

## Dôvodová správa

Informácie o priebehu doterajšieho rokovania samosprávnych orgánov o návrhu VZN a porovnanie zmien medzi súčasným aktualizovaným návrhom v porovnaní s predchádzajúcimi návrhmi VZN sú uvedené v prílohe tejto dôvodovej správy (v závere tohto dokumentu).

### Všeobecná časť

Podľa § 4 ods. 3 písm. f) zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov *obec pri výkone samosprávy najmä (...) vykonáva správu miestnych komunikácií, verejných priestranstiev (...).*

Podľa čl. 68 Ústavy SR *vo veciach územnej samosprávy a na zabezpečenie úloh vyplývajúcich pre samosprávu zo zákona môže obec a vyšší územný celok vydávať všeobecne záväzné nariadenia.*

Podľa § 4 ods. 5 písm. b) zákona č. 369/1990 Zb. *obec vo veciach územnej samosprávy môže ustanoviť nariadením iné podrobnosti ako v písmene a).*

Podľa § 8 ods. 5 zákona č. 369/1990 Zb. *majetok obce, ktorý slúži na verejné účely (najmä pre miestne komunikácie a iné verejné priestranstvá), je verejne prístupný a možno ho obvyklým spôsobom používať, ak jeho používanie obec neobmedzila.*

Podľa § 3d ods. 5 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov *správu pozemných komunikácií vykonávajú (...)*

*d) ak ide (...) o miestne cesty a účelové cesty vo vlastníctve obce – obce, prípadne právnické osoby nimi na tento účel založené alebo zriadené, ak osobitný predpis neustanovuje inak, (...)*

**Poznámka o zmene terminológie:** účinnosťou novely cestného zákona (vykonanej zákonom č. 149/2021 Z. z.) sa od 1. 6. 2021 namiesto pojmov „miestna komunikácia“, „účelová komunikácia“ používajú pojmy „miestna cesta“, „účelová cesta“. Preto aj navrhované VZN vrátane dôvodovej správy obsahuje už aktuálnu terminológiu.

Mesto Košice vstupuje do vzťahov týkajúcich sa miestnych ciest (príp. aj účelových ciest) vo viacerých rovinách – jednak ako správny orgán (najmä v rámci preneseného výkonu štátnej správy), jednak ako správca resp. vlastník (subjekt nakladajúci so svojím majetkom – v rámci výkonu samosprávy). Základné rozdiely v týchto rovinách sú znázornené v nasledovnej schéme:

	<i>činnosť obce (mesta) v rámci preneseného výkonu štátnej správy</i>	<i>činnosť obce (mesta) v rámci výkonu samosprávy</i>
<b>základné vymedzenie činnosti</b>	rozhodovacia činnosť správneho orgánu najmä o: <ul style="list-style-type: none"><li>- určení používania dopravných značiek</li><li>- povolení vyhradených parkovísk</li><li>- povolení zvláštneho užívania</li><li>- správnych deliktov a priestupkov (porov. § 3 ods. 2 a 7 cestného zákona)</li></ul>	realizácia a údržba miestnych ciest zimná údržba (resp. správa miestnych ciest vo všeobecnosti)
<b>možnosť prijať VZN</b>	NIE (absentuje zákonné splnomocnenie v zmysle čl. 71 ods. 2 Ústavy SR)	ÁNO (kompetencia vyplýva priamo z čl. 68 Ústavy SR)



<i>možnosť preniesť kompetenciu na MČ</i>	NIE (zákon č. 401/1990 Zb. o meste Košice umožňuje v štatúte preniesť len samosprávne pôsobnosti)	ÁNO
<i>možnosť delegovať úlohy na vlastné zriadené organizácie</i>	NIE (kompetenciu správneho orgánu nemožno delegovať)	ÁNO

Cestný zákon v § 3 ods. 7 explicitne ustanovuje, že obec, t. j. aj mesto Košice (ako **správny orgán**) rozhoduje o určení používania dopravných značiek, dopravných zariadení a o povolení vyhradených parkovísk na základe stanoviska správcu pozemnej (t. j. miestnej) komunikácie.

**Správcom** miestnych ciest (v podmienkach mesta Košice) môže byť:

- samotné mesto,
- mestská organizácia,
- mestská časť.

Podľa Štatútu mesta Košice mesto zabezpečuje správu miestnych ciest v tzv. veľkých mestských častiach (okrem Sídlička KVP) a v ostatných mestských častiach len miestne cesty, po ktorých vedie trasa MHD.

