

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Návrh Revízie a aktualizácie Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných

43 /34

Počet vyhodnotených pripomienok

43

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

40 /31

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných

3 /3

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných

0 /0

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

04. 11. 2019, Klub 500, rozpory odstránené

06. 11. 2019, MDaV SR, MF SR, SAPPO, rozpory odstránené

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	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
2.	Klub 500	6 (1o,5z)	0 (0o,0z)		
3.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	4 (2o,2z)	0 (0o,0z)		

4.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
5.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
6.	Národná banka Slovenska	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
7.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	Republiková únia zamestnávateľov	14 (1o,13z)	0 (0o,0z)		
9.	Slovenská asociácia petroléjárskeho priemyslu a obchodu	8 (0o,8z)	0 (0o,0z)		
10.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	6 (1o,5z)	0 (0o,0z)		
11.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	Verejnosť	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
13.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
14.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
15.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
16.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
17.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
18.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
19.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
20.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

21.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
27.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
28.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
29.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
30.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
31.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
32.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
33.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
34.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
35.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
36.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

37.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Konferencia biskupov Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Asociácia priemyselných zväzov	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	45 (11o,34z)	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	bez pripomienok	O	A	Predkladateľ berie na vedomie.
Klub 500	<p>K navrhovanému opatreniu č. 4 (Podpora využívania alternatívneho paliva CNG a LNG v doprave) návrhu revízie – zásadná pripomienka: Vo východiskách a požiadavkách na realizáciu opatrenia navrhujeme v prvom odseku za slovom: „biometánu“ nahradiť slová: „veľmi nízkych“ slovom: „nulových“, za slovo: „oxidov“ vložiť slovo: „fosílného“, v bode i) za slová: „zo zemného plynu“ vložiť slová: „a biometánu“, v bode ii) za slová: „na pohon CNG“ vložiť slová: „vrátane bio-CNG“ a za slová: „alebo LNG“ vložiť slová: „vrátane bio-LNG“.</p> <p>Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej zmeny je upresniť úroveň emisií skleníkových plynov v prípade biometánu. Vzhľadom na skutočnosť, že dňa 15.10.2019 bola v NR SR v 2. a 3. čítaní schválená novela zákona č. 609/2007 Z. z. o spotrebnej dani z elektriny, uhlia a zemného plynu, ktorou sa predmetom spotrebnej dane stanovuje aj biometán, bio-LNG a bio-CNG, žiadame doplniť do návrhu oslobodenia od dane aj biometán, bio-LNG a bio-CNG, ktoré dosahujú nižšie emisie GHG ako fosílné energetické nosiče zemný plyn, LNG a CNG.</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
Klub 500	K navrhovaným opatreniam – zásadná pripomienka: Navrhujeme	Z	ČA	Dňa 4. 11. 2019 bol rozpor k danej pripomienky odstránený. MH SR si

	<p>vložiť (ako aj aktualizovať zoznam navrhovaných opatrení) nové navrhované opatrenie s číslom 9 s názvom: „Prijatie opatrení na zvýšenie podielu biopalív v používaných fosílnych palivách“ a jeho znením: Gestor: MH SR; Termín: 2020; Nadväznosť na cieľ: Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami; Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú do nafty a do benzínu. V prípade nafty je obsah biopalív na hornej hranici technickej normy (7% obj). V prípade benzínu existuje priestor na zvýšenie podielu biopalív z dnešných cca 7,4% obj. na 9% obj. Znamená to zavedenie benzínu E10, ktoré je krokom k ďalšiemu zníženiu emisií GHG v doprave bez výrazných investičných nákladov či zmeny vozového parku alebo úprav motorov. MH SR v rámci prijatia daného opatrenia vykoná analýzu, predmetom ktorej bude definovanie potreby zavedenia vysokobiopalivových zmesí vo forme E20, E85 prípadne B30, v termíne do roku 2022. Súčasťou predmetnej analýzy bude aj kapitola ohľadom možnosti úpravy spotrebnej dane na všetky palivá podľa ich energetického obsahu. Indikátor úspešnej realizácie opatrenia: Zvýšenie množstva biopalív uvedených na trh v Slovenskej republike; Zdroj financovania: Prevádzkovatelia motorových vozidiel (E10), MH SR (Analýza potreby zavedenia vysokobiopalivových zmesí). Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č.</p>		<p>uvedomuje opodstatnenosť podpory biopalív tak konvenčných, ako aj pokročilých. V rámci pripomienky bola v textácii materiálu doplnená informácia, že predmetná problematika je riešená v rámci materiálu „Návrh integrovaného národného energetického a klimatického plánu na roky 2021 - 2030“. Konečné ciele znížovania emisií, stanovenia cieľov ako aj podielu biopalív budú predmetom ďalších analýz v rámci implementácie: „Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov“.</p>
--	---	--	---

	<p>2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií), a preto nevidíme dôvod prečo by v danom návrhu revízie nemali byť uvedené a nemala by im byť venovaná patričná pozornosť.</p>			
Klub 500	<p>K úvodu návrhu revízie – zásadná pripomienka : V úvode návrhu revízie, do odseku pred tabuľkou č. 1, navrhujeme vložiť novú poslednú vetu: „Spotreba biopalív zaznamenala v r. 2016 mierny pokles, ktorý bol nasledovaný miernym rastom v r. 2017 a 2018 nad úroveň r. 2015.“. Odôvodnenie: Ide o doplnenie textu v nadväznosti na doplnenie tabuľky č. 1.</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
Klub 500	<p>K úvodu návrhu revízie – zásadná pripomienka: Navrhujeme tabuľku č. 1 doplniť o nový posledný riadok o druh paliva: „Biopalivá** (t)“ a údaj pre rok 2015: „182 067“, údaj pre rok 2016: „179 576“, údaj pre rok 2017: „195 861“ a údaj pre rok 2018: „198 211. Zároveň žiadame pod tabuľkou č. 1 pod riadok v</p>	Z	A	Akceptované, tabuľka upravená v zmysle pripomienky.

	<p>znení: „*celková národná spotreba (domácnosti + doprava)“ vložiť nový riadok v znení: „**bionafta, bioetanol a bioETBE“ a v poslednom riadku pod tabuľkou č. 1 na konci vložiť čiarku a slová: MH SR. Odôvodnenie: Ide o doplnenie údajov v nadväznosti na doplnenie návrhu revízie o biopalivá ako alternatívne palivo</p>			
Klub 500	<p>Ku kapitole 2 (doplnenie novej state) návrhu revízie – zásadná pripomienka Navrhujeme na konci v kapitole 2 vložiť nové znenie state: „Biopalivá“ a znenie textu k tejto stati: „Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú do nafty a do benzínu. V prípade nafty je obsah biopalív na hornej hranici technickej normy (7% obj). V prípade benzínu existuje priestor na zvýšenie podielu biopalív z dnešných cca 7,4% obj. na 9% obj. Znamená to zavedenie benzínu E10, ktoré je krokom k ďalšiemu zníženiu emisií GHG v doprave bez výrazných investičných nákladov či zmeny vozového parku alebo úprav motorov. Vzhľadom na očakávané opatrenia v oblasti znižovanie emisií skleníkových plynov v doprave, ktoré vyplynie z anticipovaných opatrení na úrovni EU (klimaticky neutrálne hospodárstvo v r. 2050, zaradenie dopravy do EU ETS) a kde ako v jednom z mála sektorov tieto emisie neustále rastú, sa popri rozvoji elektromobility predpokladá v ďalšom období aj zváženie</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.

