tzv. voľné hodiny, ktoré môže rezident poskytnúť pre parkovanie návštev (rodina, opravári a pod.) vo svojej zóne, ako aj voľné hodiny pri cieľovom parkovaní v spoplatnených zónach (v čase regulácie v tarifných pásmach B, C a D). Nerezidenti mali byť povinní platiť poplatok za hodinové parkovanie, pričom výška poplatku by mala závisieť od tarifného pásma.² Nerezidentom by nemalo byť umožnené vydanie obdobnej parkovacej karty, čo by mohlo viesť k rozdielnemu zaobchádzaniu medzi rezidentmi a nerezidentmi.

Diskutabilným sa javilo tiež stanovenie výšky ceny za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé motorové vozidlo v domácnosti vo výške 49 eur na rok, pre druhé vo výške 150 eur na rok a pre tretie vo výške 500 eur na rok, v porovnaní s výškou cien za rezidentské parkovacie karty pre prvé, druhé a tretie motorové vozidlo v domácnosti v rámci parkovacích politík miest

¹ § 2 ods. 2 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

² Mestské všeobecne záväzné nariadenie by malo stanoviť štyri tarifné pásma za hodinové parkovanie: Tarifné pásmo A: 2,00 EUR/h; Tarifné pásmo B: 1,50 EUR/h; Tarifné pásmo C: 1,00 EUR/h; Tarifné pásmo D: 0,50 EUR/h. Tarifné pásmo A by malo byť vyhradené pre lokality s najvyšším dopytom po parkovaní primárne v centrálnych mestských zónach. Zóny by mali byť dodatočne a detailnejšie definované po spracovaní dopravných analýz v priebehu roku 2019 a 2020 mestských častí a hlavného mesta. Spustenie nového systému parkovania v prvých zónach je očakávané v druhej polovici roka 2020.; pozn. autora.

Trenčín³ a Košice⁴, kde sú ceny za rezidentské parkovacie karty pomerne nižšie. Z tohto dôvodu Stredisko posudzovalo v odbornom stanovisku otázku, či by nadobudnutím účinnosti takto nastavenej parkovacej politiky nedochádzalo k porušeniu zákazu diskriminácie pri stanovení výšky rozličných cien za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé, druhé a tretie motorové vozidlo v domácnosti, ako aj otázku primeranosti stanovených cien za rezidentské parkovacie karty v nadväznosti na požiadavku dodržiavania zásady rovnakého zaobchádzania.

O zámere parkovacej politiky mesta Bratislava

Dňa 11. apríla 2019 bola na stránke magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy zverejnená tlačová správa k navrhovanej parkovacej politike v Bratislave. Následne bola z webovej stránky vymazaná. V týchto materiáloch sa uvádzala výška ceny za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé, druhé a tretie motorové vozidlo v domácnosti, uvádzali sa štyri tarifné pásma za hodinové parkovanie, stanovovali sa podmienky vydávania rezidentskej parkovacej karty a pod.

V rámci vypracovania predmetného odborného stanoviska Stredisko požiadalo mesto Bratislava o poskytnutie vysvetlení k zverejneným informáciám súvisiacich s novou parkovacou politikou mesta.

Súčasťou vyjadrenia mesta Bratislava bolo stanovisko k otázke nároku na rezidentskú parkovaciu kartu k prvému motorovému vozidlu, druhému a tretiemu motorovému vozidlu v nasledovnom znení: *„Ak rovnaké podmienky na vydanie rezidentskej karty na jeden byt spĺňa viac osôb, je pre posúdenie poradia priznania výšky úhrady, jediným objektívnym kritériom čas podania žiadosti. Podľa zásady platnej už v rímskom práve *vigilantibus iura scripta sunt* (bdelým, opatrným, pozorným patrí právo), kritériom na určenie poradia pre určenie výšky úhrady rezidentskej karty, bude termín doručenia žiadosti. Každý rezident má rovnakú možnosť uplatniť svoje práva, starať sa o ne, ak ich neuplatní včas, stratí výhody oproti tomu rezidentovi, ktorý si ich uplatnil včas pred ním. Stanovenie zásady vybavenie žiadosti viacerých žiadateľov spĺňajúcich stanovené podmienky na jej vybavenie, podľa poradia v akom boli žiadosti podané, nie je diskriminačnou zásadou.“* Mesto Bratislava zároveň dodalo, že rovnaký princíp, ktorým sa inšpirovali platí v meste Trenčín.

