**Dôvodová správa**

**I. Všeobecná časť**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) vypracovalo návrh zákona o  výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) na základe Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky na rok 2013.

Návrh zákona zrušuje a zároveň nahrádza v súčasnosti platný zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov(ďalej len „zákon č. 25/2007 Z. z.). Hlavným cieľom návrhu zákona je oproti zákonu č. 25/2007 Z. z. ustanoviť rámec pre poskytovanie Európskej služby elektronického výberu mýta na území Slovenskej republiky v súlade s rozhodnutím Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov, ktorým sa stanovujú podmienky pre zaručenie interoperability mýtnych systémov (ďalej len „rozhodnutie Komisie 2009/750/ES“), čím zároveň dôjde k vykonaniu tohto rozhodnutia. Návrh zákona preto pre oblasť Európskej služby elektronického výberu mýta ustanovuje niektoré práva a povinnosti poskytovateľa Európskej služby elektronického výberu mýta a notifikovanej osoby, podmienky poskytovania Európskej služby elektronického výberu mýta, zmierovacie konanie v oblasti Európskej služby elektronického výberu mýta, postup pri autorizácii a notifikácii, pôsobnosť ministerstva v oblasti Európskej služby elektronického výberu mýta, zodpovednosť za porušenie povinností ustanovených rozhodnutím Komisie 2009/750/ES a správny poplatok za podanie žiadosti o udelenie oprávnenia na poskytovanie Európskej služby elektronického výberu mýta.

Ďalej návrh zákona ustanovuje podmienky elektronického, náhradného výberu mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy, práva a povinnosti prevádzkovateľa vozidla, vodiča vozidla, správcu výberu mýta, výkon kontroly výberu mýta, pôsobnosť orgánov štátnej správy na úseku výberu mýta a zodpovednosť za porušenie povinností na tomto úseku.

Súčasne sa návrhom zákona zavádza objektívna zodpovednosť na úseku mýta, čím sa má docieliť efektívnejšie, rýchlejšie a hospodárnejšie konanie o protiprávnom skutku za konkrétne porušenia zákona o výbere mýta a jednoznačne svojou individuálnou i generálnou prevenciou znížiť počet porušovateľov a zvýšiť výber mýta. Súčasne sa predpokladá tiež zlepšenie vymáhateľnosti právoplatne uloženej pokuty.

Návrhom zákona sa zároveň odstraňujú niektoré nedostatky súčasného právneho stavu, ktoré vyplynuli z aplikačnej praxe zákona.

Vzhľadom na to, že návrh zákona zrušuje a nahrádza zákon č. 25/2007 Z. z., preberajú sa ním čiastočne do slovenského právneho poriadku tieto smernice EÚ:

smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999
o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011,

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve.

Navrhovaný zákon bude mať pozitívny i negatívny dopad na štátny rozpočet ale jeho prijatie bude mať pozitívny vplyv na dopravcov.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou SR, ústavnými zákonmi SR, platným právnym poriadkom SR, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná.

**Doložka vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** Návrh zákona o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|   | Pozitívne\*  | Žiadne\* | Negatívne\* |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy | x |  | x |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? | x |  | x |
| 3, Sociálne vplyvy – vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,-sociálnu exklúziu,- rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť |  | x |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie |  | x |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti | x |  |  |

**A.3. Poznámky**

**A.4. Alternatívne riešenia**

-

**A.5. Stanovisko gestorov**

**2. Vplyvy na verejné financie:**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

 Tabuľka č. 1

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Príjmy verejnej správy celkom\*** | **0** | **14 664 000** |  **13 178 000** | **11 900 000** |
| v tom: Ministerstvo vnútra SR | 0 | 0  | 0  | 0  |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR\**** | **0** | **14 664 000** | **13 178 000** | **11 900 000** |
| ***- vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **3 090 000** | **990 000** | **990 000** |
| v tom: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR | 0 | 3 090 000 | 990 000 | 990 000 |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***Výdavky zo ŠR SR:*** | 0 | 3 090 000 | 990 000 | 990 000 |
| ***vplyv na územnú samosprávu*** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Celková zamestnanosť**  | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- z toho vplyv na ŠR*** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte**  | **0** | **0** | **0** | **0** |

**\*** vzhľadom na to, že sa jedná o príjmy z pokút v oblasti mýta, tieto sú príjmom kapitoly Ministerstva vnútra SR. Predpokladáme, že sa bude riešiť cca 20% zistených priestupkov, t.j. cca 10 900 priestupkov ročne.

**2.2 Financovanie návrhu**

Tabuľka č. 2

|  |  |
| --- | --- |
| **Financovanie** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Celkový vplyv na rozpočet verejnej správy ( - príjmy, + výdavky)** |  | -11 574 000 | -12 188 000 | -10 910 000 |
|   z toho vplyv na ŠR | 0 | -11 574 000 | -12 188 000 | -10 910 000 |
|   financovanie zabezpečené v rozpočte  | 0 | 0 | 0 | 0 |
|   ostatné zdroje financovania | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Rozpočtovo nekrytý vplyv**  | **0** | **- 11 574 000** | **- 12 188 000** | **- 10 910 000** |

**Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:**

**Predkladaný návrh zákona predpokladá zvýšené príjmy štátneho rozpočtu v kapitole Ministerstva vnútra SR. Zároveň predkladaný návrh rieši zvýšené výdavky na vybudovanie a prevádzku Centrálneho registra priestupkov v rámci kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Celkovo však návrh predpokladá pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy v rokoch 2014 až 2016.**

**2.3 Popis a charakteristika návrhu**

**2.3.1 Popis návrhu:**

Návrh zákona zrušuje a zároveň nahrádza v súčasnosti platný zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Hlavným cieľom návrhu zákona je oproti v súčasnosti platnému zákonu ustanoviť rámec pre poskytovanie Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) na území Slovenskej republiky, zavádza mýto na cestách II. a III. triedy, zavádza objektívnu zodpovednosť na úseku mýta a zvyšuje pokuty za mýtne priestupky. Návrhom zákona sa zároveň odstraňujú niektoré nedostatky súčasného právneho stavu, ktoré vyplynuli z aplikačnej praxe zákona.

