

VYHODNOTENIE MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Návrh

Stratégie rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky

Spôsob pripomienkového konania

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných 83 / 33

Počet vyhodnotených pripomienok 83

Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 83 / 33

Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných 0 / 0

Počet neakceptovaných pripomienok, z toho zásadných 0 / 0

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 .	Hospodárska a sociálna rada SR				x
2 .	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky	5 (5o,0z)			
3 .	Ministerstvo obrany Slovenskej republiky			x	
4 .	Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky	1 (1o,0z)			
5 .	Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky				x
6 .	Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky			x	
7 .	Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny			x	

	Slovenskej republiky				
8 .	Ministerstvo financií Slovenskej republiky			x	
9 .	Odbor vládnej agendy Úradu vlády				x
10 .	Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky				x
11 .	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky	22 (21o,1z)			
12 .	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	7 (7o,0z)			
13 .	Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky	3 (3o,0z)			
14 .	Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky	1 (1o,0z)			
15 .	Sekcia európskych programov				x
16 .	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	3 (0o,3z)			
17 .	Národný bezpečnostný úrad			x	
18 .	Východoslovenská energetika a.s	1 (0o,1z)			
19 .	Východoslovenská distribučná, a.s.	1 (0o,1z)			
20 .	Úrad vlády Slovenskej republiky	7 (7o,0z)			
21 .	Národná rada občanov so zdravotným postihnutím v SR	3 (2o,1z)			
22 .	Klub 500	22 (0o,22z)			
23 .	Stredoslovenská energetika - Distribúcia, a.s.	1 (0o,1z)			
24 .	Americká obchodná komora v Slovenskej republike	3 (2o,1z)			
25 .	Republiková únia zamestnávateľov	3 (1o,2z)			

	SPOLU	83 (50,33z)	0 (0,0z)	5	5
--	--------------	--------------------	-----------------	----------	----------

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
MPRV SR	Vlastný materiál Strana 10, odporúčame doplniť do prvej vety "v porovnaní" - "...v roku 2014 vzrástol o polovicu v porovnaní s predchádzajúcim rokom...".	O	A	
MPRV SR	Vlastný materiál : Strana 23, obrázok 7 - mapa je neaktuálna, stav k 1.5.2013. Odporúčame ju aktualizovať.	O	A	Aktuálnejšou mapou intenzít dopravy na cestnej sieti MDVaRR SR nedisponuje, nakoľko posledné Celoštátne sčítanie cestnej dopravy v SR sa konalo v roku 2010 a ďalšie bude realizované v roku 2015. Celoštátne sčítanie cestnej dopravy na území Slovenskej republiky sa uskutočňuje v päťročných intervaloch ako súčasť celoeurópskeho sčítania cestnej dopravy, organizovaného Európskou hospodárskou komisiou pri Organizácii spojených národov v Ženeve a medzinárodnou organizáciou EUROSTAT v Bruseli. Po aktualizovaní predmetnej mapy MH SR aktualizuje súčasnú vybavenosť verejne dostupnými nabíjacími stanicami v následnom dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“.
MPRV SR	Vlastný materiál : Strana 43, tabuľka 10 - termíny sú nesplniteľné, projekt výstavby Národnej siete nabíjacích centier mal začať v januári 2014. Momentálne je máj 2015 a ešte nezačal. To isté sa týka aj bodu 2 tabuľky. Odporúčame preto zreálniť kľúčové termíny.	O	A	Vybudovanie základnej siete nabíjacích staníc je základným nástrojom pre podporu rozvoja elektromobility a je v súlade aj so záväzkami SR smerom k EÚ. Prvá etapa bude v termíne ukončená (väčšina už stojí), druhá je realistická.
MPRV SR	Vlastný materiál Strana 55 - veta "... v súlade s pripravovanou vyhláškou o inteligentných meracích systémoch, ktorej schválenie sa predpokladá v druhej polovici roku 2013". Vzhľadom k tomu, že je polovica roku 2015, citovaná vyhláška už mala byť schválená. Odporúčame uviesť aktuálny stav schvaľovania.	O	A	
MPRV SR	Vlastný materiál Strana 68 - ESTÓNSKO. Odporúčame skrátiť vetu "Boli zrealizované ako štátna zákazka." Vynechať "spoločnosťou ABB." Je to reklama konkrétnej	O	A	

	spoločnosti.			
MZVaEZ SR	Vlastný materiál Na Str.29 EKONOMICKÝ DOPAD HLUKU navrhujeme oprava Eura na Eur v texte „Podľa konzervatívnych odhadov dosiahli v EÚ v roku 2006 spoločenské náklady hluku z dopravy hodnotu 40 miliárd Eura...“	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Strany 33 a 34 – v tabuľkách požadujeme pri výpadkoch z príjmov za diaľničné známky uviesť 0, pretože táto úľava nie je súčasťou opatrenia 5.7. „Nepriama podpora pre elektrické vozidlá“. Zásadne nesúhlasíme ani s dočasným zavedením odpustenia poplatkov (mýto, diaľničná nálepka), pretože spolplatňovanie pozemných komunikácií sa riadi princípom „užívateľ platí“.	Z	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený.
MDVaRR SR	Všeobecne Vo všeobecnosti pozitívne hodnotíme fakt rozpracovania Stratégie, a to najmä pokiaľ ide o jej vplyv na rozvoj inovácií a zvyšovania kvality dopravy v mestských aglomeráciách. Naopak si však myslíme, že predkladateľ sa vzhľadom na súčasné obdobie veľmi nedostatočne vyrovnal s európskymi trendmi, a to najmä pokiaľ ide o komplexný rozvoj alternatívnych palív, pričom sa domnievame, že pokiaľ predkladaná Stratégia bola inovatívnym dokumentom v roku 2013, v súčasnosti jej už tento atribút prisúdiť nemožno vzhľadom na obídienie potenciálu a definovania vízie a stratégie rozvoja komplexného mixu alternatívnych palív na Slovensku (najmä LPG, CNG a vodík). Súčasný legislatívny vývoj na úrovni Európskej únie reprezentovaný najmä „Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“ taktiež potvrdzuje uvedené tvrdenie, keďže požaduje od členských štátov vypracovanie komplexného politického rámca pre rozvoj alternatívnych palív ako celku.	O	A	Problematika alternatívnych palív ďalej rozpracovaná v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ a len v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“, z ktorej budú vyplývať aj nevyhnutné legislatívne zmeny. Rozpor odstránený.
MDVaRR SR	Vlastný materiál V časti „Individuálna a sériová prestavba“ na strane 53 v štvrtej vete žiadame slová „na to určenými ústavmi“ nahradiť slovami „poverenou technickou službou overovania vozidiel (skúšobňou)“. Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov nepozná „určené ústavy“, ale poverené technické služby overovania vozidiel.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Opatrenie 5.3 „Odlíšiteľné označenie elektrických vozidiel“ navrhujeme buď vypustiť, alebo niekde v Stratégii uviesť príklady niektorých štátov, kde je takéto odlišenie už zavedené. V súčasnosti žiadny európsky predpis nestanovuje, aby elektrické vozidlá mali byť nejakým spôsobom označené.	O	A	Opatrenie 5.3 „Odlíšiteľné označenie elektrických vozidiel“ bolo z materiálu vypustené.

