

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Návrh Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti

Spôsob pripomienkového konania	
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných	95 /47
Počet vyhodnotených pripomienok	95
Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	60/23
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	5 /4
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných	30/20

Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)
Rozporové konanie bolo vedené s APZD - dňa 3.11 - zúčastnené strany sa dohodli na textovej úprave dokumentu, rozpor bol odstránený.
Počet odstránených pripomienok 0
Počet neodstránených pripomienok 0

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1.	Asociácia priemyselných zväzov a dopravy	7 (4o,3z)	0 (0o,0z)		
2.	Konferencia biskupov Slovenska	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
3.	Klub 500	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		

4.	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	8 (6o,2z)	0 (0o,0z)		
5.	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
6.	Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky	8 (4o,4z)	0 (0o,0z)		
7.	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
8.	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky	2 (2o,0z)	0 (0o,0z)		
9.	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
10.	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	24 (23o,1z)	0 (0o,0z)		
11.	Národná rada občanov so zdravotným postihnutím v SR	1 (1o,0z)	0 (0o,0z)		
12.	OZ Bez bariéry - Národná platforma proti bariéram	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
13.	Republiková únia zamestnávateľov	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		
14.	Únia miest Slovenska	2 (1o,1z)	0 (0o,0z)		
15.	Úrad na ochranu osobných údajov Slovenskej republiky	3 (1o,2z)	0 (0o,0z)		
16.	Verejnosť	1 (0o,1z)	0 (0o,0z)		
17.	WWF Slovensko	15 (2o,13z)	0 (0o,0z)		
18.	Združenie pre výrobu a využitie biopalív, o.z. (ZVVB)	6 (0o,6z)	0 (0o,0z)		
19.	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	

20.	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
21.	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
22.	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
23.	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
24.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
25.	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
26.	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	
27.	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
28.	Štatistický úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
29.	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
30.	Národná banka Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
31.	Národný bezpečnostný úrad	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
32.	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
33.	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)	x	
34.	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x

35.	Úrad vlády Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
36.	Úrad pre verejné obstarávanie	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
37.	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
38.	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
39.	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
40.	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
41.	Najvyšší súd Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
42.	Národná rada Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
43.	Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
44.	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
45.	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
46.	Združenie miest a obcí Slovenska	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
47.	Spplnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
48.	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
49.	Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
50.	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	0 (0o,0z)	0 (0o,0z)		x
	Spolu	95 (48o,47z)	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
APZD	Pripomienka č. 1 - [obyčajná] K materiálu ako celku Stratégia v časti v definícii a v analýze výziev uvádza výzvy ako redukciu emisií z dopravy, udržateľnosť dopravy, dostupnosť, kvalita a bezpečnosť. Na to, aby sa všetky tieto efekty prejavili naplno, je podľa nášho názoru potrebné zásadným spôsobom modernizovať, resp. obnoviť vozidlový park mobilných prostriedkov na Slovensku. Moderný vozidlový park je základným predpokladom na to, aby sa všetky deklarované výzvy dokázali naplniť. Obnova vozidlového parku na báze alternatívnych pohonov má zároveň zmysel iba vtedy, pokiaľ prevažná časť energie využívanej na pohon bude zelená, pochádzajúca z obnoviteľných zdrojov energie (ďalej len „OZE“). Základná výzva pre Slovensko preto bude - nájsť nástroje a prostriedky na stimuláciu takejto obnovy, iniciovanie budovania siete napájacích staníc pre alternatívne palivá a zároveň podporiť transformáciu energetického mixu SR smerom k OZE. Domnievame sa, že táto úloha je natoľko náročná, že prekračuje záber tejto stratégie, no bez tejto zmeny v prístupe stratégia nie je realizovateľná. V časti vymedzenia jednotlivých výziev je uvádzané zvyšovanie bezpečnosti a eliminácia počtu dopravných nehôd. Je si však treba uvedomiť, že aj keď systémy inteligentnej mobility budú schopné zabezpečiť prakticky bezkolízny priebeh premávky, do oblasti bezpečnosti pristupuje ďalší, doteraz v oblasti bezpečnosti premávky neznámy faktor, a to kybernetická bezpečnosť. Kybernetická bezpečnosť sa stane uvedením prepojených a autonómnych dopravných prostriedkov na trh významným faktorom bezpečnosti v doprave a dá sa povedať, že zásadným spôsobom zmení pohľad na bezpečnosť dopravy a jej zabezpečenie. V časti 3.2.1 sa priamo uvádza, že „Cieľom týchto riešení je zníženie počtu individuálne vlastnených	O	ČA	V pripomienke je vytýkané, že zásadnou výzvou pre Slovensko bude nájsť nástroje a prostriedky na stimuláciu obnovy, iniciovanie budovania siete napájacích staníc pre alternatívne palivá a zároveň podporiť transformáciu energetického mixu SR smerom k „OZE“. Predmetnú požiadavku rieši MHSR prostredníctvom vlastných strategických dokumentov. Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu ponúka smer a vízie do budúcnosti, kam by sme chceli/mali smerovať. Tým, že inteligentná mobilita ako taká je prierezová téma, je potrebná medzirezortná spolupráca, ktorá zahŕňa aj

	vozidiel v dopravnom systéme miest.“ Máme za to, že uvedené konštatovanie a snahy sú v rozpore so základnými ľudskými právami a slobodami, a teda aj s Ústavou Slovenskej republiky. Občan musí mať priestor na voľné rozhodnutie o tom, akým spôsobom si pre seba a svoju rodinu zabezpečí mobilitu. Akékoľvek opatrenia smerujúce k obmedzovaniu osobného vlastníctva považujeme za neprijateľné, sú stratou osobnej, nezávislej mobility občana. Zo stratégie vyplýva, že SR sa pravdepodobne bude inšpirovať niektorými vyspelými krajinami a predpokladá dať sa na cestu zdaňovania uhlíka. V súvislosti s týmto cieľom uvádzame, že SR v priebehu 5 rokov nezabezpečila zmenu systému registračných poplatkov, ktoré, ako v jedinej krajine EÚ, motivujú k registrácii starých vozidiel. Zároveň nechystá riešenie zásadnej výzvy spojenej s obnovou vozidlového parku prostredníctvom ZLEV, ani riešenie napájania vozidlového parku energiami získanými z OZE. Takto nastavená cesta bude viesť k tlaku na občana, aby sa vzdal vlastníctva mobilného dopravného prostriedku a spoľahol sa na ostatné formy. Ďalej zastávame názor, že míľniky, ktoré sú definované v časti 3.4, patria svojou povahou skôr do akčného plánu. Pre ilustráciu napr. míľnik podľa prvého odseku, ktorý hovorí o 10 ročnej snahe o vytvorenie jednotného cestovného lístka. Vnímame ho ako konkrétne riešenie, ktorého vyriešenie nemôže trvať 10 rokov. Viacero podobných riešení v oblasti cestovného ruchu na regionálnej úrovni už funguje aj na Slovensku.	podporu a stimuláciu obdobných požiadaviek. Implementačné stratégie vychádzajúce zo strešnej stratégie budú obsahovať konkrétne akčné plány dotknutých rezortov vrátane konkrétnych opatrení, budovania prostredia a pod. Uvedomujeme si dôležitosť kybernetickej bezpečnosti, ktorá sa stane uvedením prepojených a autonómnych dopravných prostriedkov na trh významným faktorom bezpečnosti v doprave. Kybernetickú bezpečnosť rieši MIRRI a všetky kroky, podnety a opatrenia budú vykonávané v súlade so zabezpečovaním kybernetickej bezpečnosti. Bol doplnený cieľ 3.5 (viď dokument) kybernetická
--	---	---

				bezpečnosť, ktorý popri aplikácii vhodných mechanizmov rýchleho varovania a preventívnych opatrení na úrovni EÚ bude zvlášť prihliadať na aktualizáciu predpisov, ktoré upravujú oblasť kybernetickej bezpečnosti.
APZD	Pripomienka č. 2 - [zásadná] K materiálu ako celku Za závažný nedostatok stratégie, s ohľadom na plány EÚ, Silkroad, ViaCarpathia a ďalšie výzvy považujeme oblasť multimodálnej a železničnej dopravy, ktorá je podľa nášho názoru spracovaná nedostatočne a vôbec nie je jasné, ako chce Slovensko dobehnúť okolité štáty EÚ. Slovensko z nášho pohľadu dnes nevyužíva dostatočne ani existujúce kapacity v tejto oblasti, nerobí kroky na podporu týchto druhov dopravy a na príklade „New Silkroad“ vidíme, ako postupne strácame podiel na trhu. A práve podporou produktu – multimodálna nákladná doprava je možné stiahnuť tovar na železniciu na hlavných linkách a zapojením elektromobilnej nákladnej dopravy vytvoriť relatívne rýchlo fungujúci produkt. Súbežne môže byť posilňovaná železničná nákladná doprava, a to aj zvyšovaním kapacity, posilnením cezhraničnej koordinácie a podobne. Nesmieme však zabúdať na konkurencieschopnosť poplatkov za dopravnú cestu v porovnaní so susednými štátmi. Otázkou totiž je, či je potrebné zvyšovať kapacitu železníc, pokiaľ predtým, alebo súčasne s tým, nezastavíme odliv zákazníkov zo železníc na cestu, napríklad v dôsledku nevhodnej legislatívy a absentujúcej výraznejšej	Z	N	Stratégia IM predstavuje formu manifestu, obsahuje v sebe vízie v súlade s nastavením smerovaním dopravy na úrovni EÚ. Implementačné a realizačné plány týkajúce sa konkrétnych oblastí budú vychádzať priamo od dotknutých subjektov.

	podpory týchto ekologických druhov dopravy. V nadväznosti na uvádzané poznamenávame, že v predloženom materiáli absentujú výstupy, resp. odporúčania z viacerých strategických dokumentov a aktivít, napr. Bielej knihy: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru, ďalej dokumentu „Posunutie železničnej dopravy do čela inteligentnej a udržateľnej mobility“ (Rada Európy), „Nástroja na prepájanie Európy 2021 – 2027“, či „Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030“, ktorý stanovuje hlavné ciele rozvoja celého dopravného sektora na Slovensku a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Považujeme za potrebné, aby v nich obsiahnuté výstupy boli vo vzťahu k železničnej doprave v stratégii primerane premietnuté.			
APZD	Pripomienka č. 3 - [obyčajná] K časti 2.1 Vymedzenie obsahu kľúčových výziev Navrhujeme text „Mobilita na Slovensku by mala byť založená na využívaní vzájomne prepojeného multimodálneho dopravného systému v oblasti osobnej, hromadnej aj nákladnej dopravy.“ spresniť a upraviť nasledovne: „Mobilita na Slovensku by mala byť založená na využívaní vzájomne prepojeného multimodálneho dopravného systému v oblasti osobnej individuálnej, osobnej hromadnej aj nákladnej dopravy.“ Odôvodnenie: Ide o návrh na spresnenie materiálu z terminologického hľadiska.	O	A	Akceptované
APZD	Pripomienka č. 4 - [obyčajná] K časti 2.1 Vymedzenie obsahu kľúčových výziev Za text „Digitalizácia sa musí stať hybnou silou modernizácie celého slovenského dopravného systému, vďaka ktorej bude celý tento systém fungovať lepšie a efektívnejšie. Slovensko musí digitalizáciu a automatizáciu v doprave využiť aj na ďalšie zvýšenie úrovne bezpečnosti, spoľahlivosti a efektívnosti.“ navrhujeme významovo doplniť text s nasledovným znením: „Slovensko musí nadviazať na súčasnú existujúcu infraštruktúru inteligentných dopravných	O	A	Akceptované

	systémov a ich riešení, ktoré sú tiež digitálne, popri samotnej digitalizácii, pre jej úspešnú aplikovateľnosť a koncepcnosť, rozvíjať aj dopravné bezpečnostné, monitorovacie, riadiace, automatizované a enforcementové zariadenia a systémy lokalizované v styku s reálnou premávkou.“ Odôvodnenie: Zastávame názor, že z významového hľadiska je v kontexte digitalizácie dopravného systému mimoriadne vhodné a potrebné doplniť aj vyššie uvádzané súvislosti.			
APZD	Pripomienka č. 5 - [zásadná] K časti 2.1 Vymedzenie obsahu kľúčových výziev Za text „Účelom tejto stratégie je stanoviť plán, ktorý má za úlohu nasmerovať dopravu na Slovensku na cestu budovania ekologickej, inteligentnej a trvalo udržateľnej dopravy.“ žiadame významovo doplniť nasledovný text: „Je potrebné využívať medzinárodné skúsenosti a normy pri hľadaní riešení, ktoré sú spravidla v európskom kontexte, avšak pri konkrétnom vypracovaní štandardov, projektovaní, budovaní a prevádzke, využívať všade kde je to možné, kapacity domácich inžinierskych, projektových, technologických a stavebných firiem s cieľom podporiť rozvoj nielen dopravy a infraštruktúry, ale aj ekonomiky samotnej.“ Odôvodnenie: Z významového hľadiska považujeme za nevyhnutné v stratégii poukázať na dôležitosť využívania medzinárodných skúseností, avšak pri maximálnom využití domácich firiem, kapitálu a ľudských zdrojov.	Z	A	Akceptované
APZD	Pripomienka č. 6 - [zásadná] K časti 3.2.1 Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej dopravy a k časti 3.3.1 Posilnenie spoločného trhu Za text „Slovensko sa bude snažiť byť aktívne v snahe, aby všetky veľké a stredne veľké mestá, ktoré sú mestskými uzlami v sieti TEN-T, zaviedli do roku 2030 svoje vlastné plány udržateľnej mestskej mobility.“ a text „Musia sa prijať všetky potrebné opatrenia na to, aby sa sieť TEN-T dokončila v plánovanom	Z	N	Expert MDV SR a ŽSR sa od začiatku roka 2018 pravidelne zúčastňujú rokovaní expertnej skupiny v rámci krajín V4 vo veci Projektu vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4.