**2.3.2 Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

       zmena v nároku

       nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

       kombinovaný návrh

 x    iné

**2.3.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:**

Jasne popíšte, v prípade potreby použite nižšie uvedenú tabuľku. Uveďte aj odhady základov daní a/alebo poplatkov, ak sa ich táto zmena týka.

Tabuľka č. 3

|  |  |
| --- | --- |
| **Objem aktivít** | **Odhadované objemy** |
| **r** | **r + 1** | **r + 2** | **r + 3** |
| Indikátor ABC |  |  |  |  |
| Indikátor KLM |  |  |  |  |
| Indikátor XYZ |  |  |  |  |

 **2.3.4 Výpočty vplyvov na verejné financie**

Vplyvy návrhu zákona na verejné financie sa dotýkajú zvýšeného príjmu rozpočtovej kapitoly Ministerstva vnútra SR prostredníctvom zvýšených sadzieb pokút v oblasti mýta a pokút vybraných v súvislosti so zavedením objektívnej zodpovednosti.

Okrem pozitívneho vplyvu na príjmy štátneho rozpočtu má návrh zákona aj negatívne vplyvy na výdavky štátneho rozpočtu, a to v súvislosti s vybudovaním Centrálneho registra priestupkov, ktorý by mal riešiť správu dopravných priestupkov, so zameraním predovšetkým na spracovanie akéhokoľvek typu dopravného priestupku. Predstavuje súbor organizačných, personálnych a technických prostriedkov, ktorý umožňuje centrálne riadiť a kontrolovať oblasť dodržiavania povinností prevádzkovateľa vozidla a vodiča vozidla podľa tohto návrhu zákona o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekovo pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Okrem oblasti tohto zákona bude Centrálny register priestupkov zastrešovať aj nasledovné oblasti kontroly:

súvisiacu so zaplatením diaľničnej známky / časového poplatku za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest dvojstopovým motorovým vozidlom alebo jazdnou súpravou s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1,

dodržiavania pravidiel cestnej premávky (napr. maximálnej povolenej rýchlosti a maximálne povolenej hmotnosti vozidiel, jazdy na červenú a pod.) a

inej platnej legislatívy Slovenskej republiky (napr. kontrola platnosti štátnej technickej kontroly, kontrola platnosti emisnej kontroly, kontrola platnosti povinného zmluvného poistenia).

Výdavky súvisiace s výstavbou a prevádzkou Centrálneho registra priestupkov budú realizované prostredníctvom rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR.

Náklady súvisiace so spoplatnením ciest II. a III. triedy nulovou sadzbou a zavedením inštitútu objektívnej zodpovednosti budú hradené z vlastných zdrojov NDS.

Výdavky súvisiace s priamym prístupom Finančnej správy a Vojenského spravodajstva k informáciám zhromaždeným podľa § 12 ods. 5 návrhu budú zabezpečené v rámci stanovených limitov výdavkov  dotknutých inštitúcií na príslušný rozpočtový rok.

**Ministerstvo vnútra SR** Tabuľka č.4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Daňové príjmy (100)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |   |
| **Nedaňové príjmy (200)1** | **0** | **14 664 000** | **13 178 000** | **11 900 000** |   |
| **Granty a transfery (300)1** | **0** | **0** | **0** | **0** |    |
| **Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400)** | **0** | **0** | **0** | **0** |   |
| **Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500)** | **0** | **0** | **0** | **0**  |   |
| **Dopad na príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **14 664 000** | **13 178 000** | **11 900 000** |   |
|   |   |   |   |   |   |
|  |  |  |  |  |  |

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR** Tabuľka č. 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** |
| **Bežné výdavky (600)** | **0** | **990 000** | **990 000** | **990 000** |   |
|   Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |   |
|   Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |   |
|   Tovary a služby (630)2 | 0 | 990 000 | 990 000 | 990 000 |   |
| 635002 Rutinná a štandardná údržba výpočtovej techniky |  | 990 000 | 990 000 | 990 000 |  |
|   Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |   |
|   Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úvermi, pôžičkami a NFV (650)2 |  |  |  |  |   |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0**  | **2 100 000** | **0** | **0** |   |
|   Obstarávanie kapitálových aktív (710)2 | 0 | 2 100 000 | 0 | 0 |   |
| 711003 Nákup softvéru | 0 | 2 100 000 | 0 | 0 |  |
|   Kapitálové transfery (720)  |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** | 0 | 0 | 0 | 0 |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **3 090 000** | **990 000** | **990 000** |   |
| **z toho výdavky na ŠR** |  | 3 090 000 | 990 000 | 990 000 |  |
|    Bežné výdavky(600) | 0 | 990 000 | 990 000 | 990 000 |   |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | 0 | 0 | 0 | 0 |   |
|     Kapitálové výdavky (700) | 0 | 2 100 000  | 0 | 0 |  |
|     Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800) | 0 | 0 | 0 | 0 |   |
|  |  |  |  |  |  |

**Vplyvy na podnikateľské prostredie**

Predkladaný materiál má negatívny vplyv na podnikateľské prostredie, predovšetkým na činnosť dopravných spoločností, ktorým sa zvýšia náklady na pokuty, v prípade ak sa budú dopúšťať priestupkov v oblasti mýta, ktoré súvisia so zvýšením pokút a zavedením objektívnej zodpovednosti a taktiež náklady na depozit za palubnú jednotku najmä menším domácim dopravcom, ktorý doteraz využívali len nespoplatnenú sieť ciest II. a III. triedy.