	<p>Nevieme si predstaviť, ako by sa mali pred vstupom na Slovensko označiť zahraničné vozidlá v rámci medzinárodnej premávky. Zdôvodnenie, že viditeľné označenie bude slúžiť ako rozlišovací znak pre ďalšie podporné opatrenia motivujúce využívanie elektromobility, je podľa nášho názoru nedostatočné, pričom nie je uvedený v tomto opatrení ani len jediný príklad, akým spôsobom by toto opatrenie motivovalo využívanie elektromobility.</p>			
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál V opatrení 5.3 „Odlíšiteľné označenie elektrických vozidiel“ žiadame špecifikovať slová „dopravný úrad“. Dopravný úrad bol zriadený zákonom NR SR č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade) s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. Vzhľadom na to, že tento úrad nemá v pôsobnosti cestnú dopravu ani cestné vozidlá, žiadame špecifikovať, o ktorý dopravný úrad ide.</p>	O	A	Opatrenie 5.3 „Odlíšiteľné označenie elektrických vozidiel“ bolo z materiálu vypustené.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Na strane 2 predkladateľ konštatuje postupný útlm zamestnanosti v segmente výroby automobilov s konvenčnými pohonmi pod „vplyvom globálneho trendu automatizácie a pozvoľného presúvania výroby do rozvojových krajín“, pričom tvrdí, že výroba automobilov s elektrickým pohonom má tento trend zvrátiť. Uvedené žiadame zdôvodniť, resp. spresniť, keďže nie je vôbec jasné, o aké argumenty a dáta sa predkladateľ opiera. Práve naopak, pripomíname, že na Slovensku je na vzostupe práve segment výroby automobilov v oblasti klasických pohonov, a to dokonca v segmente SUV, v ktorom je spotreba pohonných hmôt jedna z najvyšších.</p>	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Na strane 3 predkladateľ ako zdroj úplne obišiel jednu z najzásadnejších stratégií na úrovni štátu, ktorej cieľov sa Stratégia viackrát vo svojom texte dotýka – Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry v SR do roku 2020 a Stratégiu rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 – a vytyčuje práve trendy, ktoré majú viesť k ekologizácii dopravy a celkovej zmene dopravného modelu/dopravných modelov na Slovensku. Túto stratégiu (najmä opatrenia 35 a 36) žiadame zohľadniť v celom materiáli.</p>	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Na strane 17 predkladateľ konštatuje, že „orientácia na výrobu automobilov s alternatívnym pohonom a najmä elektromobilov, resp. na služby spojené s elektromobilitou, vytvára vyššiu pridanú hodnotu a robí slovenské hospodárstvo konkurencieschopnejším“. Uvedené žiadame zdôvodniť, resp. spresniť, pretože nie je vôbec jasné, čo tým predkladateľ myslel –</p>	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.

	upozorňujeme, že tzv. pridaná hodnota, na ktorú sa predkladateľ odvoláva, je absolútne rôzna v závislosti od stupňa výrobcu. Kým napr. u OEM výrobcu môže byť absolútne rovnaká (príklad VW UP vs. VW e-UP), môže sa výrazne líšiť u Tier – 1, resp. Tier – 2 automotive supplier. Nastaveniu predkladanej Stratégie a následnej špecifikácii opatrení z nej vyplývajúcej by preto veľmi pomohlo, keby predkladateľ konštatovanú pridanú hodnotu špecifikoval.			
MDVaRR SR	Vlastný materiál Na strane 17 predkladateľ konštatuje, že „Zavedením elektromobility môžeme vďaka úspore emisií zdraviu škodlivých látok a skleníkových plynov a zníženiu hladín hluku z dopravy zmenšiť negatívne účinky dopravy na ľudské zdravie a životné prostredie“. Nie je jasné, z akých prepočtov emisií predkladateľ vychádza – upozorňujeme na fakt, že pomerná časť energetického mixu v Slovenskej republike je realizovaná prostredníctvom tzv. všeobecného hospodárskeho záujmu, resp. prednostného výkupu elektrickej energie vyrobenej na báze hnedého uhlia (pozri tiež str. 22). Z uvedeného vyplýva, že v mestských aglomeráciách masívnejšie využívajúcich elektroautomobily síce poklesne stav emisií, stav emisií v aglomeráciách vyrábajúcich elektrickú energiu z uvedeného zdroja však ostane konštantný, resp. sa môže zvýšiť. Žiadame predkladateľa, aby sa s touto pripomienkou vyrovnal.	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Strana 6 - v súlade s definíciou elektromobility uvedenou v dokumente na str. 6 v časti 1.2 „Definícia elektromobility“, kde medzi elektrické vozidlá je zarátaný aj elektrický bicykel, žiadame exaktne uvádzať kategóriu elektrických bicyklov aj v jednotlivých relevantných opatreniach v časti 5. „Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility“ tak, aby bolo zrejmé, že ide o podporu elektromobility pre všetky druhy vozidiel, vrátane nemotorových, t. j. elektrických bicyklov.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Strana 43 – predpokladané termíny realizácie nabíjacích centier, ktoré sú uvedené v tabuľke 10, sú nereálne. Požadujeme ich zrealizovať.	O	A	Prvá etapa bude v termíne ukončená (väčšina už stojí), druhá je realistická. Rozpor odstránený.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Na str. 23 v názve obr. 3 za slovo „rýchlostných“ je potrebné doplniť slová „cestách a“.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Vlastný materiál Na str. 27 v tabuľke 6 sú uvedené emisie elektrických vozidiel v porovnaní s emisným limitom EURO 6 pre benzínové osobné vozidlá. V poznámke pod čiarou je uvedené, že emisie elektromobilu vychádzajú z výroby elektrickej energie v SR v roku 2010 a spotreby elektrických vozidiel, pričom sú uvedené aj zdroje. Ani jeden zdroj neuvádza, aké sú emisie z výroby elektrickej	O	A	Tabuľka č. 6, ktorej sa týkali uvedené pripomienky bola z textu vypustená. Analýza rozpracovania emisií z elektromobilu s emisiami pre benzínové osobné vozidlá bude predmetom spracovania v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív...“.

	<p>energie, navyše sa uvádza, že ide o emisie z roku 2010 (staré päť rokov). Podľa nášho názoru emisie elektromobilu, ktoré závisia od emisií pri výrobe elektrickej energie, nie sú až také optimistické, ako sa uvádza v tejto tabuľke. Preto žiadame uviesť konkrétne údaje emisií pri výrobe elektrickej energie a ich zdroj a tieto následne prepočítať pre konkrétny elektromobil.</p>			
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Porovnávať emisie z elektromobilu s emisiami pre benzínové osobné vozidlá na strane 27 v tabuľke 6 nie je celkom korektné, pretože ide o maximálne hodnoty všetkých vozidiel, čiže aj takých tried, ktoré sa ako elektromobily nevyrábajú. Porovnať ťažké benzínové vozidlo s ľahkým elektromobilom znamená porovnávať neporovnateľné. Preto navrhujeme porovnať priamo konkrétne dve porovnateľné vozidlá.</p>	O	A	Tabuľka č. 6, ktorej sa týkali uvedené pripomienky bola z textu vypustená. Analýza rozpracovania emisií z elektromobilu s emisiami pre benzínové osobné vozidlá bude predmetom spracovania v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív...“.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Na strane 33 v tabuľke 7 je potrebné slová „zrealizuje sa elektrifikácia“ nahradit' slovami „zrealizujú sa nabíjacie stanice“. Ide o bodovú infraštruktúru a nie líniovú ako napr. pri elektrifikácii železničnej trate.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Na strane 43 upozorňujeme predkladateľa, že rýchlostná cesta R1 je iba v trase Trnava – Banská Bystrica a nie v trase Bratislava – Košice, ako sa uvádza v tabuľke 10.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál Kapitolu „Individuálna a sériová prestavba“ na strane 53 navrhujeme nazvať „Jednotlivá a hromadná prestavba“. Následne toto názvoslovie používať aj v ďalšej časti Stratégie. Ide o zosúladenie s názvoslovím používaným v zákone č. 725/2004 Z. z.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál V časti „Individuálna a sériová prestavba na strane 54 navrhujeme slovo „bariéry“ nahradit' slovom „podmienky prestavby“. Z nášho hľadiska nejde o žiadne bariéry, ale o podmienky prestavby, ktoré priamo ustanovuje zákon č. 725/2004 Z. z., pričom na týchto podmienkach trvajú aj výrobcovia vozidiel.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál V časti „Bezpečnosť chodcov“ na strane 54 je uvedená: „Vlády Japonska, Spojených štátov, Európsky parlament a ďalšie už schválili zákony“. Nie je nám známe, že by Európsky parlament schvaľoval zákony a ani to, že by mal nejakú zákonodarnú iniciatívu. Pravdepodobne mal predkladateľ na mysli nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a systém AVAS.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	<p>Vlastný materiál V časti „Bezpečnosť chodcov“ na strane 54 navrhujeme slovo „spiatocky“</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.

