

## VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 350/2007 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií

Spôsob pripomienkového konania	Pripomienkové konanie sa uskutočňuje v skrátenej forme z dôvodu plánovaného spustenia mýtného systému k 1. 1. 2010. Potreba úpravy vyplýva z implementácie mýtného systému.
Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných	23 / 9
Počet vyhodnotených pripomienok	23
Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	10 / 1
Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných	1 / 0
Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných	12 / 8
Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom)	
Počet odstránených pripomienok	
Počet neodstránených pripomienok	

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

Č.	Subjekt	Pripomienky do termínu	Pripomienky po termíne	Nemali pripomienky	Vôbec nezaslali
1 .	Ministerstvo pôdohospodárstva Slovenskej republiky			x	
2 .	Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky			x	
3 .	Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky			x	
4 .	Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky			x	
5 .	Úrad pre verejné obstarávanie			x	
6 .	Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky			x	
7 .	Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky			x	

8 .	Generálna prokuratúra Slovenskej republiky			x	
9 .	Protimonopolný úrad Slovenskej republiky			x	
10 .	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky			x	
11 .	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky			x	
12 .	Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny				x
13 .	Centrum pre medzinárodnoprávnu ochranu detí a mládeže				x
14 .	Národný bezpečnostný úrad			x	
15 .	Podpredseda vlády SR pre vedomostnú spoločnosť, európske záležitosti, ľudské práva a menšiny				x
16 .	Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky				x
17 .	Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky	1 (0o,1z)			
18 .	Najvyšší súd Slovenskej republiky				x
19 .	Národná banka Slovenska	1 (1o,0z)			
20 .	Európske spotrebiteľské centrum				x
21 .	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky			x	
22 .	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky				x
23 .	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	1 (1o,0z)			
24 .	Ministerstvo financií Slovenskej republiky	3 (2o,1z)			
25 .	Ministerstvo školstva Slovenskej republiky				x

26 .	Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky			x	
27 .	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky			x	
28 .	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky			x	
29 .	Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky			x	
30 .	Štátny dopravný úrad				x
31 .	Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR	4 (4o,0z)			
32 .	Úrad vlády Slovenskej republiky	1 (1o,0z)		x	
33 .	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky	4 (4o,0z)			
34 .	Štatistický úrad Slovenskej republiky			x	
35 .	Odbor Centrálného verejného obstarávania				x
36 .	Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky				x
37 .	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky			x	
38 .	Úrad pre reguláciu sieťových odvetví			x	
39 .	Bratislavský samosprávny kraj	1 (0o,1z)			
40 .	Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora	1 (0o,1z)			
41 .	Žilinský samosprávny kraj	2 (0o,2z)			
42 .	Košický samosprávny kraj	1 (0o,1z)			
43 .	Trnavský samosprávny kraj	1 (0o,1z)			
44 .	Trenčiansky samosprávny kraj	1 (0o,1z)			
45 .	Verejnosť	1 (1o,0z)			
	<b>SPOLU</b>	<b>23 (14o,9z)</b>	<b>0 (0o,0z)</b>	<b>21</b>	<b>11</b>

