

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Spôsob pripomienkového konania
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných 88 /38
Počet vyhodnotených pripomienok 88

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 38 /10
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 17 /13
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných 32 /15

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	4 (3o,1z)	0 (0o,0z)		
2.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
3.	Generálne riaditeľstvo zboru väzenskej a justičnej stráže	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
4.	Klub 500	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		

5.	Košický samosprávny kraj	2 (0o,2z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	8 (8o,0z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	3 (2o,1z)	0 (0o,0z)		
8.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	8 (3o,5z)	0 (0o,0z)		
11.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
13.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	6 (6o,0z)	0 (0o,0z)		
14.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
15.	Národná banka Slovenska	3 (3o,0z)	0 (0o,0z)		
16.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
17.	Prešovský samosprávny kraj	3 (0o,3z)	0 (0o,0z)		
18.	Republiková únia zamestnávateľov	13 (2o,11z)	0 (0o,0z)		
19.	Slovenská asociácia petroléjárskeho priemyslu a obchodu	7 (0o,7z)	0 (0o,0z)		
20.	Slovenská informačná služba	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		

21.	Únia miest Slovenska	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
22.	Verejnosť	11 (11o,0z)	0 (0o,0z)		
23.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
27.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
29.	Štatistický úrad Slovenskej republiky (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy)	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
30.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
31.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

36.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Spplnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
47.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
48.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
49.	Asociácia priemyselných zväzov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
50.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	88 (50o,38z)	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	§4 Navrhujeme doplniť do §4 nový bod (8): „(8) Verejní obstarávatelia, obstarávatelia alebo objednávateľia sú povinní postupovať pri uzatváraní zmluvy podľa § 2 ods. 1 primerane podľa odsekov 1 až 8 aj v prípade príležitostného spoločného obstarávania podľa osobitného predpisu). xx) § 16 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“ Odôvodnenie: Navrhujeme špecifikovať, že povinnosti sa rovnako vzťahujú aj na spoločné verejné obstarávania, ktoré môže byť výhodnejším spôsobom ako plniť povinnosti aj v zmysle bodu (28) preambuly Smernice.	O	N	Agregáciu dopytu navrhujeme riešiť prostredníctvom rámcových zmlúv alebo dynamického nákupného systému, kedy je na základe uzatvárania dielčích zmlúv možné jasné a adresné odpočtovanie plnenia limitov. Návrh zákona zároveň uvedené rieši v § 2 ods. 2.
AZZZ SR	§4 Navrhujeme doplniť ustanovenie explicitne definujúce podmienky pre rámcové zmluvy napríklad v nasledovnom znení ako nový bod (4): „(4) Pri zmluve podľa § 2 ods. 2 sa minimálny podiel určí ako podiel ekologických vozidiel na celkovom počte vozidiel uvedených v § 2 ods. 3, ktoré boli predmetom čiastkových zákaziek z rámcovej zmluvy za referenčné obdobie podľa § 3 písm. a).“ Dôvodom je nastavenie jednoznačnej interpretácie pre rámcové zmluvy a ich čiastkové zákazky.	O	N	Zákazky vymedzené v § 2 ods. 2 sa považujú za nadlimitné zákazky podľa odseku 1, minimálny podiel sa preto v ich prípade určí podľa § 4 ods. 3 rovnako, ako v prípade iných zákaziek v pôsobnosti zákona; nie je teda potrebné dopĺňať osobitné ustanovenie.
AZZZ SR	§6 Navrhujeme v §6 zmeniť prvú časť bodu (1) nasledovne: „(1)	O	N	Uvedený návrh zvyšuje administratívnu záťaž pre verejných

	Verejný obstarávateľ a obstarávateľ zasiela Úradu pre verejné obstarávanie (ďalej len „úrad“) elektronicky každoročne do 30. januára na formulári zverejnenom na webovom sídle úradu súhrnnú správu o zmluvách podľa § 2 ods. 1 písm. a) a b), ktoré uzatvoril za obdobie od začiatku referenčného obdobia, v ktorej uvedie“ Odôvodnenie: Navrhujeme upraviť reportovanie tak, aby namiesto ročných období zohľadňovali referenčné obdobia. Týmto spôsobom sa ľahšie odsleduje celkové plnenie daného verejného obstarávateľa a obstarávateľa.			obstarávateľov, keďže v rámci každoročnej správy by museli reportovať aj predchádzajúce kalendárne roky v rámci referenčného obdobia, ktoré už boli predmetom samostatnej súhrnnej správy.
AZZZ SR	§8 Navrhujeme zmeniť výšku definovanej pokuty v bode (1) nasledovne: „(1) Úrad uloží verejnému obstarávateľovi, obstarávateľovi alebo objednávateľovi pokutu vo výške súčinu percentuálneho nesplnenia minimálneho podielu (ktorým je rozdiel medzi minimálnou % hodnotou a % hodnotou dosiahnutou daným obstarávateľom) a súčtu hodnoty obstarávaní za celé referenčné obdobie, ak porušil povinnosť dodržať minimálne podiely ekologických vozidiel podľa § 4.“ Odôvodnenie: Navrhujeme upraviť výšku sankcií v prípade nedodržania podielov. V prípade malých obstarávateľov môže byť navrhovaná sankcia vo výške 300 000 eur skutočne vysoká, avšak v prípade veľkých obstarávateľov (väčšie dopravné podniky), ktorí ročne obstarávajú dopravné prostriedky v rádoch desiatok miliónov EUR je navrhovaná sankcia neprimerane nízka. Navrhujeme preto stanovenie výšky sankcie ako percenta z nesplnenia povinnosti a celkovej sumy daných obstarávaní. Takto	Z	ČA	Na rozporovom konaní bol rozpor po vzájomnom vysvetlení odstránený a pripomienkujúci subjekt na svojej pripomienke ďalej netrvá. V rámci diskusie bolo dohodnuté, že v rámci návrhu zákona bude upravená alternatíva vymedzenia sankcie navrhnutá Ministerstvom životného prostredia SR. V rámci tejto úpravy budú pre jednotlivé kategórie vozidiel upravené rozdielne sankčné stropy. Zároveň bude v rámci úpravy § 8 ods. 6 explicitne doplnené, že pri kvantifikácii výšky pokuty bude úrad prihliadať aj na nesplnenú časť minimálneho podielu.

	sa bude priamo penalizovať len neplnenie povinnosti úmerne k výške nesplnenia.			
GPSR	§ 7 V navrhovanom ustanovení § 7 ods. 1 odporúčame v prvej vete doplniť, respektíve vymedziť subjekty, nad ktorými úrad vykonáva dohľad (legislatívno-technická pripomienka). V odseku 2 odporúčame slová „v § 4“ nahradiť slovami „podľa § 4“ (legislatívno-technická pripomienka). Znenie navrhovaného odseku 3 považujeme za všeobecné a z hľadiska jeho obsahu nie celkom zrozumiteľné. Ani z dôvodovej správy nie je jasné, čo sa rozumie pod povahou skutočností, informácií, dokumentov a tak ďalej, z ktorých vyplývajú pochybnosti o plnení povinností podľa tohto zákona a ktoré majú za následok vykonávanie dohľadu úradom v priestoroch verejného obstarávateľa, obstarávateľa a objednávateľa (ďalej len „kontrolované subjekty“). Taktiež absentuje úprava možnosti kontrolovanému subjektu vyjadriť sa k prípadným zisteným nedostatkom, či úprava možnosti ich odstránenia v úradom určenej lehote. V nadväznosti na uvedené, odporúčame upraviť znenie odseku 3 v naznačenom smere.	O	ČA	Legislatívno-technické pripomienky boli akceptované. Znenie § 7 bolo upravené a rozpracované. Postup podľa § 7 ods. 3 nie je dôsledkom pochybností úradu o plnení povinností podľa zákona, ale je rovnocenným prostriedkom zisťovania skutkového stavu. Napr. skutočný počet ekologických vozidiel ako i to, či tieto vozidlá spĺňajú požadované vlastnosti, je možné najlepšie overiť výkonom dohľadu v priestoroch daného subjektu. Je potrebné tiež poukázať na subsidiárne uplatnenie správneho poriadku, ktorý dáva účastníkom konania viaceré možnosti a prostriedky.
GR ZVJS	§ 2 ods. 3 písm. a) § 2 ods. 3 písm. a) sa dopĺňa bodom 14, ktorý znie: „14. vozidla Zboru väzenskej a justičnej stráže určeného na prepravu väznených osôb“ Odôvodnenie: Motorové vozidlá, využívané na zabezpečenie prepravy väznených osôb sú vozidlá využívané na plnenie špecifických úloh. Uvedené úlohy sa vo väčšine prípadov plnia s využitím viacerých vozidiel súčasne, pričom je potrebné, aby aj tieto vozidlá disponovali rovnakými technickými	Z	ČA	Bolo upravené znenie § 2 ods. 3 písm. a) tretieho bodu návrhu zákona tak, aby reflektovalo znenie pripomienky.

	parametrami, čo by v prípade obstarania vozidiel v zmysle predloženého návrhu zákona bolo problematické, nakoľko by bolo potrebné v rámci verejného obstarávania obstarat' minimálny podiel ekologických vozidiel, ktorých technické parametre nevyhovujú plneniu špecifických úloh Zboru väzenskej a justičnej stráže pri zabezpečení prepravy väznených osôb. Okrem osobných vozidiel kategórie M1 sú osobitnou kapitolou aj autobusy kategórie M2 a M3, ktoré sú v podmienkach Zboru väzenskej a justičnej stráže špeciálne upravované na zabezpečenie hromadnej prepravy väznených osôb a rovnako aj pri nich je potrebné zabezpečiť rovnaké technické parametre pre všetky autobusy v rámci procesu verejného obstarávania.			
Klub 500	1. K § 2 ods. 3 návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 2 ods. 3 navrhujeme vypustiť písm. b) Odôvodnenie: Z návrhu zákona navrhujeme vypustiť ustanovenie § 2 ods. 3 písm. b), v zmysle ktorého sa návrh zákona vzťahuje aj na trolejbusy, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 vzal pripomienkujúci subjekt pripomienku späť.

	samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórii, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.			
Klub 500	2. K § 3 ods. 1, písm. b) návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 3 ods. 1, písm. b) navrhujeme vypustiť bod 4. Odôvodnenie: Z návrhu zákona navrhujeme vypustiť ustanovenie § 3 ods. 1, písm. b) bod 4. v zmysle ktorého sa za ekologické vozidlo definuje aj trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórii, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 vzal pripomienkujúci subjekt pripomienku späť.

	žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.			
Klub 500	3. K § 4 ods. 4 návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 4 ods. 4 navrhujeme za slová: „podľa § 3“ vložiť slová: „ods. 1“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	Z	A	
Klub 500	4. K § 4 ods. 4, písm. c) návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 4 ods. 4, písm. c) navrhujeme vypustiť slová: „a trolejbus“. Odôvodnenie: Navrhujeme aby sa predmetné ustanovenie nevzťahovalo aj na trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 vzal pripomienkujúci subjekt pripomienku späť.

	nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.			
Klub 500	5. K § 4 ods. 5 návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 4 ods. 5 navrhujeme za slová: „podľa § 3“ vložiť slová: „ods. 1“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	Z	A	
Klub 500	6. K § 4 ods. 5, písm. c) návrhu zákona – zásadná pripomienka V § 4 ods. 5, písm. c) navrhujeme vypustiť slová: „a trolejbus“. Odôvodnenie: Navrhujeme aby sa predmetné ustanovenie nevzťahovalo aj na trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 vzal pripomienkujúci subjekt pripomienku späť.

	ráamec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.			
KSK	§ 9 Košický samosprávny kraj navrhuje do § 9 Prechodné ustanovenie doplniť ods. 2 v nasledovnom znení: (2) Uplatnenie minimálneho podielu pre referenčné obdobie podľa § 3 ods. 1 písm. a) bodu 1. je v prípade prímestskej autobusovej dopravy záväzný pre jeho dosiahnutie v polovici platnosti uzatváraných zmlúv. Odôvodnenie: Podľa znenia odôvodnenia 16 Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, by autokary nemali byť zahrnuté do rozsahu pôsobnosti smernice. Prímestská autobusová doprava svojim charakterom dopravných služieb zodpovedá viac autokarom než vozidlám s prepravou stojacich cestujúcich (ako napr. mestská doprava). Aktuálna nepripravenosť výrobcov autobusov na výrobu autobusov s alternatívnymi druhmi pohonu a nulovými emisiami pre segment prímestskej dopravy a zároveň nedostatočná dostupnosť nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v SR pre zavedenie vozidiel na alternatívne palivá, v kombinácii s výrazným nárastom nákladov na zabezpečenie požadovaného vozidlového parku evidentne spôsobia kolaps systému prímestskej dopravy a jeho financovania v prípade aplikácie zákona bez stanovenia prechodného obdobia.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť. V rámci uvedeného pripomienkujúci subjekt podčiarkol, že splnenie požiadaviek si na jeho strane vyžiada zvýšené náklady. V súlade s bodom (22) preambuly smernice 2019/1161/EÚ pripomienkujúci subjekt zdôraznil potrebu zabezpečenia vhodných dotačných mechanizmov. Pokiaľ ide o dopravu autokarmi, spod pôsobnosti zákona ju vylučuje navrhovaný § 2 ods. 3 písm. a) bod 13 zákona.
KSK	§ 2 ods. 1 písm. b) a c) Košický samosprávny kraj navrhuje upraviť formuláciu písmena	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 bol rozpor odstránený. Znenie

	b) a c) s ohľadom na formuláciu vymedzenia pôsobnosti Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy nasledovne: „b) zmluvu o službách stanovených v prílohe č. 1 pokiaľ sa na verejných obstarávateľov a obstarávateľov vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania pre nadlimitné zákazky uvedené v osobitnom predpise.5)“ „c) zmluvu o službách vo verejnom záujme zadanú v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, ktorej predmetom je poskytovanie služieb osobnej cestnej dopravy a je poskytovaná vozidlom podľa odseku 3 a priemerná ročná hodnota služby alebo jej rozsah vyjadrený počtom najazdených kilometrov za rok presiahne hodnotu podľa osobitného predpisu. 6)“ 5) zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní 6) Čl. 5 ods. 4 nariadenia (ES) č.1370/2007 v platnom znení. Odôvodnenie: Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 je poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vymedzené do dvoch zmluvných režimov, a to poskytovanie na základe koncesie alebo zákazky na služby. Iné rozdelenie je máťúce a vytvára zbytočné komplikácie pri výklade zákona.			predmetných ustanovení bude upravené v kontexte zámeru pripomienky.
MDaVSR	celý text V celom texte materiálu odporúčame upraviť dolné indexy nasledovne: „CO2“ za „CO2“; „NOX“ za „NOX“ ;“H2“ za „H2“.	O	A	Uvedený spôsob označenia vygeneroval systém Slov-lex.

MDaVSR	Čl. I § 3 ods. 1 písm. a) bod 1. V Čl. I § 3 ods. 1 písmena a) bode 1. odporúčame slová „2. augusta 2020“ nahradiť slovami „2. augusta 2021“.	O	A	
MDaVSR	Čl. I § 4 ods. 1 V Čl. I § 4 ods. 1 odporúčame na konci slová „§ 3 písm. a)“ nahradiť slovami „§ 3 ods. 1 písm. a)“. Táto pripomienka platí pre celý text materiálu.	O	ČA	Slová „podľa § 3 písm. a)“ boli vypustené z dôvodu nadbytočnosti, keďže referenčné obdobie je jedným z vymedzených pojmov na účely zákona.
MDaVSR	Čl. I § 5 V Čl. I § 5 odporúčame slová „§ 3 písm. b)“ nahradiť slovami „§ 3 ods. 1 písm. b)“. Táto pripomienka platí pre celý text materiálu.	O	A	
MDaVSR	Čl. I § 6 ods. 3 písm. e) a f) V Čl. I § 6 ods. 3 písm. e) a f) odporúčame nahradiť text nasledovne: „e) celkový počet ekologických vozidiel okrem vozidiel s nulovými emisiami podľa § 3 ods. 1 písm. b) tretieho bodu a štvrtého bodu podbodu 4a s uvedením výrobcu, modelu vozidla a údaj o pohone vozidla, f) celkový počet vozidiel s nulovými emisiami podľa § 3 ods. 1 písm. b) tretieho bodu a štvrtého bodu podbodu 4a s uvedením výrobcu, modelu vozidla a údaj o pohone vozidla.“. Odôvodnenie: Ide o úpravu textu tak, aby sa aj trolejbusy započítavali do počtu vozidiel v rámci súhrnnej správy.	O	A	
MDaVSR	Čl. I § 8 ods. 7 V Čl. I § 8 ods. 7 odporúčame prehodnotiť odkazy na § 4 ods. 2 z dôvodu zmätočnosti.	O	A	

MDaVSR	Čl. III V Čl. III odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 53a) a 53b) vypustiť slová „o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov.“.	O	N	Keďže ide o odkaz na nový zákon, ktorý ešte nemá vlastné číselné označenie, je z dôvodu právnej istoty vhodnejšie použiť odkaz na celý názov nového zákona ako použiť označenie "zákon č. .../2021 Z. z.".
MDaVSR	dôvodová správa osobitná časť V dôvodovej správe osobitnej časti k § 3 odporúčame slová „po 1. januári 2030“ nahradiť slovami „po 1. januári 2031“.	O	A	
MFSR	Všeobecne 1. V doložke vybraných vplyvov (ďalej len „doložka vplyvov“) je uvedené, že predložený návrh má negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý nie je rozpočtovo zabezpečený. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu nie je vypracovaná. Zároveň je v bode 10. Poznámky doložky vplyvov uvedené, že nie je možné vyčíslieť vplyv na rozpočet verejnej správy, pretože vplyv na verejný rozpočet je podmienený druhom obstarávaného ekologického vozidla (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo...) a stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov, objednávateľov služieb vo verejnom záujme a dopravných podnikov. Súčasne sa predpokladá v budúcnosti vzhľadom na agregovanie dopytu a s tým súvisiacim rozšírením výroby, optimalizáciou a znižovaním výrobných nákladov aj postupné znižovanie cien ekologických vozidiel. Nesúhlasíme s návrhom, ktorý zakladá nekrytý vplyv na	Z	A	Rozpor bol po konzultácií odstránený. Doložka vvybraných vplyvov bola upravená a bola doplnená informácia, že ide o rozpočtovo kryté náklady, ktoré jednotlivé kapitoly zabezpečia každoročne pri príprave rozpočtu v rámci svojich rozpočtových možností.

	rozpočet verejnej správy. Vzhľadom na navrhovanú účinnosť od 2. augusta 2021 trváme na našej pripomienke z predbežného pripomienkového konania, ktorou sme žiadali o predloženie hrubého odhadu predpokladaných nákladov súvisiacich s podporou ekologických vozidiel. Upozorňujeme, že je potrebné, aby si výdavky súvisiace s podporou ekologických vozidiel jednotlivé kapitoly zabezpečili každoročne pri príprave rozpočtu v rámci svojich rozpočtových možností. Uvedené konštatovanie žiadame doplniť do doložky vplyvov časti 10. Poznámky a zároveň označiť, že vplyv na rozpočet verejnej správy bude rozpočtovo zabezpečený.			
MFSR	Všeobecne 2. V súvislosti s predloženým návrhom zákona upozorňujeme na nariadenie vlády SR č. 419/2014 Z. z. o limitoch výdavkov na obstaranie osobných automobilov štátnymi rozpočtovými organizáciami a štátnymi príspevkovými organizáciami.	O	A	Predkladateľ upravil znenie § 26 ods. 11 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov prostredníctvom nového článku II.
MFSR	Všeobecne 3. Návrh je potrebné zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (v čl. I poznámke pod čiarou k odkazu 15 na konci pripojiť slová „v znení neskorších predpisov“, v poznámke pod čiarou k odkazu 17 v zátvorke vypustiť slová „s. 1“ ako nadbytočné, v poznámke pod čiarou k odkazu 18 na konci pripojiť slová „v platnom znení“, v § 3 ods. 1 písm. c) slovo „dopady“ nahradiť slovom „vplyvy“ a pred slovo „ak“ vložiť čiarku, v § 3 ods. 1 písm. d) za slovo „kvapalnú“ vložiť slovo	O	A	