	nahradiť spisovnými slovami „spätného chodu“.			
MDVaRR SR	Vlastný materiál V podkapitole 3.2.4. upozorňujeme predkladateľa, že konštatovaný potenciál elektromobility vo vzťahu k znižovaniu hlučnosti, a tým aj k vplyvu na zdravie obyvateľstva, je v čiastočnom rozpore s potenciálnym vplyvom elektromobilov na zdravie chodcov a cyklistov – účastníkov cestnej premávky. Práve zavedenie vonkajších zvukových signalizácií je dnes jednou zo zásadných tém zvyšovania bezpečnosti elektromobilov vo vzťahu k chodcom a cyklistom, ktorí sú účastníkmi cestnej premávky, čo v rozpore s týmto tvrdením konštatuje aj samotný predkladateľ na str. 54. Navrhujeme, aby sa s týmto faktom predkladateľ v materiáli vyrovnal.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MDVaRR SR	Návrh uznesenia Z hľadiska MDVRR SR nie je jasné, prečo predkladateľ stanovil termín predloženia „Komplexnej stratégie zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ na marec 2016. Keďže existuje vysoký predpoklad, že uvedená stratégia bude zároveň riešiť aj transpozíciu Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, z ktorej budú vyplývať aj nevyhnutné legislatívne zmeny, zásadne upozorňujeme predkladateľa, že transpozičná lehota (november 2016) nemusí byť v Slovenskej republike viacerými ministerstvami dodržaná vzhľadom na krátkosť času, počas ktorého bude potrebné vykonať zmeny v národnej legislatíve.	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený.
MŽP SR	str. 2, 2. odsek slovo "ekologické" navrhujeme nahradiť výrazom "environmentálne"	O	A	
MŽP SR	str. 48 • v názve kapitoly: BATÉRIA, ii. Životnosť a nakladanie so zásobníkom elektrickej energie po životnosti odporúčame doplniť a zmeniť text na: Životnosť a nakladanie so zásobníkom elektrickej energie po skončení doby životnosti	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MŽP SR	str. 61 v prvom odseku kapitoly 5.9 OPATRENIE: Dôsledne uplatňovať princípy zeleného verejného obstarávania pri nákupe motorových vozidiel navrhujeme doplniť a zmeniť text v zátvorke na: (t.j. od ťažby surovín, cez výrobu, používanie, až po nakladanie po skončení doby životnosti)	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MŽP SR	Celý materiál Upozorňujeme, že podľa § 4 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní vplyvov“) je	O	A	Dokument v tejto fáze a z dôvodu, že neukladá plnenie konkrétnych opatrení, ale tieto sú iba odporúčané na ďalšie rozpracovanie v rámci prípravy dokumentu „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív

	<p>predmetom posudzovania vplyvov strategický dokument pripravovaný pre oblasť poľnohospodárstva lesníctva, rybárstva, priemyslu, energetiky, dopravy, odpadového hospodárstva, vodného hospodárstva, telekomunikácií, cestovného ruchu, územného plánovania alebo využívania územia, regionálneho rozvoja a životného prostredia, ako aj strategický dokument spolufinancovaný Európskou úniou, ktoré majú pravdepodobne významný vplyv na životné prostredie a zároveň vytvárajú rámec na schválenie niektorej z navrhovaných činností uvedených v prílohe č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov okrem strategických dokumentov, ktoré určujú využívanie malých území na miestnej úrovni.</p> <p>V prípade, že je predmetný materiál pripravovaný pre niektorú z oblastí uvedených v § 4 ods. 1 zákona o posudzovaní, resp. ide o strategický dokument spolufinancovaný Európskou úniou a zároveň vytvára rámec na schválenie niektorej z navrhovaných činností uvedených v prílohe č. 8 zákona o posudzovaní vplyvov, je predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona o posudzovaní vplyvov.</p> <p>V takom prípade nemôže schvaľujúci orgán podľa § 15 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov bez doložky vplyvov na životné prostredie podľa § 17 ods. 14 zákona o posudzovaní vplyvov schváliť strategický dokument, ktorý je predmetom posudzovania.</p>			v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ má informatívny charakter a v tejto etape nemá žiadne vplyvy na životné prostredie a nepodlieha posudzovaniu podľa EIA.
MŽP SR	<p>str. 29 Vzhľadom na prezentované zásadné zníženie hluku pri prevádzke elektromobilov upozorňujeme na zvýšenú potrebu inštalácie prvkov, ktoré by umožnili predchádzať kolíziám elektromobilov s voľne sa pohybujúcou faunou najmä tam, kde sa križuje cestná sieť s existujúcimi biokoridormi.</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MŽP SR	<p>str. 58, opatrenie 5.1. slovné spojenie "Environmentálny akčný plán" je neaktuálne, do opatrenia je potrebné ho nahradiť slovným spojením "Environmentálna politika SR".</p>	O	A	
MŽP SR	<p>str. 2, 1. odsek Vetu "Podľa údajov Ministerstva životného prostredia SR sa od roku 1990 emisie skleníkových plynov pochádzajúce z dopravy zvýšili o 43 %." žiadame nahradiť nasledovne: "Podľa údajov Ministerstva životného prostredia SR sa podiel emisií z dopravy neustále zvyšuje. Od roku 1990 do roku 2013 vzrástli emisie z dopravy o 31 % (v roku 1990 predstavovali len 9 % a v roku 2013 takmer 16 % z celkových emisií)."</p>	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MŠVVaŠ SR	<p>k uzneseniu vlády SR - vypustiť úlohu B3 (spolupráca vyplýva z kompetenčného zákona)</p>	O	A	

MŠVVaŠ SR	k uzneseniu vlády SR - do textu úlohy B1 na začiatok vložiť slová „v spolupráci s podpredsedom vlády a ministrom financií, podpredsedom vlády a ministrom vnútra, podpredsedom vlády a ministrom zahraničných vecí a európskych záležitostí, ministrom hospodárstva, ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, ministrom životného prostredia, ministrom školstva, vedy, výskumu a športu a ministrom obrany“	O	A	Uznesenie vlády SR upravené v zmysle pripomienky
MŠVVaŠ SR	k vlastnému materiálu - na strane 31, v odseku 2., začínajúcim slovami: „Elektromobilita si bude vyžadovať...“ v citácii zákona č. 315/2012 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 568/2009 Z. z. o celoživotnom vzdelávaní vypadla z roku 2012 číslica „0“	O	A	Text upravený v zmysle pripomienky.
MK SR	K návrhu komuniké Odporúčame slovo "materiálu" nahradiť správnym gramatickým tvarom tohto slova "materiál". Odôvodnenie: gramatická pripomienka.	O	A	
MV SR	str. 59, 5.3. Opatrenie: V opatrení 5.3. nie je z textu jasné, akým spôsobom majú byť elektrické vozidlá označované. Pokiaľ by sa takéto vozidlá označovali analogicky ako napr. vozidlá s LPG alebo CNG pohonom, upozorňujeme predkladateľa, že ide o povinnosť pre vlastníkov takýchto vozidiel ich takto označovať (§ 11 ods. 9 a 10 vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 464/2009 Z. z.). Za nedodržanie týchto ustanovení hrozí sankcia do 50 eur v blokovom konaní, do 100 eur v riadnom konaní. Odporúčame preto vyjasniť, akým spôsobom sa majú elektrické vozidlá označovať (či dobrovoľne alebo povinne), pretože zákonom nanútené označovanie vozidiel pod hrozbou sankcie asi ťažko možno považovať za marketingovú propagáciu s cieľom odlišiť sa.	Z	A	Uvedené opatrenie bolo z návrhu opatrení vypustené. Rozpor odstránený.
MV SR	str. 60, 5.6. Opatrenie V opatrení 5.6. odporúčame vyjasniť obligatórnosť alebo fakultatívnosť označenia elektrických vozidiel „ekologickou nálepkou“. Uvedené opatrenie si bude vyžadovať zavedenie novej evidencie, preto navrhujeme určiť subjekt oprávnený na registráciu, vydávanie a tiež definovať odplatný resp. bezodplatný charakter tohto úkonu. Povolením vstupu elektrických vozidiel do tzv. „zón životného prostredia“ je možné predpokladať dosiahnutie diskriminácie iných vozidiel spĺňajúcich rovnaké ekologické podmienky, preto je potrebné uvažovať, nad rozšírením povolenia vstupu. Uvedené opatrenie si taktiež vyžiada novú dopravnú značku začiatok a koniec „Zóny životného prostredia“, v ktorých bude povolená jazda iba	Z	A	Opatrenie má len odporúčací charakter a bude rozpracované v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“, z ktorej budú vyplývať aj nevyhnutné legislatívne zmeny. Opatrenie upravené v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený.