Mesto Bratislava sa vyjadrilo tiež k otázke kritérií použitých pri určovaní výšky ceny za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé, druhé a tretie motorové vozidlo v domácnosti. *„Pri navrhovaní cien za rezidentské parkovacie karty sme porovnávali a zohľadňovali ceny za rezidentské parkovacie karty napríklad v mestách Praha, Viedeň, Linz či Košice,“* uvádza mesto, pričom vo vyjadrení pokračuje nasledovným opisom:

³ Dostupné online: <http://parkovanietrencin.sk/rezidentske-karty/>

⁴ Dostupné online: <https://www.kosice.sk/mesto/podmienky-na-vydanie-rezidentskej-parkovacej-karty>

- **„Praha:**
 - Rezidentská karta za 1. vozidlo na osobu - cca. 45 eur (1 200 Kč)
 - Rezidentská karta za 2. vozidlo na osobu - cca. 262 eur (7 000 Kč)
 - Rezidentská karta za 3. vozidlo na osobu - cca. 900 až 1 350 eur (24 000 / 30 000 / 36 000 Kč podľa cenového pásma)

- **Viedeň:**
 - Rezidentská karta za jedno vozidlo na osobu - 90 alebo 120 eur ročne + administratívny poplatok min. 40 eur

- **Linz:**
 - Rezidentská karta za jedno vozidlo na osobu - 54,40 eur ročne + administratívny poplatok 14,30 eur

- **Košice:**
 - Rezidentská karta za 1. vozidlo na byt - 35 eur
 - Rezidentská karta za 2. vozidlo na byt - 70 eur
 - Rezidentská karta za 3. vozidlo na byt - 150 eur

Nestanovovali sme konkrétny výpočet, ktorý by sa odvíjal od ceny z iných miest. Tieto ceny slúžili najmä ako referencia pre cenu za prvú parkovaciu kartu na byt. Ďalšie parkovacie karty nemožno priamo porovnávať s cenami za 2. a 3. vozidlá tam, kde sú vydávané na osobu (štandard vo väčšine európskych miest). Nemecké, rakúske alebo švajčiarske mestá štandardne umožňujú získanie len jednej rezidentskej karty pre jednu osobu. Odstupňovanie cien pre 2. a 3. karty na byt vyplýva predovšetkým z potreby regulácie automobilovej dopravy a zabezpečenia výhodnejšieho parkovania vo verejnom priestore prioritne pre prvé auto na byt. Z tohto vyplýva aj vyššia cena pre tretie vozidlo na byt. Podľa prieskumov vykonaných v rámci územného generelu dopravy, len okolo 2 % domácností v Bratislave vlastní tri alebo viac vozidiel.“

Tlačová správa k navrhovanej parkovacej politike, ktorá bola zverejnená na stránke magistrátu hlavného mesta Bratislavy uvádzala, že parkovacou politikou chce mesto Bratislava dosiahnuť viacero vecí:

- uľahčiť rezidentom parkovanie v okolí svojho bydliska;
- znížiť počet „mimobratislavských“ áut, ktoré denne dochádzajú do Bratislavy, keďže vstup do mesta spojený s tým, že nechajú auto na celý deň zaparkované na ulici v meste sa stane tou najdrahšou alternatívou;
- odľahčiť dopravu v meste (podľa porovnateľných prieskumov až 12 % všetkých jász v meste tvorí hľadanie parkovacieho miesta) a tým zlepšiť aj kvalitu života obyvateľov a znížiť emisie. Mesto sa zaviazalo do roku 2020 znížiť emisie CO₂

- o 20 % a jedným z konkrétnych opatrení Akčného plánu udržateľného energetického rozvoja je aj zavedenie parkovacej politiky;
- a v neposlednom rade, financie, ktoré mesto získa z parkovacej politiky, pôjdu do rozvoja novej dopravnej infraštruktúry, vrátane parkovacích domov v tých zónach, kde problém s parkovaním pretrvá. Na parkovacej politike nebude profitovať žiadna súkromná firma. Realizovať ju bude mestská organizácia a kontrolovať dodržiavanie pravidiel parkovania bude zabezpečovať mestská polícia;

V tlačovej správe k parkovacej politike sa zároveň uvádzalo „*Parkovacia politika je v Bratislave nevyhnutnosť. Na tom sa zhodujú dopravní odborníci, poslanci zastupiteľstva, starostovia aj verejnosť. Bratislava je jedno z posledných veľkých európskych miest, ktoré parkovaciú politiku ešte nemá. Zároveň v meste neustále rastie počet áut. Ulice nedokážeme nafúknuť, ani okamžite rádovo zvýšiť počet parkovacích miest. Preto je potrebné ich počet začať regulovať. Parkovacia politika je pre tento účel overeným a najúčinnjším nástrojom.*“