Správu časti miestnych ciest mimo pôsobnosti mesta zabezpečujú mestské časti (Sídličko KVP a tzv. malé mestské časti).

Cestný zákon predpokladá (ako vyplýva z vyššie uvedeného citovaného ust. § 3 ods. 7), že do procesu rozhodovania správneho orgánu vstupuje aj správca miestnej cesty, ktorý dáva stanovisko. Máme za to, že konanie mesta Košice (resp. mestskej časti) ako správcu pri vymedzovaní stanoviska pre správny orgán možno subsumovať pod výkon samosprávy (t. j. nejde o prenesený výkon štátnej správy).

So zreteľom na cit. ust. čl. 68 Ústavy SR a ustanovenia zákona č. 369/1990 Zb. možno výkon samosprávy (aj v rovine vydávania stanovísk) podrobnejšie upraviť vo VZN.

Cieľom nového VZN je úprava niektorých procesov, ku ktorým dochádza v rámci výkonu správy miestnych a účelových ciest, najmä čo sa týka tzv. osobitného užívania (t. j. nie všeobecného užívania, ako je vymedzené v § 8 ods. 5 zákona č. 369/1990 Zb.).

Táto problematika bola dosiaľ čiastočne upravená v pôvodných VZN mesta Košice, a to:

1. VZN č. 5 o státi, parkovaní a oznamovaní opustených vozidiel na území mesta Košice (z roku 1996 v znení dvoch zmien z rokov 1997 a 2007),
2. VZN č. 13 o vydávaní povolení na zvláštne užívanie komunikácií a s tým súvisiacimi výkopovými prácami na cestách I., II., III. triedy a na miestnych komunikáciách na území mesta Košice (z roku 1993), a
3. VZN č. 30 o zriaďovaní, správe, odstraňovaní zastávok a prístreškov hromadnej dopravy osôb v meste Košice (z roku 1996).

Uvedené VZN však z veľkej časti obsahujú obsolétne, zastaralé resp. neaktuálne ustanovenia, ktoré už boli preklenuté mnohými legislatívnymi zmenami, najmä v rámci cestného zákona, zákona o cestnej doprave či zákona o správnych poplatkoch. Preto novým VZN sa navrhuje zrušenie týchto starých VZN.

V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že niektoré aspekty správy miestnych ciest resp. verejných priestranstiev vo všeobecnosti – najmä na úseku čistoty a verejného poriadku (t. j.



nie v rámci tzv. osobitného užívania), sú predmetom úpravy osobitného VZN mesta Košice č. 78 o čistote a verejnom poriadku.

Pri riešení osobitného (t. j. nie všeobecného) užívania miestnych ciest sa osobitná pozornosť venuje téme vyhradeného parkovania. Aj keď – ako už bolo uvedené vyššie – rozhodovanie o vyhradení parkovacích miest je preneseným výkonom štátnej správy, príslušný správny orgán vychádza zo stanoviska správcu. V tomto smere VZN predstavuje rámec, akým spôsobom by mal správca pri koncipovaní svojho stanoviska „rozmýšľať“.

Za najväčšie problémy pri vyhradenom parkovaní možno považovať:

- mimoriadne veľký dopyt po vyhradených parkovacích miestach a s tým spojená zahltenosť žiadosťami (osobitne z prostredia osôb s ŤZP, pre ktorých je vyhradené parkovanie v súčasnosti bezplatné – oslobodené od daní za užívaní verejného priestranstva) – tu si treba uvedomiť aj hodnotu tohto nefinančného benefitu: zatiaľ čo poplatok (resp. daň) mimo regulovanej zóny plateného parkovania predstavuje sumu 500-600 € ročne, v platenej zóne to predstavuje až 1000-1500 € ročne; a záujemcov neubúda (vzhľadom na veľký dopyt a nízku ponuku viacerí zájemci sú ochotní platiť aj viac ako ustanovujú daňové predpisy mesta Košice);
- vysoký počet reálne vyhradených parkovacích miest, čo sťažuje parkovanie ostatným obyvateľom.

Pritom z koncepcií riešenia statickej dopravy a rezidentského parkovania (ktoré sú v tejto časti obdobné naprieč všetkými väčšími mestami nielen na Slovensku) vyplýva, že parkovacie miesto vyhradené pre konkrétne EČV je z veľkej časti v priebehu dňa prázdne (podľa koncepcie pre mesto Košice vypracovanej v roku 2013 ich užívatelia v reálnom čase využívajú v priemere na 30 %).

