

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných

49 /14

Počet vyhodnotených pripomienok

49

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

0 /0

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

0 /0

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných

0 /0

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

Počet odstránených pripomienok

Počet neodstránených pripomienok

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	8 (0o,8z)	0 (0o,0z)		
2.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
3.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		

4.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
5.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	14 (14o,0z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
7.	Národná banka Slovenska	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	10 (10o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Slovenský plynárenský priemysel, a.s.	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
10.	Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
11.	Verejnosť	4 (4o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
13.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
14.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
15.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
16.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
17.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

20.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
21.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
29.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

36.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Republiková únia zamestnávateľov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Asociácia priemyselných zväzov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	49 (35o,14z)	0 (0o,0z)		

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná A – akceptovaná
Z – zásadná N – neakceptovaná
ČA – čiastočne akceptovaná

Subjekt	Pripomienka	Typ	Vyh.	Spôsob vyhodnotenia
AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona 1. V § 12 sa dopĺňa nový odsek 12, ktorý znie: „(12) Správca výberu mýta alebo osoba poverená podľa odseku 2, je povinný upovedomiť prevádzkovateľa vozidla bezodkladne po zistení porušenia povinnosti o správnom nastavení palubnej jednotky v počte náprav vozidla pre správny výpočet mýta. Mýto sa vypočíta z dĺžky 650 km vymedzených úsekov ciest a rozdielu sadzieb, ak nemožno určiť skutočnú prejazdnú vzdialenosť vozidla po vymedzených úsekoch ciest.“.	Z	N	Podľa § 9 ods. 2 písm. c) zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič povinný zadať do palubnej jednotky počet náprav vozidla tak, aby zodpovedal skutočnému stavu vozidla. Navyše podľa § 11 ods. 6 uvedeného zákona, ak prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla zistí po skončení jazdy chybu v nastavení palubnej jednotky, bezodkladne oznámi poskytovateľovi palubnej jednotky údaje potrebné na správny výpočet mýta. Návrh by predstavoval prenos zodpovednosti prevádzkovateľa vozidla a vodiča na Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., a neoprávnené zvýšenie technicko-

			administratívneho zaťaženia Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., a prevádzkovateľa mýtného systému výlučne kvôli nedisciplinovanosti prevádzkovateľov vozidiel a vodičov, pričom z dlhodobého hľadiska by mohol predstavovať riziko postupného nárastu špekulácií a zneužívania. Znamenalo by to zásadný dosah na elektronický systém výberu mýta, predovšetkým na procesy zákazníckych služieb (registrácie, reklamácie, call-centrum a pod.), a služieb vynucovania (verifikácia zozbieraných incidentov), ale aj na systémy a procesy v rámci Jednotného informačného systému v cestnej doprave a na okresných úradoch. Aplikácia návrhu by vyžadovala novú funkcionality mýtného systému, ktorej implementácia a prevádzkovanie by znamenali nové náklady pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., a ktorý vzhľadom
--	--	--	---

				na svoju podstatu (vysoké náklady vynaložené výlučne kvôli nedisciplinovanosti) je možno považovať za neoprávnený a neefektívny. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona 2. V § 27 ods. 1 písm. e) sa na konci vety pripájajú tieto slová: „ktorý prevádzkovateľ vozidla neuhradí do 48 hodín od upovedomenia o nedoplatku mýta podľa § 12 ods. 12,“.	Z	N	Podľa § 9 ods. 2 písm. c) zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič povinný zadať do palubnej jednotky počet náprav vozidla tak, aby zodpovedal skutočnému stavu vozidla. Požiadavke doplatenia mýta v prípadoch nesprávneho nastavenia počtu náprav nie je možné vyhovieť, pretože túto zmenu nie je technicky možné zabezpečiť, o čom boli zástupcovia dopravcov

				informovaní. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona 3. V § 28 ods. 1 písm. e) sa na konci pripájajú tieto slová: „ktorý prevádzkovateľ vozidla neuhradí do 48 hodín od upovedomenia o nedoplatku mýta podľa § 12 ods. 12,“. Odôvodnenie: Cieľom je umožniť prevádzkovateľovi vozidla uhradiť nedoplatok mýta pred tým, než mu bude udelená pokuta. Dnes prevádzkovateľ vozidla túto možnosť nemá. Prax hovorí, že v prípade spáchania správneho deliktu dostane prevádzkovateľ vozidla automaticky pokutu bez povinnosti uhradiť nedoplatok mýta.	Z	N	Podľa § 9 ods. 2 písm. c) zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič povinný zadať do palubnej jednotky počet náprav vozidla tak, aby zodpovedal skutočnému stavu vozidla. Požiadavke doplatenia mýta v prípadoch nesprávneho nastavenia počtu náprav nie je možné vyhovieť, pretože túto zmenu nie je technicky možné zabezpečiť, o čom boli zástupcovia dopravcov informovaní. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.

AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona 4. V § 28 odseky 9 a 10 znejú: „(9) Za viac správnych deliktov podľa odseku 1 okrem písm. e) toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných v priebehu jedného kalendárneho dňa tým istým vozidlom sa v jednom samostatnom konaní uloží pokuta podľa ustanovenia vzťahujúceho sa na správny delikt najprísnejšie postihnuteľný. Viaceré samostatné konania vedené podľa prvej vety za viaceré kalendárne dni nie je možné spojiť do jedného konania. (10) Za viac správnych deliktov podľa odseku 1 písm. e) toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných v priebehu jedného týždňa tým istým vozidlom sa v jednom samostatnom konaní uloží jedna pokuta.“	Z	N Podľa § 9 ods. 2 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič povinný podľa písm. a) pred jazdou po vymedzených úsekoch ciest umiestniť, inštalovať a uviesť do činnosti vo vozidle palubnú jednotku vrátane jej príslušenstva a používať ju v súlade s týmto zákonom a takým spôsobom, aby umožňovala získanie údajov potrebných na výpočet mýta a na výkon kontroly a podľa písm. d) zadať do palubnej jednotky počet náprav vozidla tak, aby zodpovedal skutočnému stavu vozidla. Obdobne má vodič pred jazdou každodenné povinnosti vyplývajúce aj z iných predpisov (napr. zákon 8/2009 Z. z.), a nemôže vždy pred jazdou niekoľko dní zabúdať na svoje povinnosti. Zákonom č. 123/2015 Z. z., ktorým
-----------------------	---	----------	--

			bol novelizovaný zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, boli od 1. júla 2015 pokuty za priestupky vodiča a správne delikty prevádzkovateľa vozidla znížené o polovicu. Zároveň sa návrhom novely znižujú pokuty za dva najčastejšie správne delikty v rozkaznom a správnom konaní, čím dochádza v prípade uhradenia 2/3 do 15 dní k zníženiu na úroveň blokovej pokuty. Zmiernenie sankcií by predstavovalo oslabenie preventívneho efektu sankcií a predstavuje riziko zvýšenia nezodpovednosti prevádzkovateľov vozidiel a následne riziko poklesu výnosov z mýta. Z viac ako osemročnej prevádzky elektronického mýtného systému vyplýva, že každé zmiernenie sankcií malo za následok okamžité
--	--	--	--

				zvýšenie správnych deliktov a priestupkov. Zároveň by išlo o neoprávnené zvýhodňovanie nedisciplinovaných prevádzkovateľov vozidiel, postupný nárast nedisciplinovanosti prevádzkovateľov vozidiel v plnení si povinnosti úhrady mýta, nárastu špekulácií a zneužívania. Navrhovaná úprava sankcií by opätovne znamenala novú funkcionality mýtného systému, ktorej implementácia a prevádzkovanie by znamenali nové náklady pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., a ktorý vzhľadom na svoju podstatu (vysoké náklady vynaložené výlučne kvôli nedisciplinovanosti) je možno považovať za neoprávnený a neefektívny. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 a 14.1.2019 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona	Z	N	Podľa § 9 ods. 2 zákona č.