Mesto Bratislava na svojej webovej stránke uviedlo aj navrhované alternatívy riešenia dopravy v súvislosti so zavedením parkovacej politiky. Pokiaľ ide o nerezidentov, ktorí denne dochádzajú do centra Bratislavy za prácou a tarifné parkovanie si nebudú môcť dovoliť, podľa informácií zverejnených na stránke magistrátu spolu s prípravou parkovacej politiky by malo mesto začať s budovaním záchytných parkovísk v blízkosti MHD, ktorou by sa všetci mali dopraviť do mesta. Pokiaľ zamestnávateľ disponuje vlastnými parkovacími kapacitami, regulované parkovanie by sa ich nemalo týkať. Zároveň výnosy z parkovacej politiky by mali byť použité na budovanie parkovacích domov v tých zónach, kde problém pretrvá a bez financií z rezidentských kariet by ich mesto nedokázalo v potrebnom počte postaviť. Takto vybudované parkovacie domy by mali byť prístupné všetkým s rezidentskou parkovacou kartou, ale i návštevníkom ako súčasť celkovej parkovacej kapacity v danej lokalite. Skúsenosti z iných miest ukazujú, že zavedením rezidentského parkovania by mal klesnúť počet parkujúcich áut v uliciach a na parkoviskách. Mali by zmiznúť málo používané autá, vraky, väčšie firemné vozidlá (napríklad dodávky), menej ľudí by malo do Bratislavy cestovať autom a viac verejnou dopravou. Parkovacia politika by sa mala týkať len tých zón, miest, ulíc, kde je reálny problém s parkovaním a len v tých časoch, kedy tento problém je. To znamená napríklad v Petržalke by to malo byť najmä v noci, ale vo štvrtiach blízko biznis centier, kde dopyt presahuje ponuku aj cez deň by to pravdepodobne malo byť spoplatnené aj cez deň. V ostatných časoch (keď nie je dopyt vysoký) by nemalo byť parkovanie spoplatnené. Parkovacia politika má byť nástroj na reguláciu dopravy, zvýšenie kvality života a udržateľnom rozvoji. Problém statickej a dynamickej dopravy sa týka aj vozidiel Bratislavčanov aj ľudí z regiónu. Aj Bratislavčania svojimi autami prispievajú k dopravným zápcham, zhoršeniu životného prostredia a pri parkovaní rovnako zaberajú verejný priestor.⁵

⁵ Dostupné online: <https://www.bratislava.sk/sk/bratislava-potrebuje-ferove-parkovanie>

Relevantné antidiskriminačné normy

Antidiskriminačná norma, ako aj všeobecný princíp rovnosti sú zakotvené v Ústave SR, a to v čl. 12 ods. 1 (všeobecný princíp rovnosti)⁶ a v čl. 12 ods. 2 (normatív zákaz diskriminácie).⁷ Ústavný súd Slovenskej republiky (ďalej v texte len ako „Ústavný súd SR“) vo svojej rozhodovacej praxi viackrát dospel k extenzívnemu výkladu princípu rovnosti (t. j. čl. 12 ods. 1 Ústavy SR), ktorý vedie k právnemu záveru, že princíp rovnosti nemá akcesorický charakter a neviaže sa na chránené dôvody diskriminácie.⁸ Ústavný súd SR v tejto súvislosti konštatoval, že *„zákaz diskriminácie ustanovený čl. 12 Ústavy SR je ústavnou zásadou, ktorá vzhľadom na svoju podstatu a účel presahuje medze základných práv a slobôd a má relevanciu aj pre výklad a uplatnenie tých noriem Ústavy SR, ktoré sa nevzťahujú na základné práva a slobody. V materiálnom právnom štáte zákaz diskriminácie predstavuje príkaz, ktorý ústavodarca adresoval štátu ako jeho pozitívny záväzok.“* Zároveň sa na podporu svojho tvrdenia súd opieral o záver Európskeho súdu pre ľudské práva, ktorý hovorí o tom, že *„rozdielne zaobchádzanie s osobami v analogickom alebo relevantne podobnom postavení je diskriminačné, ak nemá objektívne a rozumné odôvodnenie, t. j. ak nesleduje legitímny cieľ alebo ak neexistuje vzťah rozumnej proporcionality medzi použitými prostriedkami a zámerom, ktorý sa má uskutočniť.“*