V tomto smere sa navrhuje ustanovenie ako hlavného princípu, že parkovacie miesta sa zásadne nevyhradujú, s výnimkou vyhradenia všeobecných parkovacích miest pre ŤZP (t. j. nie na konkrétne EČV). Na základe pripomienok zainteresovanej verejnosti sa do návrhu „inštitucionalizoval“ aj striktné definovaný okruh výnimiek, a to pre osoby so závažným zdravotným postihnutím dolných končatín. Podrobnejšie je táto téma vysvetlená v osobitnej časti dôvodovej správy (k § 5).

Aj keď vo veľmi výnimočných prípadoch možno pripustiť odchýlky od tohto hlavného princípu, malo by ísť len o ojedinelé prípady. VZN explicitne ustanovuje, že na vyhradenie parkovacieho miesta nie je právny nárok.

Súbežne s rušením vyhradeného parkovania na EČV sa výslovne deklaruje úloha mesta ako správcu miestnych ciest dbať na dostatočný počet všeobecne vyhradených parkovacích miest pre držiteľov parkovacích preukazov.

## **Osobitná časť**

### **K § 1**

Predmetom nariadenia je podrobnejšie vymedzenie výkonu správy miestnych a účelových ciest zo strany mesta Košice v rámci realizácie samosprávnej kompetencie. Explicitne sa ustanovuje, že nariadením nie je dotknutá kompetencia mesta resp. iných správnych orgánov v rámci preneseného výkonu štátnej správy.

Zároveň sa výslovne ustanovuje, že nariadenie sa vzťahuje len na miestne cesty, resp. účelové cesty pod „patronátom“ mesta. V prípade správy vykonávanej mestskými časťami



(na základe prenesenia kompetencie v Štatúte mesta Košice) sú tieto oprávnené ustanoviť si vlastné podrobnosti o výkone správy.

## K § 2

Účelom VZN je ustanovenie rámcových postupov správcu miestnych a účelových ciest pri osobitnom užívaní (t. j. nie všeobecnom užívaní, ako je vymedzené § 8 ods. 5 zákona č. 369/1990 Zb.).

## K § 3

Definujú sa pojmy používané v nariadení. Správcom okrem mesta môže byť aj právnická osoba založená alebo zriadená mestom Košice [porov. § 3d ods. 5 písm. d) cestného zákona].

## K § 4

V rámci problematiky osobitného užívania miestnych ciest sa dôležitá pozornosť upriamuje na vyhradzovanie parkovacích miest. Všeobecným zámerom spracovateľov návrhu VZN je v čo najväčšej miere priblížiť sa k eliminovaniu vyhradených parkovacích miest na konkrétne EČV (vrátane ŤZP miest na EČV). Na druhej strane je s tým spojená povinnosť správcu zabezpečiť potrebný počet všeobecných ŤZP miest v súlade s § 58 ods. 2 vyhlášky Ministerstva životného prostredia SR č. 532/2002 Z. z.: *na vyznačenej pozemnej, nadzemnej a podzemnej odstavnej a parkovacej ploche pre osobné motorové vozidlá musia byť vyhradené 4 % stojísk, najmenej však jedno stojisko, pre vozidlo osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie (...).*

Len vo veľmi výnimočných prípadoch (ak by bolo obmedzenie neprimerane prísne, z dôvodu hodného osobitného zreteľa alebo ak je to nevyhnutné z dôvodu výkonu činnosti iných orgánov verejnej moci) môže správca výnimočne vydať súhlas s vyhradením parkovacieho miesta, pričom celkový počet vyhradených miest v danej lokalite nemôže presiahnuť 10 % zo všetkých parkovacích miest; na vydanie súhlasu s vyhradením parkovacieho miesta nie je právny nárok. V počte 10 % sú však započítané aj min. 4 % parkovacích miest určených pre ŤZP.

Do celkového počtu sa nezapočítavajú ani vyhradené miesta pre TAXI, ktoré sa zriaďujú na stanovištiach určenými v osobitnom VZN (VZN č. 160).

Náklady spojené s vyhradením parkovacieho miesta vrátane realizácie príslušného dopravného značenia znáša oprávnená osoba. Rovnaká zásada platí aj v prípade znášania nákladov spojených so zmenou podmienok osobitného užívania (napr. premiestnenie vyhradeného parkovacieho miesta alebo zmena dopravného značenia). Od požiadavky 100 % znášania nákladov môže správca upustiť len z dôvodov hodných osobitného zreteľa, vrátane osôb s ťažkým zdravotným postihnutím (ak nejde o prípady podľa § 5, u ktorých správca znáša náklady výlučne sám).