	termíne. Slovenská republika sa bude riadiť návrhmi Komisie na posilnenie úlohy európskych koordinátorov, ktorých úlohou bude urýchliť postup budovania dopravných koridorov na celom kontinente tak, aby sa ich podarilo dokončiť do roku 2030. Slovensko sa bude podieľať na odstraňovaní rozdielov, ktoré v oblasti modernej infraštruktúry pretrvávajú medzi východom a západom i severom a juhom Európskeho kontinentu.“ Žiadame významovo doplniť texty o nasledovné znenie: „Na podporu praktického využívania multimodálnej mobility alebo MaaS, zabezpečí Slovenská republika vytvorenie technického riešenia a pripojí sa k medzinárodným projektom budovania vysokorýchlostnej železničnej TEN-T siete. Zabezpečí sa k nej pripojenie lokality hlavného mesta Bratislavy a pripojí železničný koridor TEN-T s letiskom MR Štefánika a železničnou sieťou.“ Odôvodnenie: Žiadame o doplnenie opatrení súvisiacich s problematikou vysokorýchlostnej železničnej siete TEN-T, ktoré sú nevyhnutné pre kvalitný rozvoj mobility na Slovensku.			Vláda SR Uznesením vlády SR č. 499 z 8. septembra 2021 k návrhu Spracovania národnej štúdie uskutočniteľnosti – Projekt vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4 schválila 1 mil. Eur na jej vypracovanie. Na základe tejto štúdie sa určí ďalší spoločný postup SR, ako aj prípadné trasovanie vysokorýchlostnej trate na Slovensku. Vzhľadom na uvedené nepovažujeme za nevyhnutné dopĺňať navrhované textácie vo veci vysokorýchlostnej železničnej siete TEN-T, pretože problematike vysokorýchlostných tratí sa MDV SR aktívne venuje.
APZD	Pripomienka č. 7 - [obyčajná pripomienka] K časti „Príloha Slovník pojmov“ V	O	N	Neakceptované

	kontexte obsahu stratégie navrhujeme upraviť nasledovnú definíciu: „Autonómne vozidlo, známe tiež pod pojmom automatizované alebo robotické vozidlo je vozidlo, ktoré k svojmu bezpečnému pohybu nepotrebuje vodiča a orientuje sa iba na základe počítačových systémov, ktoré detekujú okolie vozidla a určujú jeho trasu. Ide teda o vozidlo, ktoré sa pomocou digitálnych technológií pohybuje tak, že niektoré alebo všetky funkcie vykonáva počítač s malým alebo žiadnym ľudským vstupom. Detekcia prebieha rôzne, väčšinou cez systémy ako senzor, radar, GPS či počítačové videnie.“ Odôvodnenie: V stratégii vzhľadom k jej časovému horizontu nejde o autonómne vozidlo uvedenej triedy (táto stratégia nie je o autonómnom vozidle, ktoré nepotrebuje vodiča), ale je ju možné spojiť napr. s očakávanou úrovňou automatizácie "SAE Levels of driving automation", v zmysle všeobecne známych definícií.			Dokumentom prihlasujeme na existujúcu Európsku legislatívu. Stratégia inteligentnej mobility predstavuje víziu do budúcnosti. A jednou z európskych vízií je automatizácia vozidiel do podoby plne autonómnych dopravných prostriedkov. Definícia použitá v slovníku pojmov, je všeobecne platnou v súlade s platnými štandardmi.
KBS	Na strane 22 v Kapitole 3.3.2 Zabezpečiť, aby bola mobilita vyvážená a spravodlivá pre všetkých navrhujeme: i) Vypustiť odkaz pod čiarou č. 14 (COM(2020) 152 final, Únia rovnosti: stratégia pre rodovú rovnosť na roky 2020 – 2025) ii) Posledný odsek preformulovať/doplniť textáciu nasledovne: „Slovensko bude vo svojich politických iniciatívach týkajúcich sa dopravy riadne uplatňovať hľadisko rovnosti MEDZI ŽENAMI A MUŽMI a Zvýši aj informovanosť o otázkach rovnosti MEDZI ŽENAMI A MUŽMI (koniec vety vypustiť). Všetky budúce návrhy týkajúce sa dopravy budú v súlade SO ZÁSADOU ROVNOSTI MEDZI ŽENAMI A MUŽMI ZAKOTVENOU V PRIMÁRNOM PRÁVE EÚ, ÚSTAVE SR A V MEDZINÁRODNÝCH ĽUDSKOPRÁVNÝCH DOKUMENTOCH, KTORÝMI JE SR VIAZANÁ (vypustiť textáciu: „so stratégiou Komisie pre rodovú rovnosť“) a so stratégiou	Z	A	Akceptované SR neratifikovala Istanbulský dohovor.

	pre oblasť zdravotného postihnutia. ODÔVODNENIE: S uplatňovaním zásady rovnosti žien a mužov sa plne stotožňujeme. Uvedený princíp rovnosti žien a mužov, ktorý je zakotvený v primárnom práve EÚ, v Ústave SR a v medzinárodných ľudsko-právnych dokumentoch, ktorými je SR viazaná, teda v právne záväzných dokumentoch s pozíciou najvyššej právnej sily, navrhujeme zapracovať aj do dokumentu Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska, vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti. Žiadame neodvolávať sa v ňom na dokument COM(2020) 152 final, Únia rovnosti: stratégia pre rodovú rovnosť na roky 2020 – 2025, ktorý nie je právne záväzný a ktorý navyše obsahuje kontroverzné dokumenty a prvky tzv. rodovej ideológie, ktoré boli v SR odmietnuté na najvyššej úrovni. Konkrétne časti, ktoré nie je možné v SR akceptovať a aplikovať sú časti týkajúce sa Istanbulskeho dohovoru – Dohovoru Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu a o boji proti nemu, ktorý v SR nebude prezidentkou ratifikovaný. Vychádzajúc z aktuálneho právneho a skutkového stavu v Slovenskej republike poukazujeme na: i) uznesenie NR SR č. 1697 z 29. marca 2019 k procesu ratifikácie Dohovoru Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu a o boji proti nemu Slovenskou republikou (tlač 1409) a ii) uznesenie NR SR č. 2261 z 28. novembra 2019 k procesu pristúpenia Európskej únie k Dohovoru Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu a o boji proti nemu Slovenskou republikou (tlač 1814); iii) písomné pripomienky Vlády Slovenskej republiky Súdnemu dvoru: Stanovisko 1/19 zástupkyne SR pred Súdom EÚ zo dňa 18.12.2019, iv) uznesenie Vlády Slovenskej republiky č. 15 z 15. januára 2020 k návrhu opatrení na zabezpečenie plnenia uznesení Národnej rady Slovenskej republiky vo vzťahu k Dohovoru Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu a o boji proti nemu (Istanburský dohovor), v) Návrh vlády na vyslovenie nesúhlasu Národnej rady Slovenskej republiky S Dohovorom Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu			
--	--	--	--	--

	a o boji proti nemu (tlač 1842) https://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=schodze/uznesenie&MasterID=12080 vi) odoslanie listu Rade Európy prezidentkou SR, v ktorom informuje o tom, že SR sa nemôže stať zmluvnou stranou Istanbulskeho dohovoru, https://www.teraz.sk/najnovsie/brief-prezidentka-informovala-radu-eur/450438-clanok.html (zobrazené 21.7.2021), vii) a i. Taktiež žiadame vypustiť „ambasádorov pre rozmanitosť“ nakoľko ide o neurčitý a nejasný pojem a nie je zrejmý obsah aktivít týchto subjektov. Dokument: COM(2020) 152 final, Únia rovnosti: stratégia pre rodovú rovnosť na roky 2020 – 2025 vysvetľuje pojem rozmanitosť s odvolaním sa na tzv. rodovú terminológiu – rodovú identitu, rodové vyjadrenie, ktorú nie je možné v SR aplikovať. V texte návrhu Stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska, vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti, ktorá „otvorí možnosti prijatia čiastkových krátkodobých Akčných plánov pre adresnejšie a efektívnejšie naplnenie jej cieľov“ a bude pravdepodobne podkladom pre nový legislatívnu úpravu, navrhujeme upraviť pojmy, ktoré sú súladné s právne záväznými dokumentami najvyššej právnej sily. Slovenská republika uznáva a presadzuje rovnosť medzi mužmi a ženami v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, s primárnym právom EÚ a so záväznými zmluvami medzinárodného práva. Tzv. rodová terminológia oddeľuje pojem „rod“ od biologického pohlavia, čím zasahuje do otázok týkajúcich sa národnej identity SR, o ktorých neexistuje všeobecná zhoda v SR ani na úrovni členských štátov EÚ. Pojem „rod“ v kontexte kategórií pohlavia – ženy a muži je v rozpore s a) Ústavou Slovenskej republiky a záväznými ľudskoprávnymi dokumentami, ktorými je SR viazaná, b) s primárnym právom EÚ a c) s kodifikovanou podobou Slovenského jazyka. Ústava Slovenskej republiky ani žiadny záväzný základný ľudskoprávny dokument, ktorým je SR viazaná nepozná pojem „gender“, ale používa pojmy muži a ženy, ako kategórie pohlavia. Ad a) Ústava Slovenskej republiky používa pojem „rod“ ako aj pojem		
--	--	--	--

	„pohlavie“, pričom pojem „rod“ nijako neodkazuje na kategóriu „žien a mužov“, keďže žena a muž sú kategórie pohlavia. Ústava SR používa pojem „rod“ v jeho obvyklom lingvistickom význame, ako je uvedené v Slovníku slovenského jazyka, teda s odkazom na predkov a potomkov, na líniu rodu. Ad b) Zmluva o EÚ a Zmluva o fungovaní EÚ ako pramene primárneho práva, v kvalite medzinárodnej zmluvy, poznajú pojem pohlavie, v anglickom znení „sex“ a pojem „rovnosť medzi ženami a mužmi, - equality between women and men. Terminológia použitá v dokumente preto terminologicky odporuje primárnemu právu EÚ. V rámci EÚ neexistuje konsenzus, aby sa používal, prípadne zavádzal do právnej úpravy nový pojem gender, alebo aby sa vytváral dvojité obsah pre pojem „rod“. Ak sa niektoré štáty v medzinárodnom priestore hlásia k zavedeniu nového sociálneho konštruktú „gender“, nevzniká z toho žiadna povinnosť ďalším štátom, aby predmetnú prax iných štátov akceptovali. Ad c) Pojem „ROD“ (in. Krátky slovník slovenského jazyka z r. 2003 – kodifikačná príručka.; http://slovníky.korpus.sk/) Rod: rod -u m. 1. rad, spoločenstvo potomkov pochádzajúcich z jedných prarodičov, pokolenie: starý r., šľachtický r. 2. odb. zákl. jednotka v prvotnom polit.-ekon. systéme 3. zool., bot. systematická jednotka zahŕňajúca najbližšie príbuzné druhy živočíchov al. rastlín 4. pôvod (význ. 2): bola zemianskeho r-u; je r-om Slováka 5. narodenie, zrod: je nadaný od r-u 6. lingv.: (gram.) r. gram. kategória vyjadrujúca príslušnosť podst. m. do jednej z troch zákl. skupín: mužský, ženský, stredný r.; slovesný r. gram. kategória vyjadrujúca vzťah slovesného deja k jeho východisku a k podmetu; rodový príd. k 1 – 3, 6: r-é tradície, r-é zriadenie; r-é znaky; r-é prípony (Krátky slovník slovenského jazyka z r. 2003 – kodifikačná príručka.; http://slovníky.korpus.sk/). Pojem „POHLAVIE“ Krátky slovník slovenského jazyka z r. 2003 – kodifikačná príručka.; http://slovníky.korpus.sk/) pohlavie -ia s. 1. súbor znakov odlišujúcich ženskú (samičie) jedince od mužských (samčích): novorodenec mužského p-ia 2. súhrn ženských al. mužských		
--	---	--	--

	jedincov: počtom prevládlo ženské p.; hovor.: nežné p. ženy; silné p. muži 3. (vonkajšie) pohlavné ústrojenstvo; pohlavný príd.: p-á výchova, p-é orgány; p. styk súlož; pohlavne prísl.: p. dospelý; pohlavnosť -i ž. fyz. vzťahy medzi pohlaviami, pohlavný život; pohlavný pud, sexuálnosť, sexualita. Podľa § 3 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov sa pri tvorbe právneho predpisu používa štátny jazyk v kodifikovanej podobe, najmä z hľadiska jazykovej, štylistickej a významovej správnosti. S prihliadnutím na už uvedené, v Slovenskej republike neexistuje žiadny konsenzus, aby sa používal, prípadne zavádzal do právneho poriadku nový pojem „gender“, alebo aby sa vytváral dvojité obsah pre pojem „rod“. Je preto nevyhnutné dodržiavať právnu terminológiu, ktorá je obsiahnutá v zakladajúcich zmluvách EÚ, teda v Zmluve o Európskej únii, Zmluvy o fungovaní Európskej únie a Charte základných práv EÚ. Všetky tieto dokumenty obsahujú výlučne pojem "sex" (pohlavie) a pojem "equality between women and men" (rovnosť medzi ženami a mužmi) a nepoznajú pojem "gender". "Gender" je zaužívaná hantýrka, ktorá nemá žiadnu oporu v právne záväzných medzinárodných zmluvách, ktorými sú zakladajúce zmluvy EÚ. Ohľadom používania rodovej terminológie poukazujeme aj na Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky na obdobie rokov 2021 – 2024 (k tomu pozri napríklad: https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=494677), ktoré obsahuje dikciu, že „Vláda SR bude realizovať politiky zamerané na znižovanie nerovností medzi mužmi a ženami a odstraňovanie diskriminácie žien.“ Poukazujeme teda na skutočnosť, že Vláda SR sa zaviazala k realizovaniu politik, ktorých úlohou je znižovať nerovnosť medzi ženami a mužmi, nie k tzv. rodovej terminológii.			
Klub 500	1. K bodu 2 (Definícia a analýza riešených výziev), druhému odseku, štvrtej vete	Z	A	Akceptované