Synergické efekty týchto zmien spôsobia zanedbateľné zvýšenie nákladov na dopravu (s výnimkou dopravcov, ktorý sa budú dopúšťať mýtnych priestupkov) a nepatrným spôsobom tak môže dôjsť k nárastu cien tovarov a služieb pre konečných spotrebiteľov.

Implementácia európskej služby elektronického mýta (EETS) však bude mať opačný efekt, pretože potrebou uzatvorenia len jednej zmluvy a obstarania len jednej palubnej jednotky, sa zníži dopravcom rozsah administratívy i jednorazové náklady súvisiace so zložením zábezpeky za palubné jednotky. Zároveň návrh predpokladá zavedenie zľavového systému v oblasti mýta pre dopravcov za podmienok určených správcom výberu mýta.

**Je potrebné zdôrazniť, že návrh zákona síce zavádza spoplatnenie ciest II. a III. triedy, tieto však budú spoplatnené nulovou sadzbou.** Spoplatnenie týchto komunikácii umožní monitorovať ich zaťaženie tranzitnou nákladnou dopravou.

|  |
| --- |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** |
| **3.1**. Ktoré podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené a aký je ich počet? | Dotknutými budú podnikateľské subjekty podnikajúce v oblasti cestnej prepravy. Jedná sa o stovky subjektov. |
| **3.2**. Aký je predpokladaný charakter a rozsah nákladov a prínosov? | Aplikácia návrhu zvýši náklady dopravných spoločností, ktorým sa zvýšia náklady na pokuty v súvislosti so zvýšením pokút a zavedením objektívnej zodpovednosti v prípade, že sa budú dopúšťať priestupkov v oblasti mýta. Zároveň sa znížia náklady dopravcom, ktorí budú využívať službu EETS. Tieto nie je možné exaktne vyčísliť. |
| **3.3**. Aká je predpokladaná výška administratívnych nákladov, ktoré podniky vynaložia v súvislosti s implementáciou návrhu? | Aplikácia návrhu vytvorí podnikateľským subjektom administratívne náklady. Bude sa týkať predovšetkým menších domácich dopravcov, ktorí doteraz využívali len nespoplatnenú sieť ciest II. a III. triedy a budú nútení uzatvoriť zmluvu s prevádzkovateľom mýtneho systému a zložiť depozit za palubnú jednotku. Môže sa jednať o stovky, prípadne až tisícky dopravcov, ich počet nie je možné exaktne vyčísliť.Dopravcom využívajúcim EETS naopak poklesne rozsah administratívy a náklady na zloženie zábezpeky za palubné jednotky. Jedná sa o stovky dopravcov. |
| **3.4**. Aké sú dôsledky pripravovaného návrhu pre fungovanie podnikateľských subjektov na slovenskom trhu (ako sa zmenia operácie na trhu?) | Návrh neupravuje podmienky pre vstup na trh, podmienky pre správanie sa na trhu neupravuje ani podmienky, ktoré by viedli k zmenám v štruktúre trhu. |
| **3.5**. Aké sú predpokladané spoločensko – ekonomické dôsledky pripravovaných regulácií? | Prijatím návrhu nebude mať žiadne negatívne vplyvy na zamestnanosť a nenastane po jeho schválení žiadne hromadné prepúšťanie. Schválenie návrhu bude mať viacero prínosov. Obmedzí sa ním obchádzanie spoplatnenej siete, zvýši efektivita mýtneho systému a zavedenie objektívnej zodpovednosti bude viesť k miernemu nárastu výberu mýta a zároveň rozloženie dopravy bude menej deformované, čo bude mať pozitívne spoločenské a ekonomické dôsledky.  |

**Vplyvy na životné prostredie**

|  |
| --- |
| **Životné prostredie** |
| **5.1.** Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)? | Aplikácia návrhu nemá vplyv na žiadnu zo zložiek životného prostredia. |
| **5.2.** Bude mať navrhovaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno aký? | Aplikácia návrhu nebude mať negatívny vplyv na chránené územia. |
| **5.3.** Bude mať návrh vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice? | Nakoľko návrh zákona bude aplikovaný na území Slovenska, tak sa nepredpokladá vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice. |