## K § 5

V pôvodnom návrhu VZN sa počítalo len s vyhradzovaním parkovacích miest všeobecného charakteru, bez naviazania na konkrétne EČV, min. v rozsahu 4 % z celkového počtu miest na príslušnej ulici (viď citované ustanovenie vyhlášky vyššie pri § 4). Toto pravidlo však bolo čiastočne modifikované a doplnené tak, že popri tom sa umožní vydanie súhlasu na vyhradenie parkovacích miest pre konkrétne osoby s ŤZP v prípade splnenia striktne špecifikovaných kritérií:

a) oprávnená osoba je osobou so závažným ťažkým zdravotným postihnutím, ktorá



1. je kvôli trvalému pohybovému postihnutiu odkázaná na pohyb pomocou invalidného vozíka,
  2. má obojstrannú amputáciu dolných končatín alebo paraplégii dolných končatín, pre chôdzu používa protézy, prístroje alebo dve francúzske barle, alebo
  3. je dieťaťom s funkčnou poruchou dolných končatín, a to do dovŕšenia veku 16 rokov,
- b) oprávnená osoba je držiteľom parkovacieho preukazu pre fyzickú osobu so zdravotným postihnutím,
  - c) vyhradené parkovacie miesto sa vzťahuje na trvalý pobyt oprávnenej osoby, ktorá nemá inú možnosť parkovania (napríklad garáž v mieste trvalého pobytu, odstavná plocha na pozemku vo vlastníctve oprávnenej osoby a pod.),
  - d) vyhradené parkovacie miesto sa vzťahuje na konkrétne určené motorové vozidlo kategórie M1,
  - e) oprávnená osoba alebo jej blízka osoba je vlastníkom alebo držiteľom motorového vozidla,
  - f) oprávnená osoba alebo jej blízka osoba musí byť držiteľom platného vodičského preukazu s príslušným vodičským oprávnením.

Pre účely stanovenia podmienok podľa písm. e) a f) sa blízkou osobou rozumie zákonný zástupca oprávnenej osoby, ktorý žije s oprávnenou osobou v spoločnej domácnosti, pričom trvalý pobyt blízkej osoby je zhodný s trvalým pobytom oprávnenej osoby.

Inšpiráciou pri určení uvedených podmienok bolo metodické odporúčanie schválené v meste Brno, pričom tieto náležitosti boli odkonzultované aj s občianskym združením Bez bariér.

V tejto súvislosti môže vzniknúť otázka, či takto stanovený okruh nepôsobí diskriminačne z pohľadu akéhokoľvek obyvateľa s ŤZP, ktorý disponuje parkovacím preukazom, a teda je odkázaný na individuálnu prepravu osobným motorovým vozidlom. Parkovací preukaz možno vydať len v súvislosti so zdravotným postihnutím (diagnózou), ktoré je uvedené v prílohe č. 18 zákona č. 447/2008 Z. z. o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia:

- *Neurologické ochorenia: stavy po náhlych cievnych mozgových príhodách, mozgových ochoreniach, pri neurodegeneratívnych a degeneratívnych ochoreniach spojené so stredne ťažkými alebo ťažkými parézami, plégiami, stredne ťažkým alebo ťažkým vertigom, ťažké záchvatovité ochorenia s mnohopočetnými hybnými komplikáciami typu rigidity, hypokinézy, tremoru, ataxie, mimovoľných pohybov alebo s poruchami vedomia.*
- *Ťažké poruchy pohyblivosti pri vrodených alebo získaných ochoreniach – svalových, metabolických, miešnych, mozgových, reumatických, zápalových, endokrinných.*
- *Ortopedické ochorenia: anatomické straty končatín – dolné od predkolenia vyššie, horné od predlaktia vyššie, funkčné straty – strata opornej funkcie dolnej končatiny, postihnutie panvy sprevádzané ťažkými parézami končatín alebo závažnou instabilitou panvového prstenca, postihnutie chrbtice sprevádzané ťažkými parézami končatín, ťažké deformity chrbtice spojené s poruchou exkurzií hrudníka, stuhnutie jednotlivých úsekov chrbtice s koreňovým dráždením. Ťažké postihnutie váhonosných kĺbov s obmedzením hybnosti, disproporčné poruchy rastu sprevádzané závažnými deformitami končatín a hrudníka, nízka telesná výška do 120 cm.*
- *Obmedzenie pohyblivosti stredne ťažkého až ťažkého stupňa už pri ľahkom zaťažení pri interných ochoreniach, zlyhávanie funkcie pľúc, srdca, obličiek, pečene.*
- *Geneticky podmienené ochorenia s polymorfným postihnutím.*
- *Ťažká porucha zvieracov, inkontinencia moču alebo stolice, stómie.*