Stredisko sa nestotožňuje s uvedeným extenzívnym výkladom čl. 12 ods. 1 Ústavy SR. Za problematickú považuje časť, v ktorej Ústavný súd SR dospel k záveru, že pri rozhodovaní o nedodržaní princípu rovnosti sa nevyžaduje identifikácia chráneného diskriminačného dôvodu. Tento záver vedie k príliš širokému výkladu predmetného článku, následkom ktorého je okrem iného aj to, že sa stráca význam existencie čl. 12 ods. 2 Ústavy SR (t. j. normatív zákaz diskriminácie), keďže sa touto interpretáciou dospieva k záveru o diskriminácii bez toho, aby bol identifikovaný diskriminačný dôvod. Inými slovami, čl. 12 ods. 1 Ústavy SR v tomto ponímaní absorbuje nasledujúci odsek tohto článku. Pozitívne možno vnímať stanovisko, v zmysle ktorého *„pri právnej identifikácii porušenia zákazu diskriminácie Ústavný súd SR používa test diskriminácie, ktorý sa skladá zo štyroch základných krokov, medzi ktoré patrí porovnateľná skupina či jednotlivec, kvalifikované kritérium, resp. dôvod, ujma na strane jednotlivca alebo skupiny, skúmanie legitimity a proporcionality.“*⁹ Uvedený test považuje Stredisko za relevantný pri vyhodnocovaní konkrétnych prípadov možného porušenia zákazu diskriminácie.

⁶ „Ludia sú si slobodní a rovní v dôstojnosti a v právach. Základné práva a slobody sú neodňateľné, nescudziteľné, nepremlčateľné a nezrušiteľné.“

⁷ „Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmýšľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo etnickej skupine, majetok, rod alebo iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvýhodňovať alebo znevýhodňovať.“

⁸ Nález Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 17/08 alebo nález Ústavného súdu Slovenskej republiky sp. zn. PL. ÚS 3/08.

⁹ BARANCOVÁ, H. a kol., *Zákonník práce., Komentár.* Bratislava: C.H. Beck, 2017, s. 8-9.

Ústavou SR garantovaný princíp rovnosti je premietnutý predovšetkým v antidiskriminačnom zákone, ktorý upravuje podmienky uplatňovania zásady rovnakého zaobchádzania a taktiež ustanovuje prostriedky právnej ochrany, v prípadoch, kedy dôjde k porušeniu zákazu diskriminácie.

Podľa antidiskriminačného zákona je určité správanie, konanie, opomenutie alebo prax považovaná za porušenie zákazu diskriminácie v prípadoch, keď dôjde ku kumulatívne naplneniu troch podmienok, a to zákonom stanoveného chráneného dôvodu (§ 2 ods. 1), formy diskriminácie (§ 2a) a oblasti diskriminácie (§ 3). Z logiky a podstaty antidiskriminačného zákona vyplýva, že ďalšou podmienkou konštatovania diskriminácie je existencia tzv. komparátora (osoba alebo skupina osôb, ktoré sa nachádzajú v rovnakej alebo porovnateľnej situácii ako obeť diskriminácie).

Dodržiavanie zásady rovnakého zaobchádzania spočíva podľa § 2 ods. 1 antidiskriminačného zákona v zákaze diskriminácie z dôvodu pohlavia, náboženského vyznania alebo viery, rasy, príslušnosti k národnosti alebo etnickej skupine, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, manželského stavu a rodinného stavu, farby pleti, jazyka, politického alebo iného zmýšľania národného alebo sociálneho pôvodu, majetku, rodu alebo iného postavenia alebo z dôvodu oznámenia kriminality alebo inej protispoločenskej činnosti.

Antidiskriminačný zákon vymedzuje v § 2a taxatívnym spôsobom nasledujúce formy diskriminácie: priama diskriminácia, nepriama diskriminácia, obťažovanie, sexuálne obťažovanie, nabádanie na diskrimináciu a neoprávnený postih.

Ustanovenie § 3 ods. 1 antidiskriminačného zákona vymenúva oblasti, v ktorých je každý povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania, a to konkrétne v oblasti sociálneho zabezpečenia, zdravotnej starostlivosti, poskytovania tovarov a služieb, v oblasti vzdelávania a v oblasti pracovnoprávných a obdobných právnych vzťahov. Po materiálnej stránke medzi oblasti, v ktorých je každý povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania zaraďujeme okrem oblastí uvedených v antidiskriminačnom zákone aj oblasť výkonu základných ľudských práv a slobôd zakotvenú v Ústave SR a vymedzené oblasti diskriminácie, stanovené v osobitných zákonoch.¹⁰

Namietané konanie je potrebné posúdiť aj z hľadiska existencie rozdielneho zaobchádzania s prípadnou obeťou diskriminácie v porovnaní s inou osobou alebo osobami, ktorá sa nachádza v rovnakej alebo v porovnateľnej situácii (tzv. komparátor), pričom prípadnej obeti diskriminácie musela vzniknúť v príčinnej súvislosti s rozdielnym zaobchádzaním určitá nevýhoda.

¹⁰ Napríklad zákon č. 475/2005 Z. z. o výkone trestu odňatia slobody a o zmene a doplnení niektorých zákonov, zákon č. 221/2006 Z. z. o výkone väzby .

