**vznesené Pripomienky v rámci medzirezortného pripomienkového konania**

Nariadenie vlády Slovenskej republiky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 439/2013 Z. z.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Spôsob pripomienkového konania | bežný (15.7.2016 – 4.8.2016) |
| Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných | 33  / 12  |
| Počet vyhodnotených pripomienok | 33  |
|  |  |
| Počet akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 19  / 7 |
| Počet čiastočne akceptovaných pripomienok, z toho zásadných | 2  / 0  |
| Počet neakceptovaných pripomienok z toho zásadných | 12  / 5  |
|  |  |
| Rozporové konanie (s kým, kedy, s akým výsledkom) | 11.8.2016 – Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení SR, Slovenská obchodná a priemyselná komora, 11.8.2016 Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR, výsledky rozporových konaní sú uvedené pri vyhodnotení. |
| Počet odstránených pripomienok | 12 |
| Počet neodstránených pripomienok | 0 |

Sumarizácia vznesených pripomienok podľa subjektov

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Č. | Subjekt | Pripomienky do termínu | Pripomienky po termíne | Nemali pripomienky | Vôbec nezaslali |
| 1 . | Úrad pre verejné obstarávanie  |  |   | X |   |
| 2 . | Úrad priemyselného vlastníctva Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 3 . | Generálna prokuratúra Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 4 . | Protimonopolný úrad Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 5 . | Národný bezpečnostný úrad  |  |   | X |  |
| 6 . | Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení Slovenskej republiky  | 4 (0o,4z)  |   |  |   |
| 7 . | Národná banka Slovenska  |  |   | X |   |
| 8 . | Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky  |  |   | X |  |
| 9 . | Ministerstvo financií Slovenskej republiky  | 1(1o,0z)  |   |  |   |
| 10 . | Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky  | 2(2o,0z)  |   |  |   |
| 11 . | Ministerstvo obrany Slovenskej republiky  | 5(5o,0z)  |   |  |   |
| 12 . | Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 13 . | Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 14 . | Odbor aproximácie práva sekcie vládnej legislatívy Úradu vlády SR  | 1 (1o,0z)  |   |  |   |
| 15 . | Štatistický úrad Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 16 . | Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 17 . | Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky  | 1 (1o,0z)  |   |  |   |
| 18 . | Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky  | 1 (1o,0z)  |   |  |  |
| 19 . | Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky  |  2 (2o,0z)  |   |  |   |
| 20 . | Najvyšší súd Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 21 . | Úrad vlády Slovenskej republiky  |  |   | X |  |
| 22 . | Správa štátnych hmotných rezerv Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 23 . | Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky  |  |   | X  |  |
| 24 . | Úrad pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky  | 1 (1o,0z)  |   |  |   |
| 25 . | Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky   |  |   |  |  |
| 26 . | Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky  | 6 (2o,4z)  |   |  |   |
| 27 . | Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky  | 4 (4o,0z)  |   |  |   |
| 28 . | Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky  |  |   | X |   |
| 29 . | Úrad pre reguláciu sieťových odvetví  |  |   | X |   |
| 30.  | Ústredie práce, sociálnych vecí a rodiny |  |  | X |  |
| 31 | Konfederácia odborových zväzov |  |  | X |  |
| 32 | Slovenská obchodná a priemyselná komora | 4 (0o,4z)  |  |  |  |
| 33. | Žilinská univerzita | 1 (1o,0z)  |  |  |  |
|  | SPOLU | 33(21 o,12z)  | 0 (0o,0z)  | 19 | 0  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Subjekt** | **Pripomienka** | **Typ** | **Vyh.** | **Poznámka** |
| **AZZZ SR** | **§ 4 v novom odseku 2**V § 4 v novom odseku 2 vyňať vetu: a v prípade dvojnápravy a trojnápravy najviac o 3%“. Odôvodnenie:V prípade, že odsek ostane, zvýšenie na 6% sa bude týkať len minimálneho počtu vozidiel, nakoľko sklápacie vozidlá, resp. súpravy majú poväčšine 2-3 nápravy.  | **Z** | **A** | Znenie upravené. |