- *Duševné postihnutie s ťažkou poruchou sociálnych interakcií, s často sa opakujúcimi závažnými poruchami správania, orientácie, pri stredne ťažkých alebo ťažkých psychiatrických postihnutiach, stredne ťažkých alebo ťažkých mentálnych postihnutiach vrátane pervazívnych vývinových porúch stredne ťažkého alebo ťažkého stupňa (napr. autizmus alebo Aspergerov syndróm).*
- *Onkologické ochorenie počas akútnej onkologickej liečby a pri hematoonkologickom ochorení aj počas udržiavacej liečby.*
- *Praktická slepota, úplná slepota.*
- *Strata sluchu podľa Fowlera viac ako 80 % obojstranne.*

Máme za to, že nie je v praxi možné vyjsť v ústrety všetkým osobám s ŤZP s parkovacím preukazom a zároveň súbežne popri tom ešte vyhradiť aj 4 % všeobecne vyhradených parkovacích miest bez toho, aby sa tým významne neobmedzili parkovacie možnosti pre ostatných obyvateľov mesta. Vyhradené parkovacie miesto pre konkrétnu osobu možno vnímať ako určitý benefit (privilégium), na ktorý nie je v zmysle platných právnych predpisov žiaden právny nárok.

Preto považujeme za vhodné tento benefit priznať primárne tým osobám, ktoré sú odkázané na pohyb pomocou vozíčku a sami sú vodičmi motorových vozidiel. Aj ďalšie kritéria slúžia na to, aby sa v čo najväčšej miere eliminovalo možné zneužívanie ustanovených pravidiel. Nazdávame sa, že ak je niekto napr. nevidiaci (a preto tiež má parkovací preukaz), pri preprave motorovým vozidlom vždy bude odkázaný na vidiaceho šoféra, ktorý môže zaparkovať na hocijakom voľnom mieste, a nie je nevyhnutné vyhradenie parkovacieho miesta. A to je rozdiel oproti cieľovej skupine, ktorým sa má primárne poskytnúť tento benefit.

Diskriminácia znamená, že za rovnakých podmienok sa pristupuje k dotknutým osobám rozdielnym (nerovnakým) spôsobom. Podľa nášho názoru práve rozdielnosť jednotlivých zdravotných postihnutí sama o sebe pripúšťa možnosť rozdielneho prístupu pri poskytovaní či neposkytovaní benefitov, na ktoré ani nie je právny nárok.

Samozrejme, pripúšťame, že budú určité extrémne prípady ŤZP, ktoré nespadajú pod zadefinované výnimky v zmysle § 5 ods. 2 a 3, u ktorých by taktiež bolo žiaduce vyhradiť vlastné parkovacie miesto. V takom prípade bude na individuálnom posúdení správcu, či ide o dôvod hodný osobitného zreteľa v zmysle § 4 ods. 3. Malo by však ísť (povedané zjednodušene) o jednotky, nie o stovky prípadov.

## K § 6

Navrhované ustanovenie o „prekážajúcich veciach“ nadväzuje na zákaz, ktorý bol ustanovený v § 3 ods. 1 VZN č. 5.

Pri posudzovaní, či navrhovaná legislatívna úprava vo VZN nekoliduje so zákonnou úpravou odstraňovania tzv. autovrakov podľa zákona o odpadoch, spracovatelia materiálu dospeli k záveru, že navrhované ustanovenie možno subsumovať pod výkon samosprávy a nijakým spôsobom sa neneguje postup podľa zákona o odpadoch (pripúšťame však, že táto hranica nie je celkom zreteľná, z čoho môžu prameniť aj odlišné právne názory).

Vychádzame pritom z nasledovných skutočností:

- Podľa § 67 ods. 1 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov *držiteľ vozidla je povinný*



*a) zabezpečiť na vlastné náklady odstránenie vozidla z miesta, na ktorom poškodzuje alebo ohrozuje životné prostredie alebo narušuje estetický vzhľad obce či osobitne chránenej časti prírody a krajiny,*

*b) umiestniť a uchovávať vozidlo tak, aby nepoškodzovalo alebo neohrozovalo životné prostredie, aby sa zachoval estetický vzhľad obce alebo osobitne chránenej časti prírody a krajiny.*

Ak držiteľ uvedenú povinnosť nesplní, zákon o odpadoch v nasledovných odsekoch § 67 určuje postup, kto iný (namiesto držiteľa) má pristúpiť k odstráneniu vozidla a jeho umiestneniu na určené parkovisko. Okrem toho zákon ustanovuje postup, ktorým môže vlastníctvo k vozidlu nadobudnúť štát, resp. je vozidlo vyhlásené za „staré vozidlo“.