	– zásadná pripomienka Za slová: „vývoj nových druhov ekologických pohonov“ navrhujeme vložiť čiarku a slová: „využitie alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
Klub 500	2. K bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej	Z	ČA	Akceptované

	mobility), šiestemu odseku, poslednej vete – zásadná pripomienka Slová: „nulových emisií“ navrhujeme nahradiť slovami: „znižovania emisií (napr. prostredníctvom využívania alternatívnych palív)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej		Upravené v texte nasledovne: „znižovania emisií s využitím najlepších dostupných technologických riešení, v súlade so záväzkami SR v súvislosti s napĺňaním environmentálnych cieľov EÚ.“
--	---	--	--

	dopravy (ďalej len „smernica“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r. 2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
Klub 500	3. K bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility), samostatnému bodu v závere – zásadná pripomienka Slová: „vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel (napr. vozidiel využívajúcich alternatívne palivá)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby	Z	A	Akceptované

	zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (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“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r. 2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
Klub 500	4. K bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), druhému odseku, poslednej vete – zásadná pripomienka Slová: „vozidiel s nulovými emisiami alebo poháňanými palivami z alternatívnych zdrojov“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu a zároveň navrhujeme zosúladiť definície tak ako sú uvedené v smernici	Z	A	Akceptované

	EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (ako napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
Klub 500	5. K bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), poslednému odseku, – zásadná pripomienka Za slová: „LNG, vodík, elektrina“ navrhujeme vložiť	Z	A	Akceptované

	čiarku a slovo: „biopalivá“. Odôvodnenie: V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá sa za alternatívne palivá považujú aj biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív (LNG, vodík, elektrina) považujeme za diskriminačnú. Biopalivá sú nenahraditeľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politík zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov.			
Klub 500	6. Všeobecná pripomienka k materiálu ako celku – zásadná pripomienka V bode 1 slová: „transeurópskej bezemisnej“ navrhujeme nahradiť slovami: „transeurópskej nízkoemisnej“. V bode 1.3 slová: „nových vozidiel ako aj plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nových nízkoemisných vozidiel ako aj plavidiel“. V bode 2.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.1.1 slová: „zavádzanie plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných plavidiel“. V nadpise bodu 3.2 slová: „prechod na mobilitu s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „prechod na nízkoemisnú mobilitu“. V bode 3.2 slová: „zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných vozidiel“. V bode 3.2.3 slová: „o mobilite s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „o nízkoemisnej mobilite“. V bode 3.3.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.4 slová: „budú mať nulové emisie“ navrhujeme nahradiť slovami: „budú nízkoemisné“ a slová: „plavidlá s nulovými emisiami“ nahradiť slovami: „nízkoemisné plavidlá“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo	Z	A	Akceptované

	vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
MFSR	K doložke vybraných vplyvov Doložku vybraných vplyvov je potrebné upraviť v súlade s aktualizovanou Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov účinnou od 1. júna 2021 (schválenou uznesením vlády SR č. 234/2021).	O	A	Akceptované
MFSR	K doložke vybraných vplyvov V doložke v bode 3. Ciele a výsledný stav navrhujem z vety „Stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre používateľov“ vypustiť slová „Stanovovanie cien uhlíka a“. Upozorňujem tiež, že tento cieľ je v bode 3. uvedený duplicitne. Odôvodnenie: V hlavnom materiáli sa v časti 3.2.3. Stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre používateľov v druhom odseku uvádza, že „Slovensko bude podporovať úsilie Komisie o komplexný súbor opatrení na zabezpečenie spravodlivého a efektívneho stanovovania cien pre oblasť všetkých druhov dopravy.“. Ide teda o úsilie Komisie stanovovať ceny pre všetky druhy dopravy, nie Slovenskej republiky stanovovať cenu uhlíka. Keďže tento cieľ nemá oporu vo vlastnom materiáli, nemal by byť v doložke uvedený. V rámci odbornej komunikácie medzi MF SR a predkladateľom bolo zo strany predkladateľa vysvetlené, že nie je cieľom návrhu materiálu požiadavka regulácie cien uhlíka na národnej úrovni. Zároveň uvádzam, že regulovať cenu na národnej úrovni podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách je možné len za určitých, zákonom stanovených podmienok.	O	A	Akceptované
MFSR	K doložke vybraných vplyvov V doložke v bode 9. je uvedené, že materiál nemá žiadny vplyv na rozpočet verejnej správy. V takom prípade sa neoznačuje	O	A	Akceptované

	rozpočtová zabezpečenosť vplyvov, t. j. v riadku „z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy“ sa neoznačuje žiadna z možností.			
MFSR	K návrhu uznesenia vlády V návrhu uznesenia vlády navrhujem preformulovať v bode B. časť „Vykonajú“, kde pôvodný text „ministri, predsedovia ostatných ústredných orgánov štátnej správy“ odporúčam nahradiť textom „Vykoná: minister dopravy a výstavby SR“, v nadväznosti na bod B.1. návrhu uznesenia, ktorý ukladá ministromi dopravy a výstavby SR plniť ciele stratégie, pričom ostatní ministri participujú formou spolupráce.	O	A	Akceptované
MFSR	K predkladacej správe V predkladacej správe v druhom odseku v prvej vete odporúčam slovo „orgány“ verejnej správy nahradiť slovom „subjekty“ verejnej správy v súlade s § 3 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.	O	A	Akceptované
MFSR	K vlastnému materiálu V celom materiáli sa uvádza pojem „Komisia“, pričom nie je táto skratka zavedená. Pri jeho prvom použití v materiáli odporúčam uviesť plný názov a zaviesť skratku, aby bolo jasné, o akú komisiu ide.	O	A	Akceptované
MFSR	K vlastnému materiálu Z časti 3.4 Míľniky na ceste k inteligentnej, udržateľnej a odolnej mobilite žiadam vypustiť nasledujúci cieľ: „Do roku 2030 budú pripravené na trh plavidlá s nulovými emisiami. Vnútrozemská vodná doprava sa do roku 2030 zvýši o 25 % a do roku 2050 o 50 %. Do roku 2030 dokáže železničná a vodná intermodálna doprava úplne konkurovať čisto cestnej	Z	A	Akceptované

	doprave.“. Odôvodnenie: Podľa prepočtov Útvary hodnoty za peniaze nie je osobná vodná doprava na Slovensku spoločensky návratná, teda nie je vhodné zvyšovať investície do nej. Cieľ je síce priamo preložený zo stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti vydanéj Európskou komisiou, avšak tento cieľ bol zameraný predovšetkým na krajiny s už funkčnou vodnou dopravou, napr. Dánsko alebo Nórsko. Naopak, iné ciele z európskej stratégie neboli premietnuté do slovenskej stratégie. Podľa článku 39 ods. 3 nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 taktiež nie je potrebné na TEN-T sieti budovať infraštruktúru, pokiaľ nie je spoločensky návratná. V oblasti dopravy existujú na Slovensku vyššie priority v oblastiach cestnej aj železničnej infraštruktúry, ktoré vedia napomôcť k udržateľnej mobilite. Tieto sú obsiahnuté v dokumentoch Priority vo výstavbe cestnej infraštruktúry, Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry a v Pláne obnovy a odolnosti SR.			
MFSR	K vlastnému materiálu Žiadam, aby bola Stratégia plnená v súlade s Prioritami vo výstavbe cestnej infraštruktúry, Prioritami v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry, ako aj Plánom obnovy a odolnosti SR, a tieto dokumenty boli doplnené do časti 1.5 Relevantné strategické dokumenty. Odôvodnenie: Tieto dokumenty predstavujú zoznamy prioritných investícií a reforiem Slovenska v oblasti dopravy, ktoré odzrkadľujú dopyt, územné plánovanie a štátny rozpočet. Stratégia by tieto dokumenty/plány mala dopĺňať, nie im odporovať.	Z	A	Stratégia je v súlade s Prioritami vo výstavbe cestnej infraštruktúry, Prioritami v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry ako aj s Plánom obnovy a odolnosti SR. Dokumenty sú doplnené v časti 1.5.
MHSR	K Doložke vybraných vplyvov Odporúčame predkladateľovi: 1. priložiť Doložku vybraných vplyvov vypracovanú v aktuálnej verzii schválenej uznesením vlády SR č. 234 z 5. mája 2021 ako „Word“ prílohu, nakoľko starý	O	A	Doložka vybraných vplyvov je dopracovaná

	formulár neobsahuje všetky relevantné polia. 2. vyplniť aktuálnu Doložku vybraných vplyvov vo všetkých jeho povinných častiach, t.j. vyplniť časť 5. „Alternatívne riešenia“ minimálne o nulový variant a doplniť časť 8. „Preskúmanie účelnosti“ o termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti predkladaného materiálu a kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané. Odôvodnenie: Ak portál SLOVLEX neponúka ešte možnosť vyplniť doložku v aktuálnej verzii je potrebné ju vziať ako samostatný súbor. V zmysle Jednotnej metodiky je predkladateľ povinný uviesť v Doložke vybraných vplyvov v časti č. 5 „Alternatívne riešenia“ minimálne nulový variant, t. j. analýzu súčasného stavu, v rámci ktorej sa uvedú dôsledky vyplývajúce z dôvodu absencie právnej úpravy alebo nelegislatívneho materiálu resp. z dôvodu ich neprijatia. V prípade, kedy nie je možné realizovať nulový variant, slúži tento ako báza, ku ktorej sa môžu porovnávať ostatné alternatívy. V zmysle Jednotnej metodiky je predkladateľ povinný v Doložke vybraných vplyvov v časti č. 8" nastaviť čas, po ktorom dôjde k preskúmaniu, ako aj kritériá, na základe ktorých sa prieskum zrealizuje. Povinné preskúmanie účelnosti sa nevzťahuje len na vykonávací právny predpis, ktorého predmetom je vyhlásenie sumy, ktorej výpočet je upravený príslušným zákonom. Samotné uznesenie vlády ukladá predložiť na rokovanie vlády informáciu o plnení Stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti, ktorou sa preskúmava plnenie stanovených cieľov v určených časových intervaloch kde sa bude hodnotiť stupeň naplnenia cieľov podľa kritérií rozpracovanosti jednotlivých záväzkov.			v súlade s jednotnou metodikou.
MHSR	Na str. 5. doplniť číslo uznesenia pre dokument "Národná vodíková stratégia: "Pripravení na budúcnosť" "(MH SR, č. uznesenia 356/2021)	O	A	Akceptované

MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Navrhujeme upraviť materiál v súlade s pravidlami slovenského pravopisu a odstrániť formálne nedostatky. ODÔVODNENIE: Formálna úprava.	O	A	Akceptované
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Navrhujeme v celom dokumente nahradiť slovo "Slovensko" vo všetkých tvaroch slovami "Slovenská republika" v príslušnom tvare. ODÔVODNENIE: Precizovanie textu.	O	N	Neakceptované Na základe konzultácie s platformou IM bol termín zjednotený v rámci precizovania textu zjednotený na „Slovensko“
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Navrhujeme zjednotiť používanie pojmov "inteligentná mobilita" a "smart mobilita". Uvedené pojmy predstavujú synonymá a za účelom jednotnosti textu je potrebné používať jednotný pojem. ODÔVODNENIE: Precizovanie textu.	O	A	Akceptované
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. V časti 1.4 Užívatelia a cieľová skupina zavádzania a tvorby riešení inteligentnej mobility žiadame na konci doplniť text, ktorý znie: "Moderná mobilita integruje inovatívne technológie, riešenia a služby z rôznych odvetví. Začína uplatnením najmä digitálnych komponentov a riešení vo vozidlách a dopravnej infraštruktúre, ktoré prepojením vytvárajú inteligentne riadené systémy. Tým pádom získajú dopravné firmy a organizácie zo súkromného aj verejného sektora funkčný nástroj pre efektívne a udržateľné napĺňanie dopravných potrieb používateľov v mobilite osôb aj vecí. Ich dodávateľom a ďalšou cieľovou skupinou je rastúci segment dodávateľov	Z	ČA	Významovo návrh akceptovaný, zapracovaný v prepojení s pôvodným znením pre eliminovanie duplicit a zachovanie integrity znenia textu.