	„palivo“, v poznámke pod čiarou k odkazu 20 v zátvorke rok „2000“ nahradiť rokom „2020“, v § 4 ods. 1 až 3 a 7 a § 5 vypustiť slová „podľa § 3 písm. a)“ ako nadbytočné, keďže ide o pojem zavedený na účely návrhu zákona, v § 4 ods. 5 úvodnej vete za slovo „druhého“ vložiť slovo „bod“, v § 6 ods. 1 písm. a) slovo „vestníka“ nahradiť slovom „Vestníka“, v § 6 ods. 3 písm. e) a f) slovo „údaju“ nahradiť slovom „údaja“, v § 7 ods. 2 prvej vete slová „v § 4“ nahradiť slovami „podľa § 4“ a v druhej vete za slovo „požadované“ vložiť slová „informácie a“, v § 8 ods. 3 vypustiť slová „ekologických vozidiel“ vzhľadom na zavedenú legislatívnu skratku, v § 8 ods. 7 vypustiť slová „ekologických vozidiel podľa tohto zákona“, v čl. II úvodnej vete doplniť chýbajúcu novelu – zákon č. 83/2019 Z. z., na konci čl. II doplniť túto vetu: „Poznámka pod čiarou k odkazu 44 sa vypúšťa.“, v čl. III úvodnej vete doplniť chýbajúcu novelu – zákon č. 269/2018 Z. z., v § 45 vypustiť slová „tohto zákona“ ako nadbytočné, v poznámkach pod čiarou k odkazom 53a a 53b uviesť skrátenú citáciu návrhu zákona).			
MHSR	§ 3 ods. 1 písm. c V článku I § 3 ods. 1 písm. c) odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 19 vypustiť citáciu zákona č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysoko účinnej kombinovanej výroby a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Uvedenú citáciu odporúčame nahradiť odkazom na delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/807 z 13. marca 2019, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001, pokiaľ ide o	O	A	

	určenie surovín s vysokým rizikom nepriamej zmeny využívania pôdy. Odôvodnenie: v zákone č. 309/2009 Z. z. sa nenachádza definícia, ani iná špecifikácia, nepriamej zmeny využívania pôdy.			
MIRRI SR	§ 3 ods. 1 písm. c Slovo "dopady" odporúčame nahradiť slovom vplyvy. gramatická pripomienka	O	A	
MOSR	§ 6 § 6 žiadame doplniť odsekom 5, ktorý znie: „(5) Ustanovenie odseku 1 sa nevzťahuje na spravodajské služby.x)“. Odôvodnenie Spravodajskú činnosť Vojenského spravodajstva tvorí súhrn opatrení a činností, síl a prostriedkov, ktorými sa realizujú úlohy spravodajského zabezpečenia obrany, obranyschopnosti a bezpečnosti Slovenskej republiky v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky. V súvislosti s navrhovanou povinnosťou podľa § 6 ods. 1 pre verejného obstarávateľa by bolo možné získať informácie o počte vozidiel používaných Vojenským spravodajstvom a údaje o príslušníkoch a osobách konajúcich v prospech Vojenského spravodajstva pri uzatváraní zmlúv, ktorých predmetom je kúpa, lízing, kúpa na splátky alebo prenájom vozidla. V tejto súvislosti poukazujeme aj na to, že aj z pôsobnosti zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú podľa § 1 ods. 2 písm. w) tohto zákona úplne vyňaté zákazky v oblasti obrany a bezpečnosti na účely spravodajských činností vykonávaných spravodajskými službami a spravodajské služby sú vyňaté aj z povinnosti podávať súhrnné správy o svojich zákazkách podľa § 10 ods. 11 písm. d) a § 117 ods. 6	Z	ČA	Rozpor odstránený. Po vzájomnej diskusii v rámci rozporového konania bol prijatý záver, že bude doplnená dôvodová správa k ustanoveniu § 6 v rámci ktorej sa explicitne uvedie, že verejný obstarávateľ a obstarávateľ súhrnné správy podľa odseku 1 úradu nezasiela, ak v referenčnom období neuzatvoril žiadnu zmluvu podľa § 2 ods. 1 písm. a) a b).

	tohto zákona. Odkrývanie síl a prostriedkov, a to hoci len čiastkovými informáciami, teda nechránenie informácií v informačných systémoch Vojenského spravodajstva, môže závažným spôsobom narušiť a ohroziť plnenie úloh Vojenského spravodajstva a zároveň môže byť zásahom do použitých osobitných bezpečnostných opatrení prijatých Vojenským spravodajstvom na ochranu informačných systémov a údajov v nich uchovávaných. Vojenské spravodajstvo vo svojich informačných systémoch spracováva a uchováva informácie, ktoré sú utajovanými skutočnosťami podľa zákona č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako aj informácie o vozidlách a osobách, ktoré majú priamu súvislosť s plnením jeho úloh podľa zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 198/1994 Z. z. o Vojenskom spravodajstve v znení neskorších predpisov. Vojenské spravodajstvo je na základe vyššie uvedených právnych predpisov povinné ich chrániť pred vyzradením, zneužitím, poškodením alebo neoprávneným zničením. Samotné informačné systémy Vojenského spravodajstva sú zároveň sami o sebe utajovanou skutočnosťou. Z vyššie uvedených dôvodov je potrebné navrhované znenie § 6 v kontexte predloženej pripomienky upraviť tak, aby cieľ sledovaný navrhovaným zákonom na jednej strane súčasne neohrozoval alebo nevylučoval zabezpečovanie ochrany bezpečnostných záujmov štátu na strane druhej, a to spôsobom, ktorý zabezpečí rovnováhu medzi týmito základnými záujmami štátu a ich súbežné plnenie bez toho, aby plnenie jedného z nich ohrozovalo plnenie druhého. Ponechanie právnej úpravy v			
--	---	--	--	--

	predloženom znení by bolo možné považovať za kontradiktórne k všeobecne uznávanej zásade ochrany bezpečnostných záujmov Slovenskej republiky, ktorá je ako taká akceptovaná aj ďalšími platnými a účinnými všeobecne záväznými právnymi predpismi. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky za zásadnú.			
MOSR	§ 7 § 7 odporúčame doplniť odsekom 6, ktorý znie: „(6) Nedotknuté zostávajú ustanovenia osobitného predpisu,x) podľa ktorých je predloženie niektorých informácií a niektoré činnosti podľa odsekov 2 až 4 viazané na osobitné oprávnenie.“. Poznámka pod čiarou k odkazu x znie: „x) Zákon č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie Odporúčame precizovať znenie ustanovenia § 7 odkazom na osobitný predpis, ktorého predmetom úpravy je ochrana utajovaných skutočností, keďže poskytnutie informácií a dokumentov a vstup do niektorých objektov s osobitným režimom môže byť viazané na preukázanie oprávnenia na oboznamovanie sa s utajovanými skutočnosťami.	O	A	Rozpor odstránený. Po vzájomnej diskusii v rámci rozporového konania bola prijatá legislatívna úprava znenia § 7 ods. 3 prvej vety v znení: "Ak si to povaha informácií, dokumentov, dokladov alebo vecí vyžaduje a ak to nevyklučujú osobitné predpisy,x)" s odkazom na zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov a zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 198/1994 Z. z. o Vojenskom spravodajstve v znení neskorších predpisov.
MOSR	§ 7 § 7 žiadame doplniť odsekom 5, ktorý znie: „(5) Ustanovenia odsekov 2 a 3 sa nevzťahujú na spravodajské služby.x)“. Odôvodnenie Spravodajskú činnosť Vojenského spravodajstva tvorí súhrn opatrení a činností, síl a prostriedkov, ktorými sa realizujú úlohy spravodajského zabezpečenia obrany, obranyschopnosti a bezpečnosti Slovenskej republiky v	Z	A	Rozpor odstránený. Predkladateľ návrhu zákona doplní dôvodovú správu k § 6 a upraví § 7 ods. 3 prvá veta.

	pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky. V súvislosti s navrhovanými povinnosťami v § 7 ods. 2 a 3 pre verejného obstarávateľa by bolo možné získať informácie o počte vozidiel používaných Vojským spravodajstvom a údaje o príslušníkoch a osobách konajúcich v prospech Vojského spravodajstva pri uzatváraní zmlúv, ktorých predmetom je kúpa, lízing, kúpa na splátky alebo prenájom vozidla. Odkrývanie síl a prostriedkov, a to hoci len čiastkovými informáciami, teda nechránenie informácií v informačných systémoch Vojského spravodajstva, môže závažným spôsobom narušiť a ohroziť plnenie úloh Vojského spravodajstva a zároveň môže byť zásahom do použitých osobitných bezpečnostných opatrení prijatých Vojským spravodajstvom na ochranu informačných systémov a údajov v nich uchovávaných. V tejto súvislosti poukazujeme aj na to, že aj z pôsobnosti zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú podľa § 1 ods. 2 písm. w) tohto zákona úplne vyňaté zákazky v oblasti obrany a bezpečnosti na účely spravodajských činností vykonávaných spravodajskými službami a spravodajské služby sú vyňaté aj z povinnosti podávať súhrnné správy o svojich zákazkách podľa § 10 ods. 11 písm. d) a § 117 ods. 6 tohto zákona. Vojské spravodajstvo vo svojich informačných systémoch spracováva a uchováva informácie, ktoré sú utajovanými skutočnosťami podľa zákona č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ako aj informácie o vozidlách a osobách, ktoré majú priamu súvislosť s plnením jeho úloh podľa zákona Národnej rady Slovenskej			
--	--	--	--	--

	republiky č. 198/1994 Z. z. o Vojenskom spravodajstve v znení neskorších predpisov. Vojenské spravodajstvo je na základe vyššie uvedených právnych predpisov povinné ich chrániť pred vyzradením, zneužitím, poškodením alebo neoprávneným zničením. Samotné informačné systémy Vojenského spravodajstva sú zároveň sami o sebe utajovanou skutočnosťou. Z vyššie uvedených dôvodov je potrebné navrhované znenie § 7 v kontexte predloženej pripomienky upraviť tak, aby cieľ sledovaný navrhovaným zákonom na jednej strane súčasne neohrozoval alebo nevylučoval zabezpečovanie ochrany bezpečnostných záujmov štátu na strane druhej, a to spôsobom, ktorý zabezpečí rovnováhu medzi týmito základnými záujmami štátu a ich súbežné plnenie bez toho, aby plnenie jedného z nich ohrozovalo plnenie druhého. Ponechanie právnej úpravy v predloženom znení by bolo možné považovať za kontradiktórne k všeobecne uznávanej zásade ochrany bezpečnostných záujmov Slovenskej republiky, ktorá je ako taká akceptovaná aj ďalšími platnými a účinnými všeobecne záväznými právnymi predpismi. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky za zásadnú.			
MOSR	§ 2 V § 2 ods. 3 písm. a) žiadame prvý bod upraviť takto: „1. vozidla navrhnutého a vyrobeného alebo prispôbeného len na použitie ozbrojenými silami, ako aj iného vozidla obstarávaného na plnenie úloh ozbrojených síl,“. Odôvodnenie Ozbrojené sily Slovenskej republiky plnia úlohy podľa zákona č. 321/2002 Z. z. o ozbrojených silách Slovenskej republiky v znení neskorších	Z	N	Pokiaľ ide o zákazku v oblasti obrany a bezpečnosti, ktorá je predmetom niektorej z výnimiek zo zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov, táto zákazka nepatrí v súlade s § 2 ods. 1