**Vplyvy na informatizáciu spoločnosti**

|  |  |
| --- | --- |
| **Budovanie základných pilierov informatizácie** |  |
| **Obsah** |  |
| **6.1.** Rozširujú alebo inovujú sa existujúce alebo vytvárajú sa či zavádzajú sa nové elektronické služby?  | Návrh predpokladá vybudovanie Centrálneho registra priestupkov, ktorý by mal riešiť správu dopravných priestupkov. Okrem oblasti tohto zákona bude Centrálny register priestupkov zastrešovať aj ďalšie typy dopravných priestupkov.Riešenie správy dopravných priestupkov, realizované vo forme Služby, bude zabezpečovať prostredníctvom platobných kanálov, predajných miest, zákazníckych služieb, kontrolou vozidiel, správou údajov, spracovaním a výberom doplatkov a pokút, centrálnym monitoringom a riadením akosti, procesom upomínania a vymáhania a infraštruktúrou predovšetkým nasledovné procesy:identifikáciu a zaznamenávanie priestupkov,spracovanie získaných informácií,centrálnu registráciu priestupkov avýber doplatkov a pokút.Áno, zverejňovaním osobitných obchodných podmienok pre náhradný výber mýta vrátane zoznamu akceptovaných elektronických prostriedkov platobného styku a zoznamu údajov a dokladov, ktoré je potrebné poskytnúť pre výpočet mýta náhradným spôsobom na webovom sídle správcu výberu mýta alebo na webovom sídle ním určenom sa zavádza nová elektronická služba s úrovňou I (informatívna úroveň). Zverejňovaním všeobecných obchodných podmienok, cenníka a zoznamu údajov a dokladov, ktoré je potrebné predložiť na účely uzavretia zmluvy o užívaní vymedzených úsekov ciest na webovom sídle správcu výberu mýta alebo poskytovateľa Európskej služby elektronického výberu mýta sa zavádza nová elektronická služba s úrovňou I (informatívna úroveň). |
| **6.2.** Vytvárajú sa podmienky pre sémantickú interoperabilitu? | Centrálny register priestupkov bude navzájom prepojený s technickou záznamovou infraštruktúrou umiestnenou na stacionárnych kontrolných bránach, prenosných zariadeniach alebo infraštruktúru umiestnenú v rámci pozemných komunikácií (kamerové systémy, radarové a laserové systémy, kontrolné mýtne brány, dynamické váhy a pod.), mobilnou časťou záznamovej infraštruktúry umiestnenej vo vozidlách mýtnej polície/vozidlách Policajného zboru SR. |
| **Ľudia** |  |
| **6.3.** Zabezpečuje sa vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT? | Návrh nemá vplyv na vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT. |
| **6.4.** Zabezpečuje sa rozvoj elektronického vzdelávania? | Návrh nemá vplyv na zabezpečenie rozvoja elektronického vzdelávania. |
| **6.5.** Zabezpečuje sa podporná a propagačná aktivita zameraná na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT? | Návrh nemá vplyv na zabezpečenie podporných a propagačných aktivít na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT. |
| **6.6.** Zabezpečuje/zohľadňuje/zlepšuje sa prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti? | Návrh nemá vplyv na prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti. |
| **Infraštruktúra** |  |
| **6.7.** Rozširuje, inovuje, vytvára alebo zavádza sa nový informačný systém? | Návrh predpokladá vybudovanie Centrálneho registra priestupkov. |
| **6.8.** Rozširuje sa prístupnosť k internetu? | Návrh nemá vplyv na rozširovanie prístupnosti k internetu. |
| **6.9.** Rozširuje sa prístupnosť k elektronickým službám? | Návrh nerozširuje prístup verejnosti k elektronickým službám. |
| **6.10.** Zabezpečuje sa technická interoperabilita? | Centrálny register priestupkov bude interoperabilný s technickou záznamovou infraštruktúrou (napr. kontrolné mýtne brány, dynamické váhy) a mobilnou časťou záznamovej infraštruktúry. |
| **6.11.** Zvyšuje sa bezpečnosť IT? | Návrh nemá vplyv na bezpečnosť IT. |
| **6.12.** Rozširuje sa technická infraštruktúra? | Návrh ráta s vybudovaním Centrálneho registra priestupkov. |
| **Riadenie procesu informatizácie** |  |
| **6.13.** Predpokladajú sa zmeny v riadení procesu informatizácie? | Návrh nemá vplyv na riadenie procesu informatizácie. |
| **Financovanie procesu informatizácie** |  |
| **6.14.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície? | Návrh vytvára finančné nároky na vybudovanie a prevádzku Centrálneho registra priestupkov. |
| **Legislatívne prostredie procesu informatizácie** |  |
| **6.15.** Predpokladá nelegislatívny materiál potrebu úpravy legislatívneho prostredia procesu informatizácie? | Bezpredmetné. |

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu  s právom Európskej únie**

**1.      Predkladateľ právneho predpisu:**

Vláda  Slovenskej republiky

**Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona o o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**3.      Problematika návrhu právneho predpisu:**

a)       je upravená v práve Európskej únie

-   v primárnom

v čl. 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

- v sekundárnom práve (prijatom pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva - do 30. novembra 2009),

v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999
o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011 a smernice Rady 2013/22/EÚ z 13. mája 2013,

v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve v znení nariadenia Európskeho parlamentu a rady 219/2009 z 11. marca 2009.

- v sekundárnom práve (prijatom po nadobudnutí platnosti Lisabonskej zmluvy, ktorou sa mení a dopĺňa Zmluva o Európskej únii a Zmluva o založení Európskeho spoločenstva - po 30. novembra 2009),

b)   nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.

**4. Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k  Európskej   únii:**

a)  lehota na prebratie smernice alebo lehota na implementáciu nariadenia  alebo rozhodnutia:

smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami bola Slovenska republika povinná transponovať do 30. apríla 2004,

**smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami bola Slovenská republika povinná transponovať do 10. júna 2008,**

**smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami je Slovenská republika povinná transponovať do 16. októbra 2013,**

smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004
o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve bola Slovenská republika povinná transponovať do 20. novembra 2005.

lehota určená na predloženie návrhu právneho predpisu na rokovanie vlády podľa určenia gestorských ústredných orgánov štátnej správy zodpovedných za transpozíciu smerníc a vypracovanie tabuliek zhody k návrhom všeobecne záväzných právnych predpisov:

**smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**  – do 10. marca 2008,

smernica  **Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**  – do 15. septembra 2013,

smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004
o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve – do 21. novembra 2005.

c) informácia o konaní začatom proti Slovenskej republike o porušení podľa čl. 258 až 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie:

- bezpredmetné

d) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia:

Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov

Zákon č. 8/2009 Z. z. o  cestnej premávke v znení neskorších predpisov

Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších prepisov

Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Nariadenie vlády SR č. 344/2006 Z. z. o minimálnych požiadavkách na tunely v cestnej sieti

Zákon č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov

Zákon č. 639/2004 Z.z. o Národnej diaľničnej spoločnosti v znení neskorších predpisov

Návrh zákona o výbere mýta a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Návrh zákona“)

Návrh zákona o diaľničných známkach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Návrh zákona o DZ“)

**5. Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s** **právom  Európskej únie:**

 Úplný

1. **Gestor a spolupracujúce rezorty:**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky - gestor

Ministerstvo financií Slovenskej republiky – spolugestor

**II. Osobitná časť**

**K časti I**

**K § 1**

**Predmet zákona**

 V úvodnom ustanovení sa vymedzuje predmet zákonnej úpravy. V súlade so smernicou 2004/52/ES sú definované technológie pre stanovenie polohy vozidla a vykonanie mýtnej transakcie, použiteľné jednotlivo, alebo v ich kombinácii.