	5. V § 29 odseky 5 a 6 znejú: „(5) Za viac správnych deliktov podľa § 28 ods. 1 písm. a), b) toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných v priebehu jedného kalendárneho dňa tým istým vozidlom sa v jednom samostatnom rozkaznom konaní uloží pokuta podľa ustanovenia vzťahujúceho sa na správny delikt najprísnejšie postihnuteľný. Viaceré samostatné konania vedené podľa prvej vety nie je možné spojiť do jedného konania. (6) Za viac správnych deliktov podľa § 28 ods. 1 písm. e) toho istého prevádzkovateľa vozidla spáchaných v priebehu jedného týždňa tým istým vozidlom sa v jednom samostatnom rozkaznom konaní uloží jedna pokuta.“ Odôvodnenie: Cieľom je nepokutovanie prevádzkovateľa vozidla za spáchanie správneho deliktu podľa § 28 ods. 1 písm. e) na dennej báze, ale na týždennej. V praxi to bude znamenať, že prevádzkovateľ vozidla bude pokutovaný najviac raz za týždeň pri spáchaní rovnakého správneho deliktu tým istým vozidlom v priebehu jedného týždňa. Prax hovorí o situáciách, keď vodič zabudne prepnúť palubnú jednotku niekoľko dní, čo spôsobí prevádzkovateľovi vozidla neprimerané finančné náklady za pokutu.		474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič povinný podľa písm. a) pred jazdou po vymedzených úsekoch ciest umiestniť, inštalovať a uviesť do činnosti vo vozidle palubnú jednotku vrátane jej príslušenstva a používať ju v súlade s týmto zákonom a takým spôsobom, aby umožňovala získanie údajov potrebných na výpočet mýta a na výkon kontroly a podľa písm. d) zadať do palubnej jednotky počet náprav vozidla tak, aby zodpovedal skutočnému stavu vozidla. Obdobne má vodič pred jazdou každodenné povinnosti vyplývajúce aj z iných predpisov (napr. zákon 8/2009 Z. z.), a nemôže vždy pred jazdou niekoľko dní zabúdať na svoje povinnosti. Zákonom č. 123/2015 Z. z., ktorým bol novelizovaný zákon č.
--	---	--	--

			474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, boli od 1. júla 2015 pokuty za priestupky vodiča a správne delikty prevádzkovateľa vozidla znížené o polovicu. Zároveň sa návrhom novely znižujú pokuty za dva najčastejšie správne delikty v rozkaznom a správnom konaní, čím dochádza v prípade uhradenia 2/3 do 15 dní k zníženiu na úroveň blokovej pokuty. Zmiernenie sankcií by predstavovalo oslabenie preventívneho efektu sankcií a predstavuje riziko zvýšenia nezodpovednosti prevádzkovateľov vozidiel a následne riziko poklesu výnosov z mýta. Z viac ako osemročnej prevádzky elektronického mýtného systému vyplýva, že každé zmiernenie sankcií malo za následok okamžité zvýšenie správnych deliktov a
--	--	--	--

				priestupkov. Zároveň by išlo o neoprávnené zvýhodňovanie nedisciplinovaných prevádzkovateľov vozidiel, postupný nárast nedisciplinovanosti prevádzkovateľov vozidiel v plnení si povinnosti úhrady mýta, nárastu špekulácií a zneužívania. Navrhovaná úprava sankcií by opätovne znamenala novú funkcionality mýtného systému, ktorej implementácia a prevádzkovanie by znamenali nové náklady pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., a ktorý vzhľadom na svoju podstatu (vysoké náklady vynaložené výlučne kvôli nedisciplinovanosti) je možno považovať za neoprávnený a neefektívny. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 a 14.1.2019 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	nad rámec návrhu zákona 6. V § 29 ods. 8 sa slová „do dvoch rokov“ nahrádzajú slovami	Z	N	Lehoty v § 29 ods. 8 sú stanovené z technicko-legislatívnych

	„do šiestich mesiacov“. Odôvodnenie: Prevádzkovateľ vozidla má prístup k mýtnym transakciám v zákazníkovej zóne mýtného systému iba šesť mesiacov a po tomto čase pri podávaní odporu voči platobnému rozkazu nemá prístup k prejazdeným mýtnym transakciám a tak nie je možné uviesť listinný dôkaz resp. zvážiť, či vôbec je potrebné podať odpor voči platobnému rozkazu.		dôvodov, pričom v súčasnosti sú vybavované podnety okresnými úradmi priebežne bez zbytočného zdržania. SkyToll, a. s. poskytne súčinnosť v prípade konkrétnej požiadavky na poskytnutie dát o mýtnych transakciách nad 6 mesiacov. Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	návrhu zákona 7. V 24. bode v § 28 ods. 7 sa slová „do 2 000 eur“ nahrádzajú slovami „do 400 eur“. Odôvodnenie: Cieľom je zníženie pokút za nesprávne nastavenie počtu náprav do palubnej jednotky. Platné pokuty považujeme za neprimerane vysoké, v niektorých prípadoch za likvidačné. V porovnaní krajín V4 má SR najvyššiu hornú sadzbu pokuty.	Z	N Znižuje sa len dolná hranica, horná zostáva rovnaká ako podľa súčasnej úpravy, nakoľko správny orgán by mal mať možnosť uplatnenia správnej úvahy pre určení výšky sankcie pri opakujúcich sa správnych deliktoch. Podľa § 31 ods. 6 Prevádzkovateľovi vozidla obvinenému zo spáchania správneho deliktu podľa § 28 ods. 1 písm. a), b) alebo písm. e) nemožno v konaní o správnom delikte vedenom po zrušení rozkazu uložiť vyššiu pokutu, než bola uvedená v rozkaze.

				Na rozporovom konaní dňa 18.12.2018 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
AZZZ SR	návrhu zákona ako celku Navrhujeme v § 2 ods. 1 zákona č. 474//2013 za slová „emisnej triedy vozidla“ doplniť slová „, typu paliva alebo alternatívneho paliva podľa osobitného predpisu), ktoré vozidlo využíva“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Navrhujeme v § 4 ods. 2 zákona č. 474//2013 za slová „emisnú triedu vozidla“ doplniť slová „, typ paliva alebo alternatívneho paliva podľa osobitného predpisu), ktoré vozidlo využíva“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Navrhujeme v § 4 ods. 3 zákona č. 474//2013 doplniť na koniec druhú vetu, ktorá znie „<u>Zlavy z aktuálnej výšky sadzby mýta</u> zohľadňujú aj prínos využívania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá podľa osobitného predpisu) pre kvalitu životného prostredia.“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Odôvodnenie: Navrhujeme v zákone č. 474/2013, berúc do úvahy Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ciele stanovené v návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej	Z	N	<u>Pripomienka smeruje nad rámec návrhu.</u> Návrhom dochádza z pohľadu sadzieb mýta len k zrušeniu každoročnej valorizácie sadzieb mýta a k odstráneniu právneho vákua spočívajúceho v tom, že vozidlá nad 3,5 t s výlučným elektrickým pohonom neboli doteraz zaradené do žiadnej emisnej triedy. Pri vozidlách s výlučným elektrickým pohonom nemožno hovoriť o emisnej triede, avšak v súlade s európskym princípom „užívateľ platí“ bolo potrebné upraviť túto kategóriu vozidiel v súvislosti s úhradou mýta a zaradením do sadzby mýta. Spoplatnenie vozidiel je vyjadrením európskej zásady spoplatnenia pozemných komunikácií „<u>užívateľ platí</u>“ na základe Smernice Európskeho parlamentu a Rady

	dopravy, ako aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, zohľadniť výrazné pozitíva, pokiaľ ide o vplyv na životné prostredie, využívania alternatívnych palív nákladnými vozidlami a autobusmi v porovnaní s tradičnými palivami, konkrétne, prostredníctvom zavedenia možnosti oslobodiť vozidlá využívajúce alternatívne palivá od mýta alebo stanoviť výhodnejšie sadzby v porovnaní s tradičnými palivami triedy euro VI. V nadväznosti na uvedené navrhujeme upraviť nariadenie vlády č. 497/2013 Z.z., ktorým sa ustanovuje spôsob výpočtu mýta, výška sadzby mýta a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií („Nariadenie č. 497/2013“). Navrhujeme také znenie zákona č. 474/2013, ktoré pri stanovovaní sadzieb mýta bude vyžadovať, <u>aby Nariadenie č. 497/2013 zohľadňovalo aj externé environmentálne náklady jednotlivých vozidiel</u>. Súčasné znenie zákona č. 474/2013 a nariadenia č. 497/2013 zohľadňuje len jednotlivé emisné triedy vozidiel a zároveň dáva na rovnakú úroveň vozidlá EURO V, VI a EEV pričom v rámci tejto úrovne nerozlišuje vozidlá, ktoré využívajú jednotlivé alternatívne palivá ako napríklad CNG alebo LNG. Pri využívaní uvedených alternatívnych palív pritom vozidlá emitujú výrazne menej znečisťujúcich látok ako vozidlá s emisnými triedami EURO V a VI využívajúce tradičné palivá. Alternatívne palivá sú palivami, ktoré majú nespochybniteľné environmentálne pozitíva spočívajúce v minimálnych emisiách znečisťujúcich látok, vrátane veľmi nízkych emisií oxidov dusíka a prakticky nulových emisií jemných prachových častíc		1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry nákladnými vozidlami v platnom znení. <u>Tento princíp zohľadňuje významný dopad ťažkej nákladnej dopravy na životnosť cestných komunikácií a s tým súvisiacu náročnosť údržby.</u> <u>Podľa čl. 7b ods. 1 smernice poplatok za infraštruktúru vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru.</u> <u>Pokiaľ ide o hybridné vozidlá a vozidlá s pohonom na LNG a CNG, tieto vozidlá so spaľovacím motorom majú v osvedčení o evidencii vozidla uvedenú emisnú triedu, spravidla emisnú triedu EURO 6, t. z. že patria do najvýhodnejšej mýtnej sadzby.</u> Podľa úvodných ustanovení Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch
--	--	--	---