| **AZZZ SR** | **§ 5 sa dopĺňa odsekom 8**§ 5 sa dopĺňa odsekom 8, ktorý znie: „(8) Vozidlá a jazdné súpravy na prepravu intermodálnych nákladných jednotiek musia byť vybavené vyhlásením nakladajúcej organizácie vystavenom cestnému dopravcovi, v ktorom sa uvádza hmotnosť intermodálnej nákladnej jednotky; vyhlásenie je súčasťou dokladov ustanovených na vedenie vozidla v premávke na pozemných komunikáciách.“. Upozorňujeme, že v návrhu nariadenia nebol zapracovaný bod 2 článku 10 f, ktorý bude spracovaný v inej legislatíve a mal by stanoviť pravidlá zodpovednosti nakladajúcej organizácie a cestného dopravcu ak je vozidlo alebo jazdná súprava preťažená a to nielen keď informácie chýbajú, sú nesprávne ale aj keď sú správne (nakladajúca organizácia odošle vozidlo s prekročenou celkovou hmotnosťou). Článok 10 f Smernice rady 96/53/ES stanovuje, že 1. Členské štáty stanovia na prepravu kontajnerov a výmenných nadstavieb pravidlá vyžadujúce, aby: a) odosielateľ vystavil dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajneru alebo výmennej nadstavby, vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť prepravovaného kontajnera alebo výmennej nadstavby, a b) dopravca sprístupnil všetky relevantné dokumenty, ktoré poskytol odosielateľ. 2. Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa zodpovednosti odosielateľa a dopravcu podľa vhodnosti v prípadoch, keď informácie uvedené v odseku 1 chýbajú alebo sú nesprávne a vozidlo alebo jazdná súprava je preťažená.  | **Z** | **N** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 AZZZ SR ustúpilo od pripomienky. Textácia súčasného znenia vychádza zo smernice (EÚ) 2015/719. |
| **AZZZ SR** | **Príloha č. 1 v druhom bode písm. i) sa slovo „40,00 t“ nahrádza slovom „42,00 t“.**Príloha č. 1 v druhom bode písm. i) sa slovo „40,00 t“ nahrádza slovom „42,00 t“. Odôvodnenie:Sme presvedčení, že zvýšenie hmotnosti jazdnej súpravy na 42 t tuzemských prepravách je v súlade so zámerom vlády na zlepšovanie podnikateľského prostredia. Myslíme si, že obmedzenie hmotnosti jazdnej súpravy na 40 t znevýhodňuje tuzemské spoločnosti oproti našim konkurentom, ktorým je umožnené prepravovať cestnou dopravou až 44 t, čo umožňuje lepšie vyťaženie dopravných prostriedkov a následne nižšie prepravné náklady (ako príklad môžeme uviesť Českú republiku, Francúzsko, Taliansko, Belgicko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Holandsko a ostatné). Vzhľadom na skladbu prepravovaného tovaru navýšenie prepravovanej hmotnosti o 2 t umožní efektívnejšie využitie kapacít existujúcich návesov, čo v konečnom dôsledku pomôže nížiť celkový počet kamiónov na cestách. Zároveň pri zachovaní tlaku na nápravu návesu 8 t navýšenie celkovej hmotnosti jazdnej súpravy na 42 t žiadnym negatívnym spôsobom neovplyvní opotrebovanie cestnej siete.  | **Z** | **N** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 AZZZ SR ustúpilo od pripomienky. |
| **AZZZ SR** | **Príloha č. 1 v prvom bode písm. c, ôsmy, deviaty, jedenásty podbod sa pridáva v zátvorke .e.**Príloha č. 1 v prvom bode písm. c, ôsmy, deviaty, jedenásty podbod sa pridáva v zátvorke /e/ Vysvetlivky: e) Do celkovej dĺžky vozidla (jazdnej súpravy) sa nezapočítava dĺžka tovaru z jedného kusa materiálu (celistvého), ak nepresahuje vozidlo (jazdnú súpravu) o viac než 1,2 m. Odôvodnenie:V rámci najväčších prípustných rozmerov sa uvádza tolerancia pri výške +2%, čo v skutočnosti umožňuje prispôsobenie sa druhom tovarov a lepšia využiteľnosť návesov a tá istá skutočnosť nás vedie k požiadavke možnosti prevozu celistvého tovaru nepresahujúceho 1,2 m, ktorý by sa nezapočítaval do celkovej dĺžky vozidla (súpravy), a tým nespôsoboval potrebu nadrozmerných povolení. Táto tolerancia je akceptovaná aj v iných štátoch Európskej únie.  | **Z** | **A** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 bolo dohodnuté, že uvedená požiadavka sa doplní iba pre návesové jazdné súpravy a to v prílohe č. 1 bode 4. |
| **GPSR** | Bez pripomienok. | **O** | **-** | **-** |
| **KOZSR** | **NARIADENIE VLÁDY SLOVENSKEJ REPUBLIKY , ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 349.2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy** bez pripomienok |  | **-** | **-** |
| **MFSR** | **Všeobecne**Beriem na vedomie, že návrh nebude mať vplyv na rozpočet verejnej správy.  |  | **-** | **-** |
