

Oznámenie výsledku vybavenia petície

Orgán verejnej moci

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (ďalej len „hlavné mesto“)

Názov petície

Petícia obyvateľov a vlastníkov rodinných domov a iných nehnuteľností Prievozu zo dňa 20. 06. 2026 proti zavedeniu parkovacej politiky v zmysle Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy č. 3/2025 zo dňa 19. 06. 2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel a zaradeniu územia Prievozu do systému Bratislavského parkovacieho asistenta (PAAS)

Petícia bola adresovaná a doručená aj mestskej časti Bratislava-Ružinov. Z petície vyplýva, že jej obsah smeruje jednak proti pripravovanému zavedeniu regulovaného parkovania v lokalite Prievoz, jednak proti niektorým právnym a vecným východiskám platnej celomestskej parkovacej regulácie. Hlavné mesto sa vyjadruje k právnym pripomienkam uvedeným v bodoch č. 13 až 20:

- Bod č. 13 – Diskriminácia z hľadiska majetku – stanovovanie rozdielnej výšky úhrady za druhovo rovnaké veci,
- Bod č. 14 – Diskriminácia pre iné postavenie a porušenie zásady rovnakého zaobchádzania – stanovovanie rozdielnej výšky úhrady za druhovo rovnaké veci v závislosti od počtu osôb bývajúcich v byte,
- Bod č. 15 – Diskriminácia pre iné postavenie – stanovenie rozdielnej výšky úhrady za druhovo rovnaké veci len v závislosti od postavenia osoby,
- Bod č. 16 – Chýbajúce oprávnenie obce na vykonávanie cenovej regulácie – stanovovanie pevných cien parkovacích kariet,
- Bod č. 17 – Obmedzenie § 11 a § 24 ods. 1 VZN č. 3/2025 neslúži potrebám praktického života,
- Bod č. 18 – Stanovenie podmienky trvalého pobytu je v rozpore so zákonom,
- Bod č. 19 - Cena parkovacej karty za ten istý predmet vlastníctva prekračujúca 61,5 násobok bežnej ceny parkovacej karty je zneužívanie dominantného postavenia obce,
- Bod č. 20 – Právne vady VZN č. 3/2025 a ich dôsledok.

K vecným pripomienkam sa vyjadrí a poskytne stanovisko mestská časť Bratislava-Ružinov samostatným podaním.

Predmet petície

Obyvatelia a vlastníci rodinných domov a iných nehnuteľností v Prievoze nesúhlasia so zavedením parkovacej politiky v zmysle Všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta SR Bratislavy č. 3/2025 zo dňa 19. 06. 2025 o dočasnom parkovaní motorových vozidiel a zaradením územia prievozu do systému Bratislavského parkovacieho systému PAAS a vyzývajú hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislavu ako

prevádzkovateľa systému PAAS, mestskú časť Bratislava-Ružinov, ako aj osobitne p. starostu Ing. Martina Chrena a poslancov miestneho zastupiteľstva mestskej časti Bratislava-Ružinov na upustenie od zámeru zaradiť územie rodinných domov Prievoz do systému Bratislavského parkovacieho asistenta ako zónu PAAS RU3 – Prievoz a rozšíriť tak pravidlá parkovacej politiky na obyvateľov a vlastníkov rodinných domov v Prievoze.

Počet osôb podporujúcich petíciu

Petíciu podporilo 770 občanov (úplné údaje podľa § 4 ods. 2 a 3 zákona č. 85/1990 Zb. o petičnom práve v znení neskorších predpisov uviedlo 378 občanov).

Výsledok vybavenia petície

Cieľom regulácie parkovania je zlepšiť podmienky parkovania v zóne regulovaného parkovania. Rozsah a konkrétna podoba regulácie parkovania v Prievoze sú predmetom priebežného odborného posudzovania a vyhodnocovania. Participačný návrh predstavený verejnosti slúžil ako východiskový podklad, ktorý je na základe doručených pripomienok, podnetov a odborných analýz priebežne upravovaný a dopracovávaný. Všetky pripomienky od obyvateľov a účastníkov verejnej participácie sú odborne preskúmané a vyhodnocované. Môžeme ubezpečiť všetkých účastníkov participácie, ako aj občanov, ktorí zaslali svoje podnety a návrhy, že každá pripomienka je individuálne posudzovaná, preverovaná a opätovne vyhodnocovaná. Finálny návrh so zapracovanými pripomienkami verejnosti bude zverejnený.