	technologických riešení, spolu so vznikajúcimi operátormi služieb mobility, ktoré využívajú biznis modely zdieľanej ekonomiky. Práve v tomto segmente vzniká príležitosť pre zapojenie slovenského výskumu a všetkých foriem domáceho inovačného potenciálu do transformačného procesu. Spolu s priemyslom môže vytvoriť účinnú bázu pre rast konkurencieschopnosti slovenskej ekonomiky aj na báze znižovania závislosti na importe zahraničného know-how, technológií a výroby. Slovensko má vďaka rozvinutému priemyslu záujem a potenciál rozvíjať oblasť inteligentnej a udržateľnej mobility na vnútroštátnej aj európskej úrovni. Priemysel a služby v SR majú príležitosť transformovať sa na výrobnú-vývojovú alebo vývojovo-dodávateľskú úroveň prostredníctvom rozvinutých výrobnotechnických kapacít výroby cestných, koľajových a malých leteckých dopravných prostriedkov. Odvetvie musí reagovať na aktuálne trendy a zlepšiť odolnosť na faktory narastajúcej neurčitosti. Ambíciou SR je podporovať vytváranie pracovných miest s pridanou hodnotou v odvetviach, kde má potenciál rastu, čím prispeje k postaveniu rešpektovaného aktéra v inováciách v inteligentnej a novej mobilite, minimálne v stredoeurópskom meradle. SR sa musí napojiť aj na rozvíjajúce sa aktivity silných globálnych aktérov, ktorí určujú budúce trendy a pripraviť sa na disruptívne zmeny očakávané v období rokov 2030 – 2050. Motivovaním domácich a aj zahraničných subjektov k spolupráci v ekosystéme mobility, (ktorou sa zvýši konkurencieschopnosť priemyslu jeho prepojením so sektorom sofistikovaných a technologických služieb) sa skvalitní ponuka produktov a služieb týchto subjektov a tým vzrastie aj ich obchodný, najmä exportný potenciál. Takto fungujúci ekosystém zároveň dokáže účinne pomáhať spoločnosti s riešením výziev. Pandemická situácia, ktorá nastala v roku 2020 ukázala, aké dôležité je môcť sa spoľahnúť na domácu vedu a výskumné zdroje." ODÔVODNENIE: Text zdôrazňuje využitie synergie pri uplatňovaní prístupov európskej Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, snahy o			
--	---	--	--	--

	ekologizáciu dopravy a priemyslu, snahy o konkurencieschopnosť slovenských firiem s využitím poznatkov výskumu pri transformácii priemyslu dopravných prostriedkov, ako navrhuje RIS3SK 2021+.			
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. V časti 1.5 Relevantné dokumenty navrhujeme slová "Stratégia digitálnej transformácie Slovenska: stratégia pre transformáciu Slovenska na úspešnú digitálnu krajinu (MIRRI SR, UV 2019) a Akčný plán digitálnej transformácie" nahradiť slovami "Stratégia digitálnej transformácie Slovenska 2030 a Akčný plán digitálnej transformácie Slovenska na roky 2019 – 2022". ODÔVODNENIE: Precizovanie textu.	O	A	Akceptované
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. V časti 3 Ciele a strategické oblasti žiadame upraviť štruktúru cieľov nasledovne: Prioritná oblasť 3-1: Prepojená a autonómna mobilita Prioritná oblasť 3-2: Služby inteligentnej mobility a inteligentných dopravných systémov Prioritná oblasť 3-3: Dekarbonizácia mobility Prioritná oblasť 3-4: Slovensko je súčasťou odolného a dlhodobu udržateľného spoločného dopravného európskeho priestoru. ODÔVODNENIE: Uvedené žiadame z dôvodu, aby štruktúra cieľov komplexne pokryla potreby inteligentnej a udržateľnej mobility na základe intervenčnej logiky, ktorá vychádza z prístupu európskej Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.	Z	N	V rámci precizovania textu boli strategické ciele nastavené tak ako sú uvedené v dokumente v zmysle stratégie EÚ po konzultácii s Platformou pre Inteligentnú mobilitu. Máme zato, že obsahovo ciele kopírujú ciele stanovené v stratégii pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu od EÚ
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Žiadame prehodnotiť materiál v zmysle Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií a platnej legislatívy, najmä Zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene	Z	N	Dokument je ako vízia vo forme manifestu jednotným dokumentom, bez podstratégií. Vzhľadom na

a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. ODÔVODNENIE: Predložený dokument Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska – vízia smerovania dopravy na Slovensku (ďalej len „stratégia“) do budúcnosti predstavuje z pohľadu Metodiky a inštitucionálneho rámca tvorby verejných stratégií (ďalej len „Metodika“ schválenej uznesením vlády SR č. 197 z 26. apríla 2017) rámec, v ktorom budú dotknuté zodpovedné strany realizovať čiastkové projekty pre naplnenie opatrení, priorít a cieľov stratégie. Predložený materiál vykazuje známky Vstupnej správy k spracovaniu samotnej stratégie sumarizujúce kľúčové zistenia smerujúce ku generalizovaným cieľom, ku ktorým sa SR hlási ako člen Európskej únie pri uplatňovaní zámerov a nariadení Európskej komisie. Tieto skutočnosti je možné riešiť jednoduchým akčným plánom ich zavedenia v konkrétnom časovom horizonte. Ako uvádza predkladateľ v podtitule, jedná sa o Víziu smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti, teda o víziu možného a pravdepodobne uskutočniteľného v blízkej budúcnosti bez konkrétnych úloh, činností a aktivít, ktoré by mali dotknuté subjekty či už verejnej alebo súkromnej sféry (vrátane občianskej spoločnosti) realizovať pre splnenie stanovených cieľov. Napriek informácii, že predložená stratégia je spracovaná formou manifestu, na ktorú budú nadväzovať implementačné stratégie pokrývajúce jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility Slovenska sa domnievame, že tak dôležitý materiál by sa nemal parciálne deliť na podstratégie (aj keď priamo súvisiace) z dôvodu zabezpečenia komplexného riešenia a vzájomného prepojenia problematiky súvisiacej s inteligentnou a udržateľnou dopravou. Nebudú vznikať disproporcionality medzi stratégiami zastrešujúce tú istú problematiku. Je nutné sa zaoberať problematikou komplexne pri všetkých druhoch dopravy (cestnej, železničnej, leteckej i vodnej) zahrňujúcu dopravu obyvateľov, tovarov a služieb s prihliadnutím na všetky sféry spoločnosti, ktoré bude táto stratégia ovplyvňovať (hospodárstvo, bezpečnosť, ochrana životného	prierezový charakter nejde o čisto rezortný dokument, vízia sa dotýka dosahu krokov, ktoré môžu v súčinnosti vykonávať viaceré rezorty. Tým pádom pripadá do úvahy implementácia stratégie aj viacerými implementačnými plánmi či akčnými plánmi. Predkladaná stratégia nenapĺňa §4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, nakoľko priamo nevytvára rámec na schválenie niektorej z navrhovaných činností uvedených v prílohe č. 8 zákona. Posudzovaniu v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na
--	--

prostredia, zdravie obyvateľstva a pod.) V zmysle uvedeného je potrebné uviesť, že vzhľadom na tento materiál, ktorý predurčuje zodpovednosť naprieč celým spektrom spoločnosti (verejná a štátna správa, samospráva, súkromný sektor, akademická obec a občianska spoločnosť) je potrebné, aby sa všetci aktéri participatívne podieľali na spracovaní tohto dokumentu. Takto bude zabezpečená transparentnosť a budú jednoznačne určené konkrétne ciele, priority, opatrenia na ich dosiahnutie, činnosti, aktivity a budú stanovené merateľné ukazovatele plnenia stanovených cieľov. S predloženou stratégiou bol v rámci MPK samostatne predložený i materiál Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2025 (ďalej len „dlhodobý plán a akčný plán“), ktorý sa parciálne zaoberá iba inteligentnou mobilitou v cestnej doprave a z nej vyplývajúce výzvy pre SR. Domnievame sa, že tento materiál by mal predstavovať časť predloženej stratégie s tým, že by nemal byť iný druh dopravy vyňatý z tejto problematiky (nakoľko inteligentné systémy by mali zastrešovať všetky druhy dopravy v tom istom čase a priestore a mali by byť vzájomne prepojené a mali mať pozitívny vplyv na jej udržateľnosť). Dlhodobý plán a nadväzujúci akčný plán je definovaný ako rezortná (sektorová) stratégia. S uvedeným sa nestotožňujeme, nakoľko závery z nich vyplývajúce (predpokladané opatrenia na dosiahnutie budúceho stavu) ovplyvňujú aj iné sektory, či už úrady štátnej správy, súkromný sektor a občiansku spoločnosť. V predložennom akčnom pláne sa v niektorých opatreniach uvažuje o spracovaní štúdií. Máme za to, že štúdie a ich výsledky majú byť podkladom pre spracovanie stratégie, ktoré jednoznačne podporia ciele a priority, ktoré budú stratégiou nastavené. V neposlednom rade chceme upozorniť, že stratégia z celoštátnym dosahom je potrebné posúdiť v zmysle platnej legislatívy zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších	životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov budú podliehať jednotlivé implementačné stratégie, v prípade, že budú napĺňať podmienky definované §4 predmetného zákona. Dlhodobý plán a pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2030 a Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilitě na roky 2021 – 2025 je jedným z implementačných dokumentov, ktoré budú nadväzovať na predkladanú Stratégiu pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska.
--	---

	predpisov s uplatnením procesu SEA (pozri tiež https://www.enviroportal.sk/uploads/files/EIA_SEA/2018/Posudzovanie-vplyvov-na-zivotne-prostredie-v-SRfinal-pre-tlac.pdf).			
MIRRI SR	K vlastnému materiálu. Žiadame v celom dokumente slovo "užívateľa" nahradiť slovom "používateľa". ODÔVODNENIE: Precizovanie textu	Z	A	Akceptované
MOSR	K vlastnému materiálu Odporúčame dopracovať materiál o časť, ktorý špecificky rieši výzvy venujúce sa kybernetickej bezpečnosti v súvislosti so zmenami v doprave. Odôvodnenie: Podľa materiálu patrí kybernetická bezpečnosť medzi hlavné výzvy odvetvia dopravy. Toto prehlásenie je súčasťou prvého odseku druhej kapitoly stratégie. Napriek tomu je tejto oblasti venovaných iba niekoľko viet v celom dokumente. Takýto stav považujeme za nevhodný. Otázka kyberbezpečnosti je spojená s fyzickou bezpečnosťou dopravných účastníkov, s dostupnosťou dopravy, s bezpečnosťou osobných údajov, a ďalšími témami, ktoré by si zaslúžili pozornosť v dokumente strategického charakteru. Považujeme to za dôležité predovšetkým pokiaľ by tento dokument mal viesť k implementácii opatrení pre zabezpečenie modernej a inteligentnej dopravy. Z toho dôvodu by bolo vhodné materiál dopracovať o časť, ktorá sa bude venovať hlavným výzvam kybernetickej bezpečnosti v oblasti inteligentnej dopravy, a tiež navrhne niektoré opatrenia, ktoré bude potrebné v budúcnosti implementovať pri zavádzaní inteligentnej mobility do praxe.	O	A	Akceptované. Doplnený nový bod 3.15
MPSVRSR	K doložke vybraných vplyvov: • Predloženú doložku vybraných vplyvov je potrebné vypracovať v súlade s aktualizovanou Jednotnou metodikou na	O	A	Doložka vybraných vplyvov je dopracovaná

	posudzovanie vybraných vplyvov platnou od 1. júna 2021, ktorej súčasťou je aj nová šablóna doložky vybraných vplyvov. Odôvodnenie: Dňa 5. 5. 2021 vláda SR svojim uznesením č. 234/2021 schválila Návrh aktualizácie Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov - aktualizované upravené nové znenie. Nové znenie Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, vrátane nového znenia Prílohy č. 1 – Doložka vybraných vplyvov, nadobudlo účinnosť dňa 1. 6. 2021.			v súlade s jednotnou metodikou.
MPSVRSR	K doložke vybraných vplyvov: V predloženej doložke vybraných vplyvov je potrebné uviesť povinné informácie v bode 5. Alternatívne riešenia (minimálne nulový variant, t. j. analýzu súčasného stavu) a v bode 8. Preskúmanie účelnosti tak, aby boli v súlade s požiadavkami upravenými v časti II. Obsahové požiadavky doložky v rámci Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov. Odôvodnenie: Preskúmanie účelnosti v bode 8. je povinnou informáciou podľa aktualizovanej Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov, ktorá nadobudla účinnosť dňa 1. júna 2021.	O	A	Doložka vybraných vplyvov je dopracovaná v súlade s jednotnou metodikou.
MZSR	Navrhujeme v Predkladacej správe zarovnať pravú stranu textu podľa okrajov. Typ pripomienky: obyčajná. Odôvodnenie: Skvalitnenie formálnej stránky materiálu.	O	A	Akceptované
MŽPSR	3.1.2 Inovácie v doprave, str. 11: „V blízkej budúcnosti môžeme očakávať vznik a širšie využívanie dronov (bezpilotných lietadiel) na komerčné účely, autonómnych vozidiel, hyperloopu, vodíkových lietadiel, elektrických osobných lietajúcich vozidiel, integrovaných elektrických, vodíkových resp. iných nízkouhlíkových pohonných systémov pre plavidlá vnútrozemskej vodnej	O	N	Áno, v NAIADES III sa píše: Väčší počet prípadov nízkej hladiny vody si okrem toho bude vyžadovať rýchlejší vývoj a zavádzanie inovatívnych plavidiel, ktoré

	dopravy a čistej mestskej logistiky, elektrickej vodnej dopravy a čistej mestskej logistiky. Mimoriadne dôležité bude vytvoriť prostredie umožňujúce nasadenie pre takéto prelomové technológie mobility.“ Pripomienka: Na vhodnom mieste, v rámci podpory zavádzania plavidiel s nízkymi emisiami, navrhujeme uviesť aj zavádzanie inovatívnych klimaticky adaptívnych plavidiel schopných plavby pri nízkych vodných stavoch, pri súčasnom minimalizovaní vplyvov na vodné ekosystémy. Odôvodnenie: Vyššie uvedená formulácia je uvedená v strategickom dokumente EÚ o podpore vnútrozemskej plavby NAIADES III z roku 2021, v časti časť 2.1.1, na str. 4.	sa dokážu prispôbiť zmene klímy a plaviť sa aj pri nízkej hladine vody s minimálnym vplyvom na vodné ekosystémy. V rámci programu Horizont Európa sa podporí prispôsobovanie flotíl budúcim požiadavkám v oblasti životného prostredia, klímy a bezpečnosti, ako aj vývoj a testovanie nových metód údržby a modernizácie dopravnej infraštruktúry s cieľom zlepšiť bezpečnosť, odolnosť proti zmene klímy a vplyv na životné prostredie (vrátane znečisťovania ovzdušia a vody a biodiverzity) a prispôbiť tomu vyvíjajúce sa druhy dopravy.“. Avšak kap. 3.1.2 je predovšetkým o vývoji pohonných jednotiek pre dopravné prostriedky a nie o samotných dopravných prostriedkoch
--	--	---

				prispôsobujúcich sa napr. nízkej plavebnej hladine. Potom by sa mohlo hovoriť aj o iných tvaroch a rozmeroch cestných vozidiel, vozňov, lietadiel a pod.
MŽPSR	3.2 Udržateľná mobilita, str. 14: „Zvýšiť udržateľnosť potrebujú všetky druhy dopravy. V rámci nového prístupu je potrebné bezodkladne urýchliť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami, ako aj poháňanými nízkouhlíkovými palivami a palivami z obnoviteľných zdrojov v cestnej, železničnej, ako aj lodnej a leteckej dopravy. Pripomienka: Na vhodnom mieste, v rámci podpory zavádzania plavidiel s nízkymi emisiami, navrhujeme uviesť aj zavádzanie inovatívnych klimaticky adaptívnych plavidiel schopných plavby pri nízkych vodných stavoch, pri súčasnom minimalizovaní vplyvov na vodné ekosystémy. Odôvodnenie: Vyššie uvedená formulácia je uvedená v strategickom dokumente EÚ o podpore vnútrozemskej plavby NAIADES III z roku 2021, v časti časť 2.1.1, na str. 4.	O	N	Detto ako pri pripomienke vyššie. Nejde o tvary dopravných prostriedkov ale o pohonné systémy dopravných prostriedkov čím sa má zvýšiť udržateľnosť pri všetkých druhoch dopravy.
MŽPSR	3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 Navrhujeme doplniť na vhodnom mieste zabezpečenie súladu s environmentálnymi cieľmi RSV. Možná formulácia napríklad: „Udržateľnosť a ekologizácia vodnej dopravy budú zabezpečené aj dodržiavaním súladu s požiadavkami na ochranu vôd v zmysle environmentálnych cieľov Európskej rámcovej smernice o vodách a Natura 2000“.	Z	A	Akceptované

