**Vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania**

Nariadenie vlády Slovenskej republiky, ktorým sa mení nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 497/2013 Z. z., ktorým sa ustanovuje spôsob výpočtu mýta, výška sadzby mýta a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií v znení neskorších predpisov

|  |  |
| --- | --- |
| Spôsob pripomienkového konania |  |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 16 /10 |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 16 |
|  |  |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 6 /1 |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 0 /0 |
| Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 10 /9 |
|  |  |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom) |  |
| Počet odstránených pripomienok |  |
| Počet neodstránených pripomienok |  |

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Č.** | **Subjekt** | **Pripomienky do termínu** | **Pripomienky po termíne** | **Nemali pripomienky** | **Vôbec nezaslali** |
| 1. | Asociácia zamestnávatelských zväzov a združení Slovenskej republiky | 2 (1o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 2. | Klub 500 | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 3. | Košický samosprávny kraj | 3 (0o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 4. | Ministerstvo financií Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 5. | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 6. | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 7. | Národná banka Slovenska | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 8. | Trnavský samosprávny kraj | 1 (0o,1z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 9. | Úrad pre verejné obstarávanie | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 10. | Verejnosť | 1 (1o,0z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 11. | Žilinský samosprávny kraj | 3 (0o,3z) | 0 (0o,0z) |  |  |
| 12. | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 13. | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 14. | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 15. | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 16. | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 17. | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 18. | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 19. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky - Sekcia legislatívy | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 20. | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 21. | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 22. | Národný bezpečnostný úrad | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 23. | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 24. | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 25. | Štatistický úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 26. | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 27. | Úrad podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) | x |  |
| 28. | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 29. | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 30. | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 31. | Úrad vlády Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 32. | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 33. | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 34. | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 35. | Najvyšší súd Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 36. | Národná rada Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 37. | Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 38. | Slovenská poľnohospodárska a potravinárska komora | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 39. | Združenie miest a obcí Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 40. | Splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 41. | Konfederácia odborových zväzov Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 42. | Republiková únia zamestnávateľov | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 43. | Úrad pre dohľad nad zdravotnou starostlivosťou | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 44. | Konferencia biskupov Slovenska | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 45. | Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