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
<b>AZZZ SR</b>	<p><b>prílohe č. 1, 2 návrhu nariadenia</b>  AZZZ SR, s cieľom eliminovať prvky novej diskriminácie jednotlivých druhov dopravy, uplatňuje pripomienky k prílohe č. 1 a 2 znejú:</p> <p>„Príloha č. 1  k nariadeniu vlády č. 350/2007 Z. z.</p> <p>Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest</p> <p>€ (Sk)/km bez DPH  Kategória vozidla EURO 0 - II EURO III. EURO IV, V, EEV  Nákladné vozidlá 3,5 t – do 12 t 0,093 (2,80) 0,074 0,046  12 t a viac ? 2 nápravy 0,193 (5,80) 0,174 0,104  ? 3 nápravy 0,202 (6,10) 0,182 0,109  ? 4 nápravy 0,209 (6,30) 0,188 0,113  ? 5 náprav 0,206 (6,20) 0,186 0,111  BUS 3,5 t – do 12 t 0,060 (1,808) 0,050 (1,506) 0,030 (0,904)  12 t a viac 0,110 (3,314 0,100 (3,013) 0,060 (1,808)</p> <p>BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča</p> <p>Príloha č. 2  k nariadeniu vlády č. 350/2007 Z. z.</p> <p>Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy</p> <p>€ (Sk)/km bez DPH  Kategória vozidla EURO 0 - II EURO III. EURO IV, V, EEV  Nákladné vozidlá 3,5 – do 12 t 0,070 (2,10) 0,047 0,035  12 t a viac ? 2 nápravy 0,146 (4,40) 0,125 0,073  ? 3 nápravy 0,153 (4,60) 0,132 0,077  ? 4 nápravy 0,156 (4,70) 0,134 0,078  ? 5 a viac náprav 0,153 (4,60) 0,132 0,077  BUS 3,5 – do 12 t 0,040 (1,205) 0,030 (0,904) 0,020 (0,603)  12 t a viac 0,080 (2,410) 0,070 (2,109) 0,040 (1,205)</p>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>N</b></p>	<p>Podľa čl. 7 ods. 4c smernice EP a R 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v platnom znení sa všetky systémy zliav a znížení oznámia Komisii, ktorá overí dodržiavanie uvedených podmienok. Táto požiadavka je transponovaná v § 6a zákona.</p> <p>Zníženie sadzieb autobusom nepodlieha notifikácii. Pri nákladných vozidlách majú povinnosť členské štáty informovať Komisiu o nových mýtnych režimoch, najmenej štyri mesiace pred začatím ich uplatňovania s vysvetlením spôsobu stanovenia výšky mýta. Znížením sadzieb pre nákladné vozidlá bez tohto oznámenia sa SR dostane do rozporu so smernicou.</p>

	<p>BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča“.</p> <p><b>DÔVOD:</b>  V návrhu zmien sadzieb mýta, ktoré sú predkladané v prílohe č. 1 a 2, navrhujeme zmeny sadzieb aj pre nákladné vozidlá v ekologických triedach EURO III. a EURO IV., V., EEV, v rovnakom percentuálnom pomere k základným sadzbám mýta, ktoré sú pre vozidlá EURO 0 – II.</p> <p>Nenamietame zníženie sadzby pre autobusy navrhované v úprave, avšak sa nám zdá nelogické, aby rovnaké nákladné ekologické vozidlá nemali mať zníženu sadzbu na úrovni navrhnutú pre autobusy od 3,5 – 12 t, resp. 12 t a viac.</p> <p>Vychádzali sme z prepočtu percentuálneho zníženia u autobusov, čo predstavuje zníženie sadzby od 3,5 – 12 t pre EURO III. 10% a EURO IV., V., EEV 50% a u autobusov 12 t a viac pre EURO III. 14% a EURO IV., V., EEV 46% a takéto percentuálne zníženie sme navrhli aj pre nákladnú dopravu, čo predstavujú sadzby doplnené do prílohy č. 1 a 2.</p>			
<p><b>NBS</b></p>	<p>1. Prijatie nariadenia vlády má s veľkou pravdepodobnosťou negatívny dopad na plánované výnosy z výberu mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest. Pri nezmenených podmienkach uvedených v „Zmluve o poskytovaní komplexnej služby elektronického výberu mýta“ môže tento výpadok príjmov viesť k finančným nárokom na dofinancovanie projektu komplexnej služby elektronického výberu mýta. Materiál neuvádza vplyv zmeny znížených sadzieb mýta na finančné prostriedky z očakávaných príjmov z výberu mýta. Bez doloženia takejto analýzy Národná banka Slovenska nemôže súhlasiť s neutrálnym dopadom predloženého materiálu na verejné financie.</p> <p>2. V predkladacej správe sa uvádza, že medzi základné dôvody a ciele úpravy sadzieb mýta pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb je zabrániť zvyšovaniu cestovného. Na druhej strane sa v doložke o posúdení vplyvov druhom bode uvádza, že návrh nemá priamy dopad na obyvateľstvo, keďže doteraz spracované štúdie poukazujú minimálny dopad výberu mýta na nárast cien</p>	<p><b>O</b></p>	<p><b>ČA</b></p>	<p>Financovanie projektu nie je založené na prídoch ale na mýtnych transakciách, a preto nie je možné aby zníženie malo vplyv na vybudovanie samotnej služby. Pôvodný odhad dopadu na prímestskú dopravu znamenal zvýšenie 9,6 % nákladov. Po znížení týchto sadzieb je menší ako polovica, t. j. cca 4,5 %. Tento údaj predstavuje kvalifikovaný odhad, ktorý závisí od emisných limitov autobusov a použitej dopravnej cesty. Avšak je potrebné pripomenúť, že uvedené neznamená priamy dopad na VÚC, ale na náklady dopravcov. Pritom VÚC má dostatočný priestor na optimalizáciu cestovných poriadkov, harmonizáciu s regionálnymi železnicami a prehodnotenie ekonomicky oprávnených nákladov, t. j. majú významné nástroje na elimináciu zvyšovania cestovného.</p>