MŽPSR	3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 „Iba odstránením úzkych miest“ navrhujeme zmeniť formuláciu napríklad nasledovne: „Zlepšením plavebných podmienok, zmenšením počtu úzkych miest, kvalitnou údržbou plavebnej dráhy, modernizáciou a dobudovaním verejných prístavov na sieti vodných ciest sa zabezpečí konkurencie schopnosť vodnej dopravy.“	O	A	Akceptované
MŽPSR	3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 „Pre rast kombinovanej dopravy je potrebná kontinuálna dopravná sieť vnútrozemských vodných ciest a prístavov bez úzkych miest (plavebných prekážok).“ Pripomienka: Slovo „BEZ“ odporúčame nahradiť slovami „s minimom“ úzkych miest.	O	N	Neakceptované Formulácia je jasná. Ak by sme prijali návrh MŽP SR nešlo by o konkurencieschopnosť VD voči napr. cestnej doprave, ale len mierne zlepšenie podmienok. Pre cestnú dopravu sa stavajú diaľnice a rýchlostné cesty tam kde je to potrebné a vhodné a to na také parametre ako predpisujú príslušné normy, preto aj vodné cesty sú zaradované do klasifikačných tried vodných ciest a teda majú mať podľa tejto triedy aj parametre (šírka, ponor, podjazdná výška). Ak sa z vodnej cesty odstránia iba niektoré úzke

				miesta alebo sa bude vykonávať iba samotná údržba bez zabezpečenia predpísaných parametrov pre danú vodnú cestu, nedosiahneme potrebnú konkurencieschopnosť.
MŽPSR	3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 „t.j. plnosplavnením vodných ciest a modernizáciou a dobudovaním verejných prístavov na sieti vodných ciest sa zabezpečí konkurencieschopnosť vodnej dopravy.“ Pripomienka: Termín „plnosplavnenie“, alebo „plnosplavnosť“ nie je vhodné používať. Nevyskytuje sa nikde v strategickom dokumente EÚ o vnútrozemskej vodnej doprave NAIADES III z roku 2021. Práve naopak, v uvedenom dokumente sa v časti 2.1.1 na str. 3 a 4 uvádza že riečna plavba závisí od hydrologických podmienok a vhodných plavidiel, že sucha a povodne môžu dočasne obmedziť, alebo zablokovat' plavbu na vodnej ceste.	O	A	akceptované
MŽPSR	3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 „Vodná doprava v SR je súčasťou dopravnej sústavy Slovenskej republiky. Nákladná lodná doprava zohráva dôležitú úlohu pri zefektívňovaní tovarovej výmeny, najmä v zahraničnom obchode pri prepravách hromadných a tekutých tovarov a kusových zásielok. K jej hlavným výhodám patrí nižšia energetická náročnosť, vyššia produktivita práce a menšie zaťaženie životného prostredia , hlavne exhalátmi. Pripomienka: Žiadame doplniť, že „za predpokladu, že sa dokáže prispôbiť špecifickým podmienkam hydromorfológie a riečnych ekosystémov na voľne prúdiacich úsekoch splavných riek, bez zhoršenia ich ekologického stavu“. Odôvodnenie:	O	A	Akceptované

	vid' strategický dokumente EÚ o podpore vnútrozemskej plavby NAIADES III z roku 2021, časť 2.1.1, str. 4... pokiaľ na plavbu potrebuje vodná doprava opatrenia, ktoré zhoršia ekologický stav vodných útvarov, o malom zaťažení životného prostredia nemôže byť reč.			
MŽPSR	K doložke vplyvov, v tabuľke 9 - Vplyvy navrhovaného materiálu, navrhujeme uviesť pozitívny vplyv na ŽP, pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie, informatizáciu ako aj sociálne vplyvy. Odôvodnenie: tieto pozitívne vplyvy boli identifikované aj v samotnom vlastnom materiáli.	O	N	Neakceptujeme. Odôvodnenie – vzhľadom na konzultáciu s SPK pri MHSR, nebolo potrebné PPK. Zároveň neboli identifikované natoľko významné vplyvy. Konkrétne vplyvy budú zrejmé až z jednotlivých implementačných stratégií a dokumentov.
MŽPSR	Kapitola 1.5 Relevantné strategické dokumenty, str. 5 „Envirostratégia Zelenšie Slovensko (MŽP SR/IEP, UV č. 87/2019)“ žiadame uviesť presný názov „Zelenšie Slovensko – Stratégia environmentálnej politiky SR do roku 2030 (Envirostratégia 2030)“ Odôvodnenie: nepresný názov stratégie.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Kapitola 1.5 Relevantné strategické dokumenty, str. 5 Navrhujeme doplniť: • Nízkouhlíková stratégia rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050; • Európska zelená dohoda; • Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo. Odôvodnenie: Nízkouhlíková stratégia rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 bola schválená vládou SR dňa	O	A	Akceptované

	5. marca 2020. Cieľom stratégie je identifikácia existujúcich a návrh nových dodatočných opatrení v rámci SR pre dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050. Európska zelená dohoda má za cieľ, aby sa Európa stala do roku 2050 prvým klimaticky neutrálnym kontinentom, čo si vyžaduje ambiciózne zmeny v doprave. Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo má za cieľ rozšíriť obehové hospodárstvo a bude rozhodujúcim príspevkom k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutralnosti do roku 2050. V rámci dopravy ide najmä o udržateľné batérie a vozidlá, ktoré sú základom pre mobilitu budúcnosti.			
MŽPSR	Kapitola 2 Definícia a analýza riešených výziev, str. 6 Navrhujeme preformulovať vetu: „Vývoj, výroba a modernizácia dopravných prostriedkov, vývoj nových druhov ekologických pohonov, využitie nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb.“ Odôvodnenie: Veta nemá prísudok.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Kapitola 2 Definícia a analýza riešených výziev, str. 6 Veta „Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %.“ Navrhujeme upraviť nasledovne „Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.“ Zároveň je potrebné tento cieľ upraviť aj v kapitole 2.1 Vymedzenie obsahu kľúčových výziev, kde tiež nie je uvedený referenčný rok 1990. Odôvodnenie: Zníženie emisií skleníkových plynov má byť aspoň o 55% a potrebné je uviesť aj referenčný rok.	O	A	Akceptované

MŽPSR	Kapitola 2 Definícia a analýza riešených výziev, str. 6 Vetu „Eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou.“ navrhujeme upraviť nasledovne: „Znižovanie negatívnych vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä znižovanie emisií a prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou dohodou“. Odôvodnenie: Eliminácia vplyvov na životné prostredie nie je možná. Možné je jedine zníženie týchto vplyvov, tu je však potrebné uviesť, že našim cieľom je znižovanie vplyvov negatívnych (keďže môžu byť aj pozitívne). Navrhujeme zmeniť aj Parížsku deklaráciu na Parížsku dohodu, keďže ide o oficiálny názov.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Kapitola 2 Definícia a analýza riešených výziev, str. 6 Vety „Pozitívnou externalitou, no zároveň cestou k dosiahnutiu klimatických cieľov, je znižovanie závislosti dopravy na fosílnych palivách. Zároveň sa tak do cieľov Slovenska dostalo zabezpečenie trvalej udržateľnosti a ekonomickej výhodnosti takto koncipovaného ekologického dopravného systému“ navrhujeme upraviť nasledovne: „Pozitívnou externalitou, no zároveň cestou k dosiahnutiu klimatických cieľov, je znižovanie závislosti dopravy na fosílnych palivách. Zároveň sa tak do cieľov Slovenska dostalo zabezpečenie udržateľnosti takto koncipovaného ekologického dopravného systému“. Odôvodnenie: Udržateľnosť zahŕňa nielen ekologické aspekty, ale aj ekonomickú výhodnosť. Keď je ekologický dopravný systém udržateľný, znamená to, že je aj ekonomicky výhodný a aj sociálne spravodlivý.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Kapitola 2.2 Dosahy doterajších opatrení a vývoj pri nulovom variante, str. 8	O	A	Akceptované, zapracované

	Vetu „Tieto opatrenia narazili na svoje limity a je preto potrebné prijať kroky, ktoré povedú k transformácii odvetvia dopravy, ktoré zabezpečia ďalšiu elimináciu uhlíkovej stopy súčasne s jej udržateľnosťou, ďalšie zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti, odolnosti, tak aby odvetvie dopravy dokázalo splniť všetky požiadavky na neho kladené z hľadiska klimatickej udržateľnosti, pokračujúcej urbanizácie, technologického pokroku a nárokov užívateľov.“ navrhujeme preformulovať nasledovne: „Tieto opatrenia narazili na svoje limity a je preto potrebné prijať kroky, ktoré povedú k transformácii odvetvia dopravy, ktoré zabezpečia ďalšie zníženie uhlíkovej stopy, ďalšie zvýšenie bezpečnosti, efektívnosti, odolnosti, tak aby odvetvie dopravy dokázalo splniť všetky požiadavky na neho kladené z hľadiska ochrany klímy, pokračujúcej urbanizácie, technologického pokroku a nárokov užívateľov.“ Odôvodnenie: Eliminácia uhlíkovej stopy je nesprávne vyjadrenie. Uhlíková stopa je indikátor, môže sa teda znížiť jej hodnota. Existuje aj environmentálna stopa, ktorá je spomenutá na strane 18 tohto materiálu, tá zahŕňa širokú škálu environmentálneho správania (vrátane uhlíkovej stopy).			
MŽPSR	Kapitola 3.1.2 Inovácie v doprave, str. 11 Navrhujeme vetu „V blízkej budúcnosti môžeme očakávať vznik a širšie využívanie dronov (bezpilotných lietadiel) na komerčné účely, autonómnych vozidiel, hyperloopu, vodíkových lietadiel, elektrických osobných lietajúcich vozidiel, integrovaných elektrických, vodíkových resp. iných nízkouhlíkových pohonných systémov pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy a čistej mestskej logistiky, elektrickej vodnej dopravy a čistej mestskej logistiky.“ upraviť nasledovne: „V blízkej budúcnosti môžeme očakávať vznik a širšie využívanie dronov (bezpilotných lietadiel) na komerčné účely, autonómnych vozidiel, hyperloopu, vodíkových lietadiel, elektrických osobných lietajúcich vozidiel, integrovaných elektrických,	O	A	Akceptované

	vodíkových resp. iných nízkouhlíkových pohonných systémov pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy a čistej mestskej logistiky a elektrickej vodnej dopravy.“ Odôvodnenie: „čistej mestskej logistiky“ sa uvádza dvakrát.			
MŽPSR	Kapitola 3.2 Udržateľná mobilita - nezvratný prechod na mobilitu s nulovými emisiami, str. 14 Vetu „Slovensko bude podporovať výskum a inovácie v oblasti výroby výrobkov spĺňajúcich kritéria obehového hospodárstva, ktoré budú udržateľné a konkurencieschopné.“ navrhujeme preformulovať na „Slovensko bude podporovať výskum a inovácie v oblasti udržateľnej výroby a spotreby, ktoré budú spĺňať kritériá obehového hospodárstva, čo prispeje aj ku konkurencieschopnosti ekonomiky.“ Odôvodnenie: Upresnenie termínov.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Kapitola 3.2.2 Ekologizácia nákladnej dopravy, str. 17 Vo vete „Vo vnútrozemských prístavoch Slovenska sa budú musieť ekologizovať služby a prístavná prevádzka, čo bude spočívať napr. v zavádzaní možnosti čerpania alternatívnych palív do plavidiel (LNG, vodík, elektrina), vo vybavení prístavných polôh prípojkami na elektrickú energiu, v používaní moderných a vysokokapacitných prekladných zariadeniach atď.“ navrhujeme doplniť „pričom pri rozvoji vodnej ako aj ďalších druhov dopravy sa bude dôkladne prihliadať na ochranu biodiverzity a ekosystémov, ktoré v súčasnosti čelia množstvu negatívnych vplyvov“ Odôvodnenie: Dopravné koridory (napríklad Dunaj) majú zásadný význam pre európske hospodárstvo, zároveň však vyvíjajú tlak na jedinečné ekosystémy. Niektoré znečisťujúce látky, znižujú výnosy plodín, ovplyvňujú rast stromov a spôsobujú okysľovanie jazier. Podobne ropné škvrny alebo úniky nebezpečných látok do vody môžu do značnej miery poškodiť život v rieke. Ďalšiu hrozbu predstavuje hluk z dopravy.	O	A	akceptované