Hlavné mesto rešpektuje petičné právo obyvateľov a považuje ho za legitímny nástroj občianskej participácie. Zároveň však považuje za potrebné rozlišovať medzi právom obyvateľov vyjadriť nesúhlas so zavedením regulovaného parkovania v konkrétnej lokalite a právnym záverom, že prijaté alebo pripravované opatrenia sú nezákonné. Samotné podanie petície ani vyjadrenie nesúhlasu časti obyvateľov nemá za následok pozastavenie platnosti alebo účinnosti VZN, ani nevytvára právnu prekážku pokračovania v odborných, projektových a realizačných krokoch súvisiacich s prípravou parkovacej zóny RU3 – Prievoz.

Z hľadiska obsahu je predmet petície dostatočne identifikovateľný. Hlavné mesto preto na podanie reaguje vecne, a to vo vzťahu k tým námietkam, ktoré smerujú k pripravovanému zavedeniu zóny RU3 – Prievoz, ako aj vo vzťahu k tým právnym tvrdeniam, ktoré sa dotýkajú všeobecného rámca parkovacej politiky podľa VZN. Tým však nie je potvrdená správnosť právnych záverov uvedených v petícii. Hlavné mesto sa s viacerými právnymi tvrdeniami obsiahnutými v petícii nestotožňuje, najmä pokiaľ ide o účinky protestu prokurátora, tvrdenú nezákonnosť VZN, údajné obmedzenie účasti obyvateľov na veciach verejných a tvrdenú diskriminačnú povahu pravidiel parkovacej politiky.

K forme verejného predstavenia projektu organizácie dopravy

K námietke týkajúcej sa formy verejného predstavenia projektu organizácie dopravy hlavné mesto uvádza, že sa nestotožňuje s tvrdením, podľa ktorého uskutočnením online predstavenia došlo k vylúčeniu obyvateľov z účasti na veciach verejných. Projekt organizácie dopravy je odborný dopravno-inžiniersky podklad pre určenie konkrétnej organizácie dopravy a dopravného značenia. Platná právna úprava neukladá hlavnému mestu povinnosť vykonať k takémuto projektu verejnú participáciu, a už vôbec neukladá povinnosť uskutočniť ju výlučne prezenčnou formou. Verejné predstavenia projektov parkovacej politiky hlavné mesto realizuje nad rámec zákonných povinností, a to s cieľom zvýšiť informovanosť obyvateľov a umožniť im uplatniť vecné pripomienky ešte pred finálnou realizáciou dopravného riešenia.

Online forma verejného predstavenia neznamenalala vylúčenie verejnosti, ale zvolenie jedného z legitímnych spôsobov komunikácie s verejnosťou. Obyvatelia dotknutého územia boli o predstavení informovaní prostredníctvom pozvánky doručenej do poštových schránok, v ktorej boli uvedené informácie o termíne, forme predstavenia a možnostiach pripomienkovania. Verejnosť mala možnosť sledovať predstavenie v reálnom čase, klásť otázky prostredníctvom elektronického nástroja Slido a následne zasielať pripomienky aj po skončení verejného predstavenia na adresu pripomienky@paas.sk počas stanovenej lehoty. Záznam z predstavenia bol zároveň dostupný aj dodatočne, čím sa umožnilo oboznámenie sa s jeho obsahom aj tým osobám, ktoré sa ho nemohli zúčastniť v čase jeho konania.