	<p>spotrebiteľského koša. Konštatujeme, že tieto dve tvrdenia si navzájom odporujú.</p> <p>3. V doložke o posúdení vplyvov sú jednotlivé vplyvy celkovo popísané formálne bez presnej kvantifikácie. Je zrejme, že uvedený návrh s cieľom zabrániť zvyšovaniu cien cestovného (uvedený v dôvodovej správe všeobecnej časti druhom odseku) nezabráni zvýšeniu cestovného, ale len zmierni jeho výsledný rast. Preto sa javí potrebné, aby v doložke o posúdení vplyvov na obyvateľstvo bol kvantifikovaný predpokladaný vplyv návrhu nariadenia vlády na nárast cien cestovného, a to za kategóriu prímestskej dopravy, ako aj MHD.</p> <p>Národná banka Slovenska predpokladá, že ak je cieľom aktuálneho návrhu zmierenie, prípadne zabránenie rastu cestovného (rast cestovného vyplývajúceho z pôvodného návrhu) a existuje kvantifikácia dopadu pôvodného návrhu na rast cien, je možné kvantifikovať aj dopad aktuálneho návrhu na infláciu a vplyv na verejné financie. Až na základe ich kvantifikácie by bolo možné návrh nariadenia komplexne posúdiť.</p> <p>4. V dôvodovej správe všeobecnej časti v druhom odseku navrhujeme vypustiť túto vetu: „Zníženie sadzieb mýta zabráni zvyšovaniu cestovného.“</p> <p>5. K prílohe č. 1</p> <p>Nakoľko symbol eura „€“ sa v právnych predpisoch nepoužíva, v prílohe č. 1 je potrebné slová „€(Sk) /km bez DPH“ nahradiť slovami „v eurách (Sk)/km bez DPH“, prípadne „v tis. eur (tis. Sk)/km bez DPH“.</p>			
<b>MV SR</b>	<b>K prílohám č. 1 a 2</b> V prílohách č. 1 a 2 je potrebné vypustiť odrážky.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MF SR</b>	<b>K prílohám č. 1 a 2</b> V prílohe č. 1 a 2 odporúčam v texte nad tabuľkami nahradiť symbol „€“ slovami „v eurách“.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MF SR</b>	<b>Všeobecne</b> Návrh odporúčam prehodnotiť v kontexte s Ústavou SR, pretože by mohol byť nesúladný s jej čl. 120 ods. 1 [čl. I bod 3 (príloha č. 4)], vo vzťahu k splnomocňovaciemu ustanoveniu vykonávaného zákona. Návrh je potrebné zosúladiť s čl. 6 ods. 8 Legislatívnych pravidiel vlády SR (čl. II – legisvakančná lehota) a s prílohou č. 2 týchto pravidiel (názov predpisu).	<b>O</b>	<b>N</b>	Prílohou 4 sa definujú jednotlivé emisné triedy euro v zmysle § 2 ods. 3 nariadenia vlády 350/2007 Z.z.. Nie je možné presunúť termín účinnosti vzhľadom na skutočnosť, že 1.1.2010 sa spúšťa elektronický výber mýta.
<b>MF SR</b>	<b>Všeobecne</b> Návrh žiadam doplniť o vyčíslenie predpokladaných príjmov z výberu mýta, výdavkov na výber mýta a čistého výnosu z mýtného podľa jednotlivých	<b>Z</b>	<b>A</b>	Odhadovaný príjem z prímestských autobusov by znamenal pri súčasných sadzbách 6,97 mil. € (210 mil. Sk), po znížení sadzieb bude očakávaný príjem len 3,25