| **MFSR** | **Všeobecne**Návrh je potrebné upraviť gramaticky (napr. v čl. I bode 11 prílohe č. 1 za slovom „sa“ vložiť slovo „v“) a zosúladiť s prílohou č. 1 Legislatívnych pravidiel vlády SR (ďalej len „príloha LPV“) [napr. v čl. I bode 1 poznámke o zmene označenia doterajších bodov za slovo „tretí“ a slovo „štvrtý“ vložiť slovo „bod“, bod 4 zosúladiť s bodom 39. 1 prílohy LPV, v bode 16 za slovo „prvého“ vložiť slovo „bodu“, v bode 20 úvodnej vete za slovo „piatym“ vložiť slovo „bodom“; čl. II zosúladiť s bodom 64. 1 prílohy LPV].  | **O** | **ČA** | Znenie upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 2**K čl. I bod 2 V navrhovanom § 2 písm. o) v prvom a druhom bode odporúčame vypustiť slová ,,45 stôp resp.". Odôvodnenie: Zosúladenie navrhovanej právnej úpravy s § 3 zákona č. 142/2000 Z. z. o metrológii a o zmene a doplnení niektorých zákonov. | **O** | **N** | V odbornej terminológií sa na označovanie kontajnerov používajú stopy (45 stopový kontajner) a nie milimetre. Z tohto dôvodu nesúhlasíme s vypustením označenia kontajnerov v stopách. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 2**K čl. I bod 2 V navrhovanom § 2 písm. m) odporúčame prehodnotiť použité výrazy ,,enviromentálne správanie" a ,,pozostávajú". Odôvodnenie: Prvý výraz právny poriadok nepozná a druhý výraz významom nenadväzuje na predchádzajúci text (palivá alebo zdroje energie).  | **O** | **N** | Textácia navrhovaného znenia vychádza zo smernice (EÚ) 2015/719. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 5**K čl. I bod 5 V navrhovanom § 5 ods. 8 odporúčame slovo ,,vystavenom" nahradiť slovom ,,vystaveným". Odôvodnenie: Gramatická pripomienka. | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MKSR** | **K čl. I bod 9**K čl. I bod 9 Odporúčame použiť rovnaké poradie ako v normatívnom texte v bode 1. Odôvodnenie: Legislatívno-technická pripomienka. | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MOSR** | **K čl. I bodu 2 návrhu nariadenia vlády** 1. Odporúčame v poznámke pod čiarou k odkazu 1a uviesť konkrétne ustanovenie citovaného zákona (§ 2 ods. 4), a to v súlade s bodom 23.3. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR. 2. Odporúčame zvážiť, či prečíslovanie odkazu 1 má byť uvedené v tomto novelizačnom bode, a to vzhľadom na duplicitu navrhovanej právnej úpravy s úpravou uvedenou v čl. I bode 4 návrhu nariadenia vlády.  | **ČA** | **A****N** | Znenie upravené.Ide o nahradenie doterajšieho odkazu 1 odkazom 1b. Súčasne ide aj o nové znenie poznámky pod čiarou k pôvodnému odkazu 1. |
| **MOSR** | **K čl. I bodu 20 návrhu nariadenia vlády** 1. V navrhovanom znení prílohy č. 1 piatom bode písm. c) treťom bode odporúčame slová „20 cm“ nahradiť slovami „200 mm“. Odporúčame dĺžku uvádzať v mernej jednotke milimeter, a to v súlade so znením ostatných ustanovení novelizovaného nariadenia vlády. 2. Odporúčame preformulovať navrhované znenie piateho a šiesteho bodu prílohy č. 1 novelizovaného nariadenia vlády tak, aby nadväzovalo na úvodné vety, resp. nadpisy týchto bodov.  | **O** | **A****ČA** | Znenie upravené.Znenie čiastočne upravené. |
| **MOSR** | **K čl. I bodu 18 návrhu nariadenia vlády** Odporúčame na konci navrhovaného znenia prílohy č. 1 štvrtého bodu písm. n) pripojiť tieto slová: „pri dodržaní najväčšej prípustnej hmotnosti pripadajúcej na nápravu“. Navrhujeme v ustanovení výslovne uviesť, že prečnievanie dreva za prívesom nemá vplyv na povinnosť dodržať najväčšiu prípustnú hmotnosť pripadajúcu na nápravu. Cieľom doplnenia je, aby o tejto skutočnosti pri aplikácii návrhu nariadenia vlády nevznikala pochybnosť. | **O** | **N** | Uvedené ustanovenie upravuje podmienky na dĺžku. Toto ustanovenie nepovoľuje zmeny ohľadne najväčší prípustných hmotností. |
| **MOSR** | **K čl. I bodu 16 návrhu nariadenia vlády** Odporúčame preformulovať znenie novelizačného bodu ako doplnenie, a nie ako zmenu príslušného ustanovenia prílohy č. 1 novelizovaného nariadenia vlády, a to v súlade s bodom 30.2. prílohy č. 1 k Legislatívnym pravidlám vlády SR.  | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MOSR** | **K čl. I bodu 5 návrhu nariadenia vlády** Odporúčame v navrhovanom znení § 5 ods. 8 uviesť časť vety nasledujúcej za bodkočiarkou ako samostatnú vetu.  | **O** | **A** | Znenie je upravené. |