	predpisov a zákona č. 319/2002 Z. z. o obrane Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. Pri plnení úloh, ktoré im vyplývajú z uvedených zákonov, nemôže byť použiteľnosť techniky limitovaná kapacitou batérií elektrických vozidiel a odkázaná na civilnú sieť nabíjacích, resp. čerpacích staníc na LPG, CNG, vodíka a tekutých biopalív, ktorá v Slovenskej republike ešte nie je v dostatočnej miere vybudovaná. Pri plnení úloh medzinárodného krízového manažmentu sa vyžaduje použitie techniky, ktorá je schopná prevádzky na jednotné palivo podľa štandardizačných dokumentov Organizácie Severoatlantickej zmluvy, a zároveň sa vyžaduje použitie vozidiel s viacpalivovými motormi. Uvedené sa netýka iba špeciálnej bojovej techniky, ale aj vozidiel kategórie M a N a ich podkategórií. Zabezpečenie prevádzky elektrických alebo iných ekologických vozidiel je podmienené vybudovaním dostatočným počtom nabíjacích resp. čerpacích staníc na uvedené ekologické palivá aj v jednotlivých útvaroch ozbrojených síl Slovenskej republiky, čo by malo z hľadiska ich vybudovania zásadný vplyv na rozpočet Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Zvýšené náklady treba počítať aj pri nákupe ekologických vozidiel, ktorých obstarávacía cena je o 15 až 25% vyššia oproti cene vozidla s naftovým motorom. Tieto vplyvy nie sú uvedené v doložke vybraných vplyvov ani odhadom. A predložený materiál neobsahuje ani návrh na úhradu týchto zvýšených výdavkov. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky za zásadnú.			písm. a) a b) do pôsobnosti návrhu zákona.
--	--	--	--	---

MOSR	§ 3 V § 3 ods. 1 písm. a) prvom bode navrhujeme slová „od 2. augusta 2020“ nahradiť slovami „od 2. augusta 2021“. Odôvodnenie V predmetnom ustanovení § 3 ods. 1 písm. a) sa uvádza referenčné obdobie pre vykazovanie minimálneho podielu ekologických vozidiel od 2. augusta 2020 do 31. decembra 2025. Máme za to, že došlo k chybe a správne má referenčné obdobie byť od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025, keďže návrh zákona má nadobudnúť účinnosť 2. augusta 2021. V tejto súvislosti odkazujeme aj na osobitnú časť dôvodovej správy k danému ustanoveniu a na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility v platnom znení, ktorá v čl. 5 ods. 1 exaktne vymedzuje dve časové obdobia v rámci ktorých sa má plniť minimálny podiel ekologických vozidiel, a to časové obdobie od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025 a od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030. Uvedený dátum odporúčame opraviť aj napríklad v tabuľke zhody.	O	A	
MOSR	§ 4 V § 4 ods. 1 žiadame na konci bodku nahradiť bodkočiarkou a pripojiť tieto slová: „to neplatí pre spravodajské služby.x)“. Poznámka pod čiarou k odkazu x znie: „x) Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov. Zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 198/1994 Z. z. o Vojenskom spravodajstve v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie	Z	ČA	Rozpor odstránený. Predkladateľ návrhu zákona doplní dôvodovú správu k § 6 a upraví § 7 ods. 3 prvá veta, tak ako je uvedené vo vyhodnotení k týmto ustanoveniam.

	Vojenské spravodajstvo nevylučuje nákup „ekologických vozidiel“, ale minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel na celkovom počte obstarávaných vozidiel pre referenčné obdobie musí byť podmienený reálnymi potrebami Vojenského spravodajstva pri plnení spravodajskej činnosti, ktorými sa realizujú úlohy spravodajského zabezpečenia obrany, obranyschopnosti a bezpečnosti Slovenskej republiky v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Na základe uvedeného Vojenské spravodajstvo pri nákupe vozidiel musí prihliadať na zabezpečenie maximálnej mobility príslušníkov Vojenského spravodajstva pri plnení úloh, čo v prípade ekologických vozidiel, vzhľadom na ich pomerne malý dojazd a nedostatočnú sieť čerpacích, či nabíjacích staníc, nie je možné zabezpečiť. Tým môže dôjsť k reálnemu ohrozeniu činnosti Vojenského spravodajstva. V tejto súvislosti poukazujeme aj na to, že aj z pôsobnosti zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú podľa § 1 ods. 2 písm. w) tohto zákona úplne vyňaté zákazky v oblasti obrany a bezpečnosti na účely spravodajských činností vykonávaných spravodajskými službami. Túto pripomienku považuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky za zásadnú.			
MOSR	§ 8 V § 8 ods. 1 až 5 navrhujeme prehodnotiť a znížiť výšku pokút za správne delikty. Odôvodnenie Sme toho názoru, že navrhované znenie § 8 upravuje neprimerane vysoké horné hranice pokút za správne delikty. Uloženie neprimerane vysokých pokút môže	O	N	Znenie § 8 vrátane výšky niektorých sankcií bolo upravené na základe podnetov v rámci medzirezortného pripomienkového konania.

	výrazne ohroziť ďalšie fungovanie verejného obstarávateľa a môže byť pre neho až likvidačné.			
MOSR	Čl. III V navrhovanom § 45 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov žiadame na konci pripojiť tieto slová: „a spravodajské služby8)“. Odôvodnenie Vojenské spravodajstvo nevylučuje nákup „ekologických vozidiel“, ale minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel na celkovom počte obstarávaných vozidiel pre referenčné obdobie musí byť podmienený reálnymi potrebami Vojenského spravodajstva pri plnení spravodajskej činnosti, ktorými sa realizujú úlohy spravodajského zabezpečenia obrany, obranyschopnosti a bezpečnosti Slovenskej republiky v pôsobnosti Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Na základe uvedeného Vojenské spravodajstvo pri nákupe vozidiel musí prihliadať na zabezpečenie maximálnej mobility príslušníkov Vojenského spravodajstva pri plnení úloh, čo v prípade ekologických vozidiel, vzhľadom na ich pomerne malý dojazd a nedostatočnú sieť čerpacích, či nabíjacích staníc, nie je možné zabezpečiť. Tým môže dôjsť k reálnemu ohrozeniu činnosti Vojenského spravodajstva. V tejto súvislosti poukazujeme aj na to, že aj z pôsobnosti zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sú podľa § 1 ods. 2 písm. w) tohto zákona úplne vyňaté zákazky v oblasti obrany a bezpečnosti na účely spravodajských činností vykonávaných spravodajskými službami. Túto	Z	ČA	Rozpor odstránený. Predkladateľ návrhu zákona doplní dôvodovú správu k § 6 a upraví § 7 ods. 3 prvá veta, tak ako je uvedené vo vyhodnotení k týmto ustanoveniam.

	pripomienku považuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky za zásadnú.			
MPSVRSR	K doložke vybraných vplyvov Odporúčame opätovne prehodnotiť sociálne vplyvy predkladaného materiálu v nadväznosti na ustanovenie § 8 ods. 1 predkladaného návrhu zákona. Odôvodnenie: Podľa navrhovaného § 8 ods. 1 sa ukladá pokuta pre verejného obstarávateľa, obstarávateľa alebo objednávateľa za prípadné porušenie povinností vyplývajúcich z návrhu zákona o povinnosti dodržať minimálne podiely ekologických vozidiel až do výšky 300 000 eur. V osobitnej časti dôvodovej správy sám predkladateľ uvádza, že ide o „drakonické“ horné hranice pokút. Udelenie takejto vysokej pokuty môže výrazne ohroziť ďalšie fungovanie zamestnávateľa a môže byť pre neho až likvidačné, z tohto dôvodu odporúčame predkladateľovi opätovne prehodnotiť sociálne vplyvy predkladaného materiálu, nakoľko po udelení takejto pokuty môžu byť výrazne ohrozené príjmy zamestnancov u daného zamestnávateľa, dokonca zamestnancom u takto postihovaného zamestnávateľa reálne hrozí strata zamestnania. Predmetnú pripomienku predložilo Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky ešte v rámci predbežného pripomienkového konania, avšak predkladateľ sa s ňou dostatočne nevysporiadal.	O	N	Vzhľadom k charakteru povinných subjektov, ktorí môžu byť podľa návrhu zákona sankcionovaní (orgány štátnej správy, orgány územnej samosprávy a iné subjekty financované v plnej miere alebo z časti z verejných zdrojov) nemožno predpokladať, že uloženie pokuty týmto subjektom by mohlo mať vplyv na ich ďalšie fungovanie, resp. existenciu, a teda mať sociálne vplyvy v zmysle pripomienky.
MSSR	vlastný materiál Odporúčame predkladateľovi v názvoch a číselných označeniach paragrafov používať obyčajný typ písma, nie tučný.	O	N	Ide o štandardne používaný formát.

MSSR	vlastný materiál Odporúčame predkladateľovi vložiť nad názov právneho predpisu pod slovom "ZÁKON" slová "z ... 2021".	O	A	Uvedený nedostatok je spôsobený systémom Slov-lex, ktorý automaticky vygeneroval znenie bez uvedených slov.
MSSR	dôvodová správa V dôvodovej správe v osobitnej časti čl. II a čl. III nie je súlad s predloženým návrhom zákona, nakoľko čl. II novelizuje zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave a v dôvodovej správe je uvedené pod čl. II zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní. Odporúčame predkladateľovi v dôvodovej správe zameniť znenie čl. II za čl. III. Ide o zrejmú písársku chybu.	O	A	
MZVEZ SR	K § 3 ods. 1 písm. a) prvý bod V § 3 ods. 1 písm. a) prvom bode slová "2. augusta 2020" odporúčame nahradiť slovami "2. augusta 2021". Odôvodnenie: Článok 5 prvý bod Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.	O	A	
MZVEZ SR	K § 3 ods. 2 V § 3 ods. 2) znak "#" odporúčame nahradiť slovným vyjadrením. Odôvodnenie: Jednoznačnosť textu.	O	N	Uvedené označenie vychádza zo znenia smernice 2019/1161.
MZVEZ SR	K § 4 ods. 1 V § 4 ods. 1 za slová "§ 3" odporúčame vložiť slová "ods. 1". Rovnaká pripomienka sa vzťahuje aj na § 4 ods. 2, 3, 4 a § 6 ods. 2. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka.	O	N	Predmetné slová boli vypustené ako nadbytočné.