	rokov na najbližšie tri roky a v prípade koncesných ciest žiadam osobitne vyčíslieť predpokladané príjmy z výberu mýta, výdavky súvisiace s výberom mýta a čistý výnos z mýtného za uvedené koncesné cesty.			mil. € (98 mil. Sk). Prímestská doprava je uskutočňovaná prevažne na cestách I. triedy, a preto odpovedajúca priemerná sadzba pre autobusy je znížená z 0,127 €/km na 0,05 €/km. V kontexte krízy a zníženia intenzity dopravy je všeobecne zložité urobiť potrebné úpravy odhadovaných modelovaných údajov.  Úseky diaľnic a rýchlostných ciest, ktoré sú plánované na výstavbu prostredníctvom PPP nie sú súčasťou vymedzených úsekov.
<b>OAP SVL ÚV SR</b>	<b>Všeobecne k návrhu</b> 1. Splnomocňovacím ustanovením na vydanie tohto návrhu nariadenia vlády SR je § 9 ods. 1 zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“). Podľa tohto ustanovenia má vláda SR ustanoviť nariadením vlády SR spôsob výpočtu mýta a výšku sadzby mýta za 1 km vymedzeného úseku. V prílohe č. 4 však návrh nariadenia upravuje aj limitné hodnoty emisií, na čo však uvedené ustanovenie zákona nespĺnomocňuje. Požadujeme zosúladiť.	<b>O</b>	<b>N</b>	Prílohou 4 sa definujú jednotlivé emisné triedy euro v zmysle § 2 ods. 3 nariadenia vlády.
<b>OAP SVL ÚV SR</b>	<b>Všeobecne k návrhu</b> 2. Podľa osobitnej časti dôvodovej správy k bodu 5 došlo k zníženiu sadzieb za účelom zvýhodnenia ekologických vozidiel. Podľa čl. 7 ods. 4c smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v platnom znení sa všetky systémy zliav a znížení oznámia Komisii, ktorá overí dodržiavanie uvedených podmienok. Táto požiadavka je transponovaná v § 6a zákona. Požadujeme preto v dôvodovej správe uviesť či návrh nariadenia bol predmetom notifikácie Komisii podľa tohto článku (ustanovenia zákona) súčasne s výsledkom tejto notifikácie.	<b>O</b>	<b>N</b>	Pre účely smernice sa vozidlom rozumie vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané výlučne na prepravu tovaru po ceste s celkovou maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla presahujúcou 3,5 tony. Spoplatnenie autobusovej dopravy nepodlieha notifikácii.
<b>OAP SVL ÚV SR</b>	<b>K doložke zlučiteľnosti</b> 1. Právny akt uvedený v bode 3 písm. a) je potrebné presunúť do bodu 3 písm. b) a v bode 3 písm. a) je potrebné uviesť, že problematika návrhu nariadenia vlády nie je upravená v práve Európskych spoločenstiev. Pripomienka je odôvodnená recepciou práva Európskeho spoločenstva do práva Európskej únie, vyplývajúca z Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva, ktorá nadobudla platnosť 1. decembra 2009.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>OAP SVL ÚV SR</b>	<b>K doložke zlučiteľnosti</b> 2. Článok Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva je potrebné nahradiť	<b>O</b>	<b>A</b>	