| **MPRVSR** | **Čl. I**Návrhom nariadenia vlády Slovenskej republiky navrhujeme v štvrtom bode písm. q) prvý podbod prílohy č. 1 nariadenia vlády č. 349/2009 Z. z. zmeniť hodnotu 3,00t na 4,00t. Odôvodnenie: Výrobcovia mechanických spojovacích zariadení vybavujú bežne vozidlá kategórie R (návesy za traktory) s guľovými závesmi (definované delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2015/208 príloha XXXIV - spojovacie zariadenie podľa normy ISO 24347:2005 – guľa s priemerom 80 mm) s homologizáciou pre zvislé statické zaťaženie 4 tony (napr. SCHARMÜLLER).  | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MPRVSR** | **Čl. I bod 1**V čl. I odporúčame vypustiť prvý bod. Odôvodnenie: Vertikálne zaťaženie závesu (mechanické spojovacie zariadenie) druhého návesu (10 % a viac z celkovej hmotnosti druhého návesu) spôsobí zmenu celkovej hmotnosti a hmotností pripadajúcich na nápravu (nápravy) prvého návesu (možný vznik prekročenia maximálnej prípustnej hmotnosti alebo maximálnej prípustnej hmotnosti na nápravu (nápravy) prvého návesu. Ide o neobvyklú a ani v zahraničí prakticky nepoužívanú jazdnú súpravu so sťaženou manévrovateľnosťou najmä pri prejazde ostrých zákrut alebo kruhových objazdov. | **O** | **N** | Výrobcovia vozidiel vyrábajú cestné návesy, ktoré umožňujú zapojenie na tento náves ďalší náves, čím vznikne jazdná súprava tvorená z ťahača a dvoch návesov. Z tohto dôvodu je potrebné do definície doplniť aj takúto možnú kombináciu. |
| **MPRVSR** | **Čl. I bod 3**V navrhovanom znení § 4 ods. 3 žiadame za slová "vo vozidlách," vložiť slová "jazdných súpravách" a vypustiť slová "a na prepravu dreva". Odôvodnenie: Navrhované znenie nariadenia vlády považujeme vo vzťahu k preprave dreva za neopodstatnene obmedzujúce. Znevýhodňuje prepravcov dreva oproti prepravcom iných nákladov vo voľne loženom stave. Preprava dreva je prepravou nebalených tuhých látok pomocou výmenných nadstavieb (oplenových alebo klanicových) na prepravu dreva na vozidlách a jazdných súpravách, prípadne pomocou pevných nadstavieb špeciálnych na prepravu dreva. Vplyvom prirodzenej krivosti kmeňov, rozmanitého druhového zloženia drevín a ich vzájomného spolupôsobenia ako nákladu dochádza k dynamickým posunom počas prepravy a pri nakladaní dreva. Vodič nie je schopný zabrániť dynamickému spolupôsobeniu, predpätiam v ukladaných kmeňoch, vznikajúcim spolupôsobením vlastnej hmotnosti kmeňov a ich krivosti. Trecie sily pôsobiace v miestach stykov kmeňov pri spolupôsobení a zaistení nákladu viazacím prostriedkom spolupôsobia na povrchu kmeňov v kôre ako nespoľahlivej trecej plochy styku nákladu v miestach priamkového alebo bodového styku nákladu. V súvislosti s najväčšími prípustnými hmotnosťami vozidiel a jazdných súprav sa dopĺňa výnimka, že pri preprave nákladov vo voľne loženom stave, ktoré sa vplyvom prevádzky vozidla na ložnej ploche dynamicky presúvajú, čím môže dôjsť k čiastočnému preťaženiu nápravy, sa takéto preťaženie nápravy nepovažuje za preťaženie, ak najväčšia prípustná hmotnosť vozidla alebo jazdnej súpravy nebola prevýšená. Nevidíme dôvod, prečo by sa táto výnimka nemohla vzťahovať aj na prepravu dreva.  | **Z** | **A** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 MPRV SR netrvalo na zásadnej pripomienke a preklasifikovalo ju na obyčajnú pripomienku.MDVRR SR pripomienku akceptovalo. Aj keď upozornilo, že pri preprave dreva nejde o materiál, kde by vplyvom prevádzky vozidla mohlo dôjsť k dynamickému posunutiu nákladu, pokiaľ je náklad správne upevnený, takže sa táto výnimka pri preprave dreva nemôže použiť.  |
| **MPRVSR** | **Čl. I bod 8**V navrhovanom znení prílohy č. 1 prvý bod písm. a) ôsmy podbod žiadame za slová "3,00 m" pripojiť slová "(neberúc do úvahy vyduté časti stien pneumatiky v bode styku s vozovkou)". Odôvodnenie: Implementácia delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/208 z 8. decembra 2014, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013, pokiaľ ide o požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel na účely typového schválenia poľnohospodárskych a lesných vozidiel, ktoré v prílohe XXI ustanovuje najväčšie rozmery vozidla kategórie S pre účely typového schválenia. | **Z** | **A** | Znenie upravené. |
| **MPRVSR** | **Čl. I bod 7**V navrhovanom znení prílohy č. 1 prvý bod písm. a) štvrtý podbod žiadame za slová "2,55 m" pripojiť slová "(neberúc do úvahy vyduté časti stien pneumatiky v bode styku s vozovkou)". Odôvodnenie: Implementácia delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/208 z 8. decembra 2014, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013, pokiaľ ide o požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel na účely typového schválenia poľnohospodárskych a lesných vozidiel, ktoré v prílohe XXI ustanovuje najväčšie rozmery vozidla kategórie T, C a R pre účely typového schválenia. | **Z** | **A** | Znenie upravené. |