	vozidlám s osobitným označením spĺňajúcim určené emisné normy a taktiež jej dodatkovú tabuľku určujúcu výnimky zo všeobecného zákazu jazdy do týchto zón (motocykle, trojkolky, pracovné a poľnohospodárske stroje, veterány, vozidlá pre telesne postihnutých a vozidlá so zvláštnymi právami - polícia, požiarnici, armáda atď.).			
MV SR	str. 64, 5.17. Opatrenie V opatrení 5.17. upozorňujeme, že vjazd do pešej zóny je povolený len vozidlám, ktorým to umožňuje dopravná značka, čo je všeobecné pravidlo vyplývajúce z medzinárodných dohovorov. V súčasnosti však ešte neexistuje dopravná značka, ktorá by vyznačovala elektrické vozidlo.	Z	A	Opatrenie má len odporúčací charakter a bude rozpracované v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“, z ktorej budú vyplývať aj nevyhnutné legislatívne zmeny. Rozpor odstránený.
Východoslovenskej energetiky a.s	všeobecne Pripomenka: V súčasnosti je nabíjanie na nabíjaciach staniciach viacerých operátorov na Slovensku poskytované bezplatne. Ak operátor po zavedení spoplatnenia bude účtovať cenu za kWh na nabitie elektromobilu s navýšením oproti svojej nákupnej cene, bola by prevádzka nabíjaciach staníc považovaná za podnikanie v elektroenergetike. V rámci nepriamej podpory elektromobility navrhujeme, aby prevádzka nabíjaciach staníc pre elektromobily nebola považovaná za podnikanie v elektroenergetike. Eventuálne by postačovala oznamovacia povinnosť na prevádzku nabíjaciach staníc. Odôvodnenie: Opatrením sledujeme zjednodušenie prevádzky operátorov nabíjaciach staníc prostredníctvom odstránenia administratívnych bariér.	Z	A	Text upravený v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený.
Vych.Distr., a.s.	všeobecne Pripomenka: VSD podporuje rozvoj elektromobility na Slovensku a zároveň sa hlási ku koordinačnej úlohe PDS, ktorú považuje za nevyhnutnú pre úspešný rozvoj elektromobility na Slovensku, v súlade s modelom A (resp. C) v bode 4.6 predloženého materiálu. Zároveň však VSD nesúhlasí s poslednou časťou tohto modelu: „Rozvoj dobíjacej infraštruktúry je započítaný v tarife“. Odôvodnenie: Právny a regulačný rámec SR nevytvára základ pre premietnutie nákladov elektromobility do distribučných taríf, či iných taríf (ako v prípade podpory OZE/KVET cez TPS). Zároveň je zrejímý skôr tlak na	Z	A	K pripomienke uvádzame, že modely sú uvedené len ako možnosti a žiaden nebol vybraný na realizáciu v SR. Pri výstavbe infraštruktúry predpokladáme, že aj ostatné časti pripomienky budú zohľadnené v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní

	redukcii vládných stimulov prostredníctvom zložiek cien elektrickej energie než naopak.			infraštruktúry pre alternatívne palivá“. Rozpor odstránený.
ÚV SR	<p>K materiálu</p> <p>Odporúčame upraviť/zmeniť štruktúru obsahu návrhu stratégie rozvoja elektromobility nasledovným spôsobom:</p> <p>Obsah (umiestniť na začiatok materiálu – str. 2)</p> <p>1. Úvod (vypracovať nový text s prezentáciou základných informácií k samotnému návrhu stratégie rozvoja elektromobility – uviesť stručný popis štruktúry obsahu a zamerania dokumentu, atď.)</p> <p>2. Vymedzenie odbornej terminológie a definovanie základných pojmov (štylisticky upraviť a využiť text uvedený na str. 6 až 8, premiestniť obrázky č. 1 a 2 do prílohovej časti materiálu)</p> <p>3. Zahraničné skúsenosti a implikácie – vybrané príklady (zapracovať obsah str. 9 až 16, vrátane príloh č. 1: Formy podpory elektromobility vo svete, č. 2: Zhrnutie skúseností s rozvojom elektromobility vo vybraných členských krajinách Európskej únie, ako aj č. 3: Medzinárodný kontext – analýza referenčných zahraničných aktivít a projektov relevantných pre Slovenskú republiku)</p> <p>4. Charakteristika východiskového stavu v Slovenskej republike (informatívna, analytická a popisná časť stratégie, ktorá by mala zahŕňať/kumulovať text zo strán 1, 2, 5, 20 až 31, vrátane prílohy č. 6: SWOT analýza rozvoja elektromobility)</p> <p>5. Hlavný cieľ a parciálne ciele stratégie rozvoja elektromobility</p> <p>6. Návrh systémových ekonomických/finančných nástrojov a legislatívnych opatrení pre podporu a rozvoj elektromobility</p> <p>7. Záver (zosumarizovať predpokladané relevantné prínosy stratégie pre prax)</p> <p>Zoznam použitých skratiek, Zoznam tabuliek, grafov a obrázkov, Zoznam príloh, Prílohy</p> <p>Odôvodnenie:</p> <p>Členenie/štruktúrovanie materiálu v predloženej podobe (nadväznosť a previazanie kapitol) je nelogické a neprehľadné, vecne nekonzistentné a obsahovo nevyvážené. Mnoho dobrých myšlienok a fundovaných návrhov odborných riešení, resp. systémových opatrení sa tak stráca v záplave nepodstatných informácií, ako i všeobecných vyjadrení bez pridanej hodnoty. Z hľadiska základných atribútov, ktoré sú charakteristické pre tento typ strategického dokumentu, nezodpovedá zvolená štruktúra obsahu požadovanému koncepčnému a systémovému zameraniu (absentuje „ťah na bránku“, resp. dôraz/ťažisko na spoločenský, hospodársky a ekonomický</p>	O	A	

	prínos).			
ÚV SR	<p>Vlastný materiál (str. 1, 2, 5, 20 až 31, príloha č. 6) Odporúčame zosumarizovať a tematicky usporiadať text, ktorý je uvedený na stranách 1, 2, 5, 20 až 31, vrátane prílohy č. 6 a súčasne doplniť názov kapitoly (napr. „Charakteristika východiskového stavu“, „Analytický rámec a historický kontext“, „Základné východiská“ a podobne).</p> <p>Odôvodnenie: Zameranie obsahu týchto strán a prílohy má informatívny, analytický a popisno-historický charakter, ktorý vytvára základné predpoklady, resp. východiskový rámec k definovaniu hlavného cieľa, ako i vymedzeniu parciálnych cieľov stratégie rozvoja elektromobility v Slovenskej republike.</p>	O	A	
ÚV SR	<p>Vlastný materiál (str. 3) Odporúčame vypustiť z hlavného materiálu nasledovný text: „Stratégia bola vypracovaná v spolupráci s Pracovnou skupinou pre Elektromobilitu, ktorá svoje postavenie a pôsobnosť napĺňala na základe štatútu schváleného MH SR. Štatútom Pracovnej skupiny pre Elektromobilitu sa v rámci rezortu MH SR vytvorila skupina pre založenie Slovenskej platformy pre Elektromobilitu, ktorej členmi sú: generálny riaditeľ sekcie priemyslu a obchodu Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky, riaditeľ odboru priemyselného rozvoja a investícií Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky, riaditeľ odboru energetickej a surovínovej politiky Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky, zástupca Ministerstva financií Slovenskej republiky, zástupcovia Zväzu automobilového priemyslu, zástupcovia Slovenskej asociácie pre elektromobilitu, zástupcovia energetických spoločností, zástupcovia spoločností automobilového priemyslu, zástupcovia občianskych združení pôsobiacich v oblasti elektromobilizmu, zástupcovia vedy a výskumu (univerzít a výskumných inštitúcií), zástupca samospráv (Združenie miest a obcí Slovenska), zástupcovia profesijných a stavovských organizácií.“, prípadne ho umiestniť ako novú prílohu stratégie.</p> <p>Odôvodnenie: Vzhľadom na koncepčný a strategický charakter dokumentu by uvedený text</p>	O	A	

