

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 zvážiť; aktuálne znenie záhlavia VZN však hlavné mesto považuje za právne dostatočné.

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 **občianskoprávnych 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 rámec § 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 vyvodíť 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 odvodíť 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 apartmánoch 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 poslanca, 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 právomocí** 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 jednotlivcej 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**. Rovnako však nemožno od mesta požadovať, aby dôsledky takýchto nedostatkov kompenzovalo **na úkor funkčnosti systému regulovaného parkovania a na úkor obyvateľov bytov a rodinných domov**, pri ktorých sa parkovacia potreba zohľadňuje už vo fáze výstavby. Ak by mesto bez rozlišovania priznalo **rovnaké rezidentské oprávnenia** aj osobám **s trvalým pobytom v apartmánoch** a iných nebytových priestoroch, dôsledky tejto disproporcie by neznášal štát ani právna úprava, ale **verejný priestor a ostatní obyvatelia mesta**. Takýto výsledok nemožno považovať za neutrálny ani spravodlivý.

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. Už samotný základ protestu je preto v tejto časti postavený na **spornom právnom predpoklade**.

Hlavné mesto zároveň považuje za potrebné zdôrazniť, že rozdiel medzi bytmi a apartmánmi alebo inými nebytovými priestormi nevychádza zo svojvôle mesta, ale z objektívne **odlišného právneho a technického režimu**. Pri bytových stavbách vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie vyžaduje najmenej **jedno parkovacie stojisko na jeden byt**, pričom pri rodinných domoch platí obdobný princíp. Naopak, pri iných typoch stavieb sa potreba statickej dopravy posudzuje podľa odlišného normového režimu (STN 73 6110), ktorý pracuje s výpočtom **podľa koeficientov veľkosti, polohy a delby prepravnej práce** v území. V dôsledku toho sa môže parkovacia kapacita vytváraná pri bytových a apartmánových stavbách výrazne odlišovať. Ak by mesto bez rozlišovania priznalo rovnaké rezidentské parkovacie oprávnenia aj osobám s trvalým pobytom v

apartmánach a obdobných nebytových priestoroch, verejný priestor by fakticky **suploval parkovaciú potrebu stavieb**, pri ktorých nebola vytvorená **porovnateľná parkovacia kapacita** ako pri bytových domoch. Takéto nastavenie by bolo voči obyvateľom bytov a rodinných domov, pri ktorých sa parkovacia potreba zohľadňuje už vo fáze výstavby, **ťažko obhájiteľné**. Mesto preto považuje viazanie rezidentského oprávnenia na byt alebo rodinný dom **za racionálnu a primeranú reguláciu sledujúcu legitímny cieľ ochrany funkčnosti systému a spravodlivého rozdelenia obmedzenej kapacity verejného priestoru**.

Pokiaľ ide o samotné podmienky vydania RPK, RPK-X a NPK, hlavné mesto zastáva názor, že kritérium **trvalého pobytu** samo osebe **nestačí na ochranu účelu parkovacej politiky**. Bez ďalšej väzby na konkrétny byt alebo rodinný dom by bol systém ľahko **obchádzateľný** prostredníctvom **formálnych alebo účelových prihlásení na pobyt** bez reálneho bývania v danej lokalite. Takéto nastavenie by neviedlo k ochrane rezidentov, ale k rozšíreniu nároku aj na osoby, ktoré síce spĺňajú evidenčné kritérium pobytu, no nemajú k danej lokalite skutočnú, dlhodobejšiu a overiteľnú väzbu. Práve preto VZN pracuje s kumulatívnou podmienkou trvalého pobytu a vzťahu k bytu alebo rodinnému domu. Nejde o svojvoľné obmedzenie, ale o **primeraný mechanizmus**, ktorým sa zabezpečuje, aby rezidentské parkovacie oprávnenie slúžilo tým, pre ktorých je určené.

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 so záverom, že osoby s trvalým pobytom v byte alebo rodinnom dome a osoby s trvalým pobytom v apartmáne, ubytovni, ateliéri alebo obdobnom nebytovom priestore sa pre účely parkovacej politiky nachádzajú vždy v porovnateľnej situácii. Rozdiel medzi bytmi a apartmánmi alebo inými nebytovými priestormi nie je umelo vytvorený VZN, ale vyplýva z ich odlišného právneho a stavebného režimu. Aj odborné stanovisko **Slovenského národného strediska pre ľudské práva** dospelo k záveru, že tieto **dve skupiny** sa z hľadiska nároku na rezidentskú parkovaciú kartu nenachádzajú v porovnateľnej situácii a že **legitímny cieľ prijatej podmienky je preukázaný**. Mesto preto považuje **diferenciáciu viazanú na byt alebo rodinný dom za racionálnu a vecne odôvodnenú**, nie za prejav svojvôle.

Osobitne je potrebné zdôrazniť, že regulácia parkovania nemôže vychádzať z **individuálnych životných situácií**, ale z kritérií, ktoré sú objektívne, overiteľné a zároveň **odolné voči zneužívaniu**. Ak by mesto plošne rozširovalo okruh oprávnených osôb alebo znižovalo nároky na **preukázanie väzby k lokalite**, systém by sa postupne rozložil a **prestal by plniť svoj účel**. Cieľom hlavného mesta pri tvorbe parkovacej politiky bolo a je **spravodlivejšie rozdelenie obmedzenej kapacity verejného priestoru v prospech jeho obyvateľov a iných užívateľov**. Ochrana systému ako celku preto musí mať prednosť pred **takým výkladom**, ktorý by krátkodobo **vyhovoval jednotlivým prípadom**, ale dlhodobo by **zničil funkčnosť regulácie** pre väčšinu obyvateľov. Tento verejný záujem je podľa názoru hlavného mesta **legitímny** a odôvodňuje aj **prísnejšie nastavenie** podmienok pre jednotlivé druhy parkovacích kariet. Bez takéhoto nastavenia by nebolo možné úspešne a dlhodobo plniť samosprávne úlohy hlavného mesta.

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 ochrane osôb s reálnou a overiteľnou väzbou na dotknutú lokalitu 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.

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 reálnych rezidentov 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 verejnému 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 nadrozmernom 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 parkovaciu 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 konkrétného prípadu**, nie o **dôkaz nezákonnosti** samotného znenia VZN. Prípadné aplikačné nejasnosti pri zahraničných evidenčných dokladoch možno riešiť **metodickým usmernením** alebo **jednotnejším 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