Hlavné mesto považuje online formu v tomto type verejného predstavenia za vecne obhájitelnú. Prezenčné verejné stretnutie je vždy limitované kapacitou miestnosti, konkrétnym časom, dopravnou dostupnosťou miesta konania, pracovnými a rodinnými povinnosťami obyvateľov, ako aj ochotou a schopnosťou jednotlivcov vystúpiť vo verejnej diskusii. V praxi sa pri prezenčných stretnutiach môže stať, že diskusiu ovládne úzky okruh najaktívnejších účastníkov a časový priestor na vyjadrenie ostatných obyvateľov je obmedzený. Online forma naopak umožňuje zapojenie väčšieho počtu osôb bez ohľadu na kapacitu miestnosti, umožňuje sledovanie z domáceho prostredia a vytvára priestor na systematický zber otázok a pripomienok v písomnej podobe.

Za podstatné hlavné mesto považuje nie to, či bola zvolená prezenčná alebo online forma, ale to, či verejnosť mala reálnu možnosť oboznámiť sa s návrhom a uplatniť pripomienky. Táto možnosť v danom prípade zachovaná bola. Obyvatelia boli o verejnom predstavení informovaní, mohli sa ho zúčastniť online, mohli klásť otázky, mohli si pozrieť záznam a mohli zasielať pripomienky aj dodatočne. Z týchto dôvodov nemožno prijať tvrdenie, že online forma verejného predstavenia sama osebe

predstavovala vylúčenie obyvateľov z účasti na veciach verejných alebo zásah do ich práv.

Hlavné mesto vníma túto časť petície ako námietku k spôsobu verejného predstavenia projektu organizácie dopravy, nie ako samostatnú zákonnú požiadavku, ktorá by sama osebe zakladala povinnosť opakovať verejné predstavenie inou formou. Napriek tomu sa hlavné mesto k tejto námietke vecne vyjadruje.

K výkladu odpovede poskytnutej počas verejného predstavenia

Hlavné mesto sa nestotožňuje s výkladom, podľa ktorého odpoveď poskytnutá počas verejného predstavenia projektu organizácie dopravy predstavovala príslub, že petícia obyvateľov konkrétnej ulice bude automaticky viesť k vyňatiu tejto ulice z pripravovanej parkovacej zóny.

Ak bolo na otázku, či bude petícia obyvateľov konkrétnej ulice „braná do úvahy“, odpovedané kladne, túto odpoveď je potrebné vykladať v jej prirodzenom a zákonom význame. Znamená to, že riadne doručená petícia bude za podmienok ustanovených zákonom prijatá, zaevidovaná, posúdená, vybavená a bude na ňu poskytnutá odpoveď. Neznamená to však, že hlavné mesto vopred garantovalo vyhovenie akejkoľvek budúcej petícii, ktorej presný obsah, rozsah, okruh podpisujúcich osôb, vecné odôvodnenie a súlad so zákonom v čase verejného predstavenia neboli známe.

Petičné právo je právom obrátiť sa na orgán verejnej moci so žiadosťou, návrhom alebo sťažnosťou vo veci verejného alebo iného spoločného záujmu. Nie je však právom jednostranne rozhodnúť o organizácii dopravy, o zaradení alebo nezaradení konkrétnej ulice do parkovacej zóny, ani právom nahradiť odborné dopravné posúdenie, zákonom ustanovené kompetencie hlavného mesta alebo postupy potrebné na určenie dopravného značenia. Petícia preto môže byť významným podkladom pri posudzovaní riešenia, nemá však automaticky záväzný účinok vo vzťahu k výslednej organizácii dopravy.

Hlavné mesto je povinné pri príprave a zavádzaní regulovaného parkovania posudzovať územie ako funkčný dopravný celok, nie iba izolovane podľa postoja časti obyvateľov jednej ulice. Vyňatie jednej ulice zo zóny by mohlo mať dopad nielen na obyvateľov tejto ulice, ale aj na okolité ulice, organizáciu dopravy, presun parkovacieho dopytu, kontrolovateľnosť režimu a zrozumiteľnosť dopravného značenia. Aj preto nemožno dopredu prisľúbiť, že petícia obyvateľov konkrétnej ulice bude automaticky akceptovaná ako dôvod na zmenu hraníc alebo režimu pripravovanej zóny. Opačný výklad by znamenal, že o organizácii dopravy v jednotlivých uliciach by sa nerozhodovalo podľa

zákona, odborných podkladov a verejného záujmu, ale podľa čiastkových lokálnych petícií, ktoré môžu mať vzájomne protichodné dopady na susedné územia.