	nemal byť súčasťou obsahu hlavného materiálu. Predmetný odsek má len formálny/doplňujúci a informatívny charakter.			
ÚV SR	<p>Vlastný materiál (str. 3 a 17) Odporúčame vecne preformulovať, stylisticky upraviť a myšlienково zjednotiť, resp. zosúladiť cieľ na strane 3: „...Cieľom materiálu je identifikovať príležitosti a odporučiť opatrenia, ktoré v dlhodobom horizonte identifikujú prínosy elektromobility, ktoré vyplývajú z jej pozitívnych vplyvov na životné prostredie, verejné zdravie, priemysel a vedu, výskum a inovácie...“ s cieľom na strane 17: „...Stratégia má za cieľ iniciovať systematické podporovanie a investovanie do odvetvia elektromobility na Slovensku s cieľom čo najväčšmi v budúcnosti ťažiť z týchto príležitostí. Ciele stratégie splyvajú s využitím širšieho spektra príležitostí v týchto kategóriách, a takýmto spôsobom sú formulované v nasledujúcich podkapitolách. Stratégia zámerne neuvádza počty elektromobilov alebo nabíjajúcich staníc v roku 2020, pretože tieto ciele, hoci sú podstatné, nie úplne vyjadrujú prínos, ktorý od elektromobility na Slovensku očakávame. Pre presnejšie pomenovanie cieľov, ako využitie príležitostí, je možné ciele tejto stratégie zhrnúť do nasledovných formulácií...“</p> <p>Odôvodnenie: Ciele sú v dokumente z vecného a obsahového hľadiska vymedzené/stanovené rozdielne. Je potrebné zreteľne/jasne zadefinovať (a zároveň rozlíšiť) hlavný cieľ a partiálne ciele stratégie rozvoja elektromobility v Slovenskej republike. Za hlavný cieľ stratégie pokladáme systematickú podporu a rozvoj elektromobility, ako perspektívneho odvetvia automobilového priemyslu v rámci procesu reštrukturalizácie a modernizácie národného hospodárstva, vrátane posilnenia konkurencieschopnosti a zvýšenia výkonnosti ekonomiky Slovenskej republiky. Medzi partiálne/čiastkové ciele zaradujeme: 1) zvýšenie objemu, resp. prílevu zahraničných investícií a tvorby pracovných miest v tých odvetviach, ktoré sú systémovou infraštruktúrou, technologickým vybavením, ako i produkciou subdodávateľsky previazané s odvetvím elektromobility, 2) rast sofistikovanej priemyselnej produkcie a výrobných služieb s vyššou pridanou hodnotou, 3) posilnenie domáceho dopytu a exportnej výkonnosti automobilového priemyslu a národného hospodárstva, 4) zníženie znečistenia exhalátmi a pokles akustického hluku spôsobeného dopravou s pozitívnym dopadom na ľudské zdravie a životné prostredie, 5) rozšírenie vedecko-výskumnej činnosti a posilnenie inovačného potenciálu v oblasti elektromobility, ako relevantnej sféry znalostne orientovanej ekonomiky.</p>	O	A	

<p>ÚV SR</p>	<p>Vlastný materiál (str. 9 až 16, prílohy č. 1, 2 a 3) Odporúčame zjednotiť text zo strán 9 až 16, vrátane príloh č. 1, 2 a 3 a súčasne doplniť názov kapitoly (napr. „Zahraničné skúsenosti a implikácie – vybrané príklady“).</p> <p>Odôvodnenie: Text z predmetných strán a príloh popisuje vývoj elektromobility vo svete a prezentuje zahraničné skúsenosti na príklade vybraných členských štátov Európskej únie. Zároveň predstavuje rôzne formy podpory rozvoja elektromobility, vrátane analýzy referenčných aktivít a projektov z tejto oblasti, ktoré sú relevantné z hľadiska praktickej aplikácie, ako i využitia v podmienkach hospodárstva a ekonomiky Slovenskej republiky.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	
<p>ÚV SR</p>	<p>Vlastný materiál (str. 36 až 57) Odporúčame vypustiť 4. kapitolu (Technické a obchodné aspekty elektromobility) ako celok z hlavného materiálu a vytvoriť z nej samostatnú prílohu stratégie.</p> <p>Odôvodnenie: Odborný text je úzko orientovaný na špecifiká elektromobility (nabíjacia infraštruktúra, rôzne typy staníc, spôsoby nabíjania batérií, výmena batérií, atď.) a s tým súvisiacimi technologickými normami, detailnými technickými a obchodnými charakteristikami, vrátane ostatných špecializovaných oblastí (hlavné komponenty elektromobilu, prevádzkové náklady a údržba, bezpečnosť elektromobilu, individuálna a sériová prestavba vozidiel, bezpečnosť chodcov, využitie informačných technológií a podobne). Celá kapitola, na rozdiel od ostatných častí stratégie, je po obsahovej stránke zameraná veľmi/výrazne špecificky. Samotný obsah pôsobí ako špecializovaný technologický manuál, alebo prevádzková dokumentácia k výrobnému procesu. Takto podrobne uvedené podkladové údaje by mali z vecného hľadiska tvoriť osobitnú prílohu tohto koncepčného materiálu – len na doplnenie, resp. hlbšie a detailnejšie ilustrovanie náročnosti a komplexnosti predmetnej/riešenej problematiky.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Materiál upravený v zmysle pripomienky.</p>
<p>ÚV SR</p>	<p>K vlastnému materiálu (str. 4) Dokument nadväzuje na prijaté strategické dokumenty a iniciatívy Žiadame nahradiť Akčný plán implementácie RIS3 pre roky 2014 – 2016. Systém riadenia výskumu a inovácií - upravené nové znenie, textom : Poznatkami k prosperite - Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Text upravený v zmysle pripomienky.</p>

	<p>špecializáciu Slovenskej republiky</p> <p>Odôvodnenie: Nakoľko Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu (tzv. RIS3) Slovenskej republiky je strategický dokument schválený vládou SR dňa 13.11.2013, uznesením vlády č. 665/2013, s víziou - podnietiť štruktúrnu zmenu slovenskej ekonomiky smerom k rastu založenému na zvyšovaní inovačnej schopnosti a excelentnosti vo výskume a inováciách s cieľom podporovať udržateľný rast príjmov, zamestnanosti a kvality života. Akčné plány sú len vykonávacie dokumenty zostavované na kľzavom princípe, ktoré definujú konkrétne úlohy na relevantné roky.</p>			
NROZP	<p>ku kapitole „4.4.3 Bezpečnosť elektromobilu“, časť „BEZPEČNOSŤ CHODCOV“ odporúčame na koniec poslednej vety prvého odseku „Tento, inak pozitívny aspekt elektromobility, môže mať negatívny vplyv pokiaľ ide o pravdepodobnosť zrážky s chodcom, a obzvlášť problematický dopad je u ľudí zrakovovo alebo sluchovo postihnutých.“ doplniť tento text „a u všetkých chodcov v spoločných priestoroch pre chodcov a vozidlá“.</p> <p>Odôvodnenie Pravdepodobnosť kolízie tichého vozidla s chodcom sa podstatne zvyšuje na spoločných priestoroch pre chodcov a vozidlá, kde neexistuje vozovka určená len pre vozidlá a chodník len pre chodcov navzájom výrazne oddelené, napr. obrubníkom chodníka.</p>	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.
NROZP	<p>ku kapitole „4.4.3 Bezpečnosť elektromobilu“, časť „BEZPEČNOSŤ CHODCOV“ V druhej vete druhého odseku „Vlády Japonska, Spojených štátov, Európsky parlament a ďalšie už schválili zákony, ktoré budú regulovať minimálnu úroveň zvuku pre hybridné a plug-in elektrické vozidlá pri prevádzke v elektrickom režime.“ odporúčame za slová „európsky parlament“ doplniť odkaz na „Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a zmene smernice 2007/46/ES a o zrušení smernice 70/157/EHS zo 16. apríla 2014“</p> <p>Odôvodnenie Citované nariadenie v článku 8 a prílohe VIII ukladá výrobcom povinnosť</p>	O	A	Akceptované, text upravený v zmysle pripomienky.