	<p>zavedenia vysokobiopalivových zmesí vo forme E20, E85 prípadne B30.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií), a preto nevidíme dôvod prečo by v danom návrhu revízie nemali byť uvedené a nemala by im byť venovaná patričná pozornosť.</p>			
Klub 500	<p>Ku kapitole 2 (stať CNG/LNG) návrhu revízie: V kapitole 2 s názvom: NÁVRH NOVÝCH OPATRENÍ PRE NPR v treťom odseku sa uvádzajú emisie skleníkových plynov z výfukov áut. Navrhujeme vypustiť text „(oproti limitu 95 g/km po roku 2020)“.</p> <p>Odôvodnenie: Limit 95 g CO2/km je definovaný v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011. V zmysle tohto</p>	O	A	Akceptované, textácia vypustená v zmysle pripomienky.

	nariadenia sa domnievame, že tento emisný limit platí pre biogénny aj fosílny CO ₂ . Z uvedeného vyplýva, že nahradením fosílného zemného plynu biometánom neklesnú emisie CO ₂ , ktoré musia byť rovné alebo nižšie ako je limit stanovený v uvedenom nariadení a preto nepovažujeme v tomto prípade za relevantné uvádzať tento limit ako porovnávaciu hodnotu pre zníženie emisií skleníkových plynov.			
MDaVSR	V Doložke vplyvov k návrhu nie je uvedený rozpočtovo nekrytý vplyv – výpadok príjmu z mýta v súvislosti s navrhovaným oslobodením vozidiel s CNG a LNG od platby mýta v opatrení č. 4. V bode 2.2.1 Doložky predkladateľ uvádza, že „v rámci ďalších opatrení č. 4, 5, 6 a 8, v kompetencii ostatných rezortov, nie je možné kvantifikáciu rozpočtových opatrení v súčasnosti vyčíslieť.“ S týmto tvrdením nie je možné súhlasiť. Predkladateľ návrhu vo vlastnom materiáli v tabuľkách 5, 6 a 7 na stranách 9 a 10 uvádza prognózu vývoja počtu vozidiel s CNG a LNG pohonom, dokonca pre rok 2018 aj podrobnú štruktúru vozidiel s CNG pohonom podľa jednotlivých kategórií, čo mu umožňuje vypočítať potenciálny výpadok príjmu z mýta v prípade oslobodenia týchto vozidiel od úhrady mýta a identifikovať tak rozpočtovo nekrytý negatívny vplyv na verejný rozpočet. Uvedený dopad žiadame v doložke zohľadniť.	O	A	Akceptované, upravená doložka vplyvov, informácie doplnené o vyčíslenie vplyvu na verejné zdroje.
MDaVSR	Vo vlastnom materiáli Návrhu nesúhlasíme s bodom ii) opatrenia č. 4, ktoré navrhuje dočasné oslobodenie vozidiel s CNG a LNG pohonom od platieb mýta do roku 2025, resp. dáva za úlohu	Z	A	Na základe rozporového konania dňa 6. 11. 2019 rozpor odstránený. Akceptovaná nová textácia opatrenia.

	<p>rezortu dopravy rokovať s EK o takomto opatrení. Odôvodnenie: Spoplatnenie vozidiel je vyjadrením európskej zásady spoplatnenia pozemných komunikácií „užívateľ platí“ 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. Tento princíp zohľadňuje závažný dosah ťažkej nákladnej dopravy na životnosť cestných komunikácií a s tým súvisiacu náročnosť údržby. Podľa čl. 7g ods. 1 smernice členské štáty princíp „znečisťovateľ platí“ uplatňujú diferenciaciou poplatkov za infraštruktúru podľa emisnej triedy EURO. Podľa čl. 7b ods. 1 smernice poplatok za infraštruktúru vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. K problematike zohľadnenia negatívnych javov napr. v súvislosti s emisnými normami je potrebné uviesť, že SR už v súčasnosti zohľadňuje predmetný aspekt, a to prostredníctvom diferenciácie výšky mýtnych sadzieb pre jednotlivé skupiny emisných tried (EURO 0 – II; EURO III,IV; EURO V, VI EEV) v zmysle nariadenia vlády SR 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. 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, tzn. že patria do najvýhodnejšej mýtnej sadzby, a teda sú v súčasnosti zvyhodňované. Základným princípom spoplatnenia mýtom je pravidlo „platíš, koľko prejazdíš“, ktoré zohľadňuje závažný dosah nákladnej kamiónovej dopravy na životnosť cestnej</p>			
--	---	--	--	--

	<p>komunikácie a s tým súvisiacu náročnosť údržby siete diaľnic a rýchlostných ciest. Hlavnou funkciou mýtného systému je zabezpečiť dostatočný príjem pre budovanie a rozvoj cestnej siete a jej údržbu. Ako je zrejmé, aktuálne nastavenie sadzieb zohľadňuje faktory hmotnosti, typu motorového vozidla, emisnej triedy, počtu náprav a typu cestnej komunikácie. Z jednoduchej analýzy mýtnych sadzieb je zrejmé, že najväčší vplyv na výšku sadzby má práve hmotnosť motorového vozidla. Sadzba pre motorové vozidlo v kategórii nad 12 t je viac ako dvojnásobná (min. 214 %) oproti vozidlu z kategórie 3,5 – 12 t, z čoho je zrejmý aj primárny princíp stanovenia mýtnych sadzieb.</p> <p>Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry nákladnými vozidlami v platnom znení neustanovuje povinnosť oslobodenia alebo zliav z poplatkov pre vozidlá s alternatívnym pohonom. Zároveň návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v článku 7g navrhuje zrušenie diferenciacie poplatkov pre vozidlá na základe emisných tried EURO. Pridáva sa nový odsek 4, ktorým sa zavádza diferenciacia poplatkov za infraštruktúru podľa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel čo najskôr po sprístupnení potrebných údajov o osvedčených emisiách CO₂. Aj v tomto prípade je navrhované stanovenie nenulovej mýtnej sadzby pre vozidlá s „CO₂ emisnou triedou 4“, ktorá zahŕňa tzv. „vozidlá s nulovými emisiami“ vzhľadom na uplatnenie princípu „užívateľ platí“. Po nadobudnutí platnosti sa ustanovením motivuje k používaniu najčistejších a</p>			
--	---	--	--	--