**K § 2**

**Základné ustanovenia**

Vymedzuje sa okruh základných pojmov, ktoré sa používajú v ďalších ustanoveniach zákona. Ustanovenie definuje elektronický výber mýta, ktorý sa vypočíta z dĺžky prejazdenej vzdialenosti po vymedzenom úseku cesty a sadzby podľa kategórie vozidla. V prípade výpadku elektronického výberu mýta sa môže mýto vypočítať náhradným spôsobom.

Na určenie polohy vozidla a realizáciu transakcie automatického odúčtovania mýta bez zastavenia vozidla slúži elektronické zariadenie umiestnené alebo zabudované vo vozidle - palubná jednotka OBU (On Board Unit). Taktiež sa vymedzuje okruh vozidiel nad 3,5 t, ktoré sú povinné platiť mýto.

Keďže sú spoplatnené aj koncesné cesty, čisté výnosy sú príjmom štátneho rozpočtu avšak tento príjem je účelovo viazaný na úhradu záväzkov štátu vyplývajúcich z koncesných zmlúv.

Cieľom spoplatnenia ciest II. a III. triedy bude v prvej fáze zavedenie nulovej sadzby s cieľom monitorovania nákladných vozidiel na cestách II. a III. triedy pričom následne môže dôjsť k reálnemu spoplatneniu najvyťaženejších úsekov ciest II. a III. triedy. Prípadné čisté výnosy sú rovnako účelovo viazané na výstavbu, správu a údržbu ciest II. a III. triedy.

**K § 3**

**Oslobodenie od mýta**

Vymedzuje sa okruh subjektov oslobodených od platenia mýta. Uplatňujú sa obdobné výnimky z povinnosti platenia, ktoré sú v súčasnosti platnom znení zákona č. 25/2007 Z.z.

**K § 4**

**Sadzba mýta**

Sadzby mýta za 1 km cesty sú stanovené rovnako ako doteraz pre jednotlivé kategórie vozidiel podľa ich celkovej hmotnosti, podľa počtu náprav a emisnej triedy vozidla na základe výpočtu úrovní vážených priemerných sadzieb mýta v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. Pre jednoznačnosť výkladu vozidlá s hmotnosťou presne 12 t patria do vyššej kategórie spoplatnenia t.j. do kategórie 12t (vrátane) a viac.

Oproti súčasnej právnej úprave, sa zavádza zľavový systém na odjazdené km po presiahnutí určitého počtu km v príslušnom roku a každoročná úprava sadzieb mýta podľa indexu spotrebiteľských cien, pričom táto úprava môže byť nielen smerom nahor ale aj nadol.

**K § 5**

**Spôsob užívania vymedzených úsekov ciest s elektronickým výberom mýta**

Uvedené ustanovenie sa preberá z vyhlášky č. 388/2009 Z.z. a sú v ňom definované základné technické podmienky a podrobnosti o spôsobe výpočtu mýta pri užívaní vymedzených úsekov ciest. Ich zakotvenie je nevyhnutné aj z dôvodu jednoznačného postupu pri výkone kontroly, ako aj z dôvodu predchádzania neželaným nejasnostiam pri výpočte mýta.

Vzhľadom na skutočnosť, že sa uvažuje aj so spoplatnením na vymedzených úsekoch ciest v intravilánoch obcí, je nevyhnutné zadefinovať systém spoplatnenia vo vzťahu k vymedzeným úsekom a podúsekom, ktoré vozidlo prejde, tak ako to ustanovujú odseky 4 a 5. Cieľom navrhovanej právnej úpravy je stanovením časového obdobia prejazdu vymedzeným úsekom intravilánu vylúčiť zo spoplatnenia tých, ktorí majú v obci zdroj alebo cieľ a primárne sa zamerať na vozidlá tranzitujúce cez obec. Nastavenie systému má zároveň eliminovať motiváciu vozidiel obchádzať vymedzené úseky ciest v intraviláne súbežnými komunikáciami, ak neprejdú celý vymedzený úsek, t.j. všetky jeho podúseky.

**K § 6**

**Náhradný výber mýta**

Dôvodom tohto ustanovenia je úprava režimu platby mýta v prípadoch, ako je výpadok elektrickej energie, výpadok telekomunikačných služieb, výpadok elektronického mýtneho systému alebo pri ich kombinácií a to bez ohľadu na skutočnosť, či v danom prípade ide o lokálny alebo celoplošný výpadok, príp. ak podľa uváženia správcu výberu mýta nastane situácia, ktorá môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Rovnako v prípade vzniku napr. kolón alebo vzniku inej situácie súvisiacej s ohrozením bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky môže správca výberu mýta dočasne zaviesť náhradný výber mýta. Toto ustanovenie nezakotvuje všeobecne platný alternatívny výpočet mýta uplatňujúci sa kedykoľvek súbežne popri štandardnom postupe, ale naopak zakotvuje postup iba pre špecifické situácie, kedy nie je možné štandardný elektronický postup uplatniť.

**K § 7 a 8**

**Zmluva o užívaní vymedzených úsekov ciest**

Podľa ustanovenia vymedzené úseky je možné užívať len po uzavretí zmluvy. § 8 obsahuje podstatné náležitostí zmluvy o užívaní vymedzených úsekov. V ostatnom sa ponecháva správcovi výberu mýta a poskytovateľovi európskej služby elektronického výberu mýta voľnosť pri tvorbe týchto zmlúv a všeobecných obchodných podmienok.