	a v prípade biopalív (vrátane biometánu a bioplynu) veľmi nízkych oxidov uhlíka. Nákladné vozidlá a autobusy sú významným znečisťovateľom ovzdušia, preto by mali byť zavádzané práve opatrenia motivujúce pre používanie vozidiel na alternatívny pohon. Nákladné vozidlá a autobusy využívajúce alternatívne palivá by teda mali byť, aspoň dočasne, úplne oslobodené od platieb diaľničného mýta. Takáto podpora je v súlade s Národným politickým rámcom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a jej prostredníctvom môže Slovenská republika splniť ciele návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Jednou z krajín Európskej únie, ktoré takéto oslobodenie zavedú je napríklad Nemecko, ktoré s účinnosťou od 1.1.2019 úplne oslobodilo, na prechodné obdobie dvoch rokov, vozidlá na pohon CNG alebo LNG od diaľničného mýta, pričom v nasledujúcom období budú oslobodené čiastočne, zohľadňujúc ich environmentálne prínosy (http://www.ngvjournal.com/s1-news/c1-markets/germany-toll-exemption-for-ngvs-expected-to-speed-up-switch-to-green-logistics/). Dôsledným zohľadnením výrazných rozdielov v hodnotách emisií znečisťujúcich látok medzi vozidlami využívajúcimi tradičné palivá a vozidlami využívajúcimi alternatívne palivá budú prevádzkovatelia motivovaní využívať práve alternatívne palivá vo vyššej miere. Zvýhodnenie prevádzky nákladných vozidiel a autobusov na alternatívny pohon je pritom nevyhnutným predpokladom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami. V prvých rokoch zavádzania novej		za používanie určitej dopravnej infraštruktúry nákladnými vozidlami by <u>členské štáty mali mať možnosť</u> spoplatňovať maximálnu úroveň nákladov na infraštruktúru a <u>externých nákladov</u>, ktoré povoľuje spoplatňovať táto smernica prostredníctvom mýta, ale mali by mať možnosť rozhodnúť o spoplatňovaní jedného alebo oboch týchto nákladov na nižšej úrovni alebo ich <u>vôbec nespoplatňovať</u>. Pri stanovovaní siete, na ktorú sa má vzťahovať poplatok za externé náklady, by členské štáty mali mať <u>možnosť rozhodnúť neukladať poplatky za externé náklady</u> na určitých cestách, aby sa zlepšil prístup k okrajovým, vnútrozemským a ostrovným regiónom, ako aj ich konkurencieschopnosť. Prvok externých nákladov zahrnutý do mýta by malo byť možné pripočítat' k nákladom na používanie infraštruktúry za predpokladu, že sa dodržia určité podmienky pri
--	---	--	--

	technológie prevádzkovateľa nákladných vozidiel a autobusov akceptujú nedostatočne husto vybudovanú sieť plniacej infraštruktúry, vyššie obstarávacie náklady a vyššie servisné náklady, pričom ale predpokladajú, že tieto zvýšené prevádzkové náklady sa budú kompenzovať pri prevádzke vozidiel. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie zavádza veľmi prísne redukčné záväzky pre Slovenskú republiku. Ministerstvo životného prostredia SR vníma emisie z dopravy ako jeden z najvýznamnejších zdrojov emisií znečisťujúcich látok a podľa nášho názoru časovo a nákladovo najefektívnejším riešením je uplatniť zľavu z mýtnych poplatkov ako nástroj na ocenenie environmentálneho prínosu prevádzky vozidiel s alternatívnym pohonom. Nenaplnenie redukčných záväzkov emisií znečisťujúcich látok môže viesť k vysokým pokutám zo strany Európskej komisie a navrhovaný nástroj prispieva aj k eliminácii tohto rizika. Navrhované riešenie ako znížiť emisie je nákladovo efektívne aj v porovnaní s inými infraštruktúrnymi riešeniami ako napr. investície do železničnej dopravy alebo lodnej dopravy. Podpora využívania alternatívnych palív prispeje k zlepšeniu stavu kvality ovzdušia v Slovenskej republike a v dôsledku toho aj k znižovaniu výdavkov v dôsledku zhoršeného zdravia obyvateľov. Zvýhodnenie v poplatkoch za používanie ciest umožní podnikom prostredníctvom dlhodobej úspory na týchto poplatkoch vo zvýšenej miere investovať do nákupu vozidiel na alternatívny pohon používaných v nákladnej a autobusovej preprave. Úspora na nákladoch zvýši konkurencieschopnosť		výpočte nákladov s cieľom <u>predchádzať neprimeranému spoplatňovaniu</u>. Zároveň by <u>externé náklady mali byť na potvrdení, faktúre alebo na inom rovnocennom doklade od poskytovateľa mýta uvádzané osobitne</u>. Uplatňovanie poplatku za externé náklady by však znamenalo <u>výrazný zásah do prevádzkovaného systému elektronického výberu mýta na Slovensku, do platného kontraktu</u> na poskytovanie komplexnej služby elektronického výberu mýta medzi správcom výberu úhrady mýta a prevádzkovateľom systému výberu úhrady mýta, <u>narástla by administratívna záťaž</u> spojená so samostatným vykazovaním poplatku za externé náklady a jeho následného použitia. S tým súvisí <u>negatívny finančný dopad na správcu výberu úhrady mýta</u> a v konečnom dôsledku <u>aj na podnikateľské subjekty, najmä menších ekonomicky slabších</u>
--	---	--	--

	prepravcov, ktorí využívajú alternatívne palivá. V súčasnosti sa pripravuje realizácia základnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí dostupnosť alternatívnych palív. V prípade CNG a LNG je základná infraštruktúra, stanovená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá realizovaná prostredníctvom projektu fueLCNG a sieť CNG a LNG staníc by mala byť v prevádzke od roku 2021. Navrhovaná pripomienka, a teda aj dôsledné zohľadnenie výrazných rozdielov v úrovni emisií znečisťujúcich látok v jednotlivých sadzbách mýta, a oslobodenie takýchto vozidiel od diaľničného mýta, by malo byť zavedené s účinnosťou od roku 2021, kedy bude k dispozícii aj príslušná infraštruktúra. V prvom roku počítame s nákupom maximálne 100 vozidiel s takýmto alternatívnym pohonom, čo by predstavovalo maximálny <u>odhad nákladov na zavedenie tohto opatrenia 2,8 mil. EUR</u>. Odhadujeme, že <u>počet vozidiel s alternatívnym pohonom</u>, ktorých by sa toto opatrenie mohlo týkať prekročí počet <u>500 ks v roku 2025</u>.			<u>dopracov.</u> Uvedené bolo prerokované s predkladateľom pripomienky na rozporových konaniach dňa 18. 12. 2018 a 15. 2. 2018.
KOZSR	Čl.I §3 ods.1 písm. g) V Čl. I § 3 ods. 1 žiadame písmeno g) nahradiť novým znením, ktoré znie: „g) vykonávajúcimi údržbu, opravu a iné súvisiace práce s údržbou a prevádzkou ciest I. triedy, R1 a diaľnic na vymedzenom úseku,“. Odôvodnenie: Podľa § 3 ods. 1 písm. g) platného zákona sú od mýta oslobodené vozidlá vykonávajúce údržbu vymedzených úsekov ciest. Vozidlo používané na odvoz smetí na cestách I. triedy (AVIA-A30 sklápač) a vozidlo používané na opravu dopravného značenia na cestách I. triedy	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 19.12.2018 bola daná problematika objasnená v intenciách usmernenia MDV SR č. 09692/2018/SCDPK/82580 zo dňa 2.11.2018 a pripomienka bola preklasifikovaná na obyčajnú.