	platným článkom Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v ktorom je problematika návrhu nariadenia vlády upravená, a to v súvislosti s nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva, ktorá nadobudla platnosť 1. decembra 2009.			
<b>ÚV SR</b>	<b>k názvu materiálu v sprievodných dokumentoch</b> V názve materiálu v sprievodných dokumentoch navrhujeme vypustiť slová "návrh nariadenia Slovenskej republiky".  Odôvodnenie: Duplicitné slovné spojenie v názve materiálu.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MS SR</b>	<b>Všeobecne k predloženému materiálu</b> Upozorňujeme predkladateľa na duplicitné použitie pojmu „návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky“ na viacerých miestach predkladaného materiálu (napr. Komuniké, Doložka zlučiteľnosti právneho predpisu s právom Európskych spoločenstiev a právom Európskej únie).	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MS SR</b>	<b>K prílohe č. 1 a 2</b> Navrhujeme v zmysle zaužívaných legislatívnych postupov nahradiť doterajšie označenie „€“ slovným označením „eur“.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MS SR</b>	<b>K 5. bodu osobitnej časti dôvodovej správy</b> Nechávame na zváženie predkladateľa nahradenie doterajšieho slova „ekonomickými“ slovom „ekologickými“, nakoľko podľa nášho názoru uvedené slovo predkladateľ mienil v texte použiť.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>MS SR</b>	<b>K doložke zlučiteľnosti (4. bod)</b> V bode 4 – Závazky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskym spoločenstvám a Európskej únii v písm. c) navrhujeme upraviť citáciu zákona č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov tak, aby bol citovaný presne a aby odkazoval na niekoľko už vykonaných novelizácií.	<b>O</b>	<b>A</b>	
<b>BSK</b>	<b>K doložke o posúdení vplyvov, bod 1 písm. c)</b> Žiadny z dôvodov uvádzaných v bode 1 písm. c) doložky o posúdení vplyvov nemôže v konečnom dôsledku ovplyvniť cenu cestovného lístka v autobusovej doprave tak, aby náklady na mýto neovplyvnili zvýšenie ceny cestovného lístka. Preto nemožno súhlasiť s konštatovaním, že návrh novely nemá dopad na rozpočty samosprávnych krajov. Vzhľadom na uvedené žiadame v označenej časti doložky o posúdení vplyvov uviesť, že návrh má dopad na rozpočty samosprávnych krajov a súčasne uviesť z akých zdrojov budú samosprávne kraje pokrývať potrebu zvýšených nárokov na svoje rozpočty. Pripomienka je zásadná.	<b>Z</b>	<b>N</b>	Spoplatnenie mýtom pre autobusy sa znižuje takmer o polovicu. VÚC má dostatočný priestor na optimalizáciu cestovných poriadkov, harmonizáciu s regionálnymi železnicami a prehodnotenie ekonomicky oprávnených nákladov, t. j. majú významné nástroje na elimináciu zvyšovania cestovného.