	<p>najefektívnejších ťažkých úžitkových vozidiel – Návrh smernice je v súčasnosti predmetom rokovania Pracovnej skupiny Rady EÚ pre pozemnú dopravu. V uvádzanom Nemecku, ktoré je v návrhu uvedené ako príklad, sú od 1. 1. 2019 v rámci mýtného systému úplne oslobodené vozidlá s CNG a LNG pohonom iba dočasne na prechodné obdobie 2 rokov. Žiadna iná členská krajina EÚ, ktorá má zavedené spoplatnenie vozidiel nad 3,5 tony mýtom, neposkytuje takúto alebo podobnú úľavu vozidlám s CNG a LNG pohonom.</p>			
MDaVSR	<p>Vo vlastnom materiáli Návrhu v opatrení č. 5 „Odstránenie/eliminácia obmedzenia v oblasti parkovania vozidiel s plynným pohonom (LPG) v podzemných garážach“ požadujeme odstrániť druhý odsek v časti „Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia“ s textom: „MDaV SR zabezpečí zahrnutie predmetnej problematiky v súvislosti s aktuálne spracovávanou Rozborovou úlohou STN 73 6056 „Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel“, ktorá bude podkladom pre komplexnú revíziu danej normy. - určiť minimálny počet/percento počtu parkovacích miest vyhradených pre automobily na LPG, - uložiť povinnosť budúcim developerom a stavebníkom hromadných garáží zapracovať a zohľadniť v projektovej dokumentácii podmienky ohľadom možnosti parkovania vozidiel s pohonom na LPG.“ Odôvodnenie: Technické normy majú len odporúčací charakter a nie sú záväzné, ak ich záväznosť nebola určená v zákone. Norma STN 73 6056 je záväzná prostredníctvom ustanovenia § 2 ods. 4 zákona 135/1961</p>	Z	A	Akceptované, textácia vypustená v zmysle pripomienky a akceptovaná nová textácia opatrenia.

	<p>Zb. Rozborová úloha k STN 73 6056 „Odstavné a parkovacie plochy cestných vozidiel“ bola ukončená a je zverejnená na webovom sídle Slovenskej správy ciest, preto už nevieme zabezpečiť zahrnutie problematiky LPG do predmetnej rozborovej úlohy. Rozborová úloha je však len podkladom pre revíziu predmetnej STN, ktorá je plne v gescii Úradu pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky. V rámci revízie technickej normy môže Úrad zahrnúť do revízie aj ďalšie úlohy nad rámec rozborovej úlohy. Preto je potrebné v tomto štádiu úlohu zahrnutia stojísk LPG smerovať na Úrad. Pre informáciu uvádzame, že spracovateľ sa v rozborovej úlohe, v kapitole 2.3.4 „Špeciálne stojiská“ venoval danej problematike so záverom, že stojiská pre vozidlá s iným alternatívnym pohonom (napr. LPG, CNG) sa z hľadiska geometrického návrhu odstavných a parkovacích plôch nijako neodlišujú od stojísk pre vozidlá so zážihovým alebo vznetovým motorom. Pokiaľ ide o riešenie hromadných garáží a podzemných garáží, tieto nie sú predmetom technickej normy upravujúcej parametre odstavných a parkovacích plôch na pozemných komunikáciách a žiadna norma týkajúca sa stojísk LPG nie je pre projektantov a developerov takýchto objektov záväzná. Stanovenie povinností pri navrhovaní a výstavbe podzemných garáží a hromadných garáží je nevyhnutné realizovať zákonom (technická norma nemá dostatočnú právnu silu). Takéto požiadavky nie sú súčasťou legislatívy EÚ a pôjde o výlučne vnútroštátnu úpravu.</p> <p>Dovoľujeme si tiež upozorniť, že pri navrhovaní stojísk pre LPG je potrebné zohľadniť špecifiká protipožiarnej bezpečnosti v hromadných garážach. Problematika návrhu hromadných garáží</p>			
--	---	--	--	--

	je riešená v STN 73 6058: 1987 a požiarne bezpečnosť hromadných garáží je riešená v STN 73 0838: 1977. Vzhľadom na zastaranosť spomenutých noriem je vhodná ich aktualizácia, ktorá bude okrem iného určovať úrovne aktivácie núteného, havarijného vetrania, ako aj vyhlásenia požiarneho poplachu na základe detekcie úniku plynu podľa jeho koncentrácie v pomere k úrovni dolnej hranici výbušnosti (tak ako je to určené aj v ČSN 73 6058: 2011) a taktiež bude vychádzať z výskumu v príslušných oblastiach a odboroch. Ako bolo uvedené, tvorbu, revíziu, schvaľovanie, vydávanie a distribúciu slovenských technických noriem zabezpečuje Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky. Zároveň v prípade záujmu realizovať zozáväznenie počtu LPG stojísk je potrebné riešiť uloženie takejto povinnosti projektantom a developerom zákonom a nielen technickou normou.			
MDaVSR	Vo vlastnom materiáli Návrhu v opatrení č. 5 „Odstránenie/eliminácia obmedzenia v oblasti parkovania vozidiel s plynným pohonom (LPG) v podzemných garážach“ navrhujeme doplniť spolugestora opatrenia Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky. Odôvodnenie: V zmysle pripomienky č. 2 tvorbu, revíziu, schvaľovanie, vydávanie a distribúciu slovenských technických noriem zabezpečuje Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky.	O	A	Akceptované, doplnený spolugestor v zmysle pripomienky.
MPRVSR	Vo vlastnom materiáli navrhujeme v rámci nových navrhovaných	O	A	Akceptované, upravené v zmysle

	opatrení (str. 20 – 29) konkretizovať cieľ, resp. ciele, na ktorý/ktoré nadväzujú nové navrhované opatrenia č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8. Odôvodnenie: V roku 2016 vláda Slovenskej republiky schválila uznesením č. 504/2016 materiál „Národný politický rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v podmienkach Slovenskej republiky“ (NPR). V rámci opatrení uvedených v NPR sú uvedené konkrétne ciele, na ktoré tieto opatrenia nadväzujú. V navrhovaných nových opatreniach v predkladanom materiáli je vo väčšine prípadov uvedený ako nadväzujúci cieľ vyššie uvedený materiál NPR (ide teda o odkaz na vlastný aktualizovaný materiál) a v jednom (opatrenie č. 7) je uvedené nariadenie Európskej komisie (EÚ) 2018/732 zo 17. mája 2018 o spoločnej metodike porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ. Iba v jednom navrhovanom novom opatrení (opatrenie č. 5) je uvedený konkrétny nadväzujúci cieľ – podpora nízkouhlíkovej mobility.			pripomienky
MŠVVaŠSR	Bez pripomenky.	O	A	Predkladateľ berie na vedomie.
NBS	V predkladacej správe sa uvádza negatívny vplyv materiálu na rozpočet verejnej správy, ktorý ale nie je vyčíslený. NBS navrhuje kvantifikovať vplyv jednotlivých opatrení na verejný rozpočet, aby bolo zjavné, aké náklady podmieňujú uskutočniteľnosť stanovených cieľov (a to aj bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú schválené alokácie na operačné programy z rámca	O	A	Akceptované, v rámci doložky vplyvov boli doplnené vyčíslenia pre ostatné opatrenia.