Hlavné mesto preto potvrdzuje, že petícia bude braná do úvahy v tom zmysle, že jej obsah je vecne posúdený a vyhodnotený v súlade so zákonom. To však nemožno stotožňovať s povinnosťou hlavného mesta petícii vyhovieť alebo bez ďalšieho prevziať jej požiadavky do výsledného dopravného riešenia.

K právnym účinkom petície, VZN a protestu prokurátora

Hlavné mesto rešpektuje petičné právo obyvateľov vrátane možnosti vyjadriť prostredníctvom petície nesúhlas s prijatou právnou úpravou alebo s jej aplikáciou na konkrétne územie. Z obsahu doručenej petície vyplýva, že jej hlavnou požiadavkou je nesúhlas so zaradením územia Prievozu do systému regulovaného parkovania ako zóny RU3 – Prievoz. Petícia zároveň obsahuje kritiku VZN, neobsahuje však konkrétny návrh zmeny alebo zrušenia jeho jednotlivých ustanovení. Hlavné mesto preto petíciu posudzuje ako vyjadrenie nesúhlasu s pripravovaným zavedením regulovaného parkovania v danej lokalite a ako podnet na vecné vyhodnotenie uvedených námietok. Petícia však sama osebe nemá derogačný ani suspenzívny účinok vo vzťahu k platnému a účinnému VZN, teda nemá účinok jeho zrušenia, zmeny ani pozastavenia jeho uplatňovania.

VZN bolo prijaté Mestským zastupiteľstvom hlavného mesta SR Bratislavy ako všeobecne záväzný právny predpis v rámci zákonom zverenej normotvornej pôsobnosti. Podľa samotného znenia VZN ustanovuje úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie, spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia. Znenie § 6a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) účinné v čase podania petície zároveň obci umožňuje ustanoviť všeobecne záväzným nariadením úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie motorových vozidiel a upraviť spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady, spôsob platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia.

Ak adresáti právnej normy s jej obsahom nesúhlasia, môžu využiť zákonom predpokladané nástroje verejnej kontroly a občianskej participácie vrátane petície. Vybavenie petície však znamená posúdenie jej obsahu a oznámenie stanoviska príslušného orgánu. Petícia môže byť podkladom na zváženie ďalšieho postupu, sama osebe však nenahrádza rozhodovanie príslušného orgánu mesta o zmene právnej úpravy. Platné VZN možno zmeniť alebo zrušiť iba postupom predpokladaným právnym poriadkom, teda najmä prijatím nového alebo novelizačného VZN príslušným zastupiteľstvom, prípadne rozhodnutím príslušného súdu o jeho nesúlade so zákonom.

Rovnaká logika platí aj pri proteste prokurátora. Ani protest prokurátora nie je právoplatným rozhodnutím o nezákonnosti VZN. Ak orgán verejnej správy protestu proti VZN nevyhoví, zákon o prokuratúre predpokladá možnosť prokurátora podať žalobu na správny súd. Správny súdny poriadok zároveň priznáva žalobnú legitimitáciu prokurátora na podanie žaloby o vyslovenie nesúlady všeobecne záväzného nariadenia so zákonom v prípade, ak jeho protestu proti tomuto VZN nebolo vyhovené. Preto o prípadnom nesúlade VZN so zákonom autoritatívne nerozhoduje petícia ani samotný protest prokurátora, ale príslušný súd. Toto je v súlade aj s právnym stanoviskom hlavného mesta k protestu prokurátora, podľa ktorého protest predstavuje právny názor orgánu dozoru, nie autoritatívne rozhodnutie o nezákonnosti VZN.

K právnym pripomienkam č. 13 až 20

Hlavné mesto sa s právnymi závermi uvedenými v bodoch 13 až 20 petície nestotožňuje. Uvedené pripomienky sú založené najmä na predpoklade, že ak VZN rozlišuje medzi jednotlivými typmi parkovacích kariet, počtom parkovacích oprávnení, vzťahom žiadateľa k bytu, vozidlu alebo účelu využívania vozidla, ide automaticky o diskrimináciu. Takýto záver je podľa hlavného mesta nesprávny. Samotné rozdielne zaobchádzanie ešte neznamená diskrimináciu, ak je založené na objektívnych kritériách, sleduje legitímny cieľ a je primerané povahe regulovanej oblasti.