| 46. | Asociácia priemyselných zväzov | 0 (0o,0z) | 0 (0o,0z) |  | x |
|  | Spolu | 16 (6o,10z) | 0 (0o,0z) |  |  |

Vyhodnotenie vecných pripomienok je uvedené v tabuľkovej časti.

|  |  |
| --- | --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: | |
| O – obyčajná | A – akceptovaná |
| Z – zásadná | N – neakceptovaná |
|  | ČA – čiastočne akceptovaná |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Spôsob vyhodnotenia** |
| **AZZZ SR** | **k Nariadeniu 497.2013 ako celku** Navrhujeme v Nariadení 497/2013, berúc do úvahy Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ciele stanovené v návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy ako aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, zohľadniť výrazné rozdiely v environmentálnych dôsledkoch využívania alternatívnych palív nákladnými vozidlami a autobusmi v porovnaní s tradičnými palivami, konkrétne, prostredníctvom úpravy Prílohy č. 4 stanovujúcej spôsob výpočtu mýta, najmä úpravou hodnôt príplatkov pokrývajúcich externé environmentálne náklady jednotlivých vozidiel, vzhľadom na ich emisné hodnoty a výrazne nižšie emisie vozidiel využívajúcich alternatívne palivá. V nadväznosti na uvedené navrhujeme upraviť Prílohy č. 1 a 2 stanovujúcich sadzby mýta. Odôvodnenie: Navrhujeme, aby Nariadenie 497/2013 konkrétne, prostredníctvom úpravy Prílohy č. 4 stanovujúcej spôsob výpočtu mýta zohľadňovalo externé environmentálne náklady jednotlivých vozidiel. Súčasné znenie Nariadenia 497/2013 zohľadňuje len jednotlivé emisné triedy vozidiel a zároveň dáva na rovnakú úroveň vozidlá EURO V, VII a EEV pričom v rámci tejto úrovne nerozlišuje vozidlá, ktoré využívajú jednotlivé alternatívne palivá ako napríklad CNG alebo LNG. Pri využívaní uvedených alternatívnych palív pritom vozidlá emitujú výrazne menej znečisťujúcich látok ako vozidlá s emisnými triedami EURO V a VI využívajúcimi tradičné palivá. Alternatívne palivá sú palivami, ktoré majú nespochybniteľné environmentálne pozitíva spočívajúce v minimálnych emisiách znečisťujúcich látok, vrátane veľmi nízkych emisií oxidov dusíka a prakticky nulových emisií jemných prachových častíc a v prípade biopalív veľmi nízkych oxidov uhlíka. Nákladné vozidlá a autobusy sú významným znečisťovateľom, preto by mali byť zavádzané práve opatrenia motivujúce pre používanie vozidiel na alternatívny pohon. Nákladné vozidlá a autobusy využívajúce alternatívne palivá by teda mali byť, aspoň dočasne, úplne oslobodené od platieb diaľničného mýta. Takáto podpora je v súlade s Národným politickým rámcom pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a jej prostredníctvom môže Slovenská republika splniť ciele návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Jednou z krajín Európskej únie, ktoré takéto oslobodenie zavedú je napríklad Nemecko, ktoré s účinnosťou od 1.1.2019 úplne oslobodilo, na prechodné obdobie dvoch rokov, vozidlá na pohon CNG alebo LNG od diaľničného mýta, pričom v nasledujúcom období budú oslobodené čiastočne, zohľadňujúc ich environmentálne prínosy (http://www.ngvjournal.com/s1-news/c1-markets/germany-toll-exemption-for-ngvs-expected-to-speed-up-switch-to-green-logistics/). Dôsledným zohľadnením výrazných rozdielov v hodnotách emisií znečisťujúcich látok medzi vozidlami využívajúcimi tradičné palivá a vozidlami využívajúcimi alternatívne palivá budú prevádzkovatelia motivovaní využívať práve alternatívne palivá vo vyššej miere. Zvýhodnenie prevádzky nákladných vozidiel a autobusov na alternatívny pohon je pritom časovo a nákladovo najefektívnejším riešením ako znížiť emisie v porovnaní s iným riešeniam ako napr. investície do železničnej dopravy alebo lodnej dopravy. Podpora využívania alternatívnych palív prispeje k zlepšeniu stavu kvality ovzdušia v Slovenskej republike a v dôsledku toho aj k znižovaniu výdavkov v dôsledku zhoršeného zdravia obyvateľov. Úplne alebo čiastočné oslobodenie od poplatkov za použitie diaľnic a ciest 1. triedy bude tiež kompenzovať prípadné zvýšené obstarávacie náklady vozidiel na alternatívny pohon. Zvýhodnenie nákladných vozidiel a autobusov na alternatívny pohon môže eliminovať negatívne vplyvy tzv. cezhraničného tankovania a zvýhodnená výška môže motivovať aj dopravcov z iných krajín používať dopravnú infraštruktúru v Slovenskej republike čím sa