**K § 9**

**Povinnosti prevádzkovateľa vozidla a vodiča vozidla**

 Vymedzenie subjektu platiteľa mýta, vzhľadom na vzájomnú solidárnosť vzťahov medzi prevádzkovateľom alebo vlastníkom vozidla, užívateľom vozidla, a vodičom vozidla, ktorý je zodpovedným subjektom preukázania riadnej platby pri kontrole na mieste, je ustanovené na prevádzkovateľa vozidla v zmysle § 2 písm. am) zákona č. 725/2004 Z.z o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Povinnosťou platiteľa mýta a vodiča vozidla je umiestnenie a aktivovanie palubnej jednotky k výpočtu výšky mýta a automatickej transakcie odúčtovania mýta. Rovnako sú zodpovední za povinné zadanie potrebných technických údajov o vozidle do tohto zariadenia. Zavádzajú sa povinnosti prevádzkovateľa a vodiča pri náhradnom výpočte mýta, ktoré doterajší zákon č. 25/2007 Z.z. neobsahoval. Palubná jednotka na základe zistenia polohy vozidla umožní určiť prejazdenú vzdialenosť a po komunikácii s centrálou zaznamená a odpočíta vypočítanú výšku mýta.

**K § 10**

**Práva a povinnosti prevádzkovateľa oslobodeného od mýta**

Uvedené práva a povinnosti sa preberajú z vyhlášky č. 388/2009 Z.z., ktorou sa upravuje registračná povinnosť prevádzkovateľa vozidla oslobodeného od mýta. Za účelom evidencie a aby nedošlo k neoprávnenému vyrubeniu mýta sa vyžaduje registrácia aj vozidiel oslobodených od mýta, a to v limitovanom rozsahu údajov, pričom vymedzení prevádzkovatelia vozidiel nie sú povinní sa registrovať vôbec. Režim oslobodeného vozidla má za následok oslobodenie od povinnosti platiť mýto a povinnosti vybaviť vozidlo palubnou jednotkou. V okamihu, keď vozidlo stratí status oslobodeného vozidla je jeho prevádzkovateľ povinný postupovať ďalej v zmysle všeobecných ustanovení, t.j. uzatvoriť zmluvu o užívaní vymedzených úsekov ciest.

Na základe doterajších skúseností z praxe, zavádza sa osobitná právna úprava pre vozidlá ozbrojených síl alebo civilných zložiek vysielajúceho štátu.

**K § 11**

**Palubná jednotka**

Ustanovením sa definuje palubná jednotka a v upravenej podobe sa preberajú ustanovenia o palubnej jednotke z vyhlášky č. 388/2009 Z.z., ktorej inštalácia je nevyhnutným predpokladom užívania vymedzených úsekov ciest, pričom akceptovateľná je iba palubná jednotka vydaná správcom výberu mýta alebo ním poverenenou osobou alebo poskytovateľom európskej služby elektronického výberu mýta. Každá palubná jednotka je priradená a zaregistrovaná iba k jednému vozidlu a ako taká je neprenosná. Ku každému vozidlu, ktoré užíva vymedzené úseky ciest je teda nutné priradiť osobitnú palubnú jednotku. Podrobnosti o inštalácii a umiestnení pritom ustanovuje návod na inštaláciu a umiestnenie. Podmienky nakladania s ňou a jej používania môžu zakotviť okrem tohto návrhu zákona, prípadne vykonávacieho predpisu aj všeobecné obchodné podmienky.

V odseku 4 je riešené nastavenie palubnej jednotky, ktoré je nevyhnutným predpokladom pre správny výpočet mýta.

Odsek 5 a 6 upravuje postup v prípade poruchy alebo poškodenia palubnej jednotky počas jazdy alebo po skončení jazdy, s ktorou sa spájajú povinnosti vodiča vozidla oznámiť to bezodkladne správcovi výberu mýta alebo ním poverenenej osobe alebo poskytovateľovi európskej služby elektronického výberu mýta.

Základným účelom odseku 7 a 8 je vymedzenie práv a povinností prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla v prípade krádeže, straty, zničenia alebo poškodenia palubnej jednotky, pričom pre všetky spomenuté prípady je prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla povinný bezodkladne informovať o danej skutočnosti správcu výberu mýta alebo ním poverenenú osobu alebo poskytovateľa európskej služby elektronického výberu mýta.

**K § 12**

**Správca výberu mýta**

Podľa § 6 ods. 9 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a podľa § 8 ods. 1 zákona č. 639/2004 Z.z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov výber poplatkov za užívanie diaľnic a ciest zabezpečuje Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

V odseku 2 sa vymedzuje okruh činností, ktorými môže správca výberu mýta poveriť inú osobu, napr. prevádzkovateľa mýtneho systému.

Systém výberu mýta umožňuje úhradu mýta pred jazdou po cestách podliehajúcich mýtu nielen pravidelným ale aj občasným užívateľom a to platbou v hotovosti, bankovým prevodom alebo platobnými kartami na zriadených platobných miestach. Povinnosť vybudovať platobné miesta pre úhradu mýta má správca výberu mýta.

Odseky 5 a 6 riešia požiadavky na zhromažďovanie, spracovávanie, využívanie, uschovávanie príp. poskytovanie údajov potrebných k výpočtu mýta pri dodržiavaní ustanovení všeobecne záväzných právnych predpisov o ochrane osobných údajov.

Odsek 8 rieši ďalšie povinnosti správcu výberu mýta a to umožniť nepretržitý a priamy prístup k informáciám zhromaždeným zariadeniami slúžiacimi na výber mýta Policajnému zboru najmä na účely odhaľovania trestnej činnosti alebo priestupkov ako aj Slovenskej informačnej služby na plnenie úloh podľa osobitného predpisu.