	2021-2027).			
PMÚSR	V časti 1.3. Podpora zavádzania a výroby v odseku 1, je potrebné text „schválenej štátnej pomoci de minimis (DM 6/2019)“ nahradiť nasledovným textom: „schválenej Schémy na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá (schéma pomoci de minimis) - DM 6/2019“.	O	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	1. Zásadná pripomienka k časti „Úvod“, piaty odsek, strana 2 Vetu: „Uvedenú sumu však možno ušetriť, ak namiesto naftovej alebo benzínovej motorizácie výrobca predá vozidlo s pohonom na CNG.“ navrhujeme zmeniť nasledovne: „Uvedenú sumu však možno ušetriť, ak namiesto naftovej alebo benzínovej motorizácie výrobca predá vozidlo s pohonom na CNG alebo LPG.“. Odôvodnenie: Text žiadame doplniť z dôvodu, že uvedenú skutočnosť možno dosiahnuť aj s vozidlami na pohon LPG.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	5. Zásadná pripomienka k časti „Úvod“, tabuľka č. 1, strana 3 Navrhujeme tabuľku č. 1 doplniť o nový posledný riadok o druh paliva: „Biopalivá** (t)“ a údaj pre rok 2015: „182 067“, údaj pre rok 2016: „179 576“, údaj pre rok 2017: „195 861“ a údaj pre rok 2018: „198 211. Zároveň žiadame pod tabuľkou č. 1 pod riadok v znení: „*celková národná spotreba (domácnosti + doprava)“ vložiť nový riadok v znení: „**bionafta, bioetanol a bioETBE“ a v poslednom riadku pod tabuľkou č. 1 na konci vložiť čiarku a slová: MH SR. Odôvodnenie: Ide o doplnenie údajov v	Z	A	Akceptované, tabuľka upravená v zmysle pripomienky.

	nadväznosti na doplnenie návrhu revízie o biopalivá ako alternatívne palivo.			
RÚZSR	7. Zásadná pripomienka k bodu 1.6 „Ciele pre rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá“, časť „Čerpace stanice pre LPG a ostatné alternatívne palivá na báze uhlíka“, strana 15 Vzhľadom na to, že aktuálny počet čerpacích staníc na LPG je momentálne 330, navrhujeme údaj o čerpacích staniciach na LPG, a to číslo „335“ nahradiť číslom „330“. Odôvodnenie: Aktualizácia údaju. 5b/ Vo vysvetlivke pod obrázkom 2, žiadame slová „SPP“ nahradiť slovami „mylpg.eu“. Odôvodnenie: Prepojenie na link pochádza zo zdroja uvedeného v poznámke 8 pod čiarou, a to z webového sídla www. mylpg.eu a nie zo zdroja „SPP“.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	10. Zásadná pripomienka k bodu 2 „Návrh nových opatrení pre NPR“, časť „LPG“, strana 18 V časti „LPG“ navrhujeme ako prvý odsek vložiť nasledovný text: „Výhodou alternatívneho paliva LPG je šetrný dopad na životné prostredie. LPG dosahuje výrazne nižšie emisie CO2 a tiež menej oxidov dusíka. Priaznivo sa mieša so vzduchom a vďaka takmer dokonalému spaľovaniu sa významne obmedzuje vylučovanie znečisťujúcich látok do ovzdušia. LPG výrazne znižuje tvorbu tuhých emisií – sadze, dym, prach.“. Zároveň navrhujeme na konci vety: „Jednou z hlavných bariér obmedzujúcich rozvoj vozidiel s pohonom na LPG sú obmedzenia v oblasti parkovania v podzemných garážach.“ vložiť čiarku a text, ktorý znie: „ako aj naďalej	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.

	znižujúca sa ponuka osobných vozidiel s upraveným pohonom motora na LPG priamo od výrobcu a tiež dodatočné prestavby v autoservisoch.“ Odôvodnenie: Text žiadame doplniť aj o ďalšiu relevantnú skutočnosť prečo sa znižuje počet vozidiel s pohonom na LPG. rozvoj alternatívnych palív má byť prijímaná v súlade s vyhláseným princípom technologickej neutrality.			
RÚZSR	11. Zásadná pripomienka k kapitole 2 (doplnenie novej state) návrhu revízie, vloženie nového odseku Navrhujeme na konci v kapitole 2 vložiť novú znenie state: „Biopalivá“ a znenie textu k tejto stati: „Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú do nafty a do benzínu. V prípade nafty je obsah biopalív na hornej hranici technickej normy (7% obj). V prípade benzínu existuje priestor na zvýšenie podielu biopalív z dnešných cca 7,4% obj. na 9% obj. Znamená to zavedenie benzínu E10, ktoré je krokom k ďalšiemu zníženiu emisií GHG v doprave bez výrazných investičných nákladov či zmeny vozového parku alebo úprav motorov. Vzhľadom na očakávané opatrenia v oblasti znižovanie emisií skleníkových plynov v doprave, ktoré vyplynie z anticipovaných opatrení na úrovni EU (klimaticky neutrálne hospodárstvo v r. 2050, zaradenie dopravy do EU ETS) a kde ako v jednom z mála sektorov tieto emisie neustále rastú, sa popri rozvoji elektromobility predpokladá v ďalšom období aj zváženie	Z	A	Akceptované, textácia doplnená v zmysle pripomienky.