„Zjednodušene možno povedať, že ide o nerovnaké zaobchádzanie s osobami, ktoré sú v relatívne porovnateľnej situácii, resp. rovnako, alebo podobným spôsobom splňajú podmienky na realizáciu určitého práva, resp. na poskytnutie určitého spoločenského benefitu (napríklad vzdelania, zamestnania, odmeny alebo postupu v zamestnaní, zdravotnej starostlivosti, sociálnej služby a pod.), pričom jediným dôvodom na toto nerovnaké zaobchádzanie je jedna alebo viacero zakázaných charakteristík diskriminácie (napr. vek, rasa, etnicita, pohlavie, rod, sexuálna orientácia, sociálny pôvod, náboženstvo a viera a pod.) – tzv. „but for“ test, - ktoré sú však pre získanie tohto benefitu objektívne irelevantné. Nerovnakosť v zaobchádzaní sa prejavuje aj v tom, že pre jednu z porovnávaných osôb predstavuje horšie zaobchádzanie.“¹¹

Právna analýza v zmysle Ústavy SR a antidiskriminačného zákona

Pri posudzovaní toho, či v danom prípade došlo k porušeniu zákazu diskriminácie v zmysle antidiskriminačnej legislatívy (konkrétne antidiskriminačného zákona), je nevyhnutné zaoberať sa identifikáciou a naplnením štyroch vyššie uvedených podmienok (t. j. chránený dôvod diskriminácie, oblasť diskriminácie, forma diskriminácie a tzv. komparátor). K právnemu záveru o porušení zákazu diskriminácie je možné dospieť až vtedy, ak bolo možné v konkrétnom prípade identifikovať tieto štyri základné podmienky.

Predmetnú vec, ktorou je parkovacia politika mesta Bratislava, nie je možné subsumovať pod žiadnu z uvedených oblastí diskriminácie. Potenciálnou oblasťou diskriminácie by v danom prípade mohlo byť poskytovanie tovarov a služieb, avšak je potrebné brať ohľad na interpretáciu, podľa ktorej „*poskytovanie a prístup k tovarom a službám vrátane bývania zahŕňa tovary a služby, ktoré sú poskytované všetkým, teda verejnosti, v rámci podnikania.*“¹² Z tohto jednoznačne vyplýva, že parkovacia politika mesta nespadá pod túto oblasť, keďže nejde o poskytovanie tovaru alebo služby zo strany podnikateľa, ale o určitú formu regulácie zo strany samosprávneho orgánu, resp. o zabezpečenie verejných úloh. Vzhľadom k tomu, že Stredisko dospelo k záveru o nemožnosti subsumovania predmetnej veci pod jednu z horeuvedených oblastí diskriminácie, a teda že nedošlo k naplneniu jedného zo základných podmienok porušenia zákazu diskriminácie, Stredisko nepovažuje za dôvodné pristúpiť k právnemu rozboru ďalších troch podmienok diskriminácie (t. j. chránený dôvod, chránená forma a tzv. komparátor).

Rozhodnutia samosprávnych orgánov však musia byť v súlade s Ústavou SR a teda aj článkom 12 Ústavy SR. Dôležité je opätovne zdôrazniť ústavnoprávny test diskriminácie, ktorý si Ústavný súd SR osvojil z judikatúry Európskeho súdu pre ľudské práva a ktorý hovorí, že „*rozdielne zaobchádzanie s osobami v analogickom alebo relevantne podobnom postavení je diskriminačné, ak nemá objektívne a rozumné odôvodnenie, t. j. ak nesleduje legitímny cieľ*

¹¹ DEBRECENIOVÁ, J. Antidiskriminačný zákon. Komentár. Bratislava : Občan a demokracia, 2008, s. 36

¹² MATEJKA, O. – FRIEDMANNOVÁ, D. et al. Antidiskriminačný zákon: Komentár. Wolters Kluwer, 2017.

alebo ak neexistuje vzťah rozumnej proporcionality medzi použitými prostriedkami a zámerom, ktorý sa má uskutočniť.“

V súlade s uvedeným, je v prvom rade nevyhnutné, zaoberať sa otázkou, či v danom prípade existuje legitímny cieľ v kontexte nastavenia parkovacej politiky mesta Bratislava.

Podľa § 4 ods. (3) písm. h) zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení (ďalej v texte len „zákon o obecnom zriadení“): *„Obec pri výkone samosprávy najmä utvára a chráni zdravé podmienky a zdravý spôsob života a práce obyvateľov obce, chráni životné prostredie, ako aj utvára podmienky na zabezpečovanie zdravotnej starostlivosti, na vzdelávanie, kultúru, osvetovú činnosť, záujmovú umeleckú činnosť, telesnú kultúru a šport.“* V zmysle uvedeného ustanovenia si Stredisko dovoľuje upriamiť pozornosť najmä na ochranu životného prostredia ako jeden z cieľov výkonu samosprávy obce, čo predstavuje jeden z cieľov zavedenia parkovacej politiky (viď vyššie uvedené ciele – časť: O zámere parkovacej politiky mesta Bratislava).