| **MPRVSR** | **Čl. I**V prílohe č. 1 k nariadeniu vlády č. 349/2009 Z. z. v druhom bode písm. j) žiadame pripojiť slová „,jazdných súprav špeciálnych na prepravu dreva vo vnútroštátnej kombinovanej doprave“. Odôvodnenie: Jedná sa o doplnenie nariadenia s ohľadom na jazdné súpravy špeciálne na prepravu dreva v súlade so zákonom č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Navrhované doplnenie bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie, na podnikateľské prostredie a pozitívny sociálny vplyv. LESY SR, š. p., Banská Bystrica odvezú priemerne ročne v prvotnom odvoze dreva v kombinovanej doprave z odvozných miest na expedičné sklady, ktoré sú následne napojené na železničnú dopravu, približne 3 000 000 m3 drevnej hmoty, čo predstavuje približne 2 500 000 ton. Nakoľko sa takouto dopravou prepravujú surové kmene lesných drevín v celých dĺžkach po miestnych komunikáciách cez miestne príslušné obce až na expedičné sklady, kde sú surové kmene zmanipulované a následne prepravované k odberateľom železničnou a cestnou dopravou, ide o kombinovanú dopravu v súlade s § 2 ods. 4 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach. Podľa súčasne platnej legislatívy povoľujúcej celkovú hmotnosť jazdnej súpravy 40 ton, by bolo na odvezenie 2 500 000 ton drevnej hmoty potrebných približne 150 000 naložených jazdných súprav, ktoré by museli danú trasu prejsť dva krát, čo by znamenalo 300 000 prejazdov cez miestne príslušné obce. Navrhovaným opatrením klesne počet prejazdov cez obce o 60 000 jázd, čo prinesie pozitívny ekologický efekt (zníženie podielu emisií), pozitívny sociálny vplyv pre obyvateľov dotknutých obcí (hluk, prašnosť, atď.) a pozitívny ekonomický vplyv (náklady spojené s opravou a údržbou poškodených komunikácií). LESY SR, š. p. Odštepný závod lesnej techniky, prevádzkujú na svojich vozidlách od roku 2011 automatický vážiaci systém a vykonali konkrétne merania a porovnania jazdných súprav s celkovou hmotnosťou – 40, 44 a 48 ton.  | **Z** | **N** | Slovenské cesty nie sú v takom stave, aby mohla byť navýšená najväčšia prípustná hmotnosť jazdnej súpravy nad 40 t. Z tohto dôvodu MDVRR SR nesúhlasí so zvýšením pri preprave dreva na 44 t.Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 MPRV SR netrvalo na zásadnej pripomienke a preklasifikovalo ju na obyčajnú pripomienku. |
| **MSSR** | **Čl. I bodu 21 - vlastný materiál**K úvodnej vete Čl. I bodu 21 predloženého návrhu zákona má Ministerstvo spravodlivosti nasledovnú legislatívno-technickú pripomienku: V Čl. I bodu 21 odporúčame za slovo "bode" vložiť slovo "sa".  | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MŠVVaŠSR** | **Čl I. bod 6**K Čl I. bodu 6: Odporúčame slová „Návesové súpravy“ nahradiť slovami „Kĺbové vozidlá“ tak, aby bola smernica smernica 2015/719 riadne transponová, nakoľko pojem „návesová súprava“ je pojmom užším ako „kĺbové vozidlá“ (articulated vehicles). | **O** | **N** | Ide o nepresnosť v preklade smernice. Porovnaním iných prekladov ako aj podľa vecnej stránky výnimky má byť použitý pojem návesová súprava. |
| **MŠVVaŠSR** | **Čl. I bod 21**K Čl. I bodu 21: Odporúčame za slovo "bode" doplniť slovo "sa". | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MVSR** | **čl. I**V druhom bode § 2 písm. m) odporúčame na konci štvrtého bodu vložiť slovo „alebo“, aby bolo zrejmé, že ide o alternatívy. | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MZVaEZSR** | **Čl. 1**V novelizačnom bode 21 za slovom "bode" doplniť slovo "sa". Gramatická pripomienka. | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **MZVaEZSR** | **Doložke zlučiteľnosti**V rámci Doložky zlučiteľnosti právneho predpisu s právom Európskej únie odporúčame, bod 3. Problematika návrhu právneho predpisu a) je upravená v práve Európskej únie – doplniť medzi legislatívne akty Smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej doprave, ako aj údaj o jej publikovaní v Úradnom vestníku, t. j. Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015. Taktiež dávame na zváženie bod 4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii d) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú prebrané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia, neuvádzať predmetnú novelizáciu nariadenia, ktorá by mala prebrať transponovanú smernicu, ale len právne predpisy, v ktorých už bola prebratá.  | **O** | **N** | Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 je zaradená ako zmena smernice Rady 96/53/ES v bode 3, podbod 2 – sekundárny nelegislatívny akt.V bod 4, písmeno d) sú informácie podľa nášho názoru uvedené správne.  |