MZVEZ SR	§ 8 ods. 2 V § 8 ods. 2 odporúčame slovo „uloží“ nahradiť slovami „môže uložiť“ a odporúčame znížiť výšku hornej hranice pokuty na 10 000 eur alebo alternatívne odporúčame znížiť výšku hornej hranice pokuty na 10 000 eur a upraviť ustanovenie tak, aby táto sankcia postihovala len tých, ktorí v rozhodujúcom referenčnom období zadávali nadlimitnú zákazku na motorové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje predmetný zákon(úrad uloží verejnemu obstarávateľovi, obstarávateľovi alebo objednávateľovi, ktorý zadával v príslušnom referenčnom období nadlimitnú zákazku podľa § 2 ods. 1 alebo ods. 2 pokutu do 100 000 eur , ak porušil povinnosť doručiť úradu súhrnnú správu podľa § 6 ods. 1 alebo ods. 2). Odôvodnenie: Vzhľadom na to, že ide o administratívny úkon, považujeme povinnosť uložiť túto pokutu (do 100 000 eur) za neprimerane prísnu pre verejných obstarávateľov a obstarávateľov (najmä ak sú nimi štátne orgány a orgány územnej samosprávy), a to vzhľadom aj na množstvo iných administratívnych úkonov verejného obstarávateľa, ktoré im ukladá zákon o verejnom obstarávaní. Dôvodom na zníženie výšky pokuty je aj to, že ide o informáciu, ktorú síce verejný obstarávateľ/obstarávateľ je povinný poskytnúť Úradu pre verejné obstarávanie, ale táto informácia je zasielaná Úradu pre verejné obstarávanie v oznámení o výsledku verejného obstarávania (vrátane zákaziek zadávaných na základe rámcovej dohody alebo v rámci dynamického nákupného systému).	O	N	Súhrnná správa je najdôležitejším prostriedkom overenie splnenia povinnosti uloženej zákonom. Uloženie pokuty vo všeobecnosti, ako i uloženie pokuty vo výške hornej hranice nemôže byť svojvoľné, ale musí byť náležite opodstatnené a odôvodnené, viď napr. § 8 ods. 6 návrhu zákona.
MZVEZ SR	K doložke zlučiteľnosti V doložke zlučiteľnosti odporúčame v bode 3a) doplniť príslušné	O	N	Predmetnú problematiku upravuje komplexne uvádzaná smernica

	právne predpisy sekundárneho práva EÚ týkajúce sa problematiky predkladaného návrhu zákona.			2019/1161; iné sekundárne právne predpisy EÚ súvisia s touto problematikou iba okrajovo. Je zaužívanou praxou predkladateľa uvádzať iba transponovaný právny predpis.
MZVEZ SR	K dôvodovej správe V dôvodovej správe odporúčame zameniť poradie článkov II a III, aby zodpovedali článkom II a III vlastného materiálu (návrhu zákona).	O	A	
MŽPSR	§ 3 ods. 1 písm. a K čl. I, § 3 ods. 1 písm. a) bod 1. vlastného materiálu a tabuľke zhody: Číslo „2020“ odporúčame nahradiť číslom 2021. Pravdepodobne ide o preklep. Odôvodnenie: Podľa čl. 5 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 (Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019) je 1. referenčné obdobie určené od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025.	O	A	
MŽPSR	všeobecne Navrhujeme, aby sa pri postupe podľa navrhovaného zákona neuplatňovalo nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 419/2014 Z. z. o limitoch výdavkov na obstaranie osobných automobilov štátnymi rozpočtovými organizáciami a štátnymi príspevkovými organizáciami. Odôvodnenie: Limity výdavkov stanovených	O	A	Predkladateľ upravil znenie § 26 ods. 11 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších

	predmetným nariadením vlády Slovenskej republiky vnímame ako prekážku v rozvoji obstarávania „zelených“ osobných automobilov využívajúcich na pohon alternatívne palivá (ako napr. elektrickú energiu alebo vodík) z dôvodu ich vyššej nadobúdacej hodnoty. Táto vyššia nadobúdacia hodnota vozidla sa však v priebehu času štátnym rozpočtovým organizáciám a štátnym príspevkovým organizáciám vráti v rámci celkových nákladov na životný cyklus takehoto vozidla.			predpisov prostredníctvom nového článku II.
NBS	k čl. I K čl. I (k návrhu zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov) K § 2 ods. 3 (k poznámke pod čiarou k odkazu 15) Na konci textu poznámky pod čiarou je potrebné pripojiť slová „v znení neskorších predpisov“. K § 4 V odsekoch 1 až 5 a 7 je potrebné za slovo „§ 3“ vložiť slová „ods. 1“ (6x). K § 5 V návrhu ustanovenia je potrebné za slovo „§ 3“ vložiť slová „ods. 1“ (2x). K § 6 V odseku 2 je potrebné za slovo „§ 3“ vložiť slová „ods. 1“. Rovnakú úpravu je potrebné vykonať v odseku 3 písm. e) a f). K § 7 V odseku 3 druhej vete je potrebné zvážiť použitie slova „skutočnosti“ v kontexte predkladacej povinnosti voči Úradu pre verejné obstarávanie (skutočnosti sa nepredkladajú ale preukazujú).	O	A	
NBS	k čl. II K čl. II (k návrhu zákona, ktorým sa mení zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave) K úvodnej vete V úvodnej vete čl. II je potrebné za slová „č. 55/2019 Z. z.“ vložiť slová „zákona č. 83/2019 Z. z.“. K poznámke pod čiarou k odkazu 43 V texte	O	A	

	poznámky je potrebné vypustiť slová „a doplnení“. Súčasne je potrebné poznámku pod čiarou označiť takto: „43)“.			
NBS	k čl. III K čl. III (k návrhu zákona, ktorým sa mení zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov) K úvodnej vete V úvodnej vete čl. III je potrebné za slová „č. 177/2018 Z. z.“ vložiť slová „zákona č. 269/2018 Z. z.“. K poznámkam pod čiarou k odkazom 53 až 53b Poznámky pod čiarou je potrebné označiť prostredníctvom horného indexu (t. j. „53)“, „53a)“, „53b)“).	O	A	
PMÚSR	K § 9 návrhu Navrhujeme spresniť, čo navrhovateľ myslel pod slovným spojením „oznámenie o zadaní zmluvy“. Odôvodnenie: Upozorňujeme, že „oznámenie o zmluvách o službách vo verejnom záujme“ sa používa na plnenie povinnosti podľa nariadenia č. 1370/2007, ktoré v čl. 7 ods. 2 ustanovuje povinnosť oznámenia príslušných informácií rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo pred priamym zadaním zmluvy (the launch of the invitation to tender procedure or the direct award). V súlade s uvedeným nariadenie rozlišuje medzi uverejnením oznámenia o zadávaní zmlúv o službách podľa čl. 7 ods. 2 a samotným uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov, resp. momentom priameho zadania zmluvy. Podobne rozlišuje aj judikatúra európskych súdov, napr. v rozsudku Súdneho dvora EÚ C 518/17 Rudigier, bod 73 posledný odsek, rozdiel medzi oznámením (obligation to provide prior information a the call for tenders). Zároveň si v tomto kontexte	O	ČA	Znenie prechodných ustanovení bolo doplnené a precizované na základe záverov medzirezortného pripomienkového konania.

	dovoľujeme upozorniť, že v zmysle toho istého rozsudku Súdneho dvora EÚ sa povinnosť podľa čl. 7 ods. 2 nariadenia 1370/2007 vzťahuje na všetky zmluvy o službách vo verejnom záujme – a to aj na tie ktoré sú zadávané na základe zákona o verejnom obstarávaní, čo nezodpovedá čl. 3 ods. 1 smernice 2019/1161. V ustanovení § 9 návrhu zákona je preto potrebné v texte alebo v rámci poznámky pod čiarou presne vymedziť právnu skutočnosť rozhodujúcu o tom, ktorá právna úprava sa v konkrétnom prípade uplatní tak, aby zodpovedala transponovanej smernici 2019/1161.			
PSK	LP.2020.508 Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov § 2 ods. 1 písm. b) a c) Košický samosprávny kraj navrhuje upraviť formuláciu písmena b) a c) s ohľadom na formuláciu vymedzenia pôsobnosti Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy nasledovne: „b) zmluvu o službách stanovených v prílohe č. 1 pokiaľ sa na verejných obstarávateľov a obstarávateľov vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania pre nadlimitné zákazky uvedené v osobitnom predpise.5)“ „c) zmluvu o službách vo verejnom záujme zadanú v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, ktorej predmetom je poskytovanie služieb osobnej cestnej dopravy a je poskytovaná vozidlom podľa odseku 3 a priemerná ročná hodnota služby alebo jej rozsah vyjadrený počtom najjazdených kilometrov za rok presiahne hodnotu podľa osobitného predpisu. 6)“ 5) zákon č.	Z	N	Uplatnená pripomienka predstavuje duplicitne uplatnenú pripomienku rovnakého pripomienkujúceho subjektu, preto sa na ňu neprihliada.

	343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní 6) Čl. 5 ods. 4 nariadenia (ES) č.1370/2007 v platnom znení. Odôvodnenie: Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 je poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vymedzené do dvoch zmluvných režimov, a to poskytovanie na základe koncesie alebo zákazky na služby. Iné rozdelenie je máťúce a vytvára zbytočné komplikácie pri výklade zákona. § 9 Košický samosprávny kraj navrhuje do § 9 Prechodné ustanovenie doplniť ods. 2 v nasledovnom znení: (2) Uplatnenie minimálneho podielu pre referenčné obdobie podľa § 3 ods. 1 písm. a) bodu 1. je v prípade prímestskej autobusovej dopravy záväzný pre jeho dosiahnutie v polovici platnosti uzatváraných zmlúv. Odôvodnenie: Podľa znenia odôvodnenia 16 Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, by autokary nemali byť zahrnuté do rozsahu pôsobnosti smernice. Prímestská autobusová doprava svojim charakterom dopravných služieb zodpovedá viac autokarom než vozidlám s prepravou stojacich cestujúcich (ako napr. mestská doprava). Aktuálna nepripravenosť výrobcov autobusov na výrobu autobusov s alternatívnymi druhmi pohonu a nulovými emisiami pre segment prímestskej dopravy a zároveň nedostatočná dostupnosť nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v SR pre zavedenie vozidiel na alternatívne palivá, v kombinácii s výrazným nárastom nákladov na zabezpečenie požadovaného vozidlového parku evidentne spôsobia kolaps systému			
--	---	--	--	--

	prímestskej dopravy a jeho financovania v prípade aplikácie zákona bez stanovenia prechodného obdobia.			
PSK	LP.2020.508 Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov § 2 ods. 1 písm. b) a c) Prešovský samosprávny kraj navrhuje upraviť formuláciu písmena b) a c) s ohľadom na formuláciu vymedzenia pôsobnosti Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy nasledovne: „b) zmluvu o službách stanovených v prílohe č. 1 pokiaľ sa na verejných obstarávateľov a obstarávateľov vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania pre nadlimitné zákazky uvedené v osobitnom predpise.5)“ „c) zmluvu o službách vo verejnom záujme zadanú v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, ktorej predmetom je poskytovanie služieb osobnej cestnej dopravy a je poskytovaná vozidlom podľa odseku 3 a priemerná ročná hodnota služby alebo jej rozsah vyjadrený počtom najjazdených kilometrov za rok presiahne hodnotu podľa osobitného predpisu. 6)“ 5) zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní 6) Čl. 5 ods. 4 nariadenia (ES) č.1370/2007 v platnom znení. Odôvodnenie: Podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 je poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vymedzené do dvoch zmluvných režimov, a to poskytovanie na základe koncesie alebo zákazky na služby. Iné rozdelenie je máťúce a vytvára zbytočné komplikácie pri výklade zákona.	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 bol rozpor odstránený. Znenie predmetných ustanovení bude upravené v kontexte zámeru pripomienky.