Na základe uvedených cieľov, ktoré chce mesto Bratislava navrhovanou parkovacou politikou dosiahnuť a v zmysle právomoci, ktorá vyplýva obci podľa vyššie uvedeného § 4 ods. (3) písm. h) zákona o obecnom zriadení, Stredisko usudzuje, že navrhovanú parkovaciu politiku a jej ciele možno skutočne považovať za legitímne. Akceptovateľným legitímnym cieľom môže byť v podstate akýkoľvek široko poňatý verejný záujem. Za legitímny cieľ je Európsky súd pre ľudské práva pripravený považovať v podstate akýkoľvek cieľ, ktorý je hodnotovo zlučiteľný s Dohovorom o ochrane ľudských práv a základných slobôd a rozumne zdôvodnený. Medzi odlišným zaobchádzaním, ktoré sa snaží mesto Bratislava ospravedlniť a legitímnym cieľom v podobe mestom formulovaného verejného záujmu musí byť skutočná súvislosť. Nemusí ísť o kauzalitu, no prinajmenšom musí ísť o koreláciu.¹³

Ďalším krokom je vyhodnotenie proporcionality medzi použitými prostriedkami a sledovaným cieľom. Vydanie parkovacej karty výhradne rezidentom, ktorá je spojená s vyššie uvedenými benefitmi je možné odôvodniť odvádzaním podielovej dane,¹⁴ ktorou je v Slovenskej republike daň z príjmu fyzických osôb. Predmetnú daň štát rozdeľuje územnej samospráve podľa § 2 ods. (1) nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 668/2004 Z. z. o rozdeľovaní výnosu dane z príjmov územnej samospráve, t. j. podľa počtu obyvateľov obce s trvalým pobytom na území obce. Uvedený fakt možno označiť za dôvod, pre ktorý rezidenti majú mať benefity v porovnaní s nerezidentmi.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že zavedenie parkovacej politiky v Bratislave sa dotkne rozličným spôsobom dvoch skupín ľudí – na jednej strane rezidentov a na druhej strane nerezidentov. Komparátor je teda identifikovateľným. Na rezidentov by sa

¹³ KMEC, J. – KOSAŘ, D. – KRATOCHVÍL, J. – BOBEK, M. Evropská úmluva o lidských právech: Komentár. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2012, s. 1224.

¹⁴ Dostupné online: <https://podnikam.sk/slovník/podielove-dane/>

podľa prvotného návrhu mali vzťahovať rovnaké ceny za hodinové parkovanie v zónach, v ktorých nemajú trvalý pobyt ako na nerezidentov. Avšak rezidenti by mali mať na rozdiel od nerezidentov vyššie spomenuté benefity, ktorými by mali byť tzv. voľné hodiny, ktoré by mohli poskytnúť pre parkovanie návštev (rodina, opravári a pod.) vo svojej zóne, ako aj voľné hodiny pri cieľovom parkovaní v spolplatnených zónach (v čase regulácie v tarifných pásmach B, C a D).

Napriek tomu, že nerezidenti, ktorí by nemali mať nárok na rezidentskú parkovaciu kartu by mohli byť znevýhodnení týmto aspektom navrhovanej parkovacej politiky, Stredisko zastáva názor, že ak zoberieme do úvahy uvedené skutočnosti súvisiace s implementovaním parkovacej politiky, legitímny cieľ a prijaté prostriedky, ide o proporcionálne opatrenie, ktoré je z pohľadu nerovného zaobchádzania ospravedlniteľné.

Stredisko sa so stanoviskom mesta Bratislava k otázke nároku na prvú, druhú alebo tretiu rezidentskú parkovaciu kartu (viď vyjadrenie mesta Bratislava – časť: O zámere parkovacej politiky mesta Bratislava) za rozdielny poplatok nestotožňuje v časti uplatnenia zásady *vigilantibus iura scripta sunt* (*bdelym, opatrným, pozorným patrí právo*) ako stanoveným kritériom pre určenie výšky poplatku za rezidentskú kartu, nakoľko uvedená zásada je súkromnoprávnou zásadou a podľa nezávislého právneho názoru ju v tomto prípade nie je možné uplatniť.

Druhou otázkou, ktorou sa Stredisko v rámci vykonania testu diskriminácie zaoberalo, bola otázka primeranosti stanovených cien za rezidentské parkovacie karty vo vzťahu k legitímnemu cieľu. Otázku primeranosti výšky cien za rezidentské parkovacie karty Stredisko posudzovalo na základe viacerých faktorov, ktorými boli priemerná mesačná mzda obyvateľov porovnávaných miest, kúpyschopnosť obyvateľstva resp. finančné zaťaženie na obyvateľov a alternatívne spôsoby dopravy.