| **MŽPSR** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **NBS** | **celému materiálu**Bez pripomienok. | **O** | **-** | **-** |
| **OAPSVLÚVSR** | **K transpozícii smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015.719 z 29. apríla 2015, ktorou sa mení smernica Rady 96.53.ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave**1. V súlade s predloženou doložkou zlučiteľnosti, bodom 5, je smernica preberaná v celom rozsahu. Žiadame preto tabuľkou zhody preukázať transpozíciu všetkých ustanovení smernice, ktoré je potrebné transponovať. 2. Žiadame v tabuľke zhody k smernici preukázať náležitú transpozíciu čl. 10d ods. 4 a ods. 5 (pri transpozícii ods. 5 odporúčame prevziať text príslušnej normy do prílohy k návrhu, tak aby boli tieto texty zadarmo dostupné adresátovi právnej normy)  | **O** | **N** | Tabuľka zhody aj vzhľadom na súčasné právne predpisy, ktoré sú platné v tejto oblasti, preukazuje náležitosť prebratia jednotlivých ustanovení smernice.Článok 10d ods. 4 a ods. 5 smernice sa týka palubných vážiacich zariadení, ku ktorým by Európska komisia mala prijať vykonávacie akty. Z tohto dôvodu a vzhľadom na to že ustanovenia majú charakter záväzku pre Európsku komisiu, v tabuľke zhody bol spôsob transpozície určený ako „n.a.“. |
| **PMÚSR** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **SOPK** | **§5**navrhujeme doplniť nový odsek 8, ktorý znie: "(8) Vozidlá a jazdné súpravy na prepravu intermodálnych nákladných jednotiek musia byť vybavené vyhlásením nakladajúcej organizácie vystavenom cestnému dopravcovi, v ktorom sa uvádza hmotnosť intermodálnej nákladnej jednotky; vyhlásenie je súčasťou dokladov ustanovených na vedenie vozidla v premávke na pozemných komunikáciách.“ Upozorňujeme, že v návrhu nariadenia nebol zapracovaný bod 2 článku 10 f, ktorý bude spracovaný v inej legislatíve a mal by stanoviť pravidlá zodpovednosti nakladajúcej organizácie a cestného dopravcu ak je vozidlo alebo jazdná súprava preťažená a to nielen keď informácie chýbajú, sú nesprávne ale aj keď sú správne (nakladajúca organizácia odošle vozidlo s prekročenou celkovou hmotnosťou). Článok 10 f Smernice rady 96/53/ES stanovuje, že 1. Členské štáty stanovia na prepravu kontajnerov a výmenných nadstavieb pravidlá vyžadujúce, aby: a) odosielateľ vystavil dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajneru alebo výmennej nadstavby, vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť prepravovaného kontajnera alebo výmennej nadstavby, a b) dopravca sprístupnil všetky relevantné dokumenty, ktoré poskytol odosielateľ. 2. Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa zodpovednosti odosielateľa a dopravcu podľa vhodnosti v prípadoch, keď informácie uvedené v odseku 1 chýbajú alebo sú nesprávne a vozidlo alebo jazdná súprava je preťažená.  | **Z** | **N** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 SOPK ustúpila od pripomienky. Textácia súčasného znenia vychádza zo smernice (EÚ) 2015/719. |
| **SOPK** | **§4 nový ods.2**navrhujeme vypustiť slová: "a v prípade dvojnápravy a trojnápravy najviac o 3%" odôvodnenie: v prípade, že odsek ostane, zvýšenie na 6% sa bude týkať len minimálneho počtu vozidiel, nakoľko sklápacie vozidlá, resp. súpravy majú poväčšine 2-3 nápravy | **Z** | **A** | Znenie upravené. |
| **SOPK** | **Príloha č.1 druhý bod písm.i)**navrhujeme vypustiť slovo "40,00 t" a nahradiť slovom "42,00 t" odôvodnenie: zvýšenie hmotnosti jazdnej súpravy na 42 t tuzemských prepravách je v súlade so zámerom vlády na zlepšovanie podnikateľského prostredia. Obmedzenie hmotnosti jazdnej súpravy na 40 t znevýhodňuje tuzemské spoločnosti oproti konkurentom, ktorým je umožnené prepravovať cestnou dopravou až 44 t, čo umožňuje lepšie vyťaženie dopravných prostriedkov a následne nižšie prepravné náklady (ako príklad môžeme uviesť Českú republiku, Francúzsko, Taliansko, Belgicko, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Holandsko a ostatné). Vzhľadom na skladbu prepravovaného tovaru navýšenie prepravovanej hmotnosti o 2 t umožní efektívnejšie využitie kapacít existujúcich návesov, čo v konečnom dôsledku pomôže nížiť celkový počet kamiónov na cestách. Zároveň pri zachovaní tlaku na nápravu návesu 8 t navýšenie celkovej hmotnosti jazdnej súpravy na 42 t žiadnym negatívnym spôsobom neovplyvní opotrebovanie cestnej siete.  | **Z** | **N** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 SOPK ustúpila od pripomienky. |