- Na druhej strane, v rámci VZN sa rieši (s poukázaním na výkon samosprávnej pôsobnosti a s tým spätou možnosťou prijať VZN na základe čl. 58 Ústavy SR) len otázka prekážok na miestnej ceste, ktorá bráni alebo sťažuje všeobecné užívanie miestnej cesty – žiadnym spôsobom sa nerieši estetické hľadisko ani ohrozenie životného prostredia (t. j. ide o iné dôvody ako definuje zákon o odpadoch). Vo všeobecnosti platí, že správca zodpovedá za stav a „prevádzkyschopnosť“ miestnej cesty. Nazdávame sa, že pri takomto pohľade ide o legitímne právo správcu viesť primerane a relatívne rýchlo reagovať na jestvujúce prekážky na miestnej ceste v rámci výkonu správy. Premiestnením prekážajúcej veci vôbec nezanikajú povinnosti vlastníka takejto veci podľa osobitných predpisov; zároveň však správca musí postupovať tak, aby práva a oprávnené záujmy vlastníka veci boli dotknuté len v nevyhnutnej miere potrebnej na efektívny a účelný výkon správcovskej funkcie.

## **K § 7**

V predmetnom ustanovení sa premietli aktualizované ustanovenia zo súčasného VZN č. 13. Upravuje a precizuje sa rámcový postup v prípade osobitného užívania za účelom realizácie prekopávok miestnej cesty.

## **K § 8**

Pri osobitnom užívaní verejných účelových ciest sa postupuje obdobne ako pri osobitnom užívaní miestnej cesty. Jediným podstatnejším rozdielom je skutočnosť, že na osobitné užívanie účelovej cesty (ktorá nie je miestnou cestou) sa v zásade nevyžaduje rozhodnutie mesta ako správneho orgánu o povolení zvláštného užívania podľa § 8 cestného zákona.

## **K § 9**

Explicitne sa ustanovuje možnosť správcu dohodnúť s oprávnenou osobou (resp. so žiadateľom o osobitné užívanie verejného priestranstva) v zmluve podrobnejšie podmienky osobitného užívania.

## **K § 10**

Na základe pripomienok pri prerokovaní prvotného návrhu VZN sa do aktualizovaného návrhu VZN doplnili ustanovenia o pravidelnom zverejňovaní niektorých informácií.

## **K § 11**

Ustanovenie obsahuje všeobecnú informáciu o sankciách v prípade porušenia VZN.



## **K § 12**

V prechodnom ustanovení sa ukladá správcovi iniciovať návrh na zrušenie vyhradených parkovacích miest (najmä na EČV) tak, aby sa naplnil jeden z hlavných princípov VZN (uvedený v § 4 ods. 2 a § 5 ods. 1).

## **K § 13**

Okrem zrušenia VZN č. 5 a č. 13 (ktorých myšlienky sa v aktualizovanej podobe premietli do niektorých ustanovení nového VZN) sa navrhuje „bez náhrady“ zrušiť VZN č. 30 o zriaďovaní, správe, odstraňovaní zastávok a prístreškov hromadnej dopravy osôb v meste Košice. Celá problematika zastávok MHD (resp. v autobusovej doprave vo všeobecnosti) je komplexne upravená v § 23 zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

## **K § 14**

Účinnosť aktualizovaného návrhu sa navrhuje ku dňu 1. 8. 2021.

Košice 16. 6. 2021

Spracovali: referát právny a legislatívny  
referát parkovania a údržby ciest a VO  
referát dopravy



**Príloha: Informácie o priebehu doterajšieho rokovania samosprávnych orgánov o návrhu VZN a porovnanie zmien medzi súčasným aktualizovaným návrhom v porovnaní s predchádzajúcimi návrhmi VZN**