Pod zavádzaním nového mýtneho režimu s čím súvisí povinnosť správcu výberu mýta predkladať ministerstvu správu je potrebné chápať aj podstatnú zmenu sadzieb mýta alebo rozsahu spoplatnenej siete.

**Všeobecne k § 13 až 19**

Vozidlo prejde naprieč Európou po spoplatnených cestách a uhradí mýto na základe jednej zmluvy. Prevádzkovateľ vozidla obdrží jedno súhrnné vyúčtovanie bez ohľadu na to, ktorými štátmi alebo regiónmi jeho vozidlo prešlo. Nová Európska služba elektronického výberu mýta (EETS) má uľahčiť platenie mýta v rámci celej Európskej únie a má byť k dispozícii na všetkých dnes spoplatnených úsekoch ciest, mostoch, tuneloch a trajektoch.
O správne podklady pre výber mýta sa má postarať elektronické zariadenie, tzv. interoperabilná palubná jednotka. V rámci služby európskeho elektronického výberu mýta bude stačiť len jedno takéto zariadenie pre každé vozidlo. Tým sa eliminujú problémy pri získavaní špecifických palubných jednotiek a odpadne administratívna záťaž spojená s registráciou vozidla, uzatváraním zmlúv alebo napr. skladaním záloh v nekompatibilných systémoch na národnej alebo dokonca miestnej úrovni.

Uvedenými ustanoveniami sa zabezpečuje vykonateľnosť rozhodnutia Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov.

**K § 13**

**Európska služba elektronického výberu mýta**

V ustanovení sa definujeeurópska služba elektronického výberu mýta ako aj poskytovateľ európskej služby elektronického výberu mýta.

**Udelenie a odňatie oprávnenia na  poskytovanie európskej služby elektronického výberu mýta**

**K § 14**

V odseku 1 sa preberajú podmienky pre udelenie oprávnenia na poskytovanie európskej služby elektronického výberu mýta z rozhodnutia Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov a tie sa v ďalších odsekoch konkretizujú a spresňujú.

**K § 15**

V ustanovení sa špecifikuje, čo má žiadosť o udelenie oprávnenia obsahovať a aké dokumenty je k nej potrebné priložiť. Rovnako sa upravuje postup ministerstva pri udeľovaní tohto oprávnenia.

**K § 16**

Ustanovením sa upravujú dôvody odňatia oprávnenia ministerstvom.

**K § 17**

**Práva a povinnosti poskytovateľa európskej služby elektronického výberu mýta**

Povinnosti poskytovateľa európskej služby elektronického výberu mýta sú upravené nielen rozhodnutím Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov ale sú definované aj v § 16 návrhu zákona tak, aby boli naplnené ustanovenia rozhodnutia, ale aby bola zabezpečená aj funkčnosť a kontrolovateľnosť mýtneho systému a ochrana osobných údajov.

**K § 18**

**Zmierovacia komisia**

Zmierovací orgán musí byť z hľadiska svojej organizačnej a právnej štruktúry nezávislý od obchodných záujmov správcu výberu mýta a poskytovateľov európskej služby elektronického výberu mýta. Keďže Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov ukladá len povinnosť zriadiť zmierovací orgán návrh zákona v podrobnej forme ustanovuje zmierovaciu komisiu ako nezávislý orgán, stanovuje postup zmierovacieho konania ako aj požiadavky na členov zmierovacej komisie. Stanovisko zmierovacej komisie nie je pre strany záväzné, má len odporúčací charakter, v ktorom navrhuje riešenie sporu a zdôvodňuje ho.

Oblasť elektronického výberu mýta je značne rozsiahla a prípadné spory môžu  vznikať v rozličných oblastiach. Preto predkladateľ zvolil za účelom zastrešenia čo najširšieho okruhu možných tém odborníkov z oblasti práv, ekonómie a financií a pozemných komunikácií, pričom členov navrhujú odborné organizácie a vedecké inštitúcie a to najmä vysoké školy a vedecké pracoviská Slovenskej akadémie vied. O konkrétnych subjektoch, ktoré budú navrhovať odborníkov za členov zmierovacej komisie rozhodne minister.

**K § 19**

**Zmierovacie konanie**

Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov ukladá členským štátom zriadiť zmierovací orgán, ktorý sa má pokúšať riešiť prípadné spory pri uzatváraní zmlúv o poskytovaní európskej služby elektronického výberu mýta alebo spory vyplývajúce z uzavretých zmlúv medzi správcom výberu mýta a poskytovateľov európskej služby elektronického výberu mýta predtým ako by uvedené spory mali byť riešené súdnou cestou.

**Autorizácia**

**K § 20 a 21**

Ustanovením sa upravuje postup pri získavaní autorizácie na vykonávanie posudzovania zhody a vhodnosti zložiek interoperability čo je riešené na Úrade pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR. Kladné rozhodnutie o autorizácii úrad oznámi Európskej komisii a ostatným členským štátom formou „notifikácie“, teda formálneho oznámenia, že subjekt, ktorý bol autorizovaný na vykonávanie posudzovania zhody spĺňa všetky požiadavky, ktoré sú na neho kladené. Pozastavenie alebo zrušenie autorizácie musí úrad oznámiť Európskej komisii a ostatným členským štátom a znamená súčasne aj pozastavenie alebo zrušenie notifikácie.

**K § 22**

**Práva a povinnosti notifikovanej osoby**

Keďže je potrebné zabezpečiť vysokú kvalitu výkonu notifikovaných osôb vykonávajúcich posudzovanie zhody a všetky notifikované osoby by mali vykonávať svoje úlohy rovnakým spôsobom a za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže, sú stanovené povinnosti, ktoré musí spĺňať subjekt zapojený do posudzovania zhody. S cieľom zabezpečiť rovnakú úroveň bezpečnosti zariadení, je nevyhnutné, aby subdodávatelia pri vykonávaní úloh posudzovania zhody spĺňali rovnaké požiadavky ako notifikované osoby. Notifikovaná osoba má stanovené informačné povinnosti voči úradu a orgánu trhového dohľadu. Informačné povinnosti sa týkajú vydaných dokumentov pre účely posudzovania zhody, odmietnutia ich vydať, činností posudzovania zhody a subdodávateľských zmlúv.