PSK	LP.2020.508 Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene niektorých zákonov § 9 Prešovský samosprávny kraj navrhuje do § 9 Prechodné ustanovenie doplniť ods. 2 v nasledovnom znení: (2) Uplatnenie minimálneho podielu pre referenčné obdobie podľa § 3 ods. 1 písm. a) bodu 1. je v prípade prímestskej autobusovej dopravy záväzný pre jeho dosiahnutie v polovici platnosti uzatváraných zmlúv. Odôvodnenie: Podľa znenia odôvodnenia 16 Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, by autokary nemali byť zahrnuté do rozsahu pôsobnosti smernice. Prímestská autobusová doprava svojim charakterom dopravných služieb zodpovedá viac autokarom než vozidlám s prepravou stojacich cestujúcich (ako napr. mestská doprava). Aktuálna nepripravenosť výrobcov autobusov na výrobu autobusov s alternatívnymi druhmi pohonu a nulovými emisiami pre segment prímestskej dopravy a zároveň nedostatočná dostupnosť nabíjacej a čerpaciej infraštruktúry v SR pre zavedenie vozidiel na alternatívne palivá, v kombinácii s výrazným nárastom nákladov na zabezpečenie požadovaného vozidlového parku evidentne spôsobia kolaps systému prímestskej dopravy a jeho financovania v prípade aplikácie zákona bez stanovenia prechodného obdobia.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť. V rámci uvedeného pripomienkujúci subjekt podčiarkol, že splnenie požiadaviek si na jeho strane vyžiada zvýšené náklady. V súlade s bodom (22) preambuly smernice 2019/1161/EÚ pripomienkujúci subjekt zdôraznil potrebu zabezpečenia vhodných dotačných mechanizmov. Pokiaľ ide o dopravu autokarmi, spod pôsobnosti zákona ju vylučuje navrhovaný § 2 ods. 3 písm. a) bod 13 zákona.
RÚZSR	10. Zásadná pripomienka k §7 Máme zato, že celému zneniu § 7 chýbajú akékoľvek nástroje zabraňujúce nenáležitému zasahovaniu do verejného obstarávania, pričom nie je zrejmé, či pôjde o ex-ante alebo ex-	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v osobitnej časti dôvodovej správy sa dopĺňa, že dohľad podľa navrhovaného

	post kontrolu. Rovnako nie je definovaný ani rozsah takéhoto zásahu. Súčasne sme toho názoru, že je potrebné zosúladiť celé konanie so správnym poriadkom.			zákona je oddelený od výkonu dohľadu podľa zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.
RÚZSR	1. Zásadná pripomienka k §1 písm. a) Máme zato, že uvedená definícia neumožňuje a nemotivuje dotknuté organizácie k zníženiu používania vozidiel ale naopak k nákupu drahších alternatív, nakoľko ide o vyjadrenie o % z flotily vozidiel. Sme toho názoru, že zákon by v zmysle rozpočtových pravidiel mal dbať aj na finančnú efektivitu a hospodárnosť, a to s ohľadom na TCO náklady. Rovnako, ekologickosť vozidla by mala byť hodnotená na báze celého životného cyklu vozidla	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v osobitnej časti dôvodovej správy sa zdôrazní, že zákon sa bude vzťahovať iba na obstarávateľov, ktorí spĺňajú definičné znaky podľa § 9 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.
RÚZSR	8. Pripomienka k §4 – vloženie nového odseku Navrhujeme doplniť ustanovenie explicitne definujúce podmienky pre rámcové zmluvy napríklad v nasledovnom znení ako nový odsek: „Pri zmluve podľa § 2 ods. 2 sa minimálny podiel určí ako podiel ekologických vozidiel na celkovom počte vozidiel uvedených v § 2 ods. 3, ktoré boli predmetom čiastkových zákaziek z rámcovej zmluvy za referenčné obdobie podľa § 3 písm. a).“ Odôvodnenie: Dôvodom je nastavenie jednoznačnej interpretácie pre rámcové zmluvy a ich čiastkové zákazky.	O	N	Zákazky vymedzené v § 2 ods. 2 sa považujú za nadlimitné zákazky podľa odseku 1, minimálny podiel sa preto v ich prípade určí podľa § 4 ods. 3 rovnako, ako v prípade iných zákaziek v pôsobnosti zákona; nie je teda potrebné dopĺňať osobitné ustanovenie.
RÚZSR	9. Pripomienka k §6 Navrhujeme v §6 zmeniť prvú časť bodu (1) nasledovne: „(1) Verejný obstarávateľ a obstarávateľ zasiela Úradu pre verejné obstarávanie (ďalej len „úrad“) elektronicky každoročne do 30.	O	N	Uvedený návrh zvyšuje administratívnu záťaž pre verejných obstarávateľov, keďže v rámci každoročnej správy by museli

	januára na formulári zverejnenom na webovom sídle úradu súhrnnú správu o zmluvách podľa § 2 ods. 1 písm. a) a b), ktoré uzatvoril za obdobie od začiatku referenčného obdobia, v ktorej uvedie“ Odôvodnenie: Navrhujeme upraviť reportovanie tak, aby namiesto ročných období zohľadňovali referenčné obdobia. Týmto spôsobom sa ľahšie odsleduje celkové plnenie daného verejného obstarávateľa a obstarávateľa.			reportovať aj predchádzajúce kalendárne roky v rámci referenčného obdobia, ktoré už boli predmetom samostatnej súhrnnej správy.
RÚZSR	2. Zásadná pripomienka k § 2 ods. 3 V § 2 ods. 3 navrhujeme vypustiť písm. b) Odôvodnenie: Z návrhu zákona navrhujeme vypustiť ustanovenie § 2 ods. 3 písm. b), v zmysle ktorého sa návrh zákona vzťahuje aj na trolejbusy, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť.

	transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený			
RÚZSR	3. Zásadná pripomienka k § 3 ods. 1, písm. b) V § 3 ods. 1, písm. b) navrhujeme vypustiť bod 4. Odôvodnenie: Z návrhu zákona navrhujeme vypustiť ustanovenie § 3 ods. 1, písm. b) bod 4. v zmysle ktorého sa za ekologické vozidlo definuje aj trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť.

RÚZSR	4. Zásadná pripomienka k § 4 ods. 4 V § 4 ods. 4 navrhujeme za slová: „podľa § 3“ vložiť slová: „ods. 1“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	Z	A	
RÚZSR	5. Zásadná pripomienka k § 4 ods. 4, písm. c) V § 4 ods. 4, písm. c) navrhujeme vypustiť slová: „a trolejbus“. Odôvodnenie: Navrhujeme aby sa predmetné ustanovenie nevzťahovalo aj na trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť.

RÚZSR	6. Zásadná pripomienka k § 4 ods. 5 V § 4 ods. 5 navrhujeme za slová: „podľa § 3“ vložiť slová: „ods. 1“. Odôvodnenie: Ide o legislatívno-technickú pripomienku.	Z	A	
RÚZSR	7. Zásadná pripomienka k § 4 ods. 5, písm. c) V § 4 ods. 5, písm. c) navrhujeme vypustiť slová: „a trolejbus“. Odôvodnenie: Navrhujeme aby sa predmetné ustanovenie nevzťahovalo aj na trolejbus, nakoľko predmetné ustanovenie ide nad rámec smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice o podpore ekologických vozidiel. V zmysle smernice o podpore ekologických vozidiel sa v zmysle čl. 4 ods. 4 za ekologické vozidlá považujú (pri splnení podmienok) vozidlá kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3. Návrh zákona v predmetnom ustanovení tieto kategórie vozidiel aj explicitne ustanovuje, pričom zároveň za ekologické vozidlo samostatne považuje aj trolejbus. Máme teda za to, že ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, nie je ho potrebné samostatne (ako vozidlo nespádajúce do žiadnej z uvedených kategórií vozidiel) uvádzať. Ak trolejbus nespadá do vyššie uvedených kategórií, ide návrh zákona nad rámec transponovanej smernice o podpore ekologických vozidiel, pretože v predmetnej smernici nie je trolejbus samostatne vyčlenený.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť.
RÚZSR	11. Zásadná pripomienka k §7 odsek 3 Z návrhu textu nie je zrejmé na základe akého povolenia/	Z	A	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v návrhu

	rozhodnutia a ktorého vecne a miestne príslušného orgánu bude možné zo strany úradu VO vykonávať dohľad/kontrolu v priestoroch verejného obstarávateľa, keďže ide o zásah do súkromných priestorov. Bude príslušný orgán vydávať na tento účel povolenie? Akým spôsobom sa bude preukazovať osoba, že je oprávnená na kontrolu?			zákona sa dopĺňajú ustanovenia týkajúce sa rozsahu kontrolnej činnosti na mieste (vrátane povinnosti preukázať sa poverením vystaveným štatutárnym orgánom úradu).
RÚZSR	13. Zásadná pripomienka k §8 odsek 4 Znenie § 8 ods. 4 žiadame vypustiť z dôvodu, že návrh zákona nedefinuje v § 7 ods. 3 presný rozsah a tiež ani oprávnenia pre osobu, ktorá má vykonávať kontrolu. Sme toho názoru, že uvedené je neprípustný zásah, pričom Úrad verejného obstarávania nemôže sám rozhodovať o pokute za niečo čo nie je zadefinované.	Z	A	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v návrhu zákona sa dopĺňajú ustanovenia týkajúce sa rozsahu kontrolnej činnosti na mieste (vrátane povinnosti preukázať sa poverením vystaveným štatutárnym orgánom úradu).
RÚZSR	12. Zásadná pripomienka k §8 odsek 1 Zo znenia odseku 1 nie je zrejmé, či sa výška pokuty bude počítať z jednej zákazky verejného obstarávateľa alebo jeho celkovej flotily vozidiel nakoľko spravidla sa jedná o čiastkovú obmenu flotily?	Z	N	Po vysvetlení zo strany predkladateľa materiálu došlo na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 k odstráneniu rozporu. Pripomienkujúci subjekt na pripomienke ďalej netrvá.
SAPPO	2) K § 2 Celé znenie návrhu zákona žiadame upraviť tak, aby sa povinnosti podľa toho zákona nevzťahovali na právnickú osobu alebo fyzickú osobu, ktorá je obstarávateľom v zmysle § 9 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní. Máme za to, že ustanoviť povinnosti v prípade povinného obstarávania ekologických vozidiel týmito osobami je neprípustné. Nie je odôvodniteľné, aby sa súkromnému podnikateľovi takýmto	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v osobitnej časti dôvodovej správy sa zdôrazní, že zákon sa bude vzťahovať iba na obstarávateľov, ktorí spĺňajú definičné znaky podľa § 9 zákona č.