	<p>Mýto je jedným zo zdrojov odľahčujúcich štátny rozpočet o náklady na starostlivosť o majetok štátu, na uhrádzaní ktorého sa bude podieľať aj územná samospráva cez úhradu strát dopravcov poskytujúcich výkony vo verejnom záujme. Ide o systém, ktorý druhotne prerozdeľuje výnosy rozpočtov verejnej správy v prospech štátneho rozpočtu na úkor rozpočtov územnej samosprávy, čím dochádza k narušeniu systému finančnej decentralizácie. Preto do budúcnosti navrhujeme, ak nedôjde k zvýšeniu výnosov rozpočtov územnej samosprávy z ďalších ako doterajších zdrojov, financovanie sociálnej politiky štátu v oblasti dopravy vykryť z prostriedkov štátneho rozpočtu.</p>			
<b>SPPK</b>	<p>§2 Doplniť nový odsek 4, ktorý znie : 4. Úhrada sa nevzťahuje na nákladné vozidlá používané na poľnohospodársku sezónnu prepravu.</p>	<b>Z</b>	<b>N</b>	doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia
<b>ŽSK</b>	<p>Týmto návrhom sa upravujú sadzby mýta pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb. Autobusy nad 12 ton a viac majú v zmysle nariadenia upravené sadzby mýta nadväznosti na emisné triedy dopravného prostriedky. Žilinský samosprávny kraj zasiela nasledovné pripomienky:</p> <p>Nesúhlasíme s tvrdením, že zníženie sadzieb mýta zabráni zvyšovaniu cestovného, ako je uvedené v prekladacej a dôvodovej správe predloženého materiálu.</p> <p>Odôvodnenie – zavedenie mýta pre pravidelnú autobusovú dopravu bude mať dopad rozpočty samosprávnych krajov, na výšku ekonomicky oprávnených nákladov . Výsledkom bude tlak na znižovanie dopravných výkonov, zvyšovanie cestovného, znižovanie zliav pre vybrané sociálne skupiny. V súčasnosti sa neuvažuje s kompenzáciou zo strany štátu v systéme prerozdeľovania objemu finančných prostriedkov získaných z výberu mýta pre samosprávne kraje, t. z. znížená sadzba pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb v prímestskej autobusovej doprave nezaťaží rozpočty samosprávnych krajov v plnom rozsahu, ale úhrada mýta (aj keď v zníženej sadzbe) stále zostáva EON dopravcu s dopadom na rozpočty samosprávnych krajov. Podobné kroky ústredných orgánov štátnej správy výrazne odčerpajú prostriedky z rozpočtov samosprávnych krajov. Ako príklady z ostatných dvoch rokov uvádzame povinnosť dopravcov používať zimné pneumatiky, povinnú STK každých 6 mesiacov pre autobusy staršie ako 8 rokov, emisné kontroly, školenia a kurzy pravidelného výcviku vodičov pravidelnej</p>	<b>Z</b>	<b>N</b>	VÚC má dostatočný priestor na optimalizáciu cestovných poriadkov, harmonizáciu s regionálnymi železnicami a prehodnotenie ekonomicky oprávnených nákladov, t. j. majú významné nástroje na elimináciu zvyšovania cestovného. Platný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) ustanovuje v § 6 ods. 6 písm. p) oslobodenie od platenia úhrady formou nálepky pre vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu. Na platenie mýta sa vzťahuje osobitný predpis č.25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov(ďalej len "zákon o mýte"), ktorý má okrem iného prednosť pred všeobecným zákonom (cestným zákonom) a v § 4 je taxatívny výpočet vozidiel, ktoré sú oslobodené od platenia mýta. Motorové vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu v § 4 zákona o mýte nie sú menované, čo znamená, že sú povinné mýto platiť.

	<p>autobusovej doprave, vysoká spotrebná daň z pohonných látok a najnovšie aj úhrada mýta.</p> <p>Zásadné riešenie trendu rastúcich nákladov v tejto oblasti je možné, v rámci sociálnej politiky štátu, aj v presune zodpovednosti za financovanie sociálnych zliav v pravidelnej autobusovej doprave vo verejnej záujme na ústredné orgány štátnej správy.</p> <p>Legislatívne zmeny zavádzané do praxe nie sú v súlade s materiálom „ Rozvoj osobnej dopravy pred individuálnou dopravou“.</p> <p>Samosprávne kraje navrhujú, aby sa v rámci návrhu zákona o cestách (cestný zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý ruší zákon č. 135/1961 Zb., ktorý je v súčasnosti v pripomienkovom konaní, novelizoval zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom mýte za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov doplnením ustanovenia v § 4 – Oslobodenie od mýta, v ktorom budú vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu taxatívne vymenované.</p>			
<p><b>ŽSK</b></p>	<p>Týmto návrhom sa upravujú sadzby mýta pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb. Autobusy nad 12 ton a viac majú v zmysle nariadenia upravené sadzby mýta nadväznosti na emisné triedy dopravného prostriedky. Žilinský samosprávny kraj zasiela nasledovné pripomienky:</p> <p>Žiadame doplniť v poznámke pod sadzbami mýta - Príloha č. 1 a 2 „BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako 9 osôb vrátane vodiča“ textu: „s výnimkou prímestskej autobusovej dopravy a mestskej autobusovej dopravy“.</p> <p>Odôvodnenie – zavedenie mýta pre pravidelnú autobusovú dopravu bude mať dopad rozpočty samosprávnych krajov, na výšku ekonomicky oprávnených nákladov . Výsledkom bude tlak na znižovanie dopravných výkonov, zvyšovanie cestovného, znižovanie zliav pre vybrané sociálne skupiny.</p> <p>V súčasnosti sa neuvažuje s kompenzáciou zo strany štátu v systéme prerozdelenia objemu finančných prostriedkov získaných z výberu mýta pre samosprávne kraje, t. z. znížená sadzba pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb v prímestskej autobusovej doprave nezaťaží rozpočty samosprávnych krajov v plnom rozsahu, ale úhrada mýta (aj keď v zníženej sadzbe) stále zostáva EON dopravcu s dopadom na rozpočty samosprávnych krajov.</p> <p>Podobné kroky ústredných orgánov štátnej správy výrazne odčerpajú prostriedky z rozpočtov samosprávnych krajov. Ako príklady z ostatných dvoch rokov uvádzame povinnosť dopravcov používať zimné pneumatiky, povinnú STK každých 6 mesiacov pre autobusy staršie ako 8 rokov, emisné</p>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>N</b></p>	<p>doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia</p>