	(IVECO pojazdná dielňa) nie sú oslobodené od povinnosti platby mýta z dôvodu, že nevykonávajú údržbu. Z tohto dôvodu žiadame ustanovenie písmena g) rozšíriť o navrhované znenie aspoň na vymedzenom úseku (oblasti, regiónu a pod.).			
MFSR	Všeobecne Beriem na vedomie, že návrh nebude mať negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, pretože zníženie príjmov z pokút bude kompenzované zvýšením percenta úhrady pokút.	O	A	
MFSR	Všeobecne Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (ďalej len „príloha „LPV““) [napríklad v čl. I bode 4 poznámke pod čiarou k odkazu 15b vložiť za slová „č. 1313/2013“ lomku a slová „EÚ zo 17. decembra 2013“ a na konci pripojiť publikačný zdroj, v poznámke pod čiarou k odkazu 15c uviesť skrátenú citáciu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013, v poznámke pod čiarou k odkazu 15d na konci pripojiť publikačný zdroj, v bode 11 slová „odseku 1“ nahradiť slovami „ods. 1“, v bode 12 vložiť za slová „ods. 1“ slovo „písm.“ (2x), v bode 16 za písmeno „d“ vložiť čiarku (2x), úvodnú vetu bodu 20 zosúladiť s bodom 31 prílohy LPV a vypustiť slovo „novým“ a slová „písm. a)“ nahradiť slovami „písmena a)“, úvodné vety bodov 23 a 25 zosúladiť s bodom 30.3 prílohy LPV a slovo „ods.“ nahradiť slovom „odsek“, v čl. II bode 2 § 2 ods. 2 písm. a) na konci bodku nahradiť čiarkou, v bode 5 slová „ods. 1, 2 a 3“ nahradiť slovami „ods. 1 až 3“, v bode 8 slová „§ 5 ods. 1“ nahradiť slovami „odseku 1“, v bode 9 na konci pripojiť túto vetu:	O	A	

	„Poznámka pod čiarou k odkazu 8 sa vypúšťa.“, v bode 11 poznámke pod čiarou k odkazu 9e vložiť za slová „č. 1313/2013“ lomku a slová „EÚ zo 17. decembra 2013“ a na konci pripojiť publikačný zdroj, v poznámke pod čiarou k odkazu 9f uviesť skrátenú citáciu rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013, v poznámke pod čiarou k odkazu 9g na konci pripojiť publikačný zdroj, v bode 12 slová „v § 7 ods. 3“ nahradiť číslom „3“, v súvislosti s terminologickou zmenou uvedenou v bode 2 (§ 2 ods. 2 a 3) upraviť aj znenie § 9 ods. 7 písm. e), v bode 17 slová „ods. 2, 3 a 4“ nahradiť slovami „ods. 2 až 4“, v bode 22 na začiatok vložiť predložku „V“].			
MHSR	K Čl. II – Zákon č. 488.2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov K bodu 2 V § 2 ods. 4 navrhujeme slová „kalendárny rok“ nahradiť slovami „365 dní“. V § 3 ods. 1 navrhujeme slová „od 1. januára príslušného kalendárneho roka do 31. januára nasledujúceho kalendárneho roka“ nahradiť slovami „365 dní vrátane dňa určeného užívateľom vymedzených úsekov ciest“. Odôvodnenie V nadväznosti na stále narastajúci počet podnetov spotrebiteľov navrhujeme, aby ročná diaľničná známka nebola viazaná na kalendárny rok, ale aby jej úhrada umožňovala užívanie vymedzených úsekov ciest po dobu 365 dní odo dňa zvoleného užívateľom vymedzených úsekov ciest. Uvedený systém považujeme za spravodlivejší pre vodičov a prevádzkovateľov vozidla, ktorí uskutočnia úhradu diaľničnej známky v priebehu kalendárneho roka. Vodiči a	Z	N	Princíp technického roka nemá ani jedna z okolitých krajín EÚ využívajúca spoplatnenie diaľničnými známkami a ani Maďarsko, kde rovnako ako u nás funguje elektronická diaľničná známka ešte dlhšie. Je nutné si uvedomiť, že ročnú elektronickú diaľničnú známku si kupuje len menšia časť užívateľov, z ktorých len niektorí kupujú známku v priebehu roka (napr. v prípade nákupu v 2. polovici roka ide len o 5 %). Prínosy z takejto zmeny by boli uplatniteľné len pre

	prevádzkovatelia vozidla by tak platili úhradu diaľničnej známky len za obdobie, počas ktorého mali skutočne možnosť vymedzené úseky ciest používať.		malý podiel z celkového počtu užívateľov. Zmena na technický rok by predstavovala medzistupeň medzi časovým (súčasným) spôsobom spoplatnenia a výkonovým spoplatnením, t. j. mýtom. Cena diaľničných známok sa naposledy na Slovensku zvyšovala 1. 1. 2011. Pri cene ročnej diaľničnej známky 50 € vychádza cena za užívanie diaľnic 14 centov na deň, čo je z pohľadu denných výdavkov domácností nepatrná položka. Z pohľadu ročných nákladov na prevádzku motorového vozidla, ktoré zahŕňajú povinné zmluvné poistenie prípadne havarijné poistenie, pohonné hmoty, servis a údržbu predstavujú náklady na ročnú diaľničnú známku len symbolickú čiastku. Len v prvom roku zavedenia technického roka by sa pokles výnosov NDS z úhrady diaľničnej známky podľa analýzy NDS mohol pohybovať okolo 6 miliónov EUR.
--	---	--	---

			Reálnu stratu je v súčasnosti ťažké prognózovať, pretože je ťažké predpovedať správanie sa zákazníkov pri takejto významnej zmene. Do úvahy je potrebné tiež vziať nemalé náklady súvisiace so zmenovým konaním, ako aj rozsiahlou informačnou kampaňou upozorňujúcou na túto zmenu. Výhodou v súčasnosti nastaveného systému je, že platnosť ročnej diaľničnej známky končí 31. januára nasledujúceho roka, pričom vodiči a prevádzkovatelia motorových vozidiel sú navyknutí na tento cyklus. Tento fakt potvrdzuje aj skutočnosť, že rovnaký cyklus (alebo len s malými obmenami) platí vo všetkých okolitých krajinách Európskej únie. Zavedením technického roka si mnohí vodiči nemusia pamätať presný dátum konca platnosti ročnej diaľničnej známky, čo s najväčšou pravdepodobnosťou bude viesť k ich zaznamenaniam automatizovaným kontrolným
--	--	--	---

			systémom a následným rozkazným konaniam o uložení pokuty. Zákazníci si na elektronickú diaľničnú známku ešte poriadne nezvykli, čoho dôkazom je množstvo chýb, ktoré vznikajú pri kúpe elektronickej diaľničnej známky. Zavedením technického roka by dochádzalo k vzniku ďalšieho množstva chýb, ktoré by viedli k pokutovaniu za správne delikty zhoršené tým, že minimum zákazníkov uvádza svoje kontaktné údaje a tak by bola prípadná notifikácia o končiacej platnosti elektronickej diaľničnej známke neúčinná. Na rozporovom konaní dňa 8.1.2019 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
MHSR	K Čl. II – Zákon č. 488.2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov K bodu 8 Ministerstvo hospodárstva SR nesúhlasí, aby tak zásadné skutočnosti uvedené v § 5 ods. 4 ako sú podmienky úhrady, vrátenia úhrady, zmeny v evidencii úhrady diaľničnej známky a podmienky opravy údajov zadaných do	Z	N Považujeme za postačujúce, že úprava vrátenia duplicitných platieb, či opravy nesprávne zadaných údajov je upravená vo všeobecných podmienkach správcu výberu úhrady diaľničnej známky

	elektronického systému boli určené výlučne správcom výberu úhrady diaľničnej známky vo všeobecných obchodných podmienkach. Podľa nášho názoru ide o dôležité skutočnosti, ktoré si vyžadujú zákonný podklad a všeobecné obchodné podmienky by mali obsahovať iba určitú špecifikáciu zákonných ustanovení. Uvedená právna úprava totiž poskytuje značný priestor pre ľubovôľu a svojvoľné konanie správcu výberu úhrady diaľničnej známky pri výbere jej úhrady a s tým súvisiacich činnostiach. Za obzvlášť dôležité považujeme výslovné stanovenie v zákone, že v prípade uskutočnenia duplicitnej úhrady diaľničnej známky má správca úhrady diaľničnej známky na požiadanie prevádzkovateľa vozidla povinnosť duplicitnú úhradu vrátiť. V súčasnosti podľa našich informácií správca úhrady diaľničnej známky pristupuje k vráteniu duplicitnej úhrady, avšak uskutočňuje tak vždy až na základe individuálneho rozhodnutia v konkrétnom prípade. Považujeme za neprijateľné, aby tak zásadná otázka bola v plnom rozsahu zverená do rozhodovacej právomoci správcu výberu úhrady diaľničnej známky. Zastávame názor, že prevádzkovateľ vozidla by mal mať právny nárok na vrátenie duplicitnej úhrady diaľničnej známky za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v zákone. V nadväznosti na uvedené navrhujeme vloženie nasledovnej právnej úpravy: V § 5 sa za odsek 3 vkladajú nové odseky 4 a 5, ktoré znejú: „(4) Úhradu diaľničnej známky zaplatenú duplicitne pre to isté vozidlo alebo jazdnú súpravu na to isté obdobie platnosti je správca výberu úhrady diaľničnej známky povinný vrátiť do 60 dní odo dňa doručenia úplnej žiadosti prevádzkovateľa vozidla		na základe ustanovenia § 5 ods. 4 zákona č. 488/2013 Z. z. a nepovažujeme za opodstatnenú požiadavku na potrebu legislatívnej úpravy týchto otázok priamo v zákone. Na rozporovom konaní dňa 8.1.2019 bola pripomienka zmenená na obyčajnú.
--	--	--	---