	<p>zavedenia vysokobiopalivových zmesí vo forme E20, E85 prípadne B30.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií), a preto nevidíme dôvod prečo by v danom návrhu revízie nemali byť uvedené a nemala by im byť venovaná patričná pozornosť</p>			
RÚZSR	<p>12. Zásadná pripomienka k- Opatrenie č. 2 „Vytvorenie finančného mechanizmu na umožnenie podpory nákupu vozidiel alternatívnym pohonom“, časť „Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia“, strana 21 V časti Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia navrhujeme nahradiť slovami: „a CNG, resp. LNG verziou.“ slovami „a alternatívnym pohonom“ Odôvodnenie: Text žiadame vypustiť z dôvodu, že formulácia opatrenia je všeobecná a vzťahuje sa na vozidlá s akýmkoľvek alternatívnym pohonom. Máme za to, že konkretizácia, ktorý druh</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.

	alternatívneho paliva bude predmetom podpory, má byť uvedená až v samotnej výzve a nie už v tomto dokumente, ktorý má byť rámcovým a všeobecným.			
RÚZSR	13. Zásadná pripomienka k- Opatrenie č. 4 „Podpora využívania alternatívneho paliva CNG a LNG v doprave“, strana 23 V bode i) navrhujeme za slová: „zo zemného plynu“ vložiť slová: „a biometánu“, v bode ii) za slová: „na pohon CNG“ vložiť slová: „vrátane bio-CNG“ a za slová: „alebo LNG“ vložiť slová: „vrátane bio-LNG“. Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej zmeny je upresniť, že navrhované opatrenie by sa malo týkať nielen zemného plynu používaného v doprave ale aj jeho obnoviteľnej alternatívy, teda biometánu a to aj vo forme bio-CNG a bio-LNG	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	14. Zásadná pripomienka – vloženie nového opatrenia Navrhujeme vložiť (ako aj aktualizovať zoznam navrhovaných opatrení) nové navrhované opatrenie s číslom 9 s názvom: „Vykonanie analýzy potreby zavedenia vysokobiopalivových zmesí pre účely plnenia cieľov OZE v doprave.“ a jeho znením: Gestor: MH SR Termín: 2020 Nadväznosť na cieľ: Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami. Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú do	Z	ČA	Dňa 4. 11. 2019 bol rozpor k danej pripomienky odstránený. MH SR si uvedomuje opodstatnenosť podpory biopalív tak konvenčných, ako aj pokročilých. V rámci pripomienky bola v textácii materiálu doplnená informácia, že predmetná problematika je riešená v rámci materiálu „Návrh integrovaného národného energetického a klimatického plánu na roky 2021 - 2030“. Konečné ciele znižovania emisií, stanovenia cieľov ako aj podielu biopalív budú predmetom ďalších analýz v rámci

	<p>nafty a do benzínu. V prípade benzínu to bude od 1. 1. 2020 9% obj. Vzhľadom na ciele OZE v doprave, ktoré musí SR splniť (10% v r. 2020 a 14% v r. 2030 (resp. menej, podľa úrovne 1G biopalív v r. 2020) je potrebné začať diskusiu o využití biopalív nad úroveň dnes platných technických noriem. Z uvedeného dôvodu je potrebné zároveň vypracovať do konca roka 2022 analýzu akými konkrétnymi a dostupnými technológiami Slovenská republika dosiahne ciele obsahu OZE v doprave v r. 2030. Indikátor úspešnej realizácie opatrenia: Identifikácia možností plnenia cieľov Slovenskej republiky v oblasti OZE v doprave Zdroj financovania: MH SR Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií). Vzhľadom na ciele OZE v doprave považujeme za potrebné preskúmať všetky možnosti ako tieto ciele splniť.</p>			implementácie: „Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov“.
RÚZSR		Z	A	Akceptované, textácia upravená v

	2. Zásadná pripomienka k časti „Úvod“, šiesty odsek, strana 2 Vetu: „V rokoch 2016 a 2017 došlo k medziročného nárastu o 12,1 %, respektíve o 10,5 % v spotrebe LPG. V roku 2018 tento druh paliva vykazoval mierny medziročný pokles o 0,8 %.“ navrhujeme zmeniť nasledovne: „V rokoch 2016 a 2017 došlo k medziročného nárastu o 4,3 % v spotrebe LPG. V roku 2018 tento druh paliva vykazoval mierny medziročný pokles o 1,6 %.“. Odôvodnenie: Text žiadame zmeniť z dôvodu, že údaje boli medzičasom aktualizované.			zmysle pripomienky.
RÚZSR	3. Zásadná pripomienka k časti „Úvod“, šiesty odsek, strana 2 V úvode návrhu revízie, do odseku pred tabuľkou č. 1, navrhujeme vložiť novú poslednú vetu: „Spotreba biopalív zaznamenala v r. 2016 mierny pokles, ktorý bol nasledovaný miernym rastom v r. 2017 a 2018 nad úroveň r. 2015.“. Odôvodnenie: Ide o doplnenie textu v nadväznosti na doplnenie tabuľky č. 1.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	4. Zásadná pripomienka k časti „Úvod“, tabuľka č. 1, strana 3 Údaje v riadku „LPG“ žiadame upraviť nasledovne: „Rok 2015 – 40 324 t Rok 2016 – 40 528 t Rok 2017 – 42 262 t Rok 2018 – 41 582 t“. Odôvodnenie: Text žiadame zmeniť z dôvodu, že údaje boli medzičasom aktualizované.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
RÚZSR	6. Zásadná pripomienka k bodu 1.5 „Vývoj trhu vozidiel na alternatívny pohon“, časť „Vozidlá na LPG a ostatné alternatívne palivá na báze uhlíka“, strana 10 Text navrhujeme doplniť	Z	A	Akceptované, textácia doplnená v zmysle pripomienky.

	<p>nasledovne: V roku 2018 bolo v Slovenskej republike registrovaných celkovo 535 nových vozidiel s pohonom na LPG v kategórii M1. Medziročne to predstavuje pokles o 17%. Rovnako pretrváva medziročný pokles prestavieb v autoservisoch na LPG. Pokles v porovnaní H1 2017 a H1 2018 predstavuje 16%.</p> <p>Alternatívne palivo LPG má silný predpoklad rozvoja v prípade, že sa naplnia ciele NPR v oblasti stimulácií nielen pri nákupe nových LPG vozidiel ale aj pri ich dodatočnej prestavbe.</p> <p>Optimálny, dlhodobu udržateľný a logický podiel na celkovom počte áut v intervale 5 až 10%. Tabuľka Prognóza vývoja počtu LPG vozidiel do roku 2030 Počet vozidiel s pohonom LPG v rokoch 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2025, 2030 Scenár bez podporných opatrení: 2016 - 48 392, 2017 - 50 659, 2018 - 52 219, 2019 - 55 514, 2020 - 53 000, 2025 - 48 000, 2030 - 35 000 Scenár s opatreniami definovanými v tomto dokumente>(*vrátane podpory dodatočných prestavieb LPG) 2016 - 48 392 2017- 50 659 2018 - 52 219 2019 - 55 514 2020 - 61 017 2025 - 63 000 2030 - 66 022 Odôvodnenie: Text žiadame doplniť a spresniť z dôvodu, že i vozidlá s pohonom LPG majú, najmä vzhľadom na existujúcu štruktúru čerpacích staníc, vysoký potenciál pri rozvoji nízkoemisnej mobility, ktorý môže byť pre verejné financie najmenej zaťažujúci. Čo je však potrebné podporiť je podpora nákupu vozidiel s týmto alternatívnym pohonom.</p>			
RÚZSR	<p>8. Zásadná pripomienka k bodu 1.6 „Ciele pre rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá“, časť „Plniace stanice pre vodík“, strana 15 Do časti týkajúcej sa problematiky plniacich</p>	Z	A	<p>Akceptované, doplnené tabuľky č. 9 a č. 16 v zmysle pripomienky.</p>