	inštalovať do hybridných a elektrických vozidiel systémy zvukovej signalizácie vozidla AVAS (Acoustic Vehicle Alerting Systems).			
NROZP	<p>Ku kapitole „5. Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility“ Navrhujeme formulovať nové opatrenie, ktorého predmetom bude šírenie osvetly o účele a potrebnosti systému zvukovej signalizácie vozidiel AVAS a odporúčanie výrobcom inštalovať systém zvukovej signalizácie vozidiel AVAS už pred termínami stanovenými v nariadení EU 540/2014.</p> <p>Odôvodnenie Je potrebné presvedčiť verejnosť, vodičov a majiteľov hybridných a elektrických vozidiel o potrebnosti systému zvukovej signalizácie vozidiel AVAS z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky a znížiť počet hybridných a elektrických vozidiel vyrobených pred termínami stanovenými v nariadení 540/2014, do ktorých bude potrebné v budúcnosti dodatočne inštalovať systém AVAS.</p>	Z	A	Dokument "Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky" má v tejto fáze informatívny charakter, zdefinoval jednotlivé systémové nástrojové opatrenia pre podporu a rozvoj elektromobility, len ako odporúčacie, ktoré budú následne rozpracované v súlade s dokumentom "Smernica EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá". Rozpor odstránený.
Klub 500	<p>Všeobecne Klub 500 navrhuje materiál zostručiť, nakoľko sme presvedčení, že v strategickom materiáli nie je potrebný takýto rozsah teoretickej časti.</p>	Z	A	
Klub 500	<p>Str. 5 druhý odsek Navrhujeme zmeniť nasledovne "Stratégia inteligentnej špecializácie SR na roky 2014-2020" Zdôvodnenie: Akčný plán nebol doposiaľ schválený a jeho znenie - "upravené" je predmetom rokovaní - kvôli značnému množstvu rozporov.</p>	Z	A	
Klub 500	<p>Str. 21 Výkonnosti slovenského hospodárstva a ekonomiky Navrhujeme zmeniť znenie nasledovne: " Orientácia aj na výrobu automobilov s alternatívnym pohonom a najmä elektromobilov a s tým súvisiace služby prispieva k zabezpečeniu udržateľného hospodárskeho rastu." Zdôvodnenie: Pôvodné znenie vyznievalo tak, ako keby SR mala opustiť výrobu klasických motorových vozidiel"</p>	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.

Klub 500	Str. 23 tabuľka Cieľ zlepšenia energetickej bezpečnosti nie je v materiáli podložený, cieľ nie je dokázateľný.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 24 elektromobilita ako doprava založená na využívaní doma vyrobenej elektrickej energie má makroekonomické prínosy Klub 500 považuje dané tvrdenie vzhľadom na liberalizovaný trh EÚ za neplatné.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 26 posledný odsek Navrhujeme doplniť, či uvedené zvýšenie je vďaka produkcii elektromobilov.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 27 prvý odsek Tvrdenie nie je z nášho pohľadu pravdivé, nakoľko rastom elektromobility ako takej rastie potreba výroby elektriny z menovaných zdrojov.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 27 druhý odsek Uvedené štatistiky hovoria o všetkých alternatívnych palivách (LPG, LNG, CNG, elektro, biopalivá, vodík) a potenciáli ich úspor, navrhujeme vyčísliť potenciál LEN elektromobility, keďže stratégia pojednáva o nej. V záujme korektnosti prístupu by bolo vhodné doplniť aj vyčíslenie dopadu zvýšenej potreby výroby elektriny z vyššieuvedených zdrojov.	Z	A	
Klub 500	Str. 27 3.1.3. prvá veta navrhujeme jasne preformulovať.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 36 Rozvoj elektromobility bude pôsobiť jednoznačne stimulujuco na rozvoj domáceho vedecko-výskumného potenciálu Klub 500 považuje túto vetu za všeobecné tvrdenie, skôr želanie.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 36 úpravy v oblasti vzdelávania Súhlasíme všeobecne s potrebou úpravy vzdelávacieho procesu pre potreby praxe. V konkrétnom znení by sme očakávali vyjadrenia zástupcov slovenských automobiliek o načasovaní potreby zmeny nastavenia vo vzťahu k elektromobilite, prípadne o potrebe akreditovaného študijného odboru zameraného na elektromobilitu.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 39 Štandardný scenár k roku 2020	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna

	uvedené znamená ročný prírastok takmer 2.000 automobilov. Klub 500 navrhuje predpoklad podložiť.			2015.
Klub 500	<p>Str. 42 Národná sieť nabíjajúcich centier pri medializovanom počte elektromobilov z r. 2014 na Slovensku "úradu registrujú 38 čisto elektrických vozidiel a 131 plug-in hybridov" si myslíme že je predčasné hovoriť o vybudovaní Národnej siete nabíjajúcich staníc. Z pohľadu Klubu 500 by mala koncepcia stanoviť optimálnu sieť z hľadiska jej rozmiestnenia a jednotlivé míľniky jej následného budovania, s jasným zmapovaním existujúcej infraštruktúry. http://energia.dennikn.sk/tema/elektrina-a-elektromobilita/po-svete-jazdi-400-tisic-elektromobilov/12882/?infoservis=953 Uvedené je aj v súlade so zmienou Smernicou EK, ktorá zaväzuje členské štáty " Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa verejne prístupné nabíjacie stanice pre elektrické vozidlá budovali s dostatočným pokrytím, čo umožní premávku elektrických vozidiel minimálne v rámci mestských/prímestských aglomerácií a iných husto osídlených oblastí a v prípade potreby v sieťach určených členskými štátmi." Sme presvedčení, že nie je cieľom koncepcie vybudovať extenzívnu sieť, ktorá nebude využitá.</p>	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	<p>Str. 43 Spôsoby nabíjania batérií elektrických vozidiel Navrhujeme zostručnenie predmetnej kapitoly vrátane jej podkapitol, prípadne presunutie do prílohy. Sme presvedčení, že nie je cieľom Stratégie pojednávať o teóriách nabíjania elektrických vozidiel</p>	Z	A	
Klub 500	<p>Str. 49 Elektrický automobil Navrhujeme zostručnenie predmetnej kapitoly, vrátane jej podkapitol, prípadne presunutie do prílohy. Sme presvedčení, že nie je cieľom Stratégie pojednávať o teórii stavby a konštrukcie elektromobilov.</p>	Z	A	Dokument je formálne a štylisticky upravený, čím sa obsah časti „vlastného materiálu,, zostručnil. Rozpor odstránený.
Klub 500	<p>Str. 59 bezpečnosť chodcov druhý odsek Uvedené ciele do značnej miery spochybňujú fakty uvádzané v kap. pojednávajúcej o hluku - konkrétne o 70% nižšom hluku EV oproti klasickým. (tento ukazovateľ pravdepodobne nezohľadňuje Sound systémy.</p>	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	<p>Str. 63 Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility V novembri 2013 Vláda SR schválila uznesením 665/2013 materiál Poznatkom k prosperite - Stratégia výskumu a inovácií pre inteligentnú špecializáciu Slovenskej republiky, nie Akčný plán ako uvádza Stratégia - navrhujeme zmeniť.</p>	Z	A	