	spôsobom nariaďovalo aké vozidlo si má zakúpiť. Ide okrem iného o zásadný zásah do práv na slobodné podnikanie a v porovnaní so smernicou o zneužitie špecifika slovenského zákona o verejnom obstarávaní. Navyše ide tiež o porušenie zásady dvojitého zaťaženia, nakoľko podniky, ktoré do tejto definície spadajú už za svoje emisie platia a teda sú aj inými spôsobmi motivované ich znižovať – spoločnosti pôsobiace v energetike. V prípade neakceptovania návrhu na vypustenie, navrhujeme, aby sa uvedená povinnosť nevzťahovala na obstarávateľov, ktorých podnikanie je regulované URSO a ktorý boli do definície obstarávateľa novelizáciou pridaní z iných dôvodov.			343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.
SAPPO	4) K § 7 Máme zato, že celému zneniu § 7 chýbajú akékoľvek nástroje zabráňujúce nenáležitému zasahovaniu do verejného obstarávania, pričom nie je zrejmé, či pôjde o ex-ante alebo ex-post kontrolu. Rovnako nie je definovaný ani rozsah takéhoto zásahu. Súčasne sme toho názoru, že je potrebné zosúladiť celé konanie so správnym poriadkom.	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v osobitnej časti dôvodovej správy sa dopĺňa, že dohľad podľa navrhovaného zákona je oddelený od výkonu dohľadu podľa zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.
SAPPO	1) K § 1 písm. a) Máme zato, že uvedená definícia neumožňuje a nemotivuje dotknuté organizácie k zníženiu používania vozidiel ale naopak k nákupu drahších alternatív, nakoľko ide o vyjadrenie o % z flotily vozidiel. Sme toho názoru, že zákon by v zmysle rozpočtových pravidiel mal dbať aj na finančnú efektivitu a hospodárnosť, a to s	Z	ČA	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v osobitnej časti dôvodovej správy sa zdôrazní, že zákon sa bude vzťahovať iba na obstarávateľov, ktorí spĺňajú definičné znaky podľa § 9 zákona č.

	ohl'adom na TCO náklady. Rovnako, ekologickosť vozidla by mala byť hodnotená na báze celého životného cyklu vozidla.			343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov.
SAPPO	5) K § 7 ods. 3 Z návrhu textu nie je zrejmé na základe akého povolenia/ rozhodnutia a ktorého vecne a miestne príslušného orgánu bude možné zo strany úradu VO vykonávať dohľad/kontrolu v priestoroch verejného obstarávateľa, keďže ide o zásah do súkromných priestorov. Bude príslušný orgán vydávať na tento účel povolenie? Akým spôsobom sa bude preukazovať osoba, že je oprávnená na kontrolu?	Z	A	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v návrhu zákona sa dopĺňajú ustanovenia týkajúce sa rozsahu kontrolnej činnosti na mieste (vrátane povinnosti preukázať sa poverením vystaveným štatutárnym orgánom úradu).
SAPPO	3) K § 4 ods. 4 písm. c) a ods. 5 písm. c) Z uvedenia trolejbusu v § 4 ods. 4 písm. c) a ods. 5 písm. c) nie je zrejmé, či navrhovateľ uvažuje o celkových emisiách z flotily vozidiel a teda aj s emisiami na výrobu elektriny alebo v súčasnosti používané trolejbusy nepovažuje za ekologické vozidlá. Pri ostatných kategóriách nie sú osobitne uvedené už existujúce ekologické vozidlá ako je doplnenie trolejbusu v kategórii M3. Nakoľko kritérium je uvedené v % je rozdiel, či sa do základu počíta už existujúce ekologické vozidlo alebo nie.	Z	N	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 pripomienkujúci subjekt vzal pripomienku späť.
SAPPO	7) K § 8 ods. 4 Znenie § 8 ods. 4 žiadame vypustiť z dôvodu, že návrh zákona nedefinuje v § 7 ods. 3 presný rozsah a tiež ani oprávnenia pre osobu, ktorá má vykonávať kontrolu. Sme toho názoru, že uvedené je neprípustný zásah, pričom Úrad verejného	Z	A	Na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 došlo k odstráneniu rozporu – v návrhu zákona sa dopĺňajú ustanovenia týkajúce sa rozsahu kontrolnej činnosti na mieste (vrátane povinnosti

	obstarávania nemôže sám rozhodovať o pokute za niečo čo nie je zadefinované.			preukázať sa poverením vystaveným štatutárnym orgánom úradu).
SAPPO	6) K § 8 ods. 1 Zo znenia odseku 1 nie je zrejmé, či sa výška pokuty bude počítat' z jednej zákazky verejného obstarávateľa alebo jeho celkovej flotily vozidiel nakoľko spravidla sa jedná o čiastkovú obmenu flotily?	Z	N	Po vysvetlení zo strany predkladateľa materiálu došlo na rozporovom konaní dňa 2.12.2020 k odstráneniu rozporu. Pripomienkujúci subjekt na pripomienke ďalej netrvá.
SIS	K § 2 § 2 ods. 3 písm. a) sa dopĺňa bodom 14., ktorý znie: „14. vozidla používaného na účely plnenia úloh vo veciach ochrany vnútorného poriadku a bezpečnosti štátu podľa osobitného predpisu.x)“. Poznámka pod čiarou k odkazu x) znie: „x) § 1 ods. 6 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov.“. Odôvodnenie: Vzhľadom na osobitný charakter plnenia zákonných úloh Slovenskej informačnej služby podľa zákona NR SR č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov navrhujeme, aby sa navrhovaná zákonná úprava ustanovujúca podporu ekologických vozidiel cestnej dopravy nevzťahovala na vozidlá používané Slovenskou informačnou službou na účely plnenia jej zákonných úloh. Slovenská informačná služba ako všeobecná bezpečnostná a spravodajská služba Slovenskej republiky využíva na plnenie svojich zákonom ustanovených úloh aj osobitné metódy a formy činnosti, v dôsledku čoho nie je možné garantovať využívanie ekologických vozidiel v jej pôsobnosti v percentuálnom podiele ustanovenom návrhom predloženého zákona. V tejto súvislosti	Z	ČA	Po dohode s pripomienkujúcim subjektom bolo upravené znenie § 7 ods. 2 a 3. Rozpor bol odstránený.

	uvádzame, že Slovenská informačná služba je v súlade s § 1 ods. 6 zákona NR SR č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov oprávnená používať dopravné prostriedky utajeným spôsobom. Zároveň je potrebné uviesť, že Slovenská informačná služba považuje za neprípustné, aby v súlade s navrhovaným ustanovením § 6 (Súčinnosť) a § 7 (Dohľad) bola viazaná povinnosťami ustanovenými v cit. úprave. In concreto, aby v súlade s navrhovaným § 6 ods. 1 Slovenská informačná služba zasielala Úradu pre verejné obstarávanie v navrhovanej forme (elektronicky, na formulári zverejnenom na webovom sídle) súhrnnú správu o zmluvách, ktoré SIS podľa § 2 ods. 1 písm. a) a b) návrhu zákona uzatvorila za obdobie predchádzajúceho kalendárneho roka, a to vždy každoročne do 30. januára, s uvedením v zákone vymedzeného obsahu. Na tomto mieste možno podotknúť, že osobitosť kontraktuálnych právnych vzťahov vznikajúcich v pôsobnosti Slovenskej informačnej služby reflektujú aj ustanovenia zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov, ktorý z povinnosti zverejňovať zmluvy, faktúry a objednávky vyníma tie, ktoré sú uzatvárané v pôsobnosti Slovenskej informačnej služby. Obdobne tak je neprípustné a v rozpore so všeobecne záväznou právnou úpravou, aby Slovenská informačná služba plnila povinnosti anticipované na úseku výkonu dohľadu realizovaného Úradom pre verejné obstarávanie v súlade s navrhovaným § 7, podľa ktorého by SIS mala povinnosť predkladať Úradu pre verejné obstarávanie informácie a dokumenty preukazujúce plnenie minimálneho			
--	--	--	--	--

	podielu na celkovom počte vozidiel v súlade s § 4 návrhu zákona a v prípade situácií prezumovaných návrhom zákona („ak si to povaha skutočností, informácií, dokumentov, dokladov, alebo vecí vyžaduje“), aby bol Úrad pre verejné obstarávanie oprávnený vykonať dohľad v priestoroch, kde sa tieto skutočnosti (resp. informácie, dokumenty, doklady alebo veci) nachádzajú a aby bola SIS povinná „umožniť úradu vstup do týchto priestorov a predložiť úradu požadované skutočnosti, informácie, dokumenty, doklady alebo veci, a umožniť nazeráť do nich, robiť si z nich výpisy, odpisy, kópie alebo dostať z nich informácie, ktoré majú význam pre výkon dohľadu“. Slovenská informačná služba poukazuje na nevyhnutnú potrebu úpravy predmetnej zákonnej regulácie spôsobom, ktorý bude predstavovať výnimku z navrhovaných foriem realizácie oprávnení Úradu pre verejné obstarávanie v kontexte regulácie súčinnosti a výkonu dohľadu realizovaného podľa navrhovaného zákona vo vzťahu k uvedenej kategórii vozidiel. Dôvodom pre Slovenskou informačnou službou navrhovanú úpravu je skutočnosť, že Slovenská informačná služba ako štátny orgán Slovenskej republiky plní úlohy vo veciach ochrany ústavného zriadenia, vnútorného poriadku, bezpečnosti štátu a ochrany zahraničnopolitických a hospodárskych záujmov štátu v rozsahu vymedzenom zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov. V rozsahu svojej pôsobnosti plní Slovenská informačná služba ako všeobecná bezpečnostná a spravodajská služba Slovenskej republiky ďalšie úlohy podľa osobitných zákonov. Vo svojej činnosti sa Slovenská informačná služba spravuje ústavou,			
--	--	--	--	--