	<p>staníc pre vodík žiadame doplniť konkrétne záväzky a ciele na podporu rozvoja vodíka ako pohonnej látky, a to s uvedením konkrétnych počtov vozidiel s pohonom vodíka ako aj počtu čerpacích staníc na vodík, ktoré sa predpokladajú vybudovať do roku 2030. Súčasné znenie textu je nekonkrétne a obmedzené len na konštatovania bez vízie a podpory tohto média po r. 2020. Odôvodnenie: Uvedené žiadame z dôvodu, že bez konkrétne stanovených cieľov v oblasti využitia vodíka, ako pohonnej látky, bude rozvoj vodíkových technológií do roku 2030 znevýhodnený, a to ako pri budovaní čerpacích staníc na vodík tak aj pri rozvoji automobilového parku vozidiel s pohonom vodíka. Súčasne sme toho názoru, že každá podpora zameraná na</p>			
RÚZSR	<p>9. Pripomienka ku kapitole 2 NÁVRH NOVÝCH OPATRENÍ PRE NPR (stať CNG/LPG) návrhu revízie, tretí odsek strana 17 V kapitole 2 s názvom: NÁVRH NOVÝCH OPATRENÍ PRE NPR v treťom odseku sa uvádzajú emisie skleníkových plynov z výfukov áut. Navrhujeme vypustiť text „(oproti limitu 95 g/km po roku 2020)“. Odôvodnenie: Limit 95 g CO₂/km je definovaný v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011. V zmysle tohto nariadenia sa domnievame, že tento emisný limit platí pre biogénny aj fosílny CO₂. Z uvedeného vyplýva, že nahradením fosílného zemného plynu biometánom neklesnú emisie CO₂, ktoré musia byť rovné alebo nižšie ako je limit stanovený v</p>	O	A	Akceptované, textácia vypustená v zmysle pripomienky.

	uvedenom nariadení a preto nepovažujeme v tomto prípade za relevantné uvádzať tento limit ako porovnávaciu hodnotu pre zníženie emisií skleníkových plynov			
SAPPO	1/ K časti „Úvod“, piaty pododsek, strana 2 Vetu: „Uvedenú sumu však možno ušetriť, ak namiesto naftovej alebo benzínovej motorizácie výrobca predá vozidlo s pohonom na CNG.“ žiadame zmeniť nasledovne: „Uvedenú sumu však možno ušetriť, ak namiesto naftovej alebo benzínovej motorizácie výrobca predá vozidlo s pohonom na CNG alebo LPG.“. Odôvodnenie: Text žiadame doplniť z dôvodu, že uvedenú skutočnosť možno dosiahnuť aj s vozidlami na pohon LPG.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
SAPPO	2/ K časti „Úvod“, šiesty pododsek, strana 2 Vetu: „V rokoch 2016 a 2017 došlo k medziročného nárastu o 12,1 %, respektíve o 10,5 % v spotrebe LPG. V roku 2018 tento druh paliva vykazoval mierny medziročný pokles o 0,8 %.“ Žiadame zmeniť nasledovne: „V rokoch 2016 a 2017 došlo k medziročného nárastu o 4,3 % v spotrebe LPG. V roku 2018 tento druh paliva vykazoval mierny medziročný pokles o 1,6 %.“. Odôvodnenie: Text žiadame zmeniť z dôvodu, že údaje boli medzičasom aktualizované.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
SAPPO	3/ K časti „Úvod“, tabuľka č. 1, strana 3 Údaje v riadku „LPG“ žiadame upraviť nasledovne: „Rok 2015 – 40 324 t Rok 2016 – 40 528 t Rok 2017 – 42 262 t Rok 2018 – 41 582 t“.	Z	A	Akceptované, tabuľka upravená v zmysle pripomienky.

	Odôvodnenie: Text žiadame zmeniť z dôvodu, že údaje boli medzičasom aktualizované.			
SAPPO	<p>4/ K bodu 1.5 „Vývoj trhu vozidiel na alternatívny pohon“, časť „Vozidlá na LPG a ostatné alternatívne palivá na báze uhlíka“, strana 10 Text žiadame doplniť nasledovne: V roku 2018 bolo v Slovenskej republike registrovaných celkovo 535 nových vozidiel s pohonom na LPG v kategórii M1. Medziročne to predstavuje pokles o 17%. Rovnako pretrváva medziročný pokles prestavieb v autoservisoch na LPG. Pokles v porovnaní H1 2017 a H1 2018 predstavuje 16%. Alternatívne palivo LPG má silný predpoklad rozvoja v prípade, že sa naplnia ciele NPR v oblasti stimulácií nielen pri nákupe nových LPG vozidiel ale aj pri ich dodatočnej prestavbe. Optimálny, dlhodobý udržateľný a logický podiel na celkovom počte áut v intervale 5 až 10%. Tabuľka Prognóza vývoja počtu LPG vozidiel do roku 2030 Počet vozidiel s pohonom LPG 2016 2017 2018 2019 2020 2025 2030 Scenár bez podporných opatrení 48 392 50 659 52 219 55 514 53 000 48 000 35 000 Scenár s opatreniami definovanými v tomto dokumente* 48 392 50 659 52 219 55 514 61 017 63 000 66 022 *vrátane podpory dodatočných prestavieb LPG“. Odôvodnenie: Text žiadame doplniť a spresniť z dôvodu, že i vozidlá s pohonom LPG majú, najmä vzhľadom na existujúcu štruktúru čerpacích staníc, vysoký potenciál pri rozvoji nízkoemisnej mobility, ktorý môže byť pre verejné financie najmenej zaťažujúci. Čo je však potrebné podporiť je podpora nákupu vozidiel s týmto alternatívnym pohonom.</p>	Z	A	Akceptované, textácia doplnená v zmysle pripomienky.