MŽPSR	Kapitola 3.2.3 Stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre používateľov, str. 18 Odporúčame túto kapitolu aktualizovať o najnovší vývoj v dekarbonizačnej politike súvisiaci s predstavením balíčka Fit for 55, ktorý sa týka EÚ ETS ako aj mobility.	O	N	v súčasnosti balíček Fit for 55 je stále len návrhom. Vznikajúce opatrenia v jednotlivých realizačných plánoch a implementačných stratégiách budú podliehať aj dekarbonizačnej politike v takej miere ako bude schválená.
MŽPSR	Kapitola 3.2.3 Stanovovanie cien uhlíka a lepšie stimuly pre používateľov, str. 18 Vetu „Čiastočne to môže byť spôsobené tým, že nemajú k dispozícii dostatok informácií o dostupných alternatívach, kde by bola zreteľne uvedená tá najudržateľnejšia alternatíva. Vďaka informáciám o environmentálnej stope a systematickejšej možnosti pre spotrebiteľov dobrovoľne započítavať emisie vzniknuté pri doručovaní, budú mať spotrebiteľia i podniky možnosť prijímať rozhodnutia o udržateľnejších spôsoboch doručovania a dopravy.“ navrhujeme preformulovať nasledovne: „Čiastočne to môže byť spôsobené tým, že nemajú k dispozícii dostatok informácií o dostupných alternatívach, kde by bola zreteľne uvedená tá najvhodnejšia a zároveň udržateľná alternatíva. Vďaka informáciám o environmentálnej stope a systematickejšej možnosti pre spotrebiteľov dobrovoľne započítavať emisie vzniknuté pri doručovaní, budú mať spotrebiteľia i podniky možnosť prijímať rozhodnutia o udržateľných spôsoboch doručovania a dopravy.“ Odôvodnenie: Nie je nám jasné, čo vyjadruje slovo udržateľnejší / najudržateľnejší. Ak je niečo udržateľné, piliere udržateľného rozvoja sú v rovnováhe, t.j. buď je niečo udržateľné alebo nie je. V tomto prípade môže byť alternatíva vhodnejšia z jedného (alebo aj viacerých) aspektov, ktoré prispievajú	O	A	Akceptované

	k udržateľnosti t.j. napr. z pohľadu emisií, z pohľadu financií, z pohľadu šetrenia zdrojov atď.			
MŽPSR	Príloha Slovník pojmov, str. 25 Navrhujeme doplniť termín „Environmentálna stopa“, ktorá sa v dokumente spomína na strane 18.	O	A	Akceptované
MŽPSR	Príloha Slovník pojmov, str. 25 Žiadame „Program Horizon 2020“ nahradiť „Program Horizont Európa“. Odôvodnenie: Horizont Európa je 9. rámcovým programom EÚ pre výskum a inovácie. V období rokov 2021 až 2027 plynulo nadväzuje na 8. rámcový program Horizont 2020 (2014 – 2020).	O	A	Akceptované
MŽPSR	V celom texte navrhujeme zjednotiť používanie „Slovensko“ a „Slovenská republika“.	O	N	Neakceptujeme Termín Slovensko je zjednotený naprieč celým dokumentom. Nemôžeme vylúčiť termín Slovenská republika z textu, pretože v takomto tvare sa nachádza označenie v rôznych záväzných dokumentoch. Rovnako to platí aj o termíne „Slovensko“. V prípade akéhokoľvek termínu by sa v texte nachádzal aj v druhom tvare, pretože

				názvy záväzných dokumentov meniť nemôžeme. V rámci precizovania textu bola diskusia, ktorej záver bol používať termín „Slovensko“.
MŽPSR	V celom texte žiadame nahradiť termín „trvalá udržateľnosť“ vo všetkých tvaroch na „udržateľnosť“ vo všetkých tvaroch. Odôvodnenie: V súčasnosti sa už pojem „trvalá udržateľnosť“ nepoužíva. Udržateľnosť v sebe zahŕňa aj trvácnosť, preto sa sustainable prekladá v najnovších dokumentoch a politikách (vrátane Európskej zelenej dohody) ako „udržateľný“.	O	A	Akceptované
NROZP v SR	Ku kapitole 3.3.2.: V druhej vete prvého odseku sú nesprávne použité termíny „prístupnosť“ a „dostupnosť“. Vo vzťahu k zdravotnému postihnutiu resp. skupinám s rôznymi znevýhodneniami/obmedzeniami sa termín „prístupnosť“ používa v zmysle samostatnej použiteľnosti príslušníkmi týchto skupín; termín „dostupnosť“ sa používa v zmysle finančnej, priestorovej resp. podobnej dostupnosti. Preto treba uvedenú vetu preformulovať takto: „Hoci jednotný trh v oblasti dopravy naozaj zvýšil prepojenosť, mobilita stále nie je dostatočne cenovo dostupná pre nízkopříjmové skupiny obyvateľstva a nie je dostatočne prístupná pre ľudí so zdravotným postihnutím či zníženou pohyblivosťou a ani pre ľudí s nízkou počítačovou gramotnosťou.“	O	A	Akceptované
OZ BB	V materiáli je bezberierovosť napriek tomu, že je to jedna z priorít v	Z	N	Neakceptované

	medzinárodnom prostredí, spomenutá iba v opatrení MH SR a ÚV SR z roku 2019. Navrhujeme doplniť bod PRÍSTUPNÁ A BEZPEČNÁ DOPRAVA, v ktorej by mala byť rozpracovaná oblasť mobility a bezbariérovosti s niekoľkých rovinách: vo vzťahu k medzinárodnému prostrediu, k národným dopravným systémom a k regionálnym potrebám. Do tejto oblasti by mali byť zapracované aj nariadenia EÚ a medzinárodné dohovory, ktoré sú v platnosti teraz a ktoré postupne budú prichádzať na Slovensko v podobe záväzných opatrení. V materiáli je treba riešiť koordináciu infraštruktúry a prevádzkových možností a podmienok pre PRM (osoby s obmedzenou mobilitou - definícia z medzinárodných ustanovení) v opatreniach tak, aby zabezpečovali nielen bežnú prevádzku, ale bezbariérovosť v prípade mimoriadnych situácií, ako sme navrhli v minulosti kompetentným spoločnostiam. V materiáli je treba aj uviesť, že doprava a jej bezpečnosť a prístupnosť priamo ovplyvňuje cestovný ruch rovnako ako ekonomiku na národnej a na regionálnej úrovni. Zároveň aj odzrkadľuje úroveň spoločnosti. Sme pripravení podať opätovne konkrétne návrhy k tomuto bodu, ako už roky v spolupráci s jednotlivými sekciami MDV SR presadzujeme.			Pri tvorbe stratégie sa reflektovali hlavné výzvy v doprave. Konkrétne opatrenia budú riešiť jednotlivé implementačné stratégie.
RÚZSR	3. Zásadná pripomienka k bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility), šiestemu odseku, poslednej vete Slova: „nulových emisií“ navrhujeme nahradiť slovami: „znižovania emisií (napr. prostredníctvom využívania alternatívnych palív)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou	Z	ČA	Pripomienka je zohľadnená. Skvalitňovanie existujúcej a budovania novej infraštruktúry, investície do vedy a výskumu, užšia spolupráca so školami, či start-up komunitou sústrediacou sa práve na inovácie v automobilovom

	deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (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“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r. 2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení		priemysle sú nástroje, ktoré obe strany vnímajú ako potrebné. V automobilovom priemysle prebieha revolúcia spôsobená zrýchľujúcou sa robotizáciou výroby. S tým súvisí rast dopytu po autách na alternatívny pohon, ale aj zmena správania sa koncových užívateľov. Tá je viditeľná v rastúcom záujme o car-sharing, či car-pooling, čo vytvára tlak na automobilky, aby tieto trendy zohľadnili vo svojich plánoch, čo teda smeruje k nulovým emisiám. Je to stav, ku ktorému sa Slovensko chce dopracovať.
--	--	--	--

	vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
RÚZSR	1. Všeobecná zásadná pripomienka k materiálu ako celku V bode 1 slová: „transeurópskej bezemisnej“ navrhujeme nahradiť slovami: „transeurópskej nízkoemisnej“. V bode 1.3 slová: „nových vozidiel ako aj plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nových nízkoemisných vozidiel ako aj plavidiel“. V bode 2.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.1.1 slová: „zavádzanie plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných plavidiel“. V nadpise bodu 3.2 slová: „prechod na mobilitu s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „prechod na nízkoemisnú mobilitu“. V bode 3.2 slová: „zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných vozidiel“. V bode 3.2.3 slová: „o mobilitu s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „o nízkoemisnej mobilitu“. V bode 3.3.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.4 slová: „budú mať nulové emisie“ navrhujeme nahradiť slovami: „budú nízkoemisné“ a slová: „plavidlá s nulovými emisiami“ nahradiť slovami: „nízkoemisné plavidlá“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.	Z	A	Akceptované
RÚZSR	2. Zásadná pripomienka k bodu 2 (Definícia a analýza riešených výziev), druhému odseku, . štvrtej vete Za slová: „vývoj nových druhov ekologických pohonov“ navrhujeme vložiť čiarku a slová: „využitie alternatívnych palív“.	Z	N	V zmysle ostatných pripomienok bola veta odstránená z textu.

	Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
RÚZSR	4. Zásadná pripomienka k bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility), samostatnému bodu v závere Slova:	Z	A	MHR.

	„vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel (napr. vozidiel využívajúcich alternatívne palivá)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (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“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní			
--	---	--	--	--

	obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r. 2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
RÚZSR	5. Zásadná pripomienka k bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), druhému odseku, poslednej vete Slová: „vozidiel s nulovými emisiami alebo poháňanými palivami z alternatívnych zdrojov“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu a zároveň navrhujeme zosúladiť definície tak ako sú uvedené v smernici EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových	Z	A	Akceptované a zapracované

	technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (ako napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
RÚZSR	6. Zásadná pripomienka k bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), poslednému odseku Slova: „LNG, vodík, elektrina“ navrhujeme nahradiť slovami: „LNG, bioLNG, vodík, elektrina, CNG, bioCNG a biopalivá“. Odôvodnenie: V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá sa za alternatívne palivá považujú CNG, bio CNG aj biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív (LNG, vodík, elektrina) považujeme za diskriminačnú. CNG je rovnako použiteľné alternatívne palivo v nákladnej doprave ako jeho kvapalná forma LNG, pričom využitie je vhodné najmä pri zabezpečovaní logistickej dopravy. Biopalivá sú nenahradiiteľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politík zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov.	Z	A	Akceptovaná

ÚMS	K materiálu ako celku: Materiál má akademický charakter, a nadväzuje na ďalšie akademické materiály z tejto oblasti, ktoré nedostatočným spôsobom reflektujú východiskový stav a abstrahujú od základných nedostatkov, ktoré dnes limitujú existujúcu funkčnosť dopravných systémov – napr. finančnú poddimenzovanosť podpory železničnej dopravy, ktorá spôsobuje technologické zastaranie celého systému (železničný zvršok, koľajové vozidlá). Materiál svojim obsahom vychádza z predstavivosti autorov ako by to mohlo byť v ideálnom stave takmer bezdotykového digitálneho riadenia dopravy smart riešeniami, a niekde v medzičase dôjde k samozabezpečeniu elektrizácie železničnej dopravnej infraštruktúry a zdvojkolajneniu vybraných dopravných tratí, aby mohol byť zabezpečený prechod nákladnej dopravy na ekologickú železničnú dopravu. Stratégia má vytýčiť postupné kroky, ako na Slovensku dosiahnuť aspoň primerané štandardy služieb mobility v kontexte európskeho priestoru (či už z pohľadu spoľahlivosti a dostatočnej ponuky dopravných služieb, dostatku zdrojov na rozvoj udržateľných dopravných módov a pod.), aby sa tieto štandardy mohli stať základom pre napĺňanie už určených cieľov Stratégie.	O	N	Stratégia formuluje kľúčové ciele pre jej realizáciu s cieľom zabezpečenia napĺňanie záväzkov Slovenska, najmä v oblasti udržateľnosti, ochrany životného prostredia, bezpečnosti, efektívnosti oblasti dopravy, ale aj ďalších oblastí záujmu a priorit EÚ. Stratégia predpokladá, že Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky v spolupráci s partnermi bude postupne iniciovať a prinášať konkrétne implementačné stratégie jednotlivých oblastí adresovaných touto strešnou stratégiou.
ÚMS	Pripomienka k bodu 3.2.1: Žiadame doplniť záväzné kroky a opatrenia na riešenie stavu železničnej infraštruktúry a vyriešenie dopytu po železničných dopravných službách a to najmä v okolí mestských aglomerácií. Odôvodnenie: Je nevyhnutné, aby súčasťou materiálu boli aj záväzné kroky a opatrenia na vytvorenie podmienok na rozvoj inteligentnej a udržateľnej mobility. Je	Z	N	Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska - vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti predstavuje strešnú

	pravdepodobné, že ciele (najmä časti 3.2.1 a 3.1) pomenované v Stratégii, v kontexte dnes dosahovaných kvalitatívnych parametrov segmentu dopravy, nie sú pre Slovenskú republiku realistické. Dlhodobo neriešený nepriaznivý stav železničnej infraštruktúry a s tým spojená nespoľahlivosť dopravných služieb, dlhodobo podceňovaný dopyt po železničných dopravných službách a to najmä v okolí mestských aglomerácií, nedostatočný finančný priestor pre mestá pri rozvoji udržateľnej mestskej mobility a mestskej mobility všeobecne, (a pod.) nevytvára predpoklady na želaný rozvoj Mobility ako služby. Je len ťažko predstaviteľné, aby na takýchto základoch bolo možné stavať moderný, udržateľný a inteligentný prístup k mobilite.			stratégiu (spracovanú formou manifestu), na ktorú budú nadväzovať implementačné stratégie, ktoré budú pokrývať jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility na Slovensku.
UOOU SR	K materiálu ako celku: Upozorňujeme predkladateľa, že zavedenie inteligentnej mobility musí plne zodpovedať požiadavkám podľa všeobecného nariadenia o ochrane údajov a zároveň je potrebné pri implementácii jednotlivých cieľov do budúcnosti správne nastaviť aj legislatívu, ktorá sa bude v tomto smere aplikovať. Odôvodnenie: Návrh stratégie poukazuje na rôzne inovácie aj v oblasti spracúvania informácií vrátane osobných údajov, preto je potrebné už v zárodku myslieť aj na požiadavky v zmysle nariadenia 2016/679 a uvedené v navrhovanej stratégii zdôrazniť. Do úvahy je potrebné brať najmä zásady spracúvania, t. j. zákonnosť (aby právny základ zodpovedal požiadavkám v zmysle čl. 6 ods. 3 nariadenia 2016/679), transparentnosť (aby boli dotknuté osoby informované v zmysle čl. 13/ čl. 14 nariadenia 2016/679 o tom, akým spôsobom budú resp. sa spracúvať ich údaje), bezpečnosť (pred začatím spracúvania je potrebné vykonať posúdenie vplyvu a zhodnotiť ako aj následne prijať primerané bezpečnostné opatrenia, ktoré by zamedzili zneužitiu či úniku spracúvaných údajov a pod.), minimalizácia údajov (aby nedochádzalo k spracúvaniu osobných údajov nad rozsah, ktorý je nevyhnutne potrebný	O	A	Akceptovaná Legislatíva ochrany osobných údajov nebude opomenutá, pričom aj pri spracovávaní legislatívneho návrhu bol UOOU súčasťou medzirezortnej pracovnej skupiny.