	<p>kontroly, školenia a kurzy pravidelného výcviku vodičov pravidelnej autobusovej doprave, vysoká spotrebná daň z pohonných látok a najnovšie aj úhrada mýta.</p> <p>Zásadné riešenie trendu rastúcich nákladov v tejto oblasti je možné, v rámci sociálnej politiky štátu, aj v presune zodpovednosti za financovanie sociálnych zliav v pravidelnej autobusovej doprave vo verejnej záujme na ústredné orgány štátnej správy.</p> <p>Legislatívne zmeny zavádzané do praxe nie sú v súlade s materiálom „Rozvoj osobnej dopravy pred individuálnou dopravou“.</p> <p>Samosprávne kraje navrhujú, aby sa v rámci návrhu zákona o cestách (cestný zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý ruší zákon č. 135/1961 Zb., ktorý je v súčasnosti v pripomienkovom konaní, novelizoval zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom mýte za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov doplnením ustanovenia v § 4 – Oslobodenie od mýta, v ktorom budú vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu taxatívne vymenované.</p>			
<p><b>KSK</b></p>	<p><b>Príloha č. 1 vysvetlivka BUS pod tabuľkou Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a Príloha č. 2 vysvetlivka BUS pod tabuľkou Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy</b></p> <p>Príloha č. 1 vysvetlivka BUS pod tabuľkou Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a Príloha č. 2 vysvetlivka BUS pod tabuľkou Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy</p> <p>Navrhujeme, aby uvedená vysvetlivka bola daná do súladu s ustanovením § 6 ods. 6 písm. p) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon), v ktorom sa uvádza:</p> <p>„Úhrada sa neplatí pri motorových vozidlách zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu, 2ea).“</p> <p>Odkaz 2ea) je na § 6 ods. 3 zákona č. 168/1996 Z.z. o cestnej doprave, ktorý vymedzuje, čo je verejná pravidelná autobusová doprava.</p> <p>Máme za to, že pojem úhrada je širší a zahŕňa v sebe rôzne druhy úhrad, ako sú napríklad mýto alebo úhrada za užívanie. Tento výklad podporuje aj dôvodová správa k zákonu č. 25/2007 Z.z. o elektronickom výbere mýta za</p>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>N</b></p>	<p>doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia. VÚC má dostatočný priestor na optimalizáciu cestovných poriadkov, harmonizáciu s regionálnymi železnicami a prehodnotenie ekonomicky oprávnených nákladov, t. j. majú významné nástroje na elimináciu zvyšovania cestovného. Platný zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) ustanovuje v § 6 ods. 6 písm. p) oslobodenie od platenia úhrady formou nálepky pre vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu. Na platenie mýta sa vzťahuje osobitný predpis č.25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov(d'alej len "zákon o mýte"), ktorý má okrem iného prednosť pred všeobecným zákonom (cestným zákonom) a v § 4 je taxatívny výpočet vozidiel, ktoré sú oslobodené od platenia mýta. Motorové vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu v § 4 zákona o mýte nie sú menované, čo znamená, že sú povinné mýto platiť.</p>