Stredisko porovnávalo výšku navrhovaných cien za rezidentské parkovacie karty v Bratislave so stanovenými cenami za rezidentské parkovacie karty v Košiciach, nakoľko rezidentské parkovacie karty v Košiciach sa vydávajú vo vzťahu k bytu, rovnako, ako by sa mali vydávať v Bratislave podľa predstaveného návrhu parkovacej politiky. Ako už bolo vyššie uvedené, cena za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé motorové vozidlo v domácnosti pre obyvateľa s trvalým pobytom v centrálnej mestskej zóne v Košiciach je 35 eur na rok a pre obyvateľa s trvalým pobytom v rezidentskej lokalite 20 eur na rok. Cena za rezidentskú parkovaciu kartu pre druhé motorové vozidlo v domácnosti je 70 eur na rok a za tretie motorové vozidlo v domácnosti 150 eur na rok, bez ohľadu na to či má rezident trvalý pobyt v centrálnej mestskej zóne alebo v rezidentskej lokalite v Košiciach.¹⁵

¹⁵ Dostupné online: <https://www.kosice.sk/mesto/faq-otazky-k-parkovaniu>

Stredisko si zároveň dovoľuje dať do pozornosti, že cena za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé motorové vozidlo v domácnosti pre obyvateľa centrálnej mestskej zóny, ako aj rezidentskej lokality v Košiciach je v prípade osôb starších ako 62 rokov stanovená na 5 eur. V rovnakej výške je stanovená cena za rezidentskú parkovaciu kartu pre prvé motorové vozidlo v domácnosti pre obyvateľa s trvalým pobytom v centrálnej mestskej zóne, ako aj v rezidentskej lokalite, ktorý je osobou s ťažkým zdravotným postihnutím alebo osobou s ťažkým zdravotným postihnutím pracujúcou v jednej z uvedených lokalít. Rezidentské parkovacie karty v Košiciach sú vydávané samostatne obyvateľom, ktorí sú vlastníkami bytu v rezidentskej lokalite za cenu 20 eur ročne a obyvateľom, ktorí sú nájomcami bytu v rezidentskej lokalite za cenu 20 eur ročne. Rezidentská parkovacia karta v Košiciach je vydávaná samostatne osobám poskytujúcim dennú starostlivosť obyvateľovi s trvalým pobytom v rezidentskej lokalite za cenu 5 eur ročne.¹⁶

Na základe uvedeného možno konštatovať, že navrhované ceny za rezidentské parkovacie karty v Bratislave t. j. 49 eur na rok pre prvé motorové vozidlo v domácnosti, 150 eur na rok pre druhé motorové vozidlo v domácnosti a 500 eur na rok pre tretie motorové vozidlo v domácnosti bez ohľadu na lokalitu trvalého pobytu v Bratislave sú pomerne vyššie. Avšak vychádzajúc z teritoriálneho či regionálneho vymedzenia priemernej mesačnej mzdy obyvateľov Slovenska, bola priemerná nominálna mesačná mzda najvyššou práve v Bratislavskom kraji (1 310 eur). V ostatných krajoch sa pohybovala od 777 eur v Prešovskom kraji do 965 eur v Trnavskom kraji.¹⁷ V roku 2017 dosiahla priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca v podnikoch s 20 a viac zamestnancami v Košickom kraji 1 027 eur.¹⁸

Najkúpyschopnejším krajom je Bratislavský kraj, kde je kúpna sila 11 131 eur na obyvateľa, čo je 81,6 % európskeho priemeru a teda o 43 % viac v porovnaní so slovenským priemerom. Najviac sa celoslovenskému priemeru približuje Trnavský kraj, kde majú ľudia k dispozícii 7 843 eur na obyvateľa. A za celoslovenským priemerom najviac zaostáva Prešovský kraj, kde majú ľudia k dispozícii iba 6,554 eur na obyvateľa.¹⁹ Index kúpnej sily na