	vzhľadom na sledovaný cieľ), obmedzenie účelu (aby nedochádzalo k spracúvaniu osobných údajov na x účelov, ktoré nie sú kompatibilné v zmysle čl. 6 ods. 4 nariadenia 2016/679). Tu si dovoľujeme špecificky poukázať v kontexte veľkých dát na potrebu funkčnej separácie – že údaje, ktoré budú zozbierané, nebudú použité na profilovanie alebo rozhodovanie vo vzťahu ku konkrétnemu jednotlivcovi). Pri rozvrhnutí stratégie inteligentnej mobility tak ako je to navrhnuté v predloženom materiáli absentuje dôraz na vyššie uvedené, a preto upozorňujeme na skutočnosť, že tieto pravidlá je potrebné dodržiavať a vykonať posúdenie vplyvu (aj pred prijatím akéhokoľvek právneho predpisu, pozri čl. 35 ods. 10 nariadenia 2016/679), obzvlášť pri zavádzaní inovácií, ktoré budú pracovať s veľkým množstvom dát o veľkom počte dotknutých fyzických osôb a majú/môžu mať veľký dopad na súkromie týchto osôb.			
UOOU SR	Ku kapitole 1.3: Požadujeme, aby koniec prvej vety „vývoj aplikácií na spracovanie a manažment veľkých dát, atď“ bol doplnený o poznámku pod čiarou „s dôrazom na súkromie jednotlivcov a ochranu údajov, ale aj z rozmeru kolektívnej dimenzie týchto práv.“ Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Návrh stratégie v tejto časti predpokladá spracúvanie „veľkých údajov“, predpokladáme, že nie je možné z nich vylúčiť aj osobné údaje fyzických osôb, napr. cestujúcich v dopravných prostriedkoch alebo vodičov automobilov. Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby text stratégie bol vyvážený a poukazoval už v úvode na to, že takýto proces bude vyvážený z pohľadu práv fyzických osôb (jednotlivo aj kolektívne), ktoré budú náležite už od začiatku vývoja zohľadňované. Úrad na ochranu osobných údajov SR poukazuje v kontexte obsahu celého textu stratégie na riziko, že viaceré návrhy v nej uvedené môžu mať dopad na povedomie obyvateľov Slovenska, že ich súkromný život je predmetom neustáleho sledovania. Z poslednej vety na s. 9 je zrejmé, že tvorca	Z	A	Akceptované, zapracované

	stratégie pamätá aj na aspekt ochrany osobných údajov a súkromia pri prechode na inteligentnú mobilitu, čo vítame, avšak sme toho názoru, že uvedená poznámka pod čiarou v úvode stratégie posilňuje a vyvažuje text stratégie.			
UOOU SR	Ku kapitole 2.1: Požadujeme doplniť do vety: „Mobilita na Slovensku by mala byť založená na využívaní vzájomne prepojeného multimodálneho dopravného systému v oblasti osobnej, hromadnej aj nákladnej dopravy.“ tieto nasledujúce slová: „ktoré budú rešpektovať práva a záujmy majiteľov vozidiel, ktorí produkujú dáta, a zabezpečí sa súlad s pravidlami ochrany údajov.“ Nová veta bude znieť: Mobilita na Slovensku by mala byť založená na využívaní vzájomne prepojeného multimodálneho dopravného systému v oblasti osobnej, hromadnej aj nákladnej dopravy, ktoré budú rešpektovať práva a záujmy majiteľov vozidiel, ktorí produkujú dáta, a zabezpečí sa súlad s pravidlami ochrany údajov“. Táto pripomienka je zásadná. Odôvodnenie: Návrh požadovaného doplnenia je zákonným predpokladom toho, že na dosiahnutie cieľu uvedeného v pôvodnej verzii vety je najskôr nevyhnutné preskúmať, či dostupnosť a využívanie údajov v multimodálnom dopravnom systéme je v plnom súlade s pravidlami ochrany údajov, ako aj s právami vlastníkov vozidiel.	Z	A	Akceptované, zapracované
Verejnosť	1. K bodu 2 (Definícia a analýza riešených výziev), druhému odseku, štvrtej vete – zásadná pripomienka Za slová: „vývoj nových druhov ekologických pohonov“ navrhujeme vložiť čiarku a slová: „využitie alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného	Z	N	V zmysle predchádzajúcich pripomienok bola veta odstránená z textu

	fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
WWF Slovensko	1 Všeobecná pripomienka z hľadiska ochrany biodiverzity Vítame spracovanie Stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska a považujeme ju za mimoriadne dôležitú. Súčasne považujeme za dôležité uviesť, že hoci navrhovaná stratégia na jednom mieste konštatuje, že medzi negatíva spojené s dopravou patrí aj „prerušenie biokoridorov“ (bod 1.2.), ďalej sa touto závažnému problému nijako nevenuje. Prerušenie biokoridorov má pritom závažné dopady - zvyšovanie fragmentácie biotopov vedie k fragmentácii populácií, a tá sa následne stáva kľúčovým problémom prežitia mnohých druhov	Z	N	Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska - vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti predstavuje strešnú stratégiu (spracovanú formou manifestu), na ktorú budú nadväzovať

(zdroj napr.: Analýza výskytu veľkých šelem a průchodnosti krajiny v Západních Karpatech (Miroslav Kutal, Josef Suchomel, Mendelova univerzita v Brně, 2014); Doprava a ochrana fauny v Karpatech. Příručka k omezování vlivu rozvoje dopravy na přírodu v karpatských zemích (Hlaváč, V., Anděl, P., et al., AOPK ČR, 2019). Okrem dopadov na biodiverzitu majú dopravné riešenia, ktoré ignorujú prirodzené trasy migrácie živočíchov, takisto dopad na bezpečnosť dopravy. Podľa dostupných informácií stúpa počet dopravných nehôd, pri ktorých došlo k stretu vozidla so zverou. Takéto zrážky majú zvyčajne fatálne následky pre zver a zároveň vážne ohrozujú život a zdravie vodiča. Dochádza pri tom aj k nemalým materiálnym škodám. Rovnako je potrebné pripomenúť, že vnútrozemská plavba má jednoznačne negatívny dopad na ekologický stav povrchových a podzemných vôd. Uvedeným negatívnym dopadom je potrebné v maximálnej miere predchádzať koncepčnými opatreniami. Práve inteligentná mobilita by mala prispieť k budovaniu modernej dopravnej siete bez poškodenia unikátnej karpatskej prírody. Inteligentná mobilita nemôže prispievať k ďalšiemu znižovaniu biodiverzity, ale je príležitosťou znížiť mieru fragmentácie a zlepšiť priepustnosť územia pre voľne žijúce živočíchy, a to počas všetkých štádií budovania ako aj prevádzky dopravnej infraštruktúry. Považujeme za dôležité tiež uviesť, že Stratégia by mala zohľadniť aj ciele zakotvené v predpisoch a dokumentoch Európske únie v oblasti ochrany prírody a krajiny ako aj ochrany druhov a biotopov Európskeho významu (napr. Smernica 92/43/EHS, Smernica 2009/147/ES). Členské štáty sú povinné tieto smernice implementovať do svojich koncepčných a legislatívnych opatrení vrátane stratégií územného rozvoja, s osobitným ohľadom na siete území Natura 2000. (Podrobnosti uvádzame k príslušným bodom stratégie). Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2030 presadzuje vytvorenie ucelenej a odolnej transeurópskej siete prírody, v rámci ktorej je – v záujme predchádzania genetickej izolácii druhov - vytvoriť ekologické koridory. V tejto	implementačné stratégie, ktoré budú pokrývať jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility na Slovensku. Predkladaná stratégia uvádza prerušenie biokoridorov ako jedno z negatív, ktorých eliminácia je cieľom zavádzania riešení inteligentnej mobility, podobne ako je to pri iných negatívach. Tým pádom sa na danú výzvu vzťahuje veľká časť cieľov, vrátane kompletnej časti o bezpečnosti dopravy. Už z praxe zavádzaných systémov vyplýva, že prevencia kontaktu so zverou alebo iných negatív interakcie dopravných systémov s vonkajším prostredím, sa venujú rovnaké opatrenia
---	--

	súvislosti je potrebné presadzovať a podporovať investície do zelenej a modrej infraštruktúry. Členské štáty EÚ majú do konca roka 2023 preukázať významný pokrok v oblasti právneho vymedzovania nových chránených území a integrácie ekologických koridorov. Slovenská republika je zmluvnou stranou Karpatského dohovoru, a zaviazala sa prijímať opatrenia na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany a udržateľného využívania prírodných a poloprírodných biotopov, ich kontinuity a konektivity; spolupracovať pri návrhu ekologickej siete v Karpatoch a pri podpore ochrany a udržateľného manažmentu priestoru mimo chránených území. Zaviazala sa venovať pri vypracovaní politík a programov priestorového plánovania osobitnú pozornosť udržateľnej doprave a infraštruktúre (presadzovanie politík plánovania a rozvoja udržateľnej dopravy a infraštruktúry, zohľadňujúcich ochranu citlivých oblastí, najmä území bohatých na biodiverzitu, migračné trasy alebo územia medzinárodného významu, ochranu biodiverzity a krajiny) a i. Podľa Protokolu o ochrane a udržateľnom využívaní biologickej a krajinnej diverzity k Rámcovému dohovoru o ochrane a trvalo udržateľnom rozvoji Karpát (tzv. Karpatskému dohovoru) je potrebné na území zmluvných strán prijať opatrenia s cieľom zlepšenia a zabezpečenia kontinuity a konektivity prírodných a poloprírodných biotopov a umožniť tak rozptyl a migráciu voľne žijúcich druhov najmä veľkých šeliem a genetickú výmenu medzi ich populáciami. Zmluvné strany majú zabezpečiť koordináciu a spoluprácu medzi všetkými relevantnými zainteresovanými stranami na zlepšenie ochrany a udržateľného manažmentu v územiach mimo chránených území, osobitne s cieľom zlepšenia a zabezpečenia konektivity medzi existujúcimi chránenými územiami a inými územiami a biotopmi významnými pre biologickú a krajinnú rozmanitosť.			a technologické riešenia v rámci komplexného zabezpečenia bezpečnosti fungovania systémov inteligentnej mobility.
WWF Slovensko	10 K bodu 3.1.2 - Do textu je potrebné doplniť, že v rámci inovácií v doprave sa	Z	N	Aj napriek tomu, že v texte nie je doslovne uvedené že

	bude prihliadať aj na inovácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky – v prípade opatrení na elimináciu zrážok so zverou sa jedná napr. o rôzne inovatívne typy výstražných a signalizačných zariadení.			„v rámci inovácii v doprave sa bude prihliadať aj na inovácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky“ Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu strojí na troch pilieroch – inteligentná, udržateľná a odolná. Filozofia jej konceptu ráta so zachovaním bezpečnosti cestnej premávky.
WWF Slovensko	11 K bodu 3.1.4 - Do textu požadujeme doplniť, že pri výstavbe ako aj obnove a prevádzke dopravnej infraštruktúry sa budú realizovať mitigačné opatrenia, ktorých cieľom je eliminovať zrážky vozidiel so živočíchmi. Zvýši sa tak nielen bezpečnosť vodičov, ale predíde sa aj nemalým materiálnym škodám a výrazne sa zníži aj mortalita živočíchov zapríčinená dopravou.	Z	N	Vzhľadom na skutočnosť, že stratégia nemá priamo definované konkrétne opatrenia investičného charakteru, nepovažujeme za účelné doplnenie textu v zmysle pripomienky. Každý jeden investičný zámer je posudzovaný v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