| **SOPK** | **Príloha č. 1 prvý bod písmeno c, ôsmy, deviaty, jedenásty podbod** pridáva sa odkaz na novú vysvetlivku /e/: "e) Do celkovej dĺžky vozidla (jazdnej súpravy) sa nezapočítava dĺžka tovaru z jedného kusa materiálu (celistvého), ak nepresahuje vozidlo (jazdnú súpravu) o viac než 1,2 m. " odôvodnenie: V rámci najväčších prípustných rozmerov sa uvádza tolerancia pri výške +2%, čo v skutočnosti umožňuje prispôsobenie sa druhom tovarov a lepšia využiteľnosť návesov a tá istá skutočnosť nás vedie k požiadavke možnosti prevozu celistvého tovaru nepresahujúceho 1,2m, ktorý by sa nezapočítaval do celkovej dĺžky vozidla (súpravy), a tým nespôsoboval potrebu nadrozmerných povolení. Táto tolerancia je akceptovaná aj v iných štátoch Európskej únie.  | **Z** | **A** | Na rozporovom konaní konanom dňa 11.8.2016 bolo dohodnuté, že uvedená požiadavka sa doplní iba pre návesové jazdné súpravy a to v prílohe č. 1 bode 4. |
| **SŠHRSR** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **ÚJDSR** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **ÚNMSSR** | **bodu 18**V bode 18 v poznámkach pod čiarou k odkazom 5 a 5a odporúčame znenie odkazov upraviť nasledovne: „5) STN EN 12195-2 Súpravy na upevňovanie bremien na cestných vozidlách. Bezpečnosť. Časť 2: Viazacie popruhy vyrobené z chemických vlákien (30 0080), STN EN 12195-3 Súpravy na upevňovanie bremien na cestných vozidlách. Bezpečnosť. Časť 3: Viazacie reťaze (30 0080), STN EN 12195-4 Súpravy na upevňovanie bremien na cestných vozidlách. Bezpečnosť. Časť 4: Oceľové viazacie laná (30 0080). 5a) STN EN 12195-1 Upevňovanie nákladu na cestných vozidlách. Bezpečnosť. Časť 1: Výpočet upevňovacích síl (30 0080).“. Odôvodnenie: Zabezpečenie súladu s používaním odkazov na technické normy stanovenom Legislatívnymi pravidlami vlády Slovenskej republiky, s praxou vyžadovanou Stálou pracovnou komisiou Legislatívnej rady vlády Slovenskej republiky pre technické právne predpisy a s platnou sústavou slovenských technických noriem. | **O** | **A** | Znenie upravené. |
| **ÚPVSR** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **ÚVO** | **celému materiálu**bez pripomienok | **O** | **-** | **-** |
| **ŽU, KCMD** | **viacerým častiam LP.2016.606**Pripomienka k prevádzke intermodálnej prepravy: Navrhujeme zmeniť ustanovenie podbodu 1 nasledovne nakoľko definícia kombinovanej dopravy podľa Zákona o dráhach je širšia ako len preprava kontajnerov a výmenných nadstavieb. o) prevádzka intermodálnych prepráv 1. prevádzka kombinovanej dopravy, alebo 2. prepravy, ktoré sú súčasťou prepravy jedného alebo viacerých kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s celkovou najväčšou dĺžkou 45 stôp resp. 13,716 m, využívajúce vodnú dopravu za predpokladu, že počiatočný alebo záverečný úsek nepresiahne dĺžku 150 km na území Európskej únie, pričom vzdialenosť 150 km možno prekročiť v záujme dosiahnutia najbližšieho dopravného terminálu vhodného pre poskytnutie plánovanej služby, a to v prípade vozidiel, ktoré sú v súlade s druhým bodom písmenom j) prílohy č. 1; nasledovnú časť navrhujeme oddeliť od bodu 2 ako samostatný bod pretože je nejasné či sa týka len bodu 2 alebo správne oboch bodov 1 a 2. 3. V prípade prevádzky intermodálnych prepráv sa môže najbližší vhodný dopravný terminál poskytujúci službu nachádzať v inom členskom štáte, ako je členský štát Európskej únie, v ktorom bol náklad naložený alebo vyložený. Pripomienka k termínu odosielateľ pri intermodálnej preprave: Pri intermodálnej preprave sa vyskytujú komplikované vzťahy zmluvných strán so zapojením viacerých firiem sídliacich v SR a zahraničí. Prevádzkovatelia intermodálnych terminálov zvyčajne využívajú zmluvných dopravcov, ktorí vykonávajú prepravy kontajnerov z a do terminálov. Ten kto však reálne nakladá kontajner a má informácie o hmotnosti nákladu a kontajnera môže byť pri exportných kontajneroch firma v SR, ktorá si to napr. objednala u zasielateľa (mohla si to však objednať aj tretia strana, ktorá tovar od organizácie kúpila), ten u iného zasielateľa, ten u lodiara, lodiar u prevádzkovateľa terminálu a ten u cestného dopravcu. Ak prevádzkovateľ terminálu nepracuje ako zasielateľ potom podľa Obchodného zákonníka je ako prvý dopravca, ktorý si objednáva prepravu u svojho dopravcu. Pri importných kontajneroch je nakladajúca organizácia mimo SR, ktorá opäť si to môže objednať u zasielateľa, ten u lodiara, ten u prevádzkovateľa terminálu a ten u cestného dopravcu. Podľa