	o vrátenie úhrady diaľničnej známky. K žiadosti je potrebné priložiť doklady preukazujúce právo na vrátenie úhrady diaľničnej známky. (5) Právo na vrátenie úhrady diaľničnej známky podľa odseku 3 zanikne po uplynutí dvoch rokov odo dňa jej zaplattenia.“. Doterajší odsek 4 sa označuje ako odsek 6. Do dôvodovej správy navrhujeme uviesť nasledovné vysvetlenie: „Ustanovením sa jednoznačne stanovuje povinnosť správcu výberu úhrady diaľničnej známky vrátiť duplicitne zaplattenú úhradu diaľničnej známky a podmienky uplatnenia práva na jej vrátenie. Za duplicitne zaplattenú úhradu diaľničnej známky sa považujú situácie, kedy dôjde k uskutočneniu úhrady diaľničnej známky pre obdobie, ktoré je v plnom rozsahu pokryté skôr zaplattenou úhradou diaľničnej známky a neskôr uskutočnená úhrada diaľničnej známky zároveň nepresahuje obdobie, pre ktoré už bola úhrada diaľničnej známky pre dané motorové vozidlo uskutočnená. Ide napríklad o prípady, kedy sú zaplattené dve úhrady diaľničnej známky s ročnou platnosťou pre ten istý kalendárny rok a to isté vozidlo alebo jazdnú súpravu alebo kedy po úhrade diaľničnej známky s ročnou platnosťou dôjde k zaplatteniu úhrady diaľničnej známky s kratšou platnosťou za predpokladu, že úhrada diaľničnej známky s kratšou platnosťou nepresahuje obdobie platnosti ročnej diaľničnej známky. Naopak, právo na vrátenie duplicitne zaplattennej úhrady diaľničnej známky nevzniká napríklad v prípade, kedy je po skoršej úhrade diaľničnej známky s kratšou platnosťou zaplattená úhrada diaľničnej známky s ročnou platnosťou. Vrátenie úhrady diaľničnej známky sa uskutočňuje na základe žiadosti prevádzkovateľa			
--	---	--	--	--

	vozidla. Právo na vrátenie úhrady neprináleží vodičovi vozidla alebo jazdnej súpravy ani akejkoľvek inej osobe, ktorá uskutočnila úhradu diaľničnej známky, pokiaľ nie je prevádzkovateľom vozidla. Žiadateľ musí právo na vrátenie úhrady diaľničnej známky preukázať príslušnými dokladmi. Z dokladov musí jednoznačne vyplývať, že žiadateľ je oprávneným subjektom podľa zákona a že došlo k duplicitnej úhrade. Uvedené skutočnosti je možné preukázať napríklad kópiou technického preukazu vozidla, potvrdením o úhrade oboch diaľničných známok, prípadne ďalšími dokladmi. Lehota na vrátenie úhrady je 60 dní od doručenia úplnej žiadosti. Zároveň sa stanovuje dvojročná prekluzívna lehota na vrátenie duplicitne zaplatenej úhrady diaľničnej známky.“ Rovnako považujeme za dôležité, aby bola priamo v zákone určená lehota, v ktorej je možné uskutočniť opravu nesprávne zadaných údajov. Táto lehota by však mala byť dlhšia ako 15 minút od momentu zadania údajov. Pätnásťminútovú lehotu stanovenú v súčasnosti vo všeobecných obchodných podmienkach správcu výberu úhrady diaľničnej známky považujeme za príliš krátku a preto žiadame jej predĺženie a stanovenie priamo v texte zákona.			
MKSR	Čl. I bod 23 Bod 23 odporúčame upraviť takto: "23. V § 28 ods. 5 sa vypúšťajú slová "alebo písm. e)".". Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
MKSR	Všeobecne Čísla odkazov odporúčame uvádzať za interpunkčnými	O	A	

	znamienkami, napríklad čl. I bod 4 odkaz 15b, čl. II bod 2 odkaz 2, čl. II bod 10 odkazy 9a, 9b, 9d. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.			
MKSR	Čl. II bod 1 Odporúčame vypustiť slovo "časový" a na konci vety doplniť slová "na príslušné časové obdobie". Odôvodnenie: Pojem "časový poplatok" považujeme za nevhodný.	O	N	Pojem „časový poplatok“ je vhodný a dostatočne vystihuje typ spoplatnenia, ktorý je realizovaný na základe času, nie výkonu ako je to pri mýte. Doplnenie spojenia „na príslušné časové obdobie“ sa nám javí ako nadbytočné.
MKSR	Čl. II bod 8 Odporúčame zväziť vloženie slova "obchodných" za slovo "všeobecných". Odôvodnenie: Doterajšia úprava- § 5 ods. 4.	O	N	Vzhľadom na to, že úhrada diaľničnej známky je poplatkom, nie je vhodné používať pojem „obchodných“.
MKSR	Čl. I bod 4 Pri pojmoch "mimoriadne udalosti" a "humanitárna pomoc" upozorňujeme, že tieto pojmy sú síce zadefinované v inom právnom predpise, avšak na účely tohto iného právneho predpisu. Používanie týchto pojmov v návrhu tohto zákona, aj keď s odkazom na osobitný predpis, preto považujeme za nesprávne. Táto pripomienka platí rovnako pre čl. II bod 11.	O	N	Uvedené pojmy sú síce definované na účely osobitných predpisov, v ktorých sú uvedené, avšak odkaz na ich definíciu považujeme za správny,, pretože oslobodenie vozidiel je v týchto prípadoch možné len vtedy,, ak nastanú práve tie udalosti (mimoriadne udalosti, humanitárna pomoc), ktoré sú definované v osobitných predpisoch, na ktoré predkladaný

				zákon odkazuje. Uvedená právna úprava bola odkonzultovaná s MV SR ako gestorom týchto osobitných predpisov.
MKSR	Čl. I bod 1 Slová "najväčšia celková prípustná hmotnosť" odporúčame nahradiť slovami "najväčšia prípustná celková hmotnosť". Odôvodnenie: Nesprávne poradie slov. Vid' napríklad § 2 ods. 2 zákona.	O	A	
MKSR	Čl. II bod 21 Slová "Pokuty uložené za" odporúčame nahradiť slovami "Výnosy z pokút uložených za".	O	A	
MKSR	Čl. I bod 11 Slovo "odseku" odporúčame nahradiť slovom "ods.". Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
MKSR	Čl. I bod 25 Úvodnú vetu bodu 25 odporúčame upraviť takto: "V § 29 odsek 4 znie:". Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
MKSR	Čl. I bod 20 V úvodnej vete bodu 20 odporúčame vypustiť slovo "novým" a v písmene i) nahradiť slovo "písm." slovom "písmena". Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	

MKSR	Čl. I bod 16 Za písmeno d) (2x) odporúčame vložiť čiarku.	O	A	
MKSR	Čl. II bod 14 Za písmeno p) odporúčame vložiť úvodzovky. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
MKSR	Čl. I bod 12 Za slová "ods. 1" (2x) odporúčame vložiť slovo "písm.". Odôvodnenie: Spresnenie.	O	A	
MKSR	Čl. II bod 12 Za slovo "odseku" odporúčame vložiť slovo číslo 1.	O	A	
MPRVSR	Čl. I druhému bodu V navrhovanom novom znení § 2 ods. 2 prvej vety zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení navrhovaného zákona sa za slovami „nad 3 500 kg“ na rozdiel od účinného znenia § 2 ods. 2 prvej vety zákona č. 474/2013 Z. z. už nenachádzajú slová „uvedenými v osobitnom predpise3)“, vrátane odkazu 3 v spojení s poznámkou pod čiarou k odkazu na poznámku pod čiarou 3, v ktorej je uvedená „Príloha č. 1 časť B bod 2, 3 a 5 zákona č. 725/2004 Z. z.“, teda ktorá odkazuje na kategórie vozidiel M, N a terénne vozidlá (symbol G) a vozidlá na špeciálne účely (symbol S). Ak sa teda prvá časť prvej vety § 2 ods. 2 prvej vety zákona č. 474/2013 Z. z., na ktorú sa vzťahuje legislatívna skratka „vozidlo“, doposiaľ vykladala ako „motorové vozidlo s	Z	A	

	najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdná súprava s najväčšou prípustnou hmotnosťou nad 3 500 kg kategórie M alebo N alebo ktoré je terénnym vozidlom (symbol G) alebo ktoré je vozidlom na špeciálne účely (symbol S)“, tak vypustením slov „uvedenými v osobitnom predpise3)“ vrátane poznámky pod čiarou k odkazu 3 dôjde k zásadnému rozšíreniu kategórií motorových vozidiel, za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy ktorými možno vyberať mýto. Nové vymedzenie pojmu „vozidlo“ by tak podľa § 2 ods. 2 zákona č. 474/2013 Z. z. v znení navrhovaného zákona zahŕňalo aj zvláštne motorové vozidlá používané v poľnohospodárstve, ktoré spadajú napríklad, ale nie výlučne len, pod kategórie T, C a P, s čím MPRV SR vyjadruje zásadný nesúhlas a žiada, aby navrhované nové vymedzenie pojmu „vozidlo“ v § 2 ods. 2 zákona č. 474/2013 Z. z. v znení navrhovaného zákona motorové vozidlá používané v poľnohospodárstve nezahŕňalo. Odôvodnenie: „Podľa Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky, schváleného Národnou radou Slovenskej republiky dňa 26.04.2016, v časti „Pôdohospodárska politika“, strana 18: Vláda „Bude podporovať začínajúcich, mladých, ako aj malých poľnohospodárov a vytvárať pre nich podmienky, aby sa dokázali uplatniť na voľnom trhu.“ a „V rámci opatrení na zvýšenie sebestačnosti Slovenska v základných potravinách a potravinovej bezpečnosti vláda podporí obnovu domáceho výrobného a spracovateľského potravinárskeho segmentu. Podľa nášho názoru je kontraproduktívne, keď sa štát na jednej			
--	--	--	--	--

	strane pokúša zabezpečiť systémové opatrenia pre poľnohospodárov týkajúce sa štátnej pomoci napríklad vo forme environmentálnych úľav, ktoré je financované z prostriedkov štátneho rozpočtu a na druhej strane nepriamo zvyšuje zaťaženie týchto poľnohospodárov výberom mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest zvláštnymi motorovými vozidlami, ktoré títo poľnohospodári používajú. Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné dôkladne zvážiť každé ďalšie finančné zaťažovanie poľnohospodárov prostredníctvom vnútroštátnych daní, poplatkov či odvodov. Preto MPRV SR navrhuje, aby sa za užívanie vymedzených úsekov ciest vozidlami používanými v poľnohospodárstve mýto nevyberalo.“.			
MPRVSR	doložke vybraných vplyvov V súvislosti s rozšírením kategórií motorových vozidiel, za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy ktorými by malo byť možné vyberať mýto, navrhovaným v čl. I druhom bode navrhovaného zákona, je túto zásadnú zmenu potrebné reflektovať aj v doložke vybraných vplyvov ako vplyv na podnikateľské prostredie. Odôvodnenie: Medzi motorové vozidlá iných kategórií, ako sú kategórie M alebo N a iné ako terénne vozidlá (symbol G) alebo vozidlá na špeciálne účely (symbol S), patria aj motorové vozidlá prevádzkované podnikateľmi pri výkone ich podnikateľskej činnosti, ako napríklad traktory alebo pracovné stroje. Zavedenie mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest takýmito vozidlami by tak	Z	NEP.	Vzhľadom na akceptovanie predošlej pripomienky MPRV SR sa na túto pripomienku neprihladia, pretože sa stala bezpredmetnou.

	malo za následok nárast nákladov prevádzkovateľov podnikov v Slovenskej republike v dôsledku takejto regulácie.			
NBS	K čl. I, bod 10, 12, 20, 23, 25 K bodu 10 V navrhovanom ustanovení odporúčame slovo „odseku“ nahradiť slovom „ods.“. K bodu 12 V navrhovanom ustanovení odporúčame za slová „ods. 1“ (2x) vložiť slovo „písm.“. K bodu 20 V úvodnej vete odporúčame vypustiť slovo „novým“ a v písmene i) nahradiť slovo „písm.“ slovom „písmena“. K bodu 23 Navrhovaný bod 23 odporúčame upraviť takto: „23. V § 28 ods. 5 sa vypúšťajú slová „alebo písm. e)“.“. K bodu 25 Úvodnú vetu bodu 25 odporúčame upraviť takto: „25. V § 29 odsek 4 znie:“:	O	A	
NBS	K čl. II, bod 12,14, 21 K bodu 12 V navrhovanom ustanovení odporúčame za slovo „odseku“ vložiť číslo „1“. K bodu 14 V navrhovanom ustanovení odporúčame na konci vložiť úvodzovky. K bodu 21 V navrhovanom ustanovení odporúčame slová „Pokuty uložené za“ nahradiť slovami „Výnosy z pokút uložených za“.	O	A	
NBS	K doložke vplyvov Národná banka Slovenska navrhuje zvážiť ponechanie doterajšieho spôsobu úpravy sadzby mýta každoročne o harmonizovaný index spotrebiteľských cien. Výhodou súčasnej úpravy je jej transparentnosť a istá predvídateľnosť, čo by pri navrhovanej úprave mohlo byť negatívne ovplyvnené. Prípadne je možné uvažovať s každoročnou automatickou dopredu určenou sadzbou mýta. Navrhované zrušenie úpravy sadzby	O	N	Ponechanie doterajšieho spôsobu úpravy sadzieb o harmonizovaný index by s prihliadnutím na výkyvy inflácie mohlo v budúcnosti znamenať zvýšenie, ale aj zníženie (v prípade deflácie) mýtnych sadzieb. Je potrebné zdôrazniť, že náklady na implementáciu zmien

	mýta každoročne o harmonizovaný index spotrebiteľských cien, ako aj zníženie výšky pokút, by malo mať negatívny dopad na výnosy. Z uvedeného dôvodu odporúčame v doložke vplyvov upraviť predpoklad o nulovom rozpočtovom dopade predkladaného návrhu zákona.			môžu prevýšiť výnosy z výberu mýta aj v prípadoch, ak dochádza k zvýšeniu sadzieb. Zrušenie uplatňovania indexu nebude znamenať pokles výnosov z mýta, ale predpokladá zachovanie súčasnej úrovne výnosov z mýta. Podotýkame, že k vypusteniu predmetného indexu pri úpravách výšky sadzieb mýta nemalo pripomienky ani MF SR.
OAPSVLÚVSR	K dôvodovej správe 1. K čl. I bodu 19 navrhujeme odkázať skrátenou citáciou na nariadenie (EÚ) 2016/679, ktoré je známe pod skratkou GDPR.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. I bod 4 1. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 15b) žiadame rozhodnutie č. 1313/2013/EÚ v platnom znení citovať nasledovne „rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013/EÚ zo 17. decembra 2013 o mechanizme Únie v oblasti civilnej ochrany (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013) v platnom znení“.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. II bod 11 1. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 9e) žiadame rozhodnutie č. 1313/2013/EÚ v platnom znení citovať nasledovne „rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013/EÚ zo 17. decembra 2013 o mechanizme Únie v oblasti civilnej	O	A	

	ochrany (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013) v platnom znení“.			
OAPSVLÚVSR	K dôvodovej správe 2. K čl. II bodu 15 navrhujeme uviesť skrátenú citáciu nariadenia (EÚ) 2016/679.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. I bod 4 2. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 15c) žiadame uviesť skrátenú citáciu nasledovne „Čl. 13 rozhodnutia č. 1313/2013/EÚ v platnom znení“.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. II bod 11 2. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 9f) žiadame uviesť skrátenú citáciu nasledovne „Čl. 13 rozhodnutia č. 1313/2013/EÚ v platnom znení“.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. I bod 4 3. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 15d) žiadame nariadenie (ES) č. 1257/96 v platnom znení citovať nasledovne „nariadenie Rady (ES) č. 1257/96 z 20. júna 1996 o humanitárnej pomoci (Ú. v. ES L 163, 2.7.1996) v platnom znení“.	O	A	
OAPSVLÚVSR	K čl. II bod 11 3. V poznámke pod čiarou k odkazu č. 9g) žiadame nariadenie (ES) č. 1257/96 v platnom znení citovať nasledovne „nariadenie Rady (ES) č. 1257/96 z 20. júna 1996 o humanitárnej pomoci (Ú. v. ES L 163, 2.7.1996) v platnom znení“.	O	A	