(1)	jún 2020	<p><b>K PRVOTNÉMU NÁVRHU VZN</b></p> <p>Na prerokovanie do mestskej rady (MR) a mestského zastupiteľstva (MZ) bol predložený <b>prvotný návrh VZN</b> o výkone správy pri osobitnom užívaní miestnych komunikácií a iných verejných priestranstiev. Tento návrh VZN bol súčasťou materiálu [viď ďalej bod (3)].</p> <p>Zároveň v tom istom období bol návrh VZN zverejnený na pripomienkovanie (v súlade s § 6 zákona č. 369/1990 Zb.); doručené pripomienky boli vyhodnotené príslušnou komisiou (legislatívno-právna komisia) a vyhodnotenie bolo doručené všetkým poslancom MZ.</p>
(2)	25. 6. 2020	Pôvodne plánované zasadnutie MZ bolo kvôli pandemickým opatreniam preložené na termín 30. 7. 2020.
(3)	30. 7. 2020	<p><b>Prvé rokovanie o prvotnom návrhu VZN</b></p> <p>Odkaz na materiál: <a href="https://www.kosice.sk/mesto/samosprava/mestske-zastupitelstvo/2018-2022/zasadnutie/19">https://www.kosice.sk/mesto/samosprava/mestske-zastupitelstvo/2018-2022/zasadnutie/19</a> (bod č. 4)</p> <p>Uznesením č. 433 zo dňa 30. 7. 2020 bolo rokovanie MZ o danom bode prerušené.</p>
(4)	september 2020	<p>Na základe diskusie z júlového zasadnutia MZ bol návrh VZN (aj so zvýraznenými zmenami v zmysle predložených pozmeňujúcich návrhov) opätovne emailom zaslaný všetkým poslancom MZ na dodatočné „neoficiálne“ pripomienkovanie (v trvaní cca 2 týždne).</p> <p>Zo strany poslancov MZ však nedošla k návrhu žiadna pripomienka (s výnimkou jedného prípadu, keď poslanec MZ zaslal pripomienku, ktorú už pôvodne predložil ako pozmeňujúci návrh – t. j. o nej sa malo v rámci pokračovania rokovania i tak hlasovať).</p>
(5)	19. 10. 2020	<p><b>Druhé rokovanie o prvotnom návrhu VZN</b></p> <p>Odkaz na materiál: <a href="https://www.kosice.sk/mesto/samosprava/mestske-zastupitelstvo/2018-2022/zasadnutie/22">https://www.kosice.sk/mesto/samosprava/mestske-zastupitelstvo/2018-2022/zasadnutie/22</a> (bod č. 4)</p> <p>Uznesením č. 504 zo dňa 19. 10. 2020 bolo rokovanie MZ o danom bode znova prerušené.</p>



(6)	december 2020	<p><b>K DRUHOTNÉMU NÁVRHU VZN</b></p> <p>Vzhľadom na to, že v priebehu prerokovania návrhu VZN boli vznesené rozsiahle pozmeňujúce návrhy a MZ rokovanie o uvedenom návrhu už dvakrát prerušilo, z dôvodu zvýšenia transparentnosti sa predložil <b>aktualizovaný (druhotný) návrh nového VZN na opätovné pripomienkovanie verejnosťou</b>.</p> <p>Do aktualizovaného návrhu boli zapracované prakticky všetky pozmeňujúce návrhy (vrátane opravy zrejmych nesprávností a pod.), okrem jedného pozmeňujúceho návrhu.<sup>1</sup></p> <p>Keďže sa na pripomienkovanie zverejnil nový (druhotný) návrh VZN, <b>pôvodný (prvotný) návrh VZN</b> – o ktorom už dvakrát rokovalo MZ – <b>bol z úradnej tabule ako aj z webovej stránky stiahnutý</b>, aby to nepôsobilo zmätočne vo vzťahu k verejnosti.</p> <p>V rámci procesu pripomienkovania niekoľko obyvateľov zaslalo svoje pripomienky.</p>
(7)	19. 4. 2021	Mestská rada neprijala k druhotnému návrhu VZN žiadne uznesenie. (K prijatiu odporúčajúceho uznesenia chýbal jeden hlas.)
(8)	apríl 2021	<p>Z doručených pripomienok k návrhu VZN (k prvotnému návrhu v júni 2020, ako aj ku aktualizovanému návrhu v decembri 2020) ako aj z diskusie s poslancami MZ (či už na rokovaní MZ alebo na rokovaní mestskej rady) bolo zrejmé, že ako „kameň úrazu“ sa javí byť nový prístup pri povoľovaní vyhradených parkovacích miest pre ŤZP (zásadné uprednostnenie vyhradenia všeobecných 4 % parkovacích miest na úkor individuálnych vyhradení pre ŤZP).</p> <p>Preto po internej diskusii príslušných odborných útvarov MMK sa dospelo k tomu, že bude zrejme vhodné zadefinovať (veľmi prísne) výnimky z vyššie uvedeného principiálneho pravidla tak, aby nebol zmarený efektívny výkon správy so zreteľom na reguláciu statickej dopravy.</p> <p>Kvôli úmyslu dať ešte priestor tejto diskusii (ako aj v snahe zadefinovať výnimočné prípady povolenia vyhradeného miesta pre konkrétnu osobu s ŤZP), prihliadajúc aj na ďalšie faktory (účinnosť novely cestného zákona č. 135/1961 Zb. – zmena dlhoročne používanej terminológie „miestne komunikácie“)</p>