Parkovacia politika je regulačný nástroj správy obmedzenej kapacity verejného priestoru. Jej účelom nie je priznať každému vlastníkovi motorového vozidla totožné oprávnenie za totožnú cenu bez ohľadu na počet vozidiel, počet užívateľov bytu, účel využívania vozidla alebo vzťah k územiu. Naopak, samotnou podstatou regulácie statickej dopravy je rozlišovať medzi rôznymi situáciami, pretože ich dopad na verejný priestor nie je rovnaký. Verejný priestor nie je neobmedzený a obec nie je povinná vytvárať rovnaké ekonomické podmienky pre každé ďalšie vozidlo viazané na rovnaký byt alebo pre každé vozidlo využívané na odlišný účel.

Hlavné mesto zároveň považuje za potrebné uviesť, že samotná aplikovateľnosť antidiskriminačného zákona na reguláciu dočasného parkovania vo verejnom priestore nie je právne jednoznačná. Antidiskriminačný zákon vymedzuje oblasti, v ktorých sa zásada rovnakého zaobchádzania uplatňuje, pričom regulácia užívania verejného priestoru pri organizovaní statickej dopravy medzi nimi nie je výslovne uvedená. Slovenské národné stredisko pre ľudské práva (ďalej len „SNSLP“) vo svojom odbornom stanovisku k parkovacej politike hlavného mesta dospelo k záveru, že parkovacia politiku hlavného mesta nemožno subsumovať pod žiadnu z oblastí diskriminácie podľa antidiskriminačného zákona; osobitne uviedlo, že nejde o poskytovanie tovaru alebo služby zo strany podnikateľa, ale o formu regulácie zo strany samosprávneho orgánu, resp. o zabezpečenie verejných úloh.

K právnym pripomienkam č. 13 až 15

Hlavné mesto nepovažuje rozdielnu výšku úhrady za prvú, druhú a tretiu rezidentskú parkovaciu kartu za diskrimináciu z hľadiska majetku ani za diskrimináciu z dôvodu iného postavenia. Predmetom regulácie nie je motorové vozidlo ako vec v občianskoprávnom zmysle, ale parkovacie oprávnenie umožňujúce zvýhodnené využívanie obmedzenej kapacity verejných parkovacích miest v regulovanej zóne. Skutočnosť, že dve vozidlá môžu byť druhovo rovnakými hnutelnými vecami, neznamená, že majú rovnaký regulačný dopad na verejný priestor.

Druhé alebo tretie vozidlo viazané na ten istý byt zvyšuje tlak na verejný priestor inak ako prvé vozidlo. Preto je legitímne, aby VZN ekonomicky zvýhodňovalo prvé vozidlo na byt a ďalšie vozidlá regulovalo prísnejšie. VZN výslovne rozlišuje cenu prvej, druhej a tretej rezidentskej parkovacej karty na byt, pričom cena prvej ročnej karty je 39 eur, druhej 150 eur a tretej 500 eur. Toto rozlíšenie nesmeruje k postihovaniu vlastníctva vozidla, ale k regulácii miery využívania verejného parkovacieho priestoru.

Tvrdenie, že ide o rozdielnu úhradu za „druhovo rovnaké veci“, považuje hlavné mesto za nesprávne uchopenie predmetu právnej úpravy. Parkovacia karta nie je poplatkom za vlastníctvo vozidla. Ide o úhradu za osobitné parkovacie oprávnenie v regulovanom verejnom priestore. Právne relevantné preto nie je iba to, či ide o rovnaké motorové vozidlá, ale najmä to, aké oprávnenie sa k nim viaže, v akej lokalite sa má využívať, aký je počet oprávnení viazaných na jeden byt a aký dopad má ich kumulácia na dostupnosť parkovania pre ostatných obyvateľov.