OAPSVLÚVSR	Nad rámec návrhu zákona V § 9 ods. 2 písm. c) je uvedený odkaz č. 18a), ktorý odkazuje na zrušený zákon č. 725/2004 Z. z. Vzhľadom na uvedené žiadame v poznámke pod čiarou k odkazu č. 18a) uviesť relevantný účinný právny predpis	O	A	
OAPSVLÚVSR	K tabuľke zhody V záhlaví tabuľky zhody žiadame upraviť názov smernice nasledovne „smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187 20.7.1999) v platnom znení“.	O	A	
SPP	§ 2 ods. 1, § 4 ods. 2 a 3 zákona Navrhujeme v § 2 ods. 1 zákona č. 474//2013 za slová „emisnej triedy vozidla“ doplniť slová „, typu paliva alebo alternatívneho paliva podľa osobitného predpisux), ktoré vozidlo využíva“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Navrhujeme v § 4 ods. 2 zákona č. 474//2013 za slová „emisnú triedu vozidla“ doplniť slová „, typ paliva alebo alternatívneho paliva podľa osobitného predpisux), ktoré vozidlo využíva“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Navrhujeme v § 4 ods. 3 zákona č. 474//2013 doplniť na koniec druhú vetu, ktorá znie „<u>Zľavy z aktuálnej výšky sadzby mýta</u> zohľadňujú aj prínos využívania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá podľa osobitného predpisux) pre kvalitu	Z	N	<u>Pripomienka smeruje nad rámec návrhu.</u> Návrhom dochádza z pohľadu sadzieb mýta len k zrušeniu každoročnej valorizácie sadzieb mýta a k odstráneniu právneho vákua spočívajúceho v tom, že vozidlá nad 3,5 t s výlučným elektrickým pohonom neboli doteraz zaradené do žiadnej emisnej triedy. Pri vozidlách s výlučným elektrickým pohonom nemožno hovoriť o emisnej triede, avšak v súlade s európskym princípom „užívateľ platí“ bolo potrebné

	životného prostredia.“, poznámka pod čiarou x) znie: x) článok 2 odsek 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Odôvodnenie: Navrhujeme v zákone č. 474/2013, berúc do úvahy Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ciele stanovené v návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, ako aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, zohľadniť výrazné pozitíva, pokiaľ ide o vplyv na životné prostredie, využívania alternatívnych palív nákladnými vozidlami a autobusmi v porovnaní s tradičnými palivami, konkrétne, prostredníctvom zavedenia možnosti oslobodiť vozidlá využívajúce alternatívne palivá od mýta alebo stanoviť výhodnejšie sadzby v porovnaní s tradičnými palivami triedy euro VI. V nadväznosti na uvedené navrhujeme upraviť nariadenie vlády č. 497/2013 Z.z., ktorým sa ustanovuje spôsob výpočtu mýta, výška sadzby mýta a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií („Nariadenie č. 497/2013“). Navrhujeme také znenie zákona č. 474/2013, ktoré pri stanovovaní sadzieb mýta bude vyžadovať, <u>aby Nariadenie č. 497/2013 zohľadňovalo aj externé environmentálne náklady jednotlivých vozidiel.</u> Súčasné znenie zákona č. 474/2013 a nariadenia č. 497/2013 zohľadňuje len jednotlivé emisné triedy vozidiel a zároveň dáva na rovnakú úroveň vozidlá EURO V, VI a EEV pričom v rámci tejto úrovne nerozlišuje vozidlá, ktoré využívajú jednotlivé		upraviť túto kategóriu vozidiel v súvislosti s úhradou mýta a zaradením do sadzby mýta. Spoplatnenie vozidiel je vyjadrením európskej zásady spoplatnenia pozemných komunikácií „<u>užívateľ platí</u>“ na základe Smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry nákladnými vozidlami v platnom znení. <u>Tento princíp zohľadňuje významný dopad ťažkej nákladnej dopravy na životnosť cestných komunikácií a s tým súvisiacu náročnosť údržby.</u> <u>Podľa čl. 7b ods. 1 smernice poplatok za infraštruktúru vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru.</u> Pokiaľ ide o hybridné vozidlá a <u>vozidlá s pohonom na LNG a CNG,</u> tieto vozidlá so spaľovacím motorom <u>majú v osvedčení o evidencii vozidla uvedenú emisnú</u>
--	---	--	--

	alternatívne palivá ako napríklad CNG alebo LNG. Pri využívaní uvedených alternatívnych palív pritom vozidlá emitujú výrazne menej znečisťujúcich látok ako vozidlá s emisnými triedami EURO V a VI využívajúce tradičné palivá. Alternatívne palivá sú palivami, ktoré majú nespochybniteľné environmentálne pozitíva spočívajúce v minimálnych emisiách znečisťujúcich látok, vrátane veľmi nízkych emisií oxidov dusíka a prakticky nulových emisií jemných prachových častíc a v prípade biopalív (vrátane biometánu a bioplynu) veľmi nízkych oxidov uhlíka. Nákladné vozidlá a autobusy sú významným znečisťovateľom ovzdušia, preto by mali byť zavádzané práve opatrenia motivujúce pre používanie vozidiel na alternatívny pohon. Nákladné vozidlá a autobusy využívajúce alternatívne palivá by teda mali byť, aspoň dočasne, úplne oslobodené od platieb diaľničného mýta. Takáto podpora je v súlade s Národným politickým rámcom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a jej prostredníctvom môže Slovenská republika splniť ciele návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Jednou z krajín Európskej únie, ktoré takéto oslobodenie zavedú je napríklad Nemecko, ktoré s účinnosťou od 1.1.2019 úplne oslobodilo, na prechodné obdobie dvoch rokov, vozidlá na pohon CNG alebo LNG od diaľničného mýta, pričom v nasledujúcom období budú oslobodené čiastočne, zohľadňujúc ich environmentálne prínosy (http://www.ngvjournal.com/s1-news/c1-markets/germany-toll-exemption-for-ngvs-expected-to-speed-up-switch-to-green-		<u>triedu, spravidla emisnú triedu EURO 6, t. z. že patria do najvýhodnejšej mýtnej sadzby.</u> Podľa úvodných ustanovení Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry nákladnými vozidlami by <u>členské štáty mali mať možnosť</u> spoplatňovať maximálnu úroveň nákladov na infraštruktúru a <u>externých nákladov</u>, ktoré povoľuje spoplatňovať táto smernica prostredníctvom mýta, ale mali by mať možnosť rozhodnúť o spoplatňovaní jedného alebo oboch týchto nákladov na nižšej úrovni alebo ich <u>vôbec nespoplatňovať</u>. Pri stanovovaní siete, na ktorú sa má vzťahovať poplatok za externé náklady, by <u>členské štáty mali mať možnosť rozhodnúť neukladať poplatky za externé náklady</u> na určitých
--	--	--	--

	logistics/). Dôsledným zohľadnením výrazných rozdielov v hodnotách emisií znečisťujúcich látok medzi vozidlami využívajúcimi tradičné palivá a vozidlami využívajúcimi alternatívne palivá budú prevádzkovatelia motivovaní využívať práve alternatívne palivá vo vyššej miere. Zvýhodnenie prevádzky nákladných vozidiel a autobusov na alternatívny pohon je pritom nevyhnutným predpokladom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami. V prvých rokoch zavádzania novej technológie prevádzkovatelia nákladných vozidiel a autobusov akceptujú nedostatočne husto vybudovanú sieť plniacej infraštruktúry, vyššie obstarávacie náklady a vyššie servisné náklady, pričom ale predpokladajú, že tieto zvýšené prevádzkové náklady sa budú kompenzovať pri prevádzke vozidiel. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie zavádza veľmi prísne redukčné záväzky pre Slovenskú republiku. Ministerstvo životného prostredia SR vníma emisie z dopravy ako jeden z najvýznamnejších zdrojov emisií znečisťujúcich látok a podľa nášho názoru časovo a nákladovo najefektívnejším riešením je uplatniť zľavu z mýtnych poplatkov ako nástroj na ocenenie environmentálneho prínosu prevádzky vozidiel s alternatívnym pohonom. Nenaplnenie redukčných záväzkov emisií znečisťujúcich látok môže viesť k vysokým pokutám zo strany Európskej komisie a navrhovaný nástroj prispieva aj k eliminácii tohto rizika. Navrhované riešenie ako znížiť emisie je nákladovo efektívne aj v porovnaní s inými infraštruktúrnymi riešeniami ako napr. investície do železničnej dopravy alebo lodnej dopravy.		cestách, aby sa zlepšil prístup k okrajovým, vnútrozemským a ostrovným regiónom, ako aj ich konkurencieschopnosť. Prvok externých nákladov zahrnutý do mýta by malo byť možné pripočítať k nákladom na používanie infraštruktúry za predpokladu, že sa dodržia určité podmienky pri výpočte nákladov s cieľom <u>predchádzať neprimeranému spoplatňovaniu</u>. Zároveň by <u>externé náklady mali byť na potvrdení, faktúre alebo na inom rovnocennom doklade od poskytovateľa mýta uvádzané osobitne</u>. Uplatňovanie poplatku za externé náklady by však znamenalo <u>výrazný zásah do prevádzkovaného systému elektronického výberu mýta na Slovensku, do platného kontraktu</u> na poskytovanie komplexnej služby elektronického výberu mýta medzi správcom výberu úhrady mýta a prevádzkovateľom systému výberu úhrady mýta, <u>narástla by</u>
--	---	--	---