dosiahnu vyššie celkové výnosy z poplatkov z užívanie ciest. Zvýhodnenie v poplatkoch za používanie ciest umožní podnikom prostredníctvom dlhodobej úspory na týchto poplatkoch vo zvýšenej miere investovať do nákupu vozidiel na alternatívny pohon používaných v nákladnej a autobusovej preprave. Úspora na nákladoch zvýši konkurencieschopnosť prepravcov, ktorí využívajú alternatívne palivá. V súčasnosti sa pripravuje realizácia základnej infraštruktúry, ktorá zabezpečí dostupnosť alternatívnych palív. V prípade CNG a LNG je základná infraštruktúra, stanovená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá realizovaná prostredníctvom projektu fuelCNG a sieť CNG a LNG staníc by mala byť v prevádzke od roku 2021. Navrhovaná pripomienka, a teda aj dôsledné zohľadnenie výrazných rozdielov v úrovni emisií znečisťujúcich látok v jednotlivých sadzbách mýta, a oslobodenie takýchto vozidiel od diaľničného mýta, by malo byť zavedené s účinnosťou od roku 2021 kedy bude k dispozícií aj príslušná infraštruktúra. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 20.11.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala na obyčajnú pripomienku.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaného Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10.2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Pripomienka ako taká smeruje nad rámec sledovanej právnej úpravy, čo bolo potvrdené aj zástupcom AZZZ SR. AZZZ SR považuje problematiku zníženia (resp. oslobodenia) mýtnych sadzieb pre vozidlá s CNG a LNG pohonom za podstatnú tému, ktorá môže veľkou mierou napomôcť k riešeniu znečistenia ovzdušia a napĺňaniu viacerých cieľov vyplývajúcich Slovenskej republike z legislatívy EÚ a ktorá by mala byť primárne riešená prostredníctvom úpravy zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií. Ďalšia diskusia na túto tému teda bude predmetom návrhov AZZZ predložených v rámci práve prebiehajúceho medzirezortného pripomienkovania k návrhu novely zákona č. 474/2013 Z. z. |
| **AZZZ SR** | **predloženému návrhu** nemá pripomienky | O | A |  |
| **Klub 500** | **Všeobecne** Nesúhlasíme so zvyšovaním sadzieb mýta od 01.01.2019 za užívanie vymedzených úsekov diaľníc, rýchlostných ciest, ciest I. triedy súbežných s diaľnicami a rýchlostnými cestami a ciest I. triedy, ktoré nie sú súbežné s diaľnicami a rýchlostnými cestami. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 20.11.2018.  Na rozporovom konaní po vzájomnej diskusii sa táto pripomienka preklasifikovala na obyčajnú pripomienku.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaného Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10. 2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. |
| **KSK** | **ČL. I., bod 1., Príloha č. 1** Navrhujeme v Prílohe č. 1 SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV DIAĽNIC A RÝCHLOSTNÝCH CIEST zmenu výšky sadzby pre autobusy EURO V, VI a EEV nasledovne: BUS / Kategória vozidla: 3 500 kg - 12 000 kg / EURO V, VI a EEV: 0,003; BUS / Kategória vozidla: 12 000 kg a viac / EURO V, VI a EEV: 0,006; Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. Pôvodný zámer zákonodarcov spoplatniť mýtom diaľnice a s nimi súbežné cesty I. triedy sa postupom času zmenil na úplné spoplatnenie ciest I. triedy. Výsledkom je, že v Košickom kraji je 5,4 km diaľnic a celkovo 282,8 km mýtom spoplatnených ciest, ktoré sú pre pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu hlavným dopravným spojením do okresných miest. Rastúci rozsah ciest, ktoré sú mýtom spoplatnené, dospel v ostatných rokoch v Košickom kraji k celkovému nákladu na mýto vo výške viac ako 230 tis. € ročne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 19.11.2018.  Na rozporovom konaní nebol rozpor odstránený. KSK trvá na zásadnej pripomienke zníženia sadzieb mýta pre všetky autobusy, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné limity. Cieľom je (hlavne na cestách I. triedy) prestať poplatkami znevýhodňovať autobusovú dopravu v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou. Navrhované zníženie sadzieb nevyžaduje zásadné zmeny v mýtnom systéme, je ľahko vyčísliteľné a vytvorí motiváciu pre dopravcov k obnove vozidlového parku, čo bude mať pozitívny dopad na bezpečnosť a zníženie emisií. Konečný efekt zlepšenia podnikateľského prostredia sa prejaví pozitívnou zmenou deľby dopravnej práce medzi verejnou a individuálnou dopravou.