Záver o legitímnosti a primeranosti parkovacej politiky podporuje aj odborné stanovisko SNSLP, ktoré posudzovalo parkovaciu politiku hlavného mesta z hľadiska čl. 12 Ústavy SR a antidiskriminačnej legislatívy. Stredisko sa zaoberalo aj väzbou rezidentskej parkovacej karty na byt, trvalý pobyt a konkrétne motorové vozidlo a dospelo k záveru, že posudzovaný návrh parkovacej politiky je v súlade s právom na rovnaké zaobchádzanie. Stanovisko je verejne dostupné na internetovej stránke SNSLP.

K právnej pripomienke č. 16

Hlavné mesto sa nestotožňuje ani s tvrdením, že obec nemá oprávnenie ustanoviť pevnú cenu parkovacích kariet. Už znenie § 6a cestného zákona účinné v čase prijatia VZN umožňovalo obci všeobecne záväzným nariadením ustanoviť úseky miestnych ciest na dočasné parkovanie, spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest, výšku úhrady za dočasné parkovanie, spôsob jej platenia a spôsob preukázania jej zaplatenia. Parkovacia karta je vo VZN konštruovaná ako jeden zo spôsobov realizácie úhrady za dočasné parkovanie, nie ako samostatná daň, sankcia alebo cenová regulácia mimo rámca cestného zákona.

Zároveň platí, že pripravovaná zóna RU3 – Prievoz má byť spustená až po účinnosti novelizovaného znenia § 6a cestného zákona od 01. 09. 2026. Nové znenie § 6a už výslovne počíta s možnosťou úhrady formou parkovacej karty alebo obdobného parkovacieho oprávnenia a výslovne umožňuje obci ustanoviť podmienky a obmedzenia poskytovania parkovacieho oprávnenia vrátane doby a územného rozsahu platnosti, kategórie a rozmerov vozidla, počtu oprávnení vo vzťahu k žiadateľovi alebo nehnuteľnosti, ako aj vzťahu žiadateľa k pobytu, motorovému vozidlu a nehnuteľnosti. Keďže spustenie zóny RU3 sa predpokladá po účinnosti novely, pre jej následnú prevádzku a poskytovanie parkovacích oprávnení bude právne významné aj nové znenie § 6a cestného zákona.

K právnej pripomienke č. 17

Tvrdenie, že obmedzenia vyplývajúce z VZN neslúžia potrebám praktického života, hlavné mesto považuje za vecne nepresvedčivé. Regulácia parkovania bola prijatá práve preto, aby riešila praktické problémy každodenného života v meste, najmä nedostatok parkovacích miest, vysoký tlak na verejný priestor, dlhodobé odstavovanie vozidiel, dochádzkové parkovanie a presuny parkovacieho dopytu medzi lokalitami. Skutočnosť, že regulácia niektorým skupinám obyvateľov alebo vlastníkov vozidiel nevyhovuje, sama osebe neznamena, že neslúži praktickým potrebám. Nie je v možnostiach hlavného mesta vyhovieť požiadavkám všetkých občanov a vytvoriť systém, ktorý by pokryl všetky možné vlastnícke situácie; cieľom parkovacej politiky hlavného mesta je však pokryť čo možno najväčšiu množinu vzťahov a situácií, a to v rámci zákonných aj priestorových a technických možností. Mesto však nemožno fyzicky „nafúknuť“ a rastúci počet vozidiel nemožno riešiť tým, že sa ponechá neregulovaný stav bez pravidiel.

K právnej pripomienke č. 18

Hlavné mesto sa nestotožňuje s tvrdením, že podmienka trvalého pobytu je v rozpore so zákonom. Trvalý pobyt je pri rezidentskom parkovaní štandardným a objektívne uchopiteľným kritériom na určenie vzťahu osoby k regulovanému územiu. Bez väzby na trvalý pobyt by nebolo možné odlíšiť rezidentské parkovanie od všeobecného parkovania. VZN zároveň viaže rezidentskú parkovaciu kartu na fyzickú osobu s trvalým pobytom v byte v zóne a na vzťah k motorovému vozidlu.