definície odosielateľa v bode p) prevzatej zo smernice EU bude v praxi veľmi komplikované a pre kontrolné orgány nemožné zistiť a sankcionovať, ktorý je to vlastne subjekt. Zmluvu o preprave kontajnera s cestným dopravcom vo väčšine prípadov uzatvára aj pri exportných aj pri importných kontajneroch dopravný terminál, ktorý by bol považovaný podľa obchodného zákonníka ako ten kto uzatvára zmluvu o preprave s cestným dopravcom. Pokiaľ je potrebné zabezpečiť aby pri cestnej preprave intermodálnych nákladných jednotiek neboli vozidla preťažené je potrebné pri prepravách na terminál zabezpečiť, aby organizácia nakladajúca náklad do intermodálnej nákladnej jednotky vystavila toto vyhlásenie a pri preprave kontajnerov z terminálu je potrebné zabezpečiť, aby terminál vystavil toto vyhlásenie. Navrhujeme zmeniť termín odosielateľ za nakladajúcu organizáciu (tento termín sa už používa v dohode ADR): Nakladajúca organizácia znamená právny subjekt alebo osobu, ktorá: (a) nakladá náklad do vozidla alebo na vozidlo alebo do intermodálnej nákladnej jednotky, (b) nakladá intermodálnu nákladnú jednotku na vozidlo alebo jazdnú súpravu. Navrhujeme zadefinovať nový termín: Intermodálna nákladná jednotka znamená kontajner, výmenná nadstavba, náves alebo iná podobná nákladná jednotka vhodná pre intermodálnu prepravu. Pripomienka k vyhláseniu odosielateľa pri intermodálnej preprave: Navrhujeme zmeniť termín odosielateľ za termín nakladajúca organizácia. § 5 sa dopĺňa odsekom 8, ktorý znie: „(8) Vozidlá a jazdné súpravy na prepravu intermodálnych nákladných jednotiek musia byť vybavené vyhlásením nakladajúcej organizácie vystavenom cestnému dopravcovi, v ktorom sa uvádza hmotnosť intermodálnej nákladnej jednotky; vyhlásenie je súčasťou dokladov ustanovených na vedenie vozidla v premávke na pozemných komunikáciách.“. Upozorňujeme, že v návrhu nariadenia nebol zapracovaný bod 2 článku 10 f, ktorý bude spracovaný v inej legislatíve a mal by stanoviť pravidlá zodpovednosti nakladajúcej organizácie a cestného dopravcu ak je vozidlo alebo jazdná súprava preťažená a to nielen keď informácie chýbajú, sú nesprávne ale aj keď sú správne (nakladajúca organizácia odošle vozidlo s prekročenou celkovou hmotnosťou). Článok 10 f Smernice rady 96/53/ES stanovuje, že 1. Členské štáty stanovia na prepravu kontajnerov a výmenných nadstavieb pravidlá vyžadujúce, aby: a) odosielateľ vystavil dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajneru alebo výmennej nadstavby, vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť prepravovaného kontajnera alebo výmennej nadstavby, a b) dopravca sprístupnil všetky relevantné dokumenty, ktoré poskytol odosielateľ. 2. Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa zodpovednosti odosielateľa a dopravcu podľa vhodnosti v prípadoch, keď informácie uvedené v odseku 1 chýbajú alebo sú nesprávne a vozidlo alebo jazdná súprava je preťažená. Pripomienka k zvýšeniu celkovej hmotnosti vozidla s technológiou alternatívnych palív: Uvedený návrh neobsahuje zvýšenie celkovej hmotnosti aj u jazdných súprav v bode i) a j), pričom alternatívne palivá sa už v súčasnosti používajú aj u ťahačov návesov, kde táto technológia zníži užitočné zaťaženie jazdnej súpravy pokiaľ sa nezvýši najvyššia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy. V prílohe č. 1 sa štvrtý bod dopĺňa písmenom u), ktoré znie: „u) najväčšie prípustné hmotnosti ustanovené v druhom bode písm. a) (okrem dvojnápravových autobusov), písm. b) a g), i) a j) je možné zvýšiť o dodatočnú hmotnosť najviac 1 t potrebnú pre technológiu alternatívnych palív; požiadavky ustanovené v treťom bode musia zostať zachované. Informácia o dodatočnej hmotnosti pre vozidlá s alternatívnym palivom sa uvádza v doklade podľa § 5 ods. 1 písm. c).”. Pripomienka k účinnosti bodu 18: Tento bod sa netýka revidovanej smernice EU a preto nie je dôvod posúvať jeho účinnosť až od 7. mája 2017. Čl. II Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. novembra 2016 okrem čl. I bodov 2, 5, 6, 18, 19 a 22, ktoré nadobúdajú účinnosť 7. mája 2017. | **O** | **ČA** | Znenie textu upravené. |
| **MHSR** | Odoslané bez pripomienok |  | - | - |
| **NBÚSR** | Odoslané bez pripomienok |  | - | - |
| **ŠÚSR** | Odoslané bez pripomienok |  | - | - |
| **MPSVRSR** | Odoslané bez pripomienok |  | - | - |
| **MZSR** | Odoslané bez pripomienok |  | - | - |

|  |
| --- |
| Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke: |
| O – obyčajná |
| Z – zásadná |