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaný Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10.2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MDV SR považuje predmetnú pripomienku ako pripomienku smerujúcu nad rámec sledovanej právnej úpravy. MDV SR zdôraznilo, že z časových dôvodov nie je možné zaoberať sa navrhovanými zmenami, keďže by išlo o výrazný zásah do podoby prevádzkovaného mýtneho systému. Navrhované zmeny bude potrebné podrobiť hĺbkovej analýze z hľadiska možných vplyvov na príjmy a náklady Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., dopadov na podnikateľské prostredie v SR a súladu s európskou legislatívou. V prípade, že by navrhované zníženie mýtnych sadieb bolo považované za podstatnú zmenu mýtneho systému, táto zmena by podliehala notifikácii Európskej komisii 6 mesiacov pred jej zavedením. |
| **KSK** | **ČL. I, bod 2., Príloha č. 2 - prvý bod** Navrhujeme v Prílohe č. 2 „1. SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY SÚBEŽNÝCH S DIAĽNICAMI A RÝCHLOSTNÝMI CESTAMI zmenu výšky sadzby pre autobusy EURO V, VI a EEV nasledovne: BUS / Kategória vozidla: 3 500 kg - 12 000 kg / EURO V, VI a EEV: 0,002; BUS / Kategória vozidla: 12 000 kg a viac / EURO V, VI a EEV: 0,004; Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. Pôvodný zámer zákonodarcov spoplatniť mýtom diaľnice a s nimi súbežné cesty I. triedy sa postupom času zmenil na úplné spoplatnenie ciest I. triedy. Výsledkom je, že v Košickom kraji je 5,4 km diaľnic a celkovo 282,8 km mýtom spoplatnených ciest, ktoré sú pre pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu hlavným dopravným spojením do okresných miest. Rastúci rozsah ciest, ktoré sú mýtom spoplatnené, dospel v ostatných rokoch v Košickom kraji k celkovému nákladu na mýto vo výške viac ako 230 tis. € ročne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 19.11.2018.  Na rozporovom konaní nebol rozpor odstránený. KSK trvá na zásadnej pripomienke zníženia sadzieb mýta pre všetky autobusy, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné limity. Cieľom je (hlavne na cestách I. triedy) prestať poplatkami znevýhodňovať autobusovú dopravu v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou. Navrhované zníženie sadzieb nevyžaduje zásadné zmeny v mýtnom systéme, je ľahko vyčísliteľné a vytvorí motiváciu pre dopravcov k obnove vozidlového parku, čo bude mať pozitívny dopad na bezpečnosť a zníženie emisií. Konečný efekt zlepšenia podnikateľského prostredia sa prejaví pozitívnou zmenou deľby dopravnej práce medzi verejnou a individuálnou dopravou.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaný Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10.2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MDV SR považuje predmetnú pripomienku ako pripomienku smerujúcu nad rámec sledovanej právnej úpravy. MDV SR zdôraznilo, že z časových dôvodov nie je možné zaoberať sa navrhovanými zmenami, keďže by išlo o výrazný zásah do podoby prevádzkovaného mýtneho systému. Navrhované zmeny bude potrebné podrobiť hĺbkovej analýze z hľadiska možných vplyvov na príjmy a náklady Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., dopadov na podnikateľské prostredie v SR a súladu s európskou legislatívou. V prípade, že by navrhované zníženie mýtnych sadieb bolo považované za podstatnú zmenu mýtneho systému, táto zmena by podliehala notifikácii Európskej komisii 6 mesiacov pred jej zavedením. |
| **KSK** | **ČL I, bod 2., Príloha č. 2 - druhý bod** Navrhujeme v Prílohe č. 2 „2. SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY, KTORÉ NIE SÚ SÚBEŽNÉ S DIAĽNICAMI A RÝCHLOSTNÝMI CESTAMI zmenu výšky sadzby pre autobusy EURO V, VI a EEV nasledovne: BUS / Kategória vozidla: 3 500 kg - 12 000 kg / EURO V, VI a EEV: 0,002; BUS / Kategória vozidla: 12 000 kg a viac / EURO V, VI a EEV: 0,004; Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. Pôvodný zámer zákonodarcov spoplatniť mýtom diaľnice a s nimi súbežné cesty I. triedy sa postupom času zmenil na úplné spoplatnenie ciest I. triedy. Výsledkom je, že v Košickom kraji je 5,4 km diaľnic a celkovo 282,8 km mýtom spoplatnených ciest, ktoré sú pre pravidelnú prímestskú autobusovú dopravu hlavným dopravným spojením do okresných miest. Rastúci rozsah ciest, ktoré sú mýtom spoplatnené, dospel v ostatných rokoch v Košickom kraji k celkovému nákladu na mýto vo výške viac ako 230 tis. € ročne. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 19.11.2018.  Na rozporovom konaní nebol rozpor odstránený. KSK trvá na zásadnej pripomienke zníženia sadzieb mýta pre všetky autobusy, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné limity. Cieľom je (hlavne na cestách I. triedy) prestať poplatkami znevýhodňovať autobusovú dopravu v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou. Navrhované zníženie sadzieb nevyžaduje zásadné zmeny v mýtnom systéme, je ľahko vyčísliteľné a vytvorí motiváciu pre dopravcov k obnove vozidlového parku, čo bude mať pozitívny dopad na bezpečnosť a zníženie emisií. Konečný efekt zlepšenia podnikateľského prostredia sa prejaví pozitívnou zmenou deľby dopravnej práce medzi verejnou a individuálnou dopravou.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaný Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10.2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MDV SR považuje predmetnú pripomienku ako pripomienku smerujúcu nad rámec sledovanej právnej úpravy. MDV SR zdôraznilo, že z časových dôvodov nie je možné zaoberať sa navrhovanými zmenami, keďže by išlo o výrazný zásah do podoby prevádzkovaného mýtneho systému. Navrhované zmeny bude potrebné podrobiť hĺbkovej analýze z hľadiska možných vplyvov na príjmy a náklady Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., dopadov na podnikateľské prostredie v SR a súladu s európskou legislatívou. V prípade, že by navrhované zníženie mýtnych sadieb bolo považované za podstatnú zmenu mýtneho systému, táto zmena by podliehala notifikácii Európskej komisii 6 mesiacov pred jej zavedením. |
| **MFSR** | **Všeobecne** V Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu časti 2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu tabuľke č. 1 sú uvedené pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy súvisiace so zvýšením výnosov z mýta pre Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s. v riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“. Vzhľadom na to, že vplyvy návrhu sú zohľadnené v návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2019 až 2021 v rozpočte Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. v príslušných rokoch a nejde ani o úsporu, je potrebné v tomto riadku uviesť nulové hodnoty. | O | A |  |
| **MHSR** | **Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie, časť 3.3.1 a 3.3.4**  Žiadame predkladateľa o dopracovanie analýzy vplyvov na podnikateľské prostredie, a teda o vyčíslenie nákladov na celé podnikateľské prostredie v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.3.1 Priame finančné náklady a v časti 3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie. Odôvodnenie: V rámci predbežného pripomienkového konania uplatnila Stála pracovná komisia Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov nesúhlasné stanovisko k materiálu z dôvodu zásadnej pripomienky k vplyvom na podnikateľské prostredie a žiadala predkladateľa o vyčíslenie nákladov na celé podnikateľské prostredie v Analýze vplyvov na podnikateľské prostredie v časti 3.3.1 Priame finančné náklady a v časti 3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie. Predkladateľ pripomienku neakceptoval z dôvodu, že tieto náklady závisia od veľkosti podnikateľských subjektov a tiež od druhu spoplatňovanej pozemnej komunikácie, keďže mýtne sadzby sú diferencované aj podľa kategorizácie pozemných komunikácií. Predkladateľ ale na základe celkových príjmov z výberu mýta za predošlé obdobie a následnom prepočte odhadol nárast príjmov z výberu mýta na 8,8 mil. eur v roku 2019 v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy. Máme teda za to, že predkladateľ disponuje odhadovaným celkovým počtom podnikateľských subjektov (ktorý tiež v analýze vplyvov absentuje) a potrebnými štatistikami na vyčíslenie vplyvov na podnikateľské prostredie. Odporúčame, aby predkladateľ na základe dostupných štatistických údajov z Národnej diaľničnej spoločnosti v nultom variante vyšpecifikoval náklady podnikateľov na mýto podľa v súčasnosti platnej legislatívy a následne ich prepočítal podľa navrhovaného zvýšenia o 2,7 %. Pretože užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií pre vozidlá 3,5 t a viac je viazané na evidenciu údajov z palubnej jednotky, má predkladateľ dostatok štatistických dát na vypracovanie vplyvov na podnikateľské prostredie minimálne pre najbežnejšie typy vozidiel a najviac využívané spoplatnené úseky pozemných komunikácií. | Z | A |  |