Dokonca Krajská prokuratúra Bratislava v petícii spomenutom proteste prokurátora sp. zn. Kd 608/25/1100-3 zo dňa 27. 02. 2026 uviedla že, “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.”

Aj v tejto časti je významná novela § 6a cestného zákona účinná od 01. 09. 2026, ktorá výslovne počíta s možnosťou podmieniť poskytnutie parkovacieho oprávnenia preukázaním obcou stanoveného druhu pobytu žiadateľa. Pri zóne RU3 – Prievoz, ktorá má byť spustená až po účinnosti tejto novely, bude právna legitimita tejto podmienky vyplývať aj z výslovného zákonného splnomocnenia.

K právnej pripomienke č. 19

Hlavné mesto odmieta tvrdenie, že stanovením rozdielnych cien parkovacích kariet zneužíva dominantné postavenie. Parkovacia politika nie je podnikateľskou činnosťou hlavného mesta na konkurenčnom trhu v postavení bežného podnikateľa. Ide o výkon verejnoprávnej regulácie užívania obmedzenej kapacity verejného priestoru prostredníctvom všeobecne záväzného nariadenia. Hlavné mesto nevystupuje ako súkromný predajca parkovacích produktov, ale ako územná samospráva pri organizovaní statickej dopravy.

Rozdiel medzi cenou rezidentskej a abonentskej parkovacej karty nemožno mechanicky označiť za zneužitie dominantného postavenia. Ide o rozdielne typy parkovacích oprávnení s odlišným účelom, okruhom oprávnených osôb a regulačnou funkciou. Rezidentská karta sleduje ochranu dostupnosti parkovania pre osoby s rezidentskou väzbou na územie. Abonentská karta slúži na iný typ parkovacieho oprávnenia a podľa VZN je dostupná nielen právnickým osobám a fyzickým osobám – podnikateľom, ale aj fyzickým osobám – nepodnikateľom, ak spĺňajú ustanovené podmienky. Nemožno preto tvrdiť, že ide o diskrimináciu osoby iba preto, že je podnikateľom. Zároveň fyzickú osobu, fyzickú osobu - podnikateľa a právnickú osobu nemožno považovať za osoby v rovnakom postavení, najmä nie v prípadoch, keď je prihladené buď na obydlie fyzickej osoby alebo na výkon podnikateľskej činnosti alebo správu majetku fyzickej osoby podnikateľa alebo právnickej osoby.

K právnej pripomienke č. 20

Hlavné mesto nepovažuje za právnu vadu VZN skutočnosť, že dve osoby alebo dve vozidlá môžu byť v rôznych regulačných situáciách posúdené rozdielne. Práve rozlišovanie medzi právne a vecne relevantnými situáciami je podstatou regulácie. Ak by každé rozdielne posúdenie osôb, vozidiel alebo parkovacích oprávnení malo byť samo osebe považované za diskrimináciu, nebolo by možné zaviesť žiadnu funkčnú parkovaciu reguláciu.

Rozhodujúce nie je, či ide abstraktne o dve fyzické osoby alebo dve druhovo rovnaké vozidlá, ale či sa nachádzajú v porovnateľnej regulačnej situácii. Iná je situácia prvej rezidentskej parkovacej karty na byt, iná situácia druhej alebo tretej karty na ten istý byt, iná situácia rezidentského parkovania a iná situácia abonentského parkovania. Tieto

rozdiely majú objektívny vzťah k účelu VZN, ktorým je regulovať využívanie verejného priestoru na parkovanie a chrániť funkčnosť systému v územiach s obmedzenou parkovacou kapacitou. Podľa právnej logiky vyslovenej v petícii by bola jediným riešením regulácia parkovania takou formou, kde by bolo parkovanie spoplatnené pre každého rovnako, bez možnosti zvýhodnenia formou rezidentskej karty alebo abonentskej karty. Čiže by bol zachovaná len možnosť úhrady parkovacím lístkom za naozajstné využitie verejného priestoru formou parkovania, čo by síce bolo pre mesto finančne výhodnejšie, ale nijako by neboli ochránené práva rezidentov a obyvateľov hlavného mesta v najviac zaťažených lokalitách a zároveň parkujúci v menej zaťažených lokalitách by boli nútení platiť parkovné v cene neprimeranej zaťaženiu danej lokality statickou dopravou.