<sup>1</sup> Do aktualizovaného druhotného návrhu VZN boli zapracované prakticky všetky podstatné pozmeňujúce návrhy predložené k pôvodnému (prvotnému) návrhu VZN, najmä čo sa týka špecifikovania ustanovení v oblasti vyhradzovania parkovacích miest, vrátane tých pripomienok, ktorým bolo vyhovieť v rámci prvotného pripomienkovacieho konania (ďalej boli spresnené ustanovenia v oblasti prekopávok, zverejňovania a sankcií).

Zapracovaný však nebol pozmeňujúci návrh, ktorý smeroval k explicitnému uvedeniu parcelných čísel pozemkov, na ktorom majú byť vyhradené pozemky pre potreby príslušnej mestskej časti, a to najmä z nasledovného dôvodu: návrh VZN explicitne upravuje, že správca miestnych komunikácií (resp. miestnej cesty) – ak je to nevyhnutné z dôvodu výkonu činnosti iných orgánov verejnej moci – môže výnimočne vydať súhlas s vyhradením parkovacieho miesta; VZN je norma všeobecnej povahy, ktorá rieši rámec právnych vzťahov, preto je nekonceptné, aby sa do VZN „vsúvali“ ustanovenia o konkrétnych parcelách, na ktorých majú či nemajú byť vyhradené parkovacie miesta.



		<b>druhotný návrh VZN nebol zaradený do návrhu programu MZ a zároveň ani neboli vyhodnotené pripomienky.</b>
(9)	3. 5. 2021	<p><b>Tretie rokovanie o prvotnom návrhu VZN</b></p> <p>Aj keď so zreteľom na vyššie uvedené sa nepočítalo s prerokovaním návrhu VZN na zasadnutí MZ, na základe poslaneckého návrhu bol do programu zasadnutia doplnený bod 73/2 s názvom „Návrh Všeobecne záväzného nariadenia mesta Košice o výkone správy pri osobitnom užívaní miestnych komunikácií a iných verejných priestranstiev – pokračovanie rokovania o prerušenom bode“.</p> <p>Uznesením č. 677 zo dňa 11. 5. 2021 (na pokračujúcom zasadnutí MZ) bolo rokovanie MZ o danom bode znovu prerušené.</p>
(10)	jún 2021	<p><b>K TRETIEMU (SÚČASNÉMU) NÁVRHU VZN</b></p> <p>Opätovne aktualizovaný (v poradí tretí) návrh VZN o výkone správy pri osobitnom užívaní miestnych a účelových ciest sa predkladá z dôvodov uvedených vyššie v záverečnom odseku bodu (8).</p> <p>Oproti prvotnému návrhu VZN boli zapracované nasledovné zmeny:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• všetky zmeny, ktoré už boli zapracované aj v rámci druhotného aktualizovaného návrhu [viď vyššie bod (8) – poznámku pod čiarou],</li> <li>• zmenená terminológia – účinnosťou novely cestného zákona od 1. 6. 2021 sa slovné spojenia „miestna komunikácia, účelová komunikácia“ nahradili termínmi „miestna cesta, účelová cesta“,</li> <li>• predmet úpravy VZN bol mierne zúžený tak, že sa týka len správy pozemných komunikácií a nie aj správy iných verejných priestranstiev,</li> <li>• do návrhu VZN boli zadefinované striktné výnimky, kedy možno vydať súhlas s vyhradením parkovacieho miesta pre konkrétnu osobu s ŤZP (§ 5), a spresnené boli ustanovenia o nákladoch (§ 4 ods. 4 a 5, § 5 ods. 5),</li> <li>• s vyššie uvedenými zmenami priamo súvisí aj zmena názvu VZN.</li> </ul> <p>Tento tretí návrh VZN sa zároveň predkladá znovu na pripomienkovanie verejnosťou (v súlade s § 6 zákona č. 369/1990 Zb.); doručené pripomienky budú vyhodnotené v súčinnosti s príslušnou komisiou MZ.</p>