	Podpora využívania alternatívnych palív prispeje k zlepšeniu stavu kvality ovzdušia v Slovenskej republike a v dôsledku toho aj k znížovaniu výdavkov v dôsledku zhoršeného zdravia obyvateľov. Zvýhodnenie v poplatkoch za používanie ciest umožní podnikom prostredníctvom dlhodobej úspory na týchto poplatkoch vo zvýšenej miere investovať do nákupu vozidiel na alternatívny pohon používaných v nákladnej a autobusovej preprave. Úspora na nákladoch zvýši konkurencieschopnosť prepravcov, ktorí využívajú alternatívne palivá. V súčasnosti sa pripravuje realizácia základnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí dostupnosť alternatívnych palív. V prípade CNG a LNG je základná infraštruktúra, stanovená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá realizovaná prostredníctvom projektu fueLCNG a sieť CNG a LNG staníc by mala byť v prevádzke od roku 2021. Navrhovaná pripomienka, a teda aj dôsledné zohľadnenie výrazných rozdielov v úrovni emisií znečisťujúcich látok v jednotlivých sadzbách mýta, a oslobodenie takýchto vozidiel od diaľničného mýta, by malo byť zavedené s účinnosťou od roku 2021, kedy bude k dispozícii aj príslušná infraštruktúra. V prvom roku počítame s nákupom maximálne 100 vozidiel s takýmto alternatívnym pohonom, čo by predstavovalo maximálny <u>odhad nákladov na zavedenie tohto opatrenia 2,8 mil. EUR</u>. Odhadujeme, že <u>počet vozidiel s alternatívnym pohonom</u>, ktorých by sa toto opatrenie mohlo týkať prekročí počet <u>500 ks v roku 2025</u>.			<u>administratívna záťaž</u> spojená so samostatným vykazovaním poplatku za externé náklady a jeho následného použitia. S tým súvisí <u>negatívny finančný dopad na správcu výberu úhrady mýta</u> a v konečnom dôsledku <u>aj na podnikateľské subjekty, najmä menších ekonomicky slabších dopravcov</u>. Uvedené bolo prerokované s predkladateľom pripomienky na rozporových konaniach dňa 18. 12. 2018 a 15. 2. 2018.
ÚPPVII	2. bod 12	O	A	

	Odporúčame doplniť slovo "písm." v za slovo "ods." v navrhovanom nahradení. Legislatívno-technická pripomienka			
ÚPPVII	1. bod 11 Slovo "odseku" odporúčame nahradiť slovom "ods." Legislatívno-technická pripomienka	O	A	
Verejnosť	§ 3, odseku 4 Navrhujem spresniť text nového odseku za účelom vyhnutia sa nedorozumeniam ohľadom správneho nastavenia počtu náprav nasledovne: Vlečené vozidlo nepodlieha úhrade mýta. Vlečné vozidlo zadá do palubnej jednotky počet náprav tak, ako keby bolo vlečené vozidlo prípojným vozidlom; to neplatí, ak počas vlečenia je palubná jednotka priradená k vlečenému vozidlu zapnutá.	O	N	Navrhovanú právnu úpravu považujeme za vhodnú a logicky pochopiteľnejšiu. Návrh predložený pripomienkou môže vyznieť nejednoznačne až zmätočne.
Verejnosť	§ 9, odseku 2 V súvislosti s novým oprávnením osoby poverenej výkonom kontroly podľa § 25, odseku 5, písmena i) navrhujem doplniť § 9, odsek 2 novým písmenom e) v znení: e) vymeniť palubnú jednotku v súlade s pokynmi osoby poverenej výkonom kontroly podľa § 25, ods. 5, písm. i).	O	A	
Verejnosť	§ 28, odseku 1, písmenu a); § 28, odseku 4; § 29, odseku 3 Za účelom jasnej definície jazdy s tzv. minusovým kreditom a zníženiu sankcií za tento typ priestupku (jazda s minusovým kreditom nie je jazdou bez úhrady mýta, pretože pri vrátení palubnej jednotky sa minus musí vyrovnáť a nie je preto možné postaviť minusový kredit na úroveň jazdy bez úhrady mýta),	O	N	Realizácia zníženia výšky pokuty za správny delikt prevádzkovateľa - neúhrada mýta v režime predplateného mýta v prípade tzv. minusového kreditu a súvisiacej navrhovanej úpravy by

	navrhujem nasledovné zmeny aj v správnych deliktoch a rozkaznom konaní: Paragraf 28, odsek 1, písmeno a) doplniť nasledovne: a) 1. užíva vymedzené úseky ciest vozidlom bez úhrady mýta, 2. užíva vymedzené úseky ciest vozidlom s mínusovým kreditom, Paragraf 28, odsek 4 doplniť nasledovne: 4. Za správny delikt podľa odseku 1 písm. a) bod 1. alebo odseku 2 sa uloží pokuta vo výške od 1 050 eur do 10 000 eur. Za správny delikt podľa odseku 1 písm. a) bod 2. sa uloží pokuta vo výške od 700 eur do 1 050 eur. Paragraf 29, odsek 3 doplniť nasledovne: 3. Za správny delikt podľa § 28 ods. 1 písm. a) bod 1. sa v rozkaznom konaní uloží pokuta vo výške 1 050 eur. Za správny delikt podľa § 28 ods. 1 písm. a) bod 2. sa v rozkaznom konaní uloží pokuta vo výške 700 eur.			predstavovala výrazný zásah do kontrolného systému elektronického výberu mýta, Jednotného informačného systému v cestnej doprave a súvisiacich informačných systémov v gescii rezortu vnútra, čo by znamenalo nemalé finančné náklady. Navrhované zníženie pokút za správny delikt spolu so včasnejším upozorňovaním vodiča na klesajúcu výšku kreditu palubnou jednotkou (dojazd cca 80 km, predtým cca 50 km) a zavedenie možnosti dobitia mýtného kreditu považujeme za dostatočné. Dodávame, že prevádzkovatelia majú možnosť využívať režim následnej úhrady mýta na faktúru.
Verejnosť	§ 27, odseku 1, písmenu a) a § 27, odseku 3 a § 2, odseku 4 Za účelom jasnej definície jazdy s tzv. mínusovým kreditom a zníženiu sankcií za tento typ priestupku (jazda s mínusovým kreditom nie je jazdou bez úhrady mýta, pretože pri vrátení palubnej jednotky sa mínus musí vyrovnať a nie je preto možné postaviť mínusový kredit na úroveň jazdy bez úhrady mýta), navrhujem nasledovné zmeny: V § 2 doplniť odsek 4	O	N	Realizácia zníženia výšky pokuty za priestupok vodiča - neúhrada mýta v režime predplateného mýta v prípade tzv. mínusového kreditu a súvisiacej navrhovanej úpravy by predstavovala výrazný zásah do kontrolného systému

	nasledovne: Nedoplatok mýta vznikne, ak je mýto počas užívania vymedzených úsekov ciest vozidlom počítané alebo uhrádzané v nižšej výške, čím dochádza len k čiastočnej úhrade mýta. Mínusový kredit vznikne, ak v režime predplatennej úhrady mýta je zostatok mýta nižší ako nula. Paragraf 27, odsek 1, písmeno a) doplniť nasledovne: a) 1. užíva vymedzené úseky ciest vozidlom bez úhrady mýta, 2. užíva vymedzené úseky ciest vozidlom s mínusovým kreditom, Paragraf 27, odsek 3 doplniť nasledovne: Za priestupok podľa odseku 1 písm. a) bodu 1. sa uloží pokuta vo výške stopäťdesiatnásobku nedoplatku mýta, najviac však 1 050 eur, a v blokovom konaní vo výške stonásobku nedoplatku mýta, pričom výsledná suma sa zaokrúhli na celú sumu v eurách deliteľnú piatimi, najviac však do výšky 700 eur. Ak nie je možné určiť výšku nedoplatku mýta, uloží sa pokuta vo výške 700 eur. Za priestupok podľa odseku 1 písm. a) bodu 2. sa uloží pokuta vo výške pätnásťnásobku mínusového kreditu, najviac však 1 050 eur, a v blokovom konaní vo výške desaťnásobku mínusového kreditu, pričom výsledná suma sa zaokrúhli na celú sumu v eurách deliteľnú piatimi, najviac však do výšky 700 eur.		elektronického výberu mýta, Jednotného informačného systému v cestnej doprave a súvisiacich informačných systémov v gescii rezortu vnútra, čo by znamenalo nemalé finančné náklady. Navrhované zníženie pokút za priestupok spolu so včasnejším upozorňovaním vodiča na klesajúcu výšku kreditu palubnou jednotkou (dojazd cca 80 km, predtým cca 50 km) a zavedenie možnosti dobitia mýtného kreditu považujeme za dostatočné. Dodávame, že prevádzkovatelia majú možnosť využívať režim následnej úhrady mýta na faktúru.
--	---	--	--