	ústavnými zákonmi, zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi. Navrhovaná úprava spočívajúca v ustanovení výnimky je nevyhnutná z dôvodu plnenia zákonných úloh Slovenskej informačnej služby. Neakceptovanie nami navrhovanej zákonnej výnimky z okruhu povinností ukladaných orgánom verejnej moci predmetnou reguláciou, osobitne vo vzťahu k povinnostiam ustanoveným v § 6 (Súčinnosť) a § 7 (Dohľad) návrhu zákona, by mohlo viesť k ohrozeniu plnenia jej zákonných úloh. Ustanovenie navrhovanej výnimky je legitímne vzhľadom na charakter úloh, ktoré Slovenská informačná služba plní v súlade so zákonom NR SR č. 46/1993 Z. z. o Slovenskej informačnej službe v znení neskorších predpisov, a to vrátane výkonu jej činností majúcich charakter alebo súvisiacich s utajovanými skutočnosťami a inými citlivými informáciami. Cieľom požadovanej úpravy je predísť novej neoprávnenej manipulácii s údajmi uchovávanými v evidenciách a informačných systémoch Slovenskej informačnej služby vedených v rámci jej zákonnej pôsobnosti spôsobom ohrozujúcim zákonné utajovanie týchto informácií.			
ÚMS	§ 9 prechodné ustanovenie Pre odstránenie pochybností o aplikácii ustanovení tohto zákona na prípady, kedy bol postup zadávania zákazky alebo postup zadávania koncesie začatý pred nadobudnutím účinnosti tohto zákona, ale (i) samotný proces verejného obstarávania bol ukončený po 2. auguste 2021 alebo (ii) zmluva, ktorá je výsledkom takéhoto obstarávania bola podpísaná po 2. auguste 2021 alebo (iii) plnenie zo zmluvy sa začne poskytovať až po 2.	O	ČA	Znenie prechodných ustanovení bolo doplnené a rozpracované na základe záverov medzirezortného pripomienkového konania.

	auguste 2021 (napr. aj v roku 2022), navrhujeme úpravu znenia § 9 nasledovne: „Zmluva podľa § 2 ods. 1, pri ktorej bolo oznámenie o vyhlásení verejného obstarávania, oznámenie použité ako výzva na súťaž alebo výzva na predkladanie ponúk odoslané na uverejnenie pred účinnosťou tohto zákona a zmluva podľa § 2 ods. 1, pri ktorej bol postup zadania zákazky preukázateľne začatý pred účinnosťou tohto zákona a osobitný predpis nevyžaduje zverejnenie oznámenia o jej vyhlásení, sa posudzuje podľa predpisu účinného do 1. augusta 2021.“			
ÚMS	§ 3 ods. 1 písm. a) bod 1 zákona S ohľadom na nadobudnutie účinnosti zákona 2.augusta 2021 by aj referenčné obdobie pre vykazovanie minimálneho podielu ekologických vozidiel malo byť od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025, nie od 2. augusta 2020.	O	A	
Verejnosť	§ 8 ods. 9 Navrhuje sa v § 8 ods. 9 slová „Konanie o uložení pokuty možno začať“ nahradiť slovami „Pokutu možno uložiť“. Odôvodnenie: Lehota na zánik zodpovednosti za správny delikt je hmotnoprávnou lehotou a nie procesnou, a teda by sa mala odvíjať od spáchania správneho deliktu, a nie byť viazaná na začatie konania. Naviazanie lehoty len na začatie konania by znamenalo, že správny orgán môže v uvedenej lehote síce formálne začať konanie o správnom delikte, avšak následne môže s vydaním rozhodnutia vyčkávať a rozhodnúť až po niekoľkých rokoch po spáchaní deliktu, čo je v rozpore s princípom právnej	O	N	Rovnakú formuláciu obsahuje napr. § 181 ods. 14 a § 182 ods. 6 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní v znení neskorších predpisov. Keďže ide obdobne o oprávnenie pri výkone zvereného dohľadu rovnakým orgánom, navrhujeme ponechať rovnaké vymedzenie.

	istoty, inštitútom premlčania, ako aj zásadami ukladania sankcií za delikty.			
Verejnost'	§ 8 ods. 9 Navrhuje sa za slovo „porušení“ doplniť slovo „zákona“. Odôvodnenie: Spresňujúca legislatívno-technická pripomienka.	O	A	
Verejnost'	§ 4 ods. 1 Navrhujeme presnejšie špecifikovať, že ide o podiel ekologických vozidiel obstaraných v rámci celého referenčného obdobia súhrnne a nie pre konkrétnu jednotlivú zmluvu uzatvorenú po riadnom uskutočnení verejného obstarávania. Uvedené navrhujeme upraviť, nakoľko samotná smernica jasne hovorí o minimálnom podiele ekologických vozidiel, ktorý pripadá na súhrn všetkých zmlúv, resp. verejných obstarávaní realizovaných v danom referenčnom období. Súčasné znenie návrhu zákona totiž podľa nášho názoru nie je jednoznačné a pripúšťa iný výklad.	O	A	Odôvodnenie k § 4 v osobitnej časti dôvodovej správy bolo upravené pre lepšie zrozumiteľnosť.
Verejnost'	§ 4 ods. 2 Navrhujeme presnejšie špecifikovať, že ide o podiel ekologických vozidiel obstaraných v rámci celého referenčného obdobia súhrnne a nie pre konkrétnu jednotlivú zmluvu uzatvorenú po riadnom uskutočnení verejného obstarávania. Uvedené navrhujeme upraviť, nakoľko samotná smernica jasne hovorí o minimálnom podiele ekologických vozidiel, ktorý pripadá na súhrn všetkých zmlúv, resp. verejných obstarávaní realizovaných v danom referenčnom období. Súčasné znenie návrhu zákona	O	A	Odôvodnenie k § 4 v osobitnej časti dôvodovej správy bolo upravené pre lepšie zrozumiteľnosť.

	totiž podľa nášho názoru nie je jednoznačné a pripúšťa iný výklad.			
Verejnost'	§ 4 ods. 3 Navrhujeme presnejšie špecifikovať, že ide o podiel ekologických vozidiel obstaraných v rámci celého referenčného obdobia súhrnne a nie pre konkrétnu jednotlivú zmluvu uzatvorenú po riadnom uskutočnení verejného obstarávania. Uvedené navrhujeme upraviť, nakoľko samotná smernica jasne hovorí o minimálnom podiele ekologických vozidiel, ktorý pripadá na súhrn všetkých zmlúv, resp. verejných obstarávaní realizovaných v danom referenčnom období. Súčasné znenie návrhu zákona totiž podľa nášho názoru nie je jednoznačné a pripúšťa iný výklad.	O	A	Odôvodnenie k § 4 v osobitnej časti dôvodovej správy bolo upravené pre lepšie zrozumiteľnosť.
Verejnost'	§ 4 Navrhujeme špecifikovať akým spôsobom bude stanovený podiel ekologických vozidiel na celkových vozidlách, ktoré sú predmetom verejného obstarávania, t.j. explicitne vyjadriť, akým spôsobom sa stanoví podiel ekologických vozidiel na celkovom počte obstarávaných vozidiel.	O	N	Spôsob určenia minimálneho podielu explicitne upravuje § 4 ods. 2 a 3 návrhu zákona.
Verejnost'	§ 3 ods. 1 písm. a bod 3 Navrhujeme vypustiť odkaz na tzv. 3. referenčné obdobie pre vykazovanie minimálneho podielu, nakoľko takéto referenčné obdobie nie je uvedené v príslušnej smernici Európskeho parlamentu a Rady, ktorá je týmto zákonom transponovaná do nášho právneho poriadku. Zároveň je potrebné uviesť, že zavedenie takéhoto 3. referenčného obdobia podľa nášho názoru	O	A	

	nepredstavuje sprísnenie podmienok stanovených v smernici, a preto považujeme takúto úpravu za neprípustnú.			
Verejnosť	§ 4 ods. 5 Navrhujeme vypustiť odkaz na tzv. 3. referenčné obdobie pre vykazovanie minimálneho podielu, nakoľko takéto referenčné obdobie nie je uvedené v príslušnej smernici Európskeho parlamentu a Rady, ktorá je týmto zákonom transponovaná do nášho právneho poriadku. Zároveň je potrebné uviesť, že zavedenie takéhoto 3. referenčného obdobia podľa nášho názoru nepredstavuje sprísnenie podmienok stanovených v smernici, a preto považujeme takúto úpravu za neprípustnú.	O	A	
Verejnosť	§ 6 ods. 2 písm. c Navrhujeme vypustiť odkaz na tzv. 3. referenčné obdobie pre vykazovanie minimálneho podielu, nakoľko takéto referenčné obdobie nie je uvedené v príslušnej smernici Európskeho parlamentu a Rady, ktorá je týmto zákonom transponovaná do nášho právneho poriadku. Zároveň je potrebné uviesť, že zavedenie takéhoto 3. referenčného obdobia podľa nášho názoru nepredstavuje sprísnenie podmienok stanovených v smernici, a preto považujeme takúto úpravu za neprípustnú.	O	A	
Verejnosť	§ 3 ods. 1 písm. b bod 4.4b Navrhujeme vypustiť, prípadne jasnejšie ozrejmiť, pojem trolejbus, nakoľko samotné znenie tohto bodu jednoznačne vylučuje definíciu trolejbusu uvedenú v bode 4a. Uvedený postup považujeme za nelogický.	O	N	Na účely plnenia minimálneho podielu je potrebné rozlišovať medzi trolejbusmi, ktoré spĺňajú vlastnosti podľa § 3 ods. 1 písm. b) bod 4 podbod

				4a a takými, ktoré tieto vlastnosti nespĺňajú.
Verejnost'	§ 4 ods. 6 Navrhujeme zmeniť znenie tohto ustanovenia, ktoré v súčasnom znení evokuje možnosť a nie povinnosť dodržania polovice minimálneho podielu ekologických vozidiel. Podľa nášho názoru ide o povinnosť, a preto považujeme za potrebné to náležite a jasne špecifikovať tak, aby to neumožňovalo akýkoľvek nesprávny výklad.	O	N	Ustanovenie uvádza, že verejný obstarávateľ, obstarávateľ alebo objednávatel' splní polovicu minimálneho podielu uvedeným spôsobom. Ide teda o imperatív, nie o možnosť splnenia minimálneho podielu týmto spôsobom.