	<p>užívania vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v II. Osobitnej časti, k § 1, posledná veta prvého odstavca:</p> <p>„Nakoľko samotná konštrukcia tejto úhrady je nezlučiteľná s princípom spoplatnenia za prejazdenú vzdialenosť, je potrebné zaviesť do nášho právneho poriadku nový druh úhrady, mýta.“</p> <p>Okrem toho, dôvodová správa v II. Osobitnej časti, k článku II uvádza, že body 7,8,9 a 10 upravujú oslobodenie od úhrady za užívanie. Samotný zákon č. 135/1961 Zb. vo vyššie citovanom § 6 však hovorí už len o úhrade a tak vzniká zmätočný výklad, čo sa vlastne touto právnou úpravou sledovalo.</p> <p>Keďže nariadenie je nižšej právnej sily ako samotný zákon, navrhujeme, aby príslušná vysvetlivka bola zmenená nasledovne:</p> <p>„BUS - vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča s výnimkou prímestskej autobusovej dopravy a mestskej autobusovej dopravy“</p>			
<b>TTSK</b>	<p><b>Dôvodovej správe</b></p> <p>Trnavský samosprávny kraj zásadne nesúhlasí s tvrdením, že zníženie sadziieb mýta zabráni zvyšovaniu cestovného, ako je uvedené v predkladacej a v dôvodovej správe predloženého materiálu – zásadná pripomienka.</p> <p>V súčasnosti sa neuvažuje s kompenzáciou zo strany štátu v systéme prerozdelenia objemu finančných prostriedkov získaných z výberu mýta pre samosprávne kraje, t. z. znížená sadzba pre vozidlá vykonávajúce prepravu osôb v prímestskej autobusovej doprave nezaťaží rozpočty samosprávnych krajov v plnom rozsahu, ale úhrada mýta (aj keď v zníženej sadzbe) stále zostáva ekonomicky oprávneným nákladom dopravcu s dopadom na rozpočty samosprávnych krajov.</p> <p>Trnavský samosprávny kraj navrhuje, aby sa v rámci návrhu zákona o cestách (cestný zákon), ktorý je v súčasnosti v pripomienkovom konaní, novelizoval zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom mýte za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov doplnením ustanovenia v § 4 – Oslobodenie od mýta, v ktorom budú vozidlá zabezpečujúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu taxatívne vymenované.</p>	<b>Z</b>	<b>N</b>	doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia
<b>TNSK</b>	<p><b>k §2 nariadenia vlády č. 350/2007 z.z</b></p> <p>Do §2 nariadenia vlády SR č. 350/2007 Z.z.vložiť nový ods. (4) tohto znenia :  „(4) Úhrada sa neplatí pri motorových vozidlách zabezpečujúcich verejnú</p>	<b>Z</b>	<b>N</b>	doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia

	<p>pravidelnú autobusovú dopravu“.</p> <p>Odôvodnenie:  V súčasnosti sa úhrada neplatí za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy pri motorových vozidlách zabezpečujúcich verejnú pravidelnú autobusovú dopravu (podľa §6 ods. 6, písm. p) Zákona č.135/1961 o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov)). Dôvodová správa k zákonu č. 25/2007 o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v II. Osobitnej časti, k článku II uvádza, že body 7, 8, 9 a 10 upravujú oslobodenie od úhrady za užívanie. Spoplatnenie pozemných komunikácií (mýto) pre dopravcov, ktorí realizujú výkony vo verejnom záujme bude mať dopad na výšku ekonomicky oprávnených nákladov a následne zvýšenie nároku na úhrady straty z rozpočtov samosprávnych krajov. Výsledkom bude tlak na znižovanie dopravných výkonov, zvyšovanie cestovného, znižovanie zliav pre vybrané sociálne skupiny.</p> <p>Predmetnú pripomienku považujeme za zásadnú</p>			
<b>Verejnost'</b>	<p><b>Prílohy č.1 a Prílohy č.2</b></p> <p>V Prílohe č.1S Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest a v Prílohe č.2 Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy, navrhujeme doplniť vysvetlivku nasledovne : "BUS - vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča s výnimkou prímestskej a mestskej autobusovej dopravy"</p>	<b>O</b>	<b>N</b>	doplnenie uvedeného ustanovenia ide nad rámec splnomocňovacieho ustanovenia