| **MPRVSR** | **celému materiálu** Bez pripomienok. | O | A |  |
| **NBS** | bez pripomienok | O | A |  |
| **TTSK** | **nariadeniu ako celku** Oslobodenie autobusov, ktoré poskytujú služby vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave, bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona o výbere mýta už pri zavedení mýta, ale v legislatívnom procese bolo oslobodenie od platenia mýta zrušené. V nasledujúcich rokoch, pri každej zmene predmetnej legislatívy, predkladali samosprávne kraje návrhy na oslobodenie, no pripomienky dosiaľ neboli akceptované. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. V podmienkach Trnavského samosprávneho kraja je celkový náklad na mýto vo výške 149 tis. € ročne. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Vzhľadom na platné sadzby mýta v súčasnosti navrhujeme zmenu vo výške sadzby mýta pre všetky autobusy EURO V, VI a EEV pre kategórie 3 500 kg - 12 000 kg z 0,031 € na 0,003 € 12 000 kg a viac z 0,062 € na 0,006 € Odôvodnenie: Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Zároveň zavedenie nulového cestovného v železničnej doprave významne eliminovalo diaľkovú autobusovú dopravu na Slovensku, ktorú navyše nie je možné financovať vo verejnom záujme. Autobusová doprava všeobecne je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávnych krajov. | Z | N | Rozporové konanie sa uskutočnilo 19.11.2018.  Na rozporovom konaní nebol rozpor odstránený. TTSK trvá na zásadnej pripomienke k zníženiu sadzieb mýta pre všetky autobusy, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné limity. Cieľom je vytvoriť optimálnejšie prostredie pre verejnú autobusovú dopravu s motiváciou na nákup nových autobusov, ktoré spĺňajú európske normy v oblasti bezpečnosti cestujúcich a ochrany životného prostredia.  Na rozporovom konaní bolo zo strany MDV SR dôkladne vysvetlené, že legislatívna úprava nariadenia vlády je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaného Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10.2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. MDV SR považuje túto pripomienku ako pripomienku smerujúcu nad rámec sledovanej právnej úpravy. MDV SR zdôraznilo, že z časových dôvodov nie je možné zaoberať sa navrhovanými zmenami, keďže by išlo o výrazný zásah do podoby prevádzkovaného mýtneho systému. Navrhované zmeny bude potrebné podrobiť hĺbkovej analýze z hľadiska možných vplyvov na príjmy a náklady Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s., dopadov na podnikateľské prostredie v SR a súladu s európskou legislatívou. V prípade, že by navrhované zníženie mýtnych sadieb bolo považované za podstatnú zmenu mýtneho systému, táto zmena by podliehala notifikácii Európskej komisii 6 mesiacov pred jej zavedením. |
| **ÚVO** | **celému dokumentu**  bez pripomienok | O | A |  |
| **Verejnosť** | **nesprávnej implementácii princípu znečisťovateľ platí** CEPTA: S cieľom minimalizovať znečistenie ovzdušia, žiadame podstatne vyššiu, motivačnú a oddelenú cenovú diferenciáciu mýta medzi vozidlami všetkých tried teda EURO II / III / IV / V / VI a EEV. Tak aby rozdiel medzi poplatkom najhoršej a najlepšej skupiny, napr. za EURO II a EURO VI + EEV bol 200% / km. A rozdiel medzi jednotlivými triedami ca 20%; Príklad (4-5 nápravy): EURO II = 0,300 €/km / EURO III = 0,250€/km / EURO IV= 0,200€/km / EURO V = 0,150€/km / EURO VI a EEV = 0,100 €/km. Je to metodika spravodlivého zohľadnenia Európskeho princípu „znečisťovateľ platí“. Podobne motivačne požadujeme naceniť aj ostatné skupiny vozidiel Nariadenia (vrátane autobusov) v prílohách č.1 a 2. | O | N | Uplatnená pripomienka smeruje nad rámec právnej úpravy predkladaného nariadenia vlády, ktorého úprava je obmedzená na zvýšenie mýtnych sadieb podľa harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien zverejňovaného Štatistickým úradom SR (zverejnený 15.10. 2018) a vyplývajúca zo splnomocňovacieho ustanovenia § 35 ods. 1 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Z časových dôvodov nie je možné zaoberať sa navrhovanými zmenami, keďže by išlo o výrazný zásah do podoby prevádzkovaného mýtneho systému. |