Klub 500	Str. 63 5.2. OPATRENIE: Podpora vedy, výskumu, vývoja a inovácií Nesúhlasíme so znením odporúčania. Navrhujeme zmeniť znenie, ktoré bude v súlade do Syratégiou inteligentnej špecializácie, vo vzťahu k jasnému definovaniu priorít výskumu a vývoja na Slovensku. Uvedené je v rozpore s RIS3!	Z	A	Úprava návrhu opatrenia v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	5.11. OPATRENIE: Vyhradiť verejné parkovacie miesto pre majiteľa nabíjacej infraštruktúry v mieste bydliska Navrhujeme doplniť na záver opatrenia "za podmienky inštalovania vlastnej nabíjacej stanice.	Z	A	
Klub 500	5.13. OPATRENIE: Legislatívne zaviesť povinnosť budovať nabíjaciu infraštruktúru pri výstavbe nových parkovacích miest Navrhujeme vypustenie návrhu opatrenia, nakoľko nie je žiadnym spôsobom zdokladovaná efektívnosť daného opatrenia! Odporúčenie by smerovalo k budovaniu nevyužívanej infraštruktúry!	Z	A	Úprava návrhu opatrenia v zmysle pripomienky. Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	5.14. OPATRENIE: Vybudovať Národnú sieť nabíjacích centier Zásadne nesúhlasíme s navrhovaným opatrením. Navrhujeme zmeniť znenie nasledovne: Pripraviť a predložiť plán budovania Národnej siete nabíjacích staníc, vrátane stanovenia pôsobu jej financovania, ktorá bude obsahovať podrobné zmapovanie existujúcej infraštruktúry. Uvedený plán musí zohľadňovať všetky ďalšie navrhované opatrenia súvisiace s budovaním infraštruktúry.	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
Klub 500	Str. 83 SWOT analýza Klub 500 považuje vypracovanie slabej stránky za nedostatočné.	Z	A	Úprava Swot analýzy. Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 22. júna 2015.
SSE-D, a.s.	Všeobecná pripomienka Spoločnosť Stredoslovenská energetika – Distribúcia, a.s. sa v plnej miere nestotožňuje so žiadnym z prezentovaných obchodných modelov A - C v bode 4.6 predloženého materiálu. Priestor vidíme skôr v prieniku/kombinácií jednotlivých základných bodov obchodných modelov, a to nasledovne: Prevádzkovateľ regionálnej distribučnej sústavy (ďalej len „PDS“) by inštaloval/vybudoval infraštruktúru nabíjacích staníc na základe žiadosti (vrátane lokality) komerčného subjektu, ktorý by mal záujem prevádzkovať takúto verejne dostupnú nabíjaciu stanicu. V tomto procese by mal PDS právo na vyjadrenie sa k technickým podmienkam pripojenia rovnako ako pri	Z	A	K pripomienke uvádzame, že modely sú uvedené len ako možnosti a žiaden nebol vybraný na realizáciu v SR. Pri výstavbe infraštruktúry predpokladáme, že aj ostatné časti pripomienky budú zohľadnené v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo Slovenskej republiky z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“. Máme za to, že

	<p>pripojení nových odberných/odovzdávacích miestach, a to z hľadiska technických parametrov distribučnej sústavy/zaťaženia sústavy/dostupnej kapacity a pod.</p> <p>Máme za to, že pri výbere lokality nabíjacej stanice by mala byť vždy zohľadnená ziskovosť predmetného miesta, v opačnom prípade sa dostaneme do situácie (rovnomé rozmiestnenie), že nabíjacie stanice budú aj tam, kde podnikateľský zámer - ziskovosť nebude možný. V danom prípade komerčné subjekty nebudú mať záujem uchádzať sa o koncesiu na danú nabíjaciu stanicu a bude ju musieť prevádzkovať subjekt, ktorý vybudoval infraštruktúru.</p> <p>Výber dodávateľa elektriny by mal byť plne v kompetencii prevádzkovateľa nabíjacej stanice, rovnako ako je to aj v súčasnosti v prípade čerpacích staníc, to znamená, že dodávateľ elektriny by bol fixný v závislosti od rozhodnutia prevádzkovateľa nabíjacej stanice.</p> <p>Nakoľko prevádzkovanie nabíjacích staníc by bolo čisto komerčnou záležitosťou, máme za to, že všetky náklady spojené s jeho výstavbou a prevádzkou by mali byť hradené zo strany prevádzkovateľa nabíjacej stanice. Pokiaľ predpokladaný rozvoj elektromobility v Slovenskej republike bude v intenciách tak, ako je popísaný vo vývojových scenároch (štandardný/technologický), predpokladáme, že medzi podnikateľskými subjektmi bude o tento podnikateľský zámer záujem, a preto akékoľvek prenášanie bremena/rizika (vrátane finančnej podpory) na iné subjekty/štát je neopodstatnené.</p> <p>Máme za to, že financovanie rozvoja nabíjacích staníc nemôže zaťažovať distribučné tarify. Viedlo by to k ďalšiemu neúmernému zaťaženiu koncových odberateľov. Samotné nabíjacie stanice by mali budovať a prevádzkovať komerčné subjekty.</p>			<p>financovanie rozvoja nabíjacích staníc nemôže zaťažovať distribučné tarify. Viedlo by to k ďalšiemu neúmernému zaťaženiu koncových odberateľov. Samotné nabíjacie stanice by mali budovať a prevádzkovať komerčné subjekty. Rozpor odstránený.</p>
<p>AMCHAM</p>	<p>Kapitola 5, opatrenia 5.1 až 5.18 (vrátane) Navrhujeme doplniť termíny realizácie jednotlivých opatrení 5.1 až 5.18 vrátane.</p> <p>Odôvodnenie: Termíny jednotlivých opatrení sú kľúčové pre urýchlenie rozvoja elektromobility.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Opatrenia majú len odporúčací charakter a budú rozpracované, vrátane termínov, v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ a v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre</p>

				alternatívne palivá. Rozpor odstránený.
AMCHAM	<p>5.19 Navrhujeme doplniť termín realizácie opatrenia.</p> <p>Odôvodnenie: Tak, ako v prípade ostatných opatrení, aj pri tomto opatrení je dôležité vedieť, kedy by sa opatrenie malo realizovať, s cieľom urýchliť rozvoj elektromobility.</p>	O	A	<p>Opatrenia majú len odporúčací charakter a budú rozpracované, vrátane termínov, v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ a v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Rozpor odstránený.</p>
AMCHAM	<p>5.20 Opatrenie: Intenzívne podporiť rozvoj elektromobility vo verejnej mestskej hromadnej doprave, regionálnej hromadnej doprave a prevádzke taxislužieb Navrhujeme doplniť ďalšie opatrenie 5.20 nasledujúceho znenia: „Vláda a orgány samosprávy s ohľadom na potrebu príkladu verejnej a štátnej správy v prístupe k ochrane životného prostredia a dosahovaniu cieľov klimatických a environmentálnych politík EÚ podporia prednostné zavádzanie elektromobility v mestskej hromadnej doprave, regionálnej doprave a prevádzke taxislužieb len za predpokladu, že sa preukáže ekonomická výhodnosť elektromobility oproti tradičnému riešeniu dopravy. Premietnu túto úlohu do všetkých svojich plánovacích dokumentov a rozpočtových priorít. Umožnia čerpanie fondov EÚ na túto prioritu a v závislosti od úspešnosti projektov podporia i prípadnú realokáciu zdrojov na túto priority pri interim evaluation implementácie programov EÚ v programovacom období 2014-2020.</p> <p>Odôvodnenie: Mestská hromadná doprava, regionálna doprava a taxislužby sú dopravné systémy s intenzívnym využitím cez deň a výrazným útlmom v noci, resp. možnosťou plánovať odstávky vozidiel na nevyhnutné dobitie po vyčerpaní kapacity batérie. Okrem toho sa vyznačujú výrazným podielom na celkovom parku vozidiel a intenzívnejším využitím vozidiel ako v prípade súkromných osôb. Nezanedbateľný je aj fakt, že v prípade autobusov, hmotnosť batérie v pomere k hmotnosti vozidla nekladie až také vysoké nároky na parametre batérie, teda aj jej obstarávaciu cenu. Sú to teda dopravné systémy, kde nákladová efektívnosť elektromobility je výrazne lepšia ako v prípade</p>	Z	A	<p>Opatrenia majú len odporúčací charakter a budú rozpracované, vrátane termínov, v dokumente „Komplexná stratégia zavádzania alternatívnych palív v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo z pohľadu potenciálnych možností a potrieb Slovenskej republiky“ a v nadväznosti na transpozíciu „Smernice EP a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Rozpor odstránený.</p>