<p>SAPPO</p>	<p>5/ K bodu 1.6 „Ciele pre rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá“, časť „Čerpacie stanice pre LPG a ostatné alternatívne palivá na báze uhlíka“, strana 15 5a/ Vzhľadom na to, že aktuálny počet čerpacích staníc na LPG je momentálne 330, žiadame údaj o čerpacích staniciach na LPG, a to číslo „335“ nahradiť číslom „330“. Odôvodnenie: Aktualizácia údaju. 5b/ Vo vysvetlivke pod obrázkom 2, žiadame slová „SPP“ nahradiť slovami „mylpg.eu“. Odôvodnenie: Prepojenie na link pochádza zo zdroja uvedeného v poznámke 8 pod čiarou, a to z webového sídla www. mylpg.eu a nie zo zdroja „SPP“.</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované, textácia nahradená údajom v zmysle pripomienky.</p>
<p>SAPPO</p>	<p>6/ K bodu 2 „Návrh nových opatrení pre NPR“, časť „LPG“, strana 18 V časti „LPG“ žiadame ako prvý pododesk vložiť nasledovný text: „Výhodou alternatívneho paliva LPG je šetrný dopad na životné prostredie. LPG dosahuje výrazne nižšie emisie CO2 a tiež menej oxidov dusíka. Priaznivo sa mieša so vzduchom a vďaka takmer dokonalému spaľovaniu sa významne obmedzuje vylučovanie znečisťujúcich látok do ovzdušia. LPG výrazne znižuje tvorbu tuhých emisií – sadze, dym, prach.“. Zároveň žiadame na konci vety: „Jednou z hlavných bariér obmedzujúcich rozvoj vozidiel s pohonom na LPG sú obmedzenia v oblasti parkovania v podzemných garážach.“ vložiť čiarku a text, ktorý znie: „ako aj naďalej znižujúca sa ponuka osobných vozidiel s upraveným pohonom motora na LPG priamo od výrobcu a tiež dodatočné prestavby v autoservisoch.“ Odôvodnenie: Text žiadame doplniť aj o ďalšiu relevantnú skutočnosť prečo sa</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Akceptované, textácia doplnená v zmysle pripomienky.</p>

	znižuje počet vozidiel s pohonom na LPG.			
SAPPO	<p>7/ Opatrenie č. 2 „Vytvorenie finančného mechanizmu na umožnenie podpory nákupu vozidiel alternatívnym pohonom“, časť „Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia“, strana 21 V časti Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia žiadame vypustiť text, ktorý znie: „V rámci vyhodnotenia NPR zo strany Európskej komisie (EU – SWD(2017) 365 final), bolo Slovenskej republike vytknuté, že neboli v NPR zohľadnené žiadne špecifické opatrenia na podporu alternatívnych palív vo verejnej doprave, a preto sa bude podpora osobitne týkať aj vozidiel v kategórii M3 vo forme dotácie, ktorá bude poskytovaná na pokrytie rozdielu v obstarávacej cene medzi naftovou verziou a CNG, resp. LNG verziou.“. Odôvodnenie: Text žiadame vypustiť z dôvodu, že formulácia opatrenia je všeobecná a vzťahuje sa na vozidlá s akýmkoľvek alternatívnym pohonom. Máme za to, že konkretizácia, ktorý druh alternatívneho paliva bude predmetom podpory, má byť uvedená až v samotnej výzve a nie už v tomto dokumente, ktorý má byť rámcovým a všeobecným.</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
SAPPO	<p>8/ Opatrenie č. 6 „Zavedenie zrýchleného odpisovania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá“, časť „Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia“, strana 26 Text v časti „Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia“ žiadame upraviť nasledovne: „MF SR, v rámci nastavenia odpisov zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov, zvýhodní odpisovanie vozidiel s alternatívnym pohonom, a to zavedením</p>	Z	A	Opatrenie vypustené

	<p>novej odpisovej skupiny s dobou odpisovania 2 roky, alebo zavedením zrýchleného odpisovania iba pre vozidlá s alternatívnym pohonom zaradené do odpisovej skupiny 1. Vozidlá s alternatívnym pohonom momentálne spadajú do odpisovej skupiny 1 (dobu odpisovania 4 roky). Pre túto skupinu sa nedá uplatniť zrýchlený odpis. Zrýchlený odpis vozidiel s alternatívnym pohonom bude mať pozitívny vplyv na generovanie sekundárneho trhu s vozidlami s alternatívnym pohonom, kde jeho cena už nebude ovplyvnená cenou výroby, ale kúpnu silou trhu.“. Odôvodnenie: Zásadne nesúhlasíme, aby boli vozidlá s pohonom LPG vyňaté z novej odpisovej skupiny s dobou odpisovania 2 roky. Účelom implementácie smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a následne Národného rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami je podporovať rozvoj všetkých alternatívnych palív, a to na základe technologickej neutrality. Súčasne je uvedené v rozpore s vyhodnotením NPR zo strany Európskej komisie, kde je uvedené, že NOR neobsahuje dostatočné opatrenia na podporu iných alternatívnych palív ako elektrina. Zároveň uvedené je v rozpore s princípmi čistej mobility, keďže čím vyšší podiel majú alternatívne palivá vo vozovom parku, tým vyššia je aj úspora emisií skleníkových plynov a znečisťujúcich látok.</p>			
SPPK	<p>K navrhovanému opatreniu č. 4 (Podpora využívania alternatívneho paliva CNG a LNG v doprave) návrhu revízie – zásadná pripomienka Vo východiskách a požiadavkách na realizáciu opatrenia navrhujeme v prvom odseku za slovom:</p>	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.

	<p>„biometánu“ nahradiť slová: „veľmi nízkych“ slovom: „nulových“, za slovo: „oxidov“ vložiť slovo: „fosílného“, v bode i) za slová: „zo zemného plynu“ vložiť slová: „a biometánu“, v bode ii) za slová: „na pohon CNG“ vložiť slová: „vrátane bio-CNG“ a za slová: „alebo LNG“ vložiť slová: „vrátane bio-LNG“.</p> <p>Odôvodnenie: Cieľom navrhovanej zmeny je upresniť úroveň emisií skleníkových plynov v prípade biometánu. Vzhľadom na skutočnosť, že v súčasnosti je v schvaľovacom procese novela zákona č. 609/2007 Z. z. o spotrebnej dani z elektriny, uhlia a zemného plynu, ktorou sa predmetom spotrebnej dane stanovuje aj biometán, bio-LNG a bio-CNG, žiadame doplniť do návrhu oslobodenia od dane aj biometán, bio-LNG a bio-CNG, ktoré dosahujú nižšie emisie GHG ako fosílna energetická nosiče zemný plyn, LNG a CNG.</p>			
SPPK	<p>K navrhovaným opatreniam – zásadná pripomienka Navrhujeme vložiť (ako aj aktualizovať zoznam navrhovaných opatrení) nové navrhované opatrenie s číslom 9 s názvom: „Prijatie opatrení na zvýšenie podielu biopalív v používaných fosílnych palivách“ a jeho znením: Gestor MH SR Termín 2020 Nadväznosť na cieľ: Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami. Východiská a požiadavky na realizáciu opatrenia: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú</p>	Z	ČA	<p>Dňa 4. 11. 2019 bol rozpor k danej pripomienky odstránený. MH SR si uvedomuje opodstatnenosť podpory biopalív tak konvenčných, ako aj pokročilých. V rámci pripomienky bola v textácii materiálu doplnená informácia, že predmetná problematika je riešená v rámci materiálu „Návrh integrovaného národného energetického a klimatického plánu na roky 2021 - 2030“. Konečné ciele znižovania emisií, stanovenia cieľov ako aj podielu biopalív budú</p>