| **ŽSK** | **Prílohe č. 2 bod 1.** v časti BUS - kategória vozidla 3500 kg - 12 000 kg EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,002. V časti BUS - kategória vozidla 12 000 kg a viac EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,004. Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. | Z | N | ŽSK preklasifikoval pripomienku na obyčajnú pripomienku.  ŽSK však naďalej trvá na zásadnom znížení sadzieb mýta pre autobusy EURO V, VI a EEV. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Zároveň zavedenie nulového cestovného v železničnej doprave významne eliminovalo diaľkovú autobusovú dopravu na Slovensku, ktorú navyše nie je možné financovať vo verejnom záujme. Autobusová doprava všeobecne (bez ohľadu na druh) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávnych krajov. Autobusová doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, uvedený náklad vyvoláva zvýšenie úhrady z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. |
| **ŽSK** | **Prílohe č. 2 bod 2.** v časti BUS - kategória vozidla 3500 kg - 12 000 kg EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,002. V časti BUS - kategória vozidla 12 000 kg a viac EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,004. Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. | Z | N | ŽSK preklasifikoval pripomienku na obyčajnú pripomienku.  ŽSK však naďalej trvá na zásadnom znížení sadzieb mýta pre autobusy EURO V, VI a EEV. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Zároveň zavedenie nulového cestovného v železničnej doprave významne eliminovalo diaľkovú autobusovú dopravu na Slovensku, ktorú navyše nie je možné financovať vo verejnom záujme. Autobusová doprava všeobecne (bez ohľadu na druh) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávnych krajov. Autobusová doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, uvedený náklad vyvoláva zvýšenie úhrady z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. |
| **ŽSK** | **Prílohe č. 1** v časti BUS - kategória vozidla 3500 kg-12 000 kg EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,003. V časti BUS - kategória vozidla 12 000 kg a viac EURO V, VI a EEV navrhujeme sadzbu eur/km bez DPH vo výške 0,006. Odôvodnenie: Zásadné zníženie sadzby pre autobusy, ktoré plnia najvyššie emisné normy, korešponduje s pôvodne navrhovaným oslobodením (v rozsahu služieb vo verejnom záujme), ktoré bolo súčasťou pôvodného návrhu zákona pri zavedení mýta. V legislatívnom procese však bolo oslobodenie od platenia mýta nesystémovo zrušené. Nakoľko doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, vyvoláva uvedený náklad zvýšenú úhradu z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Autobusová doprava všeobecne (diaľková, prímestská, mestská, nepravidelná, ...) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávy. | Z | N | ŽSK preklasifikoval pripomienku na obyčajnú pripomienku.  ŽSK však naďalej trvá na zásadnom znížení sadzieb mýta pre autobusy EURO V, VI a EEV. Platenie mýta znevýhodňuje autobusovú dopravu voči individuálnej automobilovej doprave (v slovenských podmienkach najmä na cestách I. triedy). Zároveň zavedenie nulového cestovného v železničnej doprave významne eliminovalo diaľkovú autobusovú dopravu na Slovensku, ktorú navyše nie je možné financovať vo verejnom záujme. Autobusová doprava všeobecne (bez ohľadu na druh) je druhom trvalo udržateľnej mobility a navrhované zníženie sadzby mýta pre autobusy, ktoré spĺňajú najvyššie emisné normy, je v záujme: a) ochrany životného prostredia, b) zníženia počtu osobných áut na cestách, c) zlepšenia podnikateľského prostredia v autobusovej doprave a d) rozpočtov samosprávnych krajov. Autobusová doprava vo verejnom záujme je financovaná z rozpočtov samosprávnych krajov a mýto je ekonomicky oprávneným nákladom dopravcov poskytujúcich služby vo verejnom záujme, uvedený náklad vyvoláva zvýšenie úhrady z verejných zdrojov. Vyššie náklady pravidelnej autobusovej dopravy následne zhoršujú jej konkurenčnú pozíciu voči individuálnej doprave. Podpora verejnej dopravy je v súlade s Programovým vyhlásením vlády Slovenskej republiky a schválenou Stratégiou rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy Slovenskej republiky do roku 2020. |