	individuálnej osobnej automobilovej dopravy. Plnenie environmentálnych cieľov môže byť teda dosiahnuté s nižšími nákladmi.			
RUZ	<p>1. Všeobecná zásadná pripomienka</p> <p>RÚZ konštatuje, že predložená stratégia obsahuje podľa nášho názoru nasledovné nedostatky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stratégiu v predloženej verzii chýba jasný cieľ. Stratégia by mala predstavovať dlhodobý zámer činnosti na dosiahnutie určitého cieľa. V stratégii chýba konkrétny cieľ, kde a v akom horizonte sa chceme v elektromobilite dostať a akými krokmi (viď našu pripomienku č. 3) - V stratégii absentujú opatrenia na podporu zvyšovania pridanej hodnoty v súvislosti s elektromobilitou. Na Slovensku máme tri automobilky a pritom máme jeden z najnižších pomerov podielu výskumu, vývoja, aplikácie nových trendov k samotnej výrobe. Z rozvojom elektromobility sa však otvárajú nové oblasti výskumu, vývoja a aplikácie, ako aj nové obchodné príležitosti. Na tieto aktivity sú vyčlenené v rámci EU značné prostriedky. Stratégia by sa preto mala zameriavať aj na tieto oblasti. - Stratégia len v nedostatočnej miere uvažuje o rozvoji elektromobility v rámci podnikateľského sektora. Rozvoj elektromobility podľa tejto stratégie budú ovplyvňovať viac menej privátny zákazníci pre ktorých je limitujúci „dojazd a cena elektromobilov“. Pritom sa zabúda, že práve podnikateľská sféra je najsilnejším motorom inovácii. Už dnes je reálny priestor, kde je elektromobil pre podnikanie výhodnejšie riešenie. (Veľká Británia, Holansko,...). - Stratégia len v nedostatočnej miere popisuje resp. využíva rolu, ktorú by mali zohrať pri rozvoji elektromobility samotní výrobcovia. Pri ich budovaní nezohľadňuje stratégia úlohu samotných automobiliek a dovozcov automobilov pri podpore predaja elektromobilov. V rámci spustenia predaja EV vozidiel venovala značka Nissan 15 Quickchargerov (QC) na Slovensko. K dnešnému dňu ich je na Slovensku 17. - Oblasť infraštruktúry a technologických štandardov. Výmenníkové stanice bateriek nepovažujem za tak významný problém ako predkladateľ. Prax ukázala, ako stroskotal projekt Better Place (jedna výmenníková stanica je neporovnateľne drahšia (500.000 USD) ako jedna QC stanica (20.000 €) o ne-unifikovaných baterkách ani nehovoriac. V stratégii sa hovorí o štandarde CHAdeMO ako krátkodobom. Zároveň sa stále hovorí o súperení dvoch nabíjajúcich štandardov CHAdeMo a Mennekes typ 2. Realita je však taká, že len v EU je dnes funkčných takmer 1.700 QC zatiaľ čo Mennekes má z toho v Európe iba asi 600 staníc. Pre porovnanie, v januári 2014 bolo v Európe 1.000 	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 01. júla 2015.

	<p>rychlonačbičiek CHAdeMO a celosvetovo 3.523. Za rok to bol globálny nárast o 64 % a v Európe o 60 %. A najdôležitejší fakt Nissan predal viac ako 200.000 LEAFov na svete a cez 25.000 v EU. Aj tak dnes väčšina popredných výrobcov QC vybavuje svoje stanice oboma štandardmi. Koniec koncov, prečo si neberieme príklad z krajín kde elektromobilita reálne funguje, (Veľká Británia, Holansko, Nórsko..).</p> <p>Na základe vyššie uvedeného RÚZ odporúča stratégiu v predloženom znení neprijat'. Navrhujeme stratégiu dôkladne prepracovať, najmä v časti 5 Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility (k uvedenej časti predkladáme osobitnú pripomienku).</p>			
RUZ	<p>2. Zásadná pripomienka k časti 5 materiálu - Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility</p> <p>RÚZ navrhuje, aby materiál nebol v uvedenej časti prijatý v navrhovanej podobe a aby MH SR prepracovalo opatrenia smerujúce k reálnemu dosiahnutiu stanoveného cieľa. Bez prepracovania uvedenej časti, stratégie nemá podľa nášho názoru predložená stratégia zmysel.</p> <p>V prípade ak nedôjde k prepracovaniu uvedenej časti RÚZ odporúča stratégiu neprijat'</p> <p>Odôvodnenie</p> <p>Z 18 navrhnutých opatrení v strategickom materiáli iba posledné 18-te naznačujú možnosť ako pomôcť dostať elektromobil do používania. Ostatných 17 opatrení je navrhnutých neprimerane na dosiahnutie cieľa. Opatrenia smerujú na nepriamu podporu budovania infraštruktúry, informácii a osvedy, vytvárania parkovacích miest a pod. ktoré samo o sebe nezabezpečia reálnu kúpu a používanie takéhoto vozidla. Pripomíname, že krachom skončila aj snaha o vybudovanie účelovej infraštruktúry na čerpanie LPG a CNG. Dnes je LPG súčasť bežnej čerpacej stanice, jednoúčelové LPG čerpacie stanice takmer neexistujú. V prípade použitia plynu sa navyše jedná o palivo, ktoré sa nedá získať inak, ako kúpou v účelových zariadeniach. Na rozdiel od elektriny – paliva ktoré je dostupné takmer v 100% domácnosti na Slovensku a technológia nočného nabíjania je podľa niektorých štúdií viac ako z 90% postačujúca pre užívateľov elektromobilov. Primárne budovanie nákladnej infraštruktúry rýchlo nabíjajúcich staníc z verejných zdrojov preto nemôžeme podporiť.</p> <p>V roku 2014 bolo na Slovensku registrovaných 49 elektromobilov a celkový</p>	Z	A	Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 01. júla 2015.

	<p>počet v evidencii vozidiel k 30.4.2015 je 148 elektromobilov. Tento počet je v prevažnej miere tvorený vozidlami výrobcov automobilov určenými na testovanie, predvádzanie, prípadne reklamnými vozidlami na podporu vnímania alternatívnych palív. Z uvedeného dôvodu môžeme konštatovať, že na Slovensku je dnes v užívaní iba niekoľko kusov týchto vozidiel.</p> <p>Materiál na strane 15 (tab. 4) zobrazuje prehľad systémových nástrojov podpory elektromobility vo svete vo vybraných krajinách. Ekonomicky vyspelé krajiny s neporovnateľne vyššou kúpnu silou spotrebiteľov a silnejším ekologickým vzťahom k životnému prostrediu ako je Slovensko vytvorili podporu finančného príspevku na vytvorenie prvej tzv. kritickej masy takýchto vozidiel na svojich cestách. Ide o krajiny ako Japonsko, Francúzsko, Veľká Británia, Švédsko, ale aj krajiny z tzv. východnej časti EÚ ako Estónsko alebo Rumunsko. Následne, v druhom kroku, potreby užívateľov týchto vozidiel udávajú trendy a smerovanie k infraštruktúre. Slovenská republika má s formou podpory predaja vozidiel praktické a úspešné skúsenosti z roku 2009 (tzv. podpora za odovzdanie starého vozidla na spracovanie), podobný model by mohol elektromobilitu na Slovensku reálne naštartovať.</p> <p>Z vyššie uvedených dôvodov, nesprávne a nevhodne navrhnuté opatrenia v predložennom materiáli, ktoré s istotou nezabezpečia cieľ počtu elektrických vozidiel (k stanovenému cieľu sa nepriblížia ani rádo) žiadame, aby bol materiál neprijatý v navrhovanej podobe a MHSR prepracovalo opatrenia smerujúce k reálnemu dosiahnutiu stanoveného cieľa.</p>			
<p>RUZ</p>	<p>3. Pripomienka k časti 5 materiálu - Odporúčania pre využitie potenciálu elektromobility Navrhujeme doplniť termíny realizácie jednotlivých opatrení v tejto časti</p> <p>Odôvodnenie: V rámci prepracovania uvedených opatrení v časti 5 navrhujeme doplniť, termíny jednotlivých opatrení sú kľúčové pre urýchlenie rozvoja elektromobility.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Rozpor odstránený na rozporovom konaní dňa 01. júla 2015.</p>