	<p>do nafty a do benzínu. V prípade nafty je obsah biopalív na hornej hranici technickej normy (7% obj). V prípade benzínu existuje priestor na zvýšenie podielu biopalív z dnešných cca 7,4% obj. na 9% obj. Znamená to zavedenie benzínu E10, ktoré je krokom k ďalšiemu zníženiu emisií GHG v doprave bez výrazných investičných nákladov či zmeny vozového parku alebo úprav motorov. MH SR v rámci prijatia daného opatrenia vykoná analýzu, predmetom ktorej bude definovanie potreby zavedenia vysokobiopalivových zmesí vo forme E20, E85 prípadne B30, v termíne do roku 2022. Súčasťou predmetnej analýzy bude aj kapitola ohľadom možnosti úpravy spotrebnej dane na všetky palivá podľa ich energetického obsahu. Indikátor úspešnej realizácie opatrenia: Zvýšenie množstva biopalív uvedených na trh v Slovenskej republike</p> <p>Zdroj financovania: Prevádzkovatelia motorových vozidiel</p> <p>Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií), a preto nevidíme</p>		<p>predmetom ďalších analýz v rámci implementácie: „Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov“.</p>
--	--	--	--

	dôvod prečo by v danom návrhu revízie nemali byť uvedené a nemala by im byť venovaná patričná pozornosť.			
SPPK	K úvodu návrhu revízie – zásadná pripomienka Navrhujeme tabuľku č. 1 doplniť o nový posledný riadok o druh paliva: „Biopalivá** (t)“ a údaj pre rok 2015: „182 067“, údaj pre rok 2016: „179 576“, údaj pre rok 2017: „195 861“ a údaj pre rok 2018: „198 211. Zároveň žiadame pod tabuľkou č. 1 pod riadok v znení: „*celková národná spotreba (domácnosti + doprava)“ vložiť nový riadok v znení: „**bionafta, bioetanol a bioETBE“ a v poslednom riadku pod tabuľkou č. 1 na konci vložiť čiarku a slová: MH SR. Odôvodnenie: Ide o doplnenie údajov v nadväznosti na doplnenie návrhu revízie o biopalivá ako alternatívne palivo.	Z	A	Akceptované, tabuľka doplnená v zmysle pripomienky.
SPPK	K úvodu návrhu revízie – zásadná pripomienka V úvode návrhu revízie, do odseku pred tabuľkou č. 1, navrhujeme vložiť novú poslednú vetu: „Spotreba biopalív zaznamenala v r. 2016 mierny pokles, ktorý bol nasledovaný miernym rastom v r. 2017 a 2018 nad úroveň r. 2015.“. Odôvodnenie: Ide o doplnenie textu v nadväznosti na doplnenie tabuľky č. 1.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.
SPPK	Ku kapitole 2 (doplnenie novej state) návrhu revízie – zásadná pripomienka Navrhujeme na konci v kapitole 2 vložiť novú znenie state: „Biopalivá“ a znenie textu k tejto stati: „Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č.	Z	A	Akceptované, textácia upravená v zmysle pripomienky.

	<p>2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Biopalivá sa primiešavajú do nafty a do benzínu. V prípade nafty je obsah biopalív na hornej hranici technickej normy (7% obj). V prípade benzínu existuje priestor na zvýšenie podielu biopalív z dnešných cca 7,4% obj. na 9% obj. Znamená to zavedenie benzínu E10, ktoré je krokom k ďalšiemu zníženiu emisií GHG v doprave bez výrazných investičných nákladov či zmeny vozového parku alebo úprav motorov. Vzhľadom na očakávané opatrenia v oblasti znižovanie emisií skleníkových plynov v doprave, ktoré vyplynie z anticipovaných opatrení na úrovni EÚb (klimaticky neutrálne hospodárstvo v r. 2050, zaradenie dopravy do EU ETS) a kde ako v jednom z mála sektorov tieto emisie neustále rastú, sa popri rozvoji elektromobility predpokladá v ďalšom období aj zváženie zavedenia vysokobiopalivových zmesí vo forme E20, E85 prípadne B30.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú v zmysle čl. 2 Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá alternatívnym palivom. V súčasnosti biopalivá primiešavané do fosílnych palív predstavujú zásadný zdroj úspor emisií skleníkových plynov v doprave. Z tohto dôvodu považujeme za nevyhnutné ich uvedenie aj v návrhu revízie. Okrem iného, návrh revízie odkazuje na Oznámenie Komisie z 24. januára 2013 pod názvom „Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“, v ktorom sú biopalivá (popri iných alternatívnych palivách) zaradené medzi hlavné alternatívne</p>			
--	---	--	--	--

	palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy (a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií), a preto nevidíme dôvod prečo by v danom návrhu revízie nemali byť uvedené a nemala by im byť venovaná patričná pozornosť.			
SPPK	Ku kapitole 2 (stať CNG/LPG) návrhu revízie – obyčajná pripomienka V kapitole 2 s názvom: NÁVRH NOVÝCH OPATRENÍ PRE NPR v treťom odseku sa uvádzajú emisie skleníkových plynov z výfukov áut. Navrhujeme vypustiť text „(oproti limitu 95 g/km po roku 2020)“. Odôvodnenie: Limit 95 g CO2/km je definovaný v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011. V zmysle tohto nariadenia sa domnievame, že tento emisný limit platí pre biogénny aj fosílny CO2. Z uvedeného vyplýva, že nahradením fosílného zemného plynu biometánom neklesnú emisie CO2, ktoré musia byť rovné alebo nižšie ako je limit stanovený v uvedenom nariadení a preto nepovažujeme v tomto prípade za relevantné uvádzať tento limit ako porovnávaciu hodnotu pre zníženie emisií skleníkových plynov	O	A	Akceptované, textácia vypustená v zmysle pripomienky.
ŠÚSR	V predkladacej správe sa uvádza, že "Pri vypracovaní materiálu sa vychádzalo z údajov Štatistického úradu SR". Odporúčame vo vlastnom materiáli uviesť zdroje údajov. Vlastný materiál v	O	A	Akceptované, opravená citácia jednotlivých zdrojov.

	predloženom znení tieto zdroje neuvádza a tak nebolo možné verifikovať správnosť údajov Štatistického úradu SR.			
Verejnost'	V tabuľke č. 15 s názvom "Predpokladaný vývoj infraštruktúry pre alternatívne palivá do roku 2030" je potrebné zosúladiť hodnoty v riadku "Vodík" s hodnotami uvedenými v súbore "EK-SPRAVA-FINAL" a zároveň opraviť názvy stĺpcov nasledovne: Všetky názvy stĺpcov AFV a AFI vzájomne vymeniť. Stĺpec 2030 AFV číslo 500 opraviť na číslo 3000. Stĺpec 2030 AFI číslo 12 opraviť na číslo 18. Stĺpec 2030 Pomer číslo 42 opraviť na číslo 167.	Z	A	Akceptované, tabuľka upravená v zmysle pripomienky.