¹⁶ Dostupné online: <https://www.kosice.sk/mesto/faq-otazky-k-parkovaniu>

¹⁷ Dostupné online:

https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/d757449e-645d-4c07-8a84-397ea5e92893!/ut/p/z1/tVJNc9owFPwtOfgovweSkZybyYFI-ApmGIaK6dIQR2AFbjq3a4d9H7uSSmSRND9VF0szuvl2tQMEGVKgb7KhdZgt99vetGvy651MxHPYk4nBOcTq7fbibjL71x6sI1m8B4m55g9Mf8vt4OWM9ZBGoZ_k_QYFKCle6FLZ2V-uU1CeSFQeiTy5Af7BV7t00hSF1WenmEmBTG3fy-55HnLHYkAGL9oQlyInQghEac6MjE_dFTDv5Msn2sP0Sev23vF0c_GBJ9Hz1BzIaywnjc0QxH0c4lZPVMr6nFCV9BXyisfUe-IceehzWTWZaWBXdy5zh4R8jThBmoLJdHrZJHmLIBUfKuWB9Fg8iSrvO-9VitDh6We3SrgwLmy9pe2r2-PSkpO_UFs48O9j8j1L9HFnsqPAWK3MwlanC35X_ralzZX0dYIBt24ZHa49nEyY2D_A9Smp7-8tEsp8lQt6lafD4oYytbvQczOXV1cvkAxdYw!!/dz/d5/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/

¹⁸ Dostupné online: <https://michalovce.dnes24.sk/dostavate-presne-tolko-viac-ci-menej-takato-bola-priemerna-mzda-v-okrese-michalovce-301053>

¹⁹ Dostupné online: <https://www.gfk.com/sk/insights/news/kupna-sila-slovakov-dosahuje-viac-ako-polovicu-europskeho-priemeru/>

jedného obyvateľa v Bratislavskom kraji v roku 2013/2014 bol 143,8 a v Košickom kraji 90,1. Hlavné mesto je zďaleka tým najbohatším regiónom s kúpnu silou na jedného obyvateľa v porovnaní s celoštátnym priemerom.²⁰

Pokiaľ ide o otázku možného ospravedlnenia rozdielneho zaobchádzania, t. j. otázku proporcionality a vzťahu primeranosti opatrenia vo vzťahu k sledovanému cieľu, Stredisko uvádza nasledovné. Berúc do úvahy legitímny cieľ navrhovanej parkovacej politiky, priemernú nominálnu mesačnú mzdu v Bratislavskom kraji, kúpnu silu na obyvateľa v Bratislavskom kraji, ako aj navrhované alternatívy riešenia dopravy v súvislosti so zavedením parkovacej politiky, stanovené výšky cien za rezidentské parkovacie karty môžeme považovať za primerané vo vzťahu k uvedeným faktorom. Stredisko však v postavení národnej ľudskoprávnej inštitúcie a národného antidiskriminačného orgánu zdôrazňuje, že v rámci regulácie cien za rezidentské parkovacie karty by bolo vhodné zohľadniť aj znevýhodnené skupiny obyvateľstva ako napríklad osoby s ťažkým zdravotným postihnutím a osoby vo veku nad 62 rokov podobne ako sú nastavené a zohľadnené ceny za rezidentské parkovacie karty pre tieto skupiny obyvateľstva v Košiciach.

Podľa nezávislého právneho názoru Strediska, berúc do úvahy test proporcionality, ako aj uvedené skutočnosti a legitímny cieľ mesta, úprava navrhovanej parkovacej politiky je primeraná vo vzťahu k sledovanému cieľu. Mesto zvolilo pri riešení tohto problému opatrenia, ktoré sú nevyhnutné a sú v kontexte riešenia parkovacej politiky racionálne zdôvodnené. Z uvedeného dôvodu považuje Stredisko danú úpravu za súladnú s čl. 12 ods. 1 Ústavy SR, t. j. podľa právneho názoru Strediska nedošlo k neodôvodnenému rozdielnemu zaobchádzaniu. Právny názor národného antidiskriminačného orgánu nevyklučuje právo podania sťažnosti na Ústavný súd SR pre rozpor všeobecne záväznej normy s čl. 12 Ústavy SR, keďže toto stanovisko nemá záväzný charakter.

Záver

Stredisko vydalo predmetné odborné stanovisko s cieľom posúdiť súlad navrhovanej parkovacej politiky mesta Bratislava s Ústavou SR (článok 12) a antidiskriminačným zákonom, pričom vychádzalo z prvotného návrhu parkovacej politiky resp. zo základných téz, ktoré boli zverejnené na webovej stránke mesta, avšak v priebehu posudzovania veci legislatívneho procesu prijímania všeobecne záväzného nariadenia boli zverejnené informácie o modifikácii pôvodného návrhu.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti, Stredisko, v postavení národného antidiskriminačného orgánu, dospelo k záveru, že prvotný návrh parkovacej politiky je v súlade s právom na rovnaké zaobchádzanie, a teda aj s ústavným antidiskriminačným normatívom.

²⁰ Dostupné online: https://www.askgfk.sk/fileadmin/user_upload/131205_kupna_sila_slovensko.pdf



Stredisko bude naďalej monitorovať ďalšie kroky mesta v súvislosti s prijatím všeobecne záväzného nariadenia.

Mgr. Katarína Szabová
výkonná riaditeľka