Z uvedených dôvodov hlavné mesto právne pripomienky č. 13 až 20 nepovažuje za dôvodné. Uvedené námietky vychádzajú z nesprávneho predpokladu, že každé rozdielne nastavenie ceny, podmienok alebo rozsahu parkovacieho oprávnenia predstavuje diskrimináciu alebo prekročenie zákonného splnomocnenia. Hlavné mesto naopak zastáva názor, že rozlišovanie medzi jednotlivými typmi parkovacích oprávnení, počtom oprávnení viazaných na byt, vzťahom k pobytu, vozidlu a nehnuteľnosti je legitímnym nástrojom regulácie statickej dopravy. Tento záver je podporený aj tým, že nové znenie § 6a cestného zákona s účinnosťou od 01. 09. 2026 výslovne upravuje práve tie typy podmienok a obmedzení, ktoré petícia označuje za neprípustné.

Uvedené závery podporuje aj výkladové stanovisko Ministerstva dopravy SR ako gestora cestného zákona. Ministerstvo dopravy SR uviedlo, že § 6a cestného zákona ponecháva obciam primeranú flexibilitu pri nastavení parkovacej politiky podľa potrieb konkrétnej obce a že pojem spôsob zabezpečenia prevádzky parkovacích miest zahŕňa všeobecné princípy, pravidlá a podmienky regulácie statickej dopravy na území obce. Ministerstvo zároveň potvrdilo, že obec môže prostredníctvom VZN rozdeliť parkovacie miesta do viacerých presne vymedzených lokalít, pričom tento záver sa vzťahuje aj na opatrenia týkajúce sa parkovacích oprávnení, okruhu oprávnených žiadateľov, väzby na nehnuteľnosť, počtu oprávnení, technických parametrov vozidiel a overovania vzťahu k vozidlu.

Záverečné stanovisko hlavného mesta

Na základe vyššie uvedeného hlavné mesto konštatuje, že sa nestotožňuje s právnymi závermi uvedenými v petícii, najmä pokiaľ ide o tvrdenú nezákonnosť VZN, údajný derogačný alebo suspenzívny účinok petície alebo protestu prokurátora, tvrdenú diskriminačnú povahu pravidiel parkovacej politiky a tvrdené prekročenie zákonného splnomocnenia hlavného mesta pri regulácii dočasného parkovania.

Hlavné mesto berie doručení petíciu ako vyjadrenie nesúhlasu časti obyvateľov s pripravovaným zavedením regulovaného parkovania v lokalite RU3 – Prievoz. Po vecnom a právnom posúdení doručenej petície však hlavné mesto neidentifikovalo dôvod na upustenie od prípravy parkovacej zóny RU3 – Prievoz, ani dôvod na iniciovanie zmeny alebo zrušenia VZN v rozsahu požadovanom alebo naznačenom v petícii.

Z týchto dôvodov hlavné mesto požiadavke petície na nezaradenie územia Prievozu do systému Bratislavského parkovacieho asistenta ako parkovacej zóny RU3 – Prievoz nevyhovuje.

Vecné pripomienky týkajúce sa konkrétneho dopravného riešenia, organizácie parkovacích miest, dopravného značenia a lokálnych špecifík územia budú evidované ako podnety v rámci ďalšej odbornej prípravy zóny. Ich prípadné zohľadnenie závisí od odborného dopravného posúdenia, zákonných podmienok, možností dopravného značenia a verejného záujmu na funkčnej a kontrolovateľnej regulácii statickej dopravy.

Hlavné mesto berie na vedomie oznámenie zástupcu petície, že zber podpisov má pokračovať. Táto odpoveď sa vzťahuje na petíciu v rozsahu doručenom hlavnému mestu ku dňu jej vybavenia. Prípadné ďalšie podpisové hárky alebo ďalšie podania doručené po vybavení tejto petície budú posúdené podľa svojho obsahu a podľa zákona o petičnom práve.