WWF Slovensko	12 K bodu 3.2 - Udržateľná mobilita by nemala byť vnímaná len z pohľadu znižovania emisií, ale aj z pohľadu eliminácie negatívnych dopadov dopravy na biodiverzitu. Do textu je potrebné uviesť, že udržateľná mobilita musí zabrániť ďalšiemu znižovaniu biodiverzity dôsledkom dopravy. V tejto súvislosti sa bude klásť dôraz na opatrenia (napr. zelené mosty, vhodne upravené podchody a nadchody pre živočíchy atď.), ktoré zabezpečia živočíchom bezpečný prechod cez dopravnú komunikáciu a to najmä v oblastiach, kde komunikácie krížia dôležité migračné koridory. Aplikovať sa budú aj ďalšie opatrenia, ktoré prispievajú k eliminácii mortality živočíchov ako sú napr. výstražné signalizačné zariadenia, výstražné značenia a pod.	Z	N	V prípade konkrétnych investičných a dopravných stavieb podlieha posúdenie projektovej dokumentácie procesu v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
WWF Slovensko	13 K bodu 3.2.2 - K problematike úzkych miest (tzv. bottlenecks) – je potrebné do textu doplniť že k odstraňovaniu úzkych miest môže dochádzať len za predpokladu nezhoršovania stavu vodných útvarov, prípadne s aplikovaním zmierňujúcich opatrení.	Z	N	Na odstránenie úzkych miest bude vypracovaná projektová dokumentácia, ktorá bude príslušnými orgánmi a úradmi posudzovaná a schvaľovaná v súlade s platnou legislatívou SR. Nepovažujeme za účelné doplnenie textu v zmysle pripomienky do predkladanej stratégie.
WWF Slovensko	14 K bodu 3.3.1 - Požadujeme v texte uviesť, že do investícií je potrebné zarátat' aj zmierňujúce opatrenia negatívnych javov dopravy všeobecne.	Z	N	Obdobne ako pri ostatných pripomienkach, každý investičný zámer a jeho projektová dokumentácia je

				posudzovaná kompetentnými orgánmi v súlade s platnou legislatívou SR.
WWF Slovensko	15 Do Slovníka pojmov - Je potrebné doplniť pojem fragmentácia biotopov – premena rozsiahlych biotopov v menšie a izolovanejšie časti pôvodných stanovišť. Takéto jednotky postupne strácajú potenciál pre plnenie svojich pôvodných funkcií.	Z	N	Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska - vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti predstavuje strešnú stratégiu (spracovanú formou manifestu), na ktorú budú nadväzovať implementačné stratégie, ktoré budú pokrývať jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility na Slovensku. V prípade konkrétnych investičných a dopravných stavieb podlieha posúdenie projektovej dokumentácie procesu v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o

				zmene a doplnení niektorých zákonov.
WWF Slovensko	2 K bodu 1 Stratégie: - Doplniť do cieľov inteligentnej mobility také riešenia, ktoré prispievajú k eliminácii negatívnych dopadov fragmentácie krajiny a biotopov na biodiverzitu.	Z	N	Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska - vízia smerovania dopravy na Slovensku do budúcnosti predstavuje strešnú stratégiu (spracovanú formou manifestu), na ktorú budú nadväzovať implementačné stratégie, ktoré budú pokrývať jednotlivé strategické oblasti a ciele inteligentnej, odolnej a udržateľnej mobility na Slovensku. V prípade konkrétnych investičných a dopravných stavieb podlieha posúdenie projektovej dokumentácie procesu v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o

				zmene a doplnení niektorých zákonov.
WWF Slovensko	3 K bodu 1.2 - K opisu negatívnych javov je potrebné spomenúť aj negatívny dopad vnútrozemskej plavby neekologický stav vôd - čo je v rozpore s Rámcovou smernicou o vode. Na tento jav upozorňuje Európska komisia ako aj Medzinárodná komisia pre ochranu vôd Dunaja (ICPDR) v nasledujúcich dokumentoch: Navigation on the Danube - Limitations by low water levels and their impacts (Scholten A; Rothstein B., Luxembourg: Publications Office of the European Union; 2017) a Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin (ICPDR, Austria).	Z	N	Pokiaľ by predkladateľ pripomienky mal pravdu v tom, že vnútrozemska plavba spôsobuje neekologický stav vôd, potom nerozumieme tomu, prečo EK v dokumentoch ako Európska zelená dohoda, Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a NAIADES III tvrdí, že je potrebné urobiť „rozhodné kroky k presunu podstatnej časti nákladu prepravovaného po cestách (v súčasnosti predstavuje 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy) na vnútrozemskú lodnú dopravu a železničnú dopravu, konkrétne prostredníctvom opatrení

				na zvýšenie kapacity vnútrozemských vodných ciest od roku 2021.“.
WWF Slovensko	4 K bodu 1.4 - Doplniť odborné inštitúcie v oblasti ochrany prírody a biodiverzity, v spolupráci s ktorými je potrebné nachádzať optimálne riešenia eliminujúce negatívne dopady dopravy na biodiverzitu.	O	N	Nevidíme dôvod, menovať konkrétne inštitúcie. Projektová dokumentácia je posudzovaná kompetentnými orgánmi v súlade s platnou legislatívou SR.
WWF Slovensko	5 K bodu 1.5 - Medzi relevantné strategické dokumenty požadujeme doplniť nasledovné: o Stratégia EÚ v oblasti biodiverzity do roku 2030 o Rámcový dohovor o ochrane a udržateľnom rozvoji Karpát (Karpatský dohovor) o Medzinárodný Akčný plán na ochranu veľkých šeliem a zabezpečenie ekologického prepojenia v Karpatoch o Agenda 2030 pre udržateľný rozvoj o Dohovor o biodiverzite (CBD) o Stratégia EÚ pre zelenú infraštruktúru COM(2013) 249 o Rámcová smernica o vode o Smernica o biotopoch o Vodný plán Slovenska (2022 - 2027) (v príprave) o Závery Expertnej skupiny „Dunaj“ v rámci pracovnej skupiny pre novú Koncepciu vodnej politiky Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2025 (v príprave, MŽP SR – sekcia vôd)	O	A	Akceptované
WWF Slovensko	6 K bodu 2 - Doplniť potrebu realizovania opatrení, ktoré eliminujú negatívne dopady fragmentácie krajiny dopravou na biodiverzitu 1.	Z	N	Konkrétne opatrenia budú riešiť jednotlivé realizačné

				plány a implementačné stratégie.
WWF Slovensko	7 K bodu 2.1 - Doplniť potrebu eliminovať negatívne dopady fragmentácie krajiny spôsobenú dopravou na biodiverzitu. - Zakotviť povinnosť zohľadňovať požiadavky biodiverzity do prípravy a plánovania infraštruktúrnych projektov (vrátane nástrojov ekologickej konektivity) a to vo všetkých ich štádiách – od plánovania cez výstavbu, prevádzku aj údržbu.	Z	N	Uvedené je riešené platnou legislatívou SR v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie.
WWF Slovensko	8 K bodu 2.2 - Doplniť implementáciu krokov, ktoré prispievajú k zmierneniu negatívnych vplyvov dopravy na fragmentáciu krajiny, a zabrániť ďalšiemu zvyšovaniu negatívnych dopadov na biodiverzitu. - Pripomienka: v odseku 1 sa píše, citujem: „Táto stratégia formuluje kľúčové ciele pre jej realizáciu a pokiaľ nebude implementovaná alebo sa nebudú realizovať ňou stanovené opatrenia, tak bude výrazne ohrozené napĺňanie záväzkov Slovenska, najmä v oblasti udržateľnosti, ochrany životného prostredia,“ - práve kľúčové opatrenia pre ochranu životného prostredia sú v návrhu stratégie nedostatočné.	Z	N	Stratégia je písaná formou manifestu a teda načrtáva hlavné výzvy, ktorým bude SR čeliť. Ako bolo spomínané v pripomienkach vyššie, realizáciu jednotlivých opatrení, špecifikáciu cieľov a podobne budú riešiť jednotlivé implementačné programy dotknutých rezortov.
WWF Slovensko	9 K bodu 3.1.1 - Do textu je potrebné zapracovať konštatáciu, že podpora vnútrozemskej plavby by sa mala uskutočniť vo forme kedy nebude dochádzať k zhoršovaniu stavu útvarov povrchových a podzemných vôd.	Z	ČA	Akceptované v rámci zapracovania pripomienky MŽP SR: Vo vete „Vo vnútrozemských prístavoch

				Slovenska sa budú musieť ekologizovať služby a prístavná prevádzka, čo bude spočívať napr. v zavádzaní možnosti čerpania alternatívnych palív do plavidiel (LNG, vodík, elektrina), vo vybavení prístavných polôh prípojkami na elektrickú energiu, v používaní moderných a vysokokapacitných prekladných zariadeniach atď.“ navrhujeme doplniť „pričom pri rozvoji vodnej ako aj ďalších druhov dopravy sa bude dôkladne prihliadať na ochranu biodiverzity a ekosystémov, ktoré v súčasnosti čelia množstvu negatívnych vplyvov“.
ZVVB	1. K bodu 2 (Definícia a analýza riešených výziev), druhému odseku, štvrtej vete – zásadná pripomienka Za slová: „vývoj nových druhov ekologických pohonov“ navrhujeme vložiť čiarku a slová: „využitie alternatívnych palív“. Odôvodnenie:	Z	A	V rámci akceptovania ostatných pripomienok a precizovania textu bola veta odstránená z textu.

	Ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá. Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív (ako napr. biopalív). Využitie alternatívnych palív (napr. biopalív) umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ZVVB	2. K bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility), šiestemu odseku, poslednej vete – zásadná pripomienka Slová: „nulových emisií“ navrhujeme nahradiť slovami: „znižovania emisií (napr.	Z	A	V zmysle ostatných pripomienok a precizovania textu bol termín nahradený v celom texte.

	prostredníctvom využívania alternatívnych palív)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálné hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinenej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (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“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r.			
--	---	--	--	--

	2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ZVVB	3. K bodu 3.2.1 (Zvyšovanie udržateľnosti fungujúcej mestskej a medzimestskej mobility), samostatnému bodu v závere – zásadná pripomienka Slová: „vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel (napr. vozidiel využívajúcich alternatívne palivá)“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky	Z	A	V zmysle ostatných pripomienok a precizovania textu bol termín nahradený v celom texte.

	spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Navrhovanou zmenou sa taktiež zabezpečí súlad so smernicou EPaR (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“), v zmysle ktorej budú mestá ako verejní obstarávatelia povinné splniť podmienky vyplývajúce z tejto smernice a od r. 2021 dodržiavať podiely ekologických vozidiel v MHD. Smernicou stanovené podiely ekologických vozidiel v MHD je možné dosiahnuť práve obstaraním vozidiel na alternatívne palivá (LNG, CNG, čisté biopalivá, elektrina, vodík). Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ZVVB	4. K bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), druhému odseku, poslednej vete – zásadná pripomienka Slová: „vozidiel s nulovými emisiami alebo poháňanými palivami z alternatívnych zdrojov“ navrhujeme nahradiť slovami: „nízkoemisných vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu a zároveň navrhujeme zosúladiť definície tak ako sú uvedené v smernici EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Zároveň, ako sa uvádza v návrhu stratégie eliminácia vplyvov na životné	Z	A	V zmysle ostatných pripomienok a precizovania textu bol termín nahradený v celom texte.

	prostredie zapríčinených ľudskou činnosťou, najmä prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo je záväzkom Slovenska v súlade s Parížskou deklaráciou. Tá určuje pre krajiny EÚ do roku 2030 povinnosť vykonať opatrenia, ktoré prinesú zníženie emisií skleníkových plynov o 55 %, pričom plnenie výzvy udržateľného fungovania dopravy s minimalizovanými vplyvmi na životné prostredie sa má dosiahnuť znížením uhlíkovej stopy zapríčinennej dopravou. Opatrenia a politiky na zabezpečenie daného cieľa by však nemali smerovať len k vývoju, výrobe a modernizácii dopravných prostriedkov, vývoju nových druhov ekologických pohonov, využitiu nových nosičov pohonnej energie, primárne z obnoviteľných a emisne neutrálnych zdrojov, nových technológií a poskytovania nových druhov služieb ale je nevyhnutné aby zohľadňovali aj existujúce formy, medzi ktoré jednoznačne patria aj alternatívne palivá (ako napr. biopalivá). Je nevyhnutné aby podpora bola zameraná na všetky spôsoby pohonu dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k zníženiu emisií skleníkových plynov, vrátane alternatívnych palív. Využitie alternatívnych palív umožňuje okamžité a efektívne riešenia, ktorými je možné dosiahnuť širšiu implementáciu úspor emisií skleníkových plynov a vyšší stupeň ozelenenia v doprave. Nové formy pohonov dopravných prostriedkov predstavujú projekty, ktoré sú finančne aj časovo náročnejšie v porovnaní s alternatívnymi palivami, ktoré sú už aktuálne využívané. Zároveň uvádzame, že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
ZVVB	5. K bodu 3.2.2 (ekologizácia nákladnej dopravy), poslednému odseku, – zásadná pripomienka Za slová: „LNG, vodík, elektrina“ navrhujeme vložiť čiarku a slovo: „biopalivá“. Odôvodnenie: V zmysle smernice EPaR 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne	Z	A	Akceptované zapracované

	palivá sa za alternatívne palivá považujú aj biopalivá. Podporu výlučne len vybraných foriem alternatívnych palív (LNG, vodík, elektrina) považujeme za diskriminačnú. Biopalivá sú nenahradiiteľnou obnoviteľnou alternatívou k fosílnym palivám, pomáhajú pri znižovaní záťaže na životné prostredie z dopravy, dosahujú 70 – 90 % úsporu emisií v porovnaní s fosílnymi palivami a predstavujú neoddeliteľnú súčasť politík zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov.			
ZVVB	6. Všeobecná pripomienka k materiálu ako celku – zásadná pripomienka V bode 1 slová: „transeurópskej bezemisnej“ navrhujeme nahradiť slovami: „transeurópskej nízkoemisnej“. V bode 1.3 slová: „nových vozidiel ako aj plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „nových nízkoemisných vozidiel ako aj plavidiel“. V bode 2.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.1.1 slová: „zavádzanie plavidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných plavidiel“. V nadpise bodu 3.2 slová: „prechod na mobilitu s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „prechod na nízkoemisnú mobilitu“. V bode 3.2 slová: „zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „zavádzanie nízkoemisných vozidiel“. V bode 3.2.3 slová: „o mobilite s nulovými emisiami“ navrhujeme nahradiť slovami: „o nízkoemisnej mobilite“. V bode 3.3.1 navrhujeme vypustiť slová: „s nulovými emisiami“. V bode 3.4 slová: „budú mať nulové emisie“ navrhujeme nahradiť slovami: „budú nízkoemisné“ a slová: „plavidlá s nulovými emisiami“ nahradiť slovami: „nízkoemisné plavidlá“. Odôvodnenie: Navrhujeme preformulovať danú textáciu na presnejšie vyjadrenie, nakoľko každé pohonné ústrojenstvo vozidla/plavidla emituje emisie zo svojho životného cyklu. Zároveň uvádzame,	Z	A	Akceptované zapracované

	že daný záväzok je obsiahnutý aj v programovom vyhlásení vlády, v zmysle ktorého sa súčasná vláda zaviazala preferovať nízkoemisné formy dopravy.			
--	---	--	--	--