**K § 23**

**Ministerstvo**

V ustanovení sa vyčíslujú povinnosti ministerstva vyplývajúce najmä zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006, Smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 a Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011

a rozhodnutia Komisie 2009/750/ES o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov.

**K § 24**

**Štátny odborný dozor**

Ustanovenia definujú orgány štátneho odborného dozoru, okruh kontrolovaných subjektov, preukazovanie sa kontrolóra pri výkone štátneho odborného dozoru a práva a povinnosti kontrolóra.

**K § 25**

**Kontrola dodržiavania povinností prevádzkovateľa vozidla a vodiča vozidla**

Kompetencie na vykonávanie kontroly dodržiavania ustanovení zákona majú kontrolou poverené osoby v spolupráci s útvarmi Policajného zboru. V prípade novo zavádzanej objektívnej zodpovednosti môže kontrolu vykonávať aj správca výberu mýta alebo ním poverená osoba samostatne.

Poverenými osobami sú zamestnanci správcu výberu mýta alebo ním poverenej osoby.

Osoba poverená výkonom kontroly získava údaje o úhrade mýta na platobných miestach a elektronickou kontrolou na stacionárnych kontrolných miestach a mobilnou kontrolou. Na základe týchto údajov je možné vyhodnotiť porušenie ustanovení tohto zákona a všeobecných záväzných predpisov na jeho vykonanie.

Osoby poverené výkonom kontroly sú povinné sa pri výkone kontroly na požiadanie preukazovať preukazom, obsahujúcim údaje o totožnosti a vymedzenie poverenia. Vydanie a evidenciu preukazov poverených osôb má v kompetencii ministerstvo.

Odsek 5 bližšie ustanovuje oprávnenia poverených osôb pri výkone kontroly vozidiel, u ktorých bolo zistené porušenie tohto zákona. Automatickými stacionárnymi a mobilnými elektronickými zariadeniami sú z digitálnych záznamov a automatizovanej identifikácie vozidla a zistenia totožnosti majiteľa alebo prevádzkovateľa vozidla vypracované podklady pre objasňovanie a prejednávanie priestupku.

Oprávnenia osôb poverených výkonom kontroly umožňujú pri výkone kontroly vyžadovať vysvetlenie ako i preukázanie úhrady mýta. Sú oprávnené v prípade nepreukázania úhrady vybrať mýto vypočítané na základe podkladov, alebo v prípade ak nemožno určiť skutočnú prejazdenú vzdialenosť vozidla, vybrať mýto vypočítané z dĺžky 650 km a sadzby príslušnej kategórie vozidla.

Podľa zákona č. 171/1993 Z.z. o Policajnom zbore v znení neskorších predpisov útvary Policajného zboru pri dohľade nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky plnia aj iné úlohy, ak tak ustanovujú osobitné zákony. Okruh oprávnení policajta je pre plnenie úloh na úseku kontroly mýta postačujúci a je v súlade s poslaním Policajného zboru. Útvary Policajného zboru spolupracujú pri výkone kontroly usmerňovaním vozidiel, u ktorých bolo zistené porušenie ustanovení tohto zákona, za účelom zastavenia a nevedenia na kontrolné miesta. V prípade nepreukázania úhrady mýta za kontrolované vozidlo, alebo úhrady v nie plnej výške, sú oprávnené uložiť zákaz ďalšej jazdy alebo prikázať smer jazdy.

V prípade neprejednania priestupku v blokovom konaní sú poverené osoby povinné vyhotoviť doklad o kontrole a zabezpečiť oznámenie zisteného priestupku na predpísanom tlačive a predpísaným postupom na prejednávanie v správnom konaní.

V rámci riešenia objektívnej zodpovednosti sa v odseku 11 definujú práva a povinnosti správcu výberu mýta alebo ním poverenej osoby pri výkone kontroly, ktoré sú prispôsobené na elektronicky vykonávanú kontrolu, bez potreby zastavenia motorového vozidla.

**K § 26**

**Zadržanie osvedčenia o evidencii a tabuľky s evidenčným číslom vozidla**

Ustanovenie upravuje oprávnenie príslušníka Policajného zboru zadržať osvedčenie o evidencii a tabuľku s evidenčným číslom vozidla v prípade nezaplatenia mýta a postup pri ich zadržaní a vrátení.

**K § 27**

**Priestupky**

Kvalifikácia priestupkov je rozdelená na priestupky týkajúce sa nezaplatenia mýta a odmietnutia platby na mieste kontroly, nesplnenia povinnosti umiestnenia a aktivácie palubnej jednotky vo vozidle, na priestupky nezadania alebo zadania klamlivých údajov do palubnej jednotky a neoprávnené manipulovanie a zasahovanie s palubnou jednotkou a na priestupky nepredloženia dokladov potrebných na určenie kategórie vozidla, celkovej hmotnosti, počtu náprav a emisnej triedy.

Niektoré výšky pokút sa zvyšujú avšak na druhej strane sú v prípade nezaplatenia mýta odstupňované podľa toho o aký nedoplatok mýta sa jedná. Skutková podstata priestupku podľa ods. 1 písm. c) sa použije len v prípade, že vodič sa nachádza na vymedzenom úseku cesty II. a III. triedy a nemá vo vozidle spustenú palubnú jednotku. Priestupky, ktoré neboli prejednané v blokovom konaní budú ako doteraz prejednávať okresné úrady. Na priestupky a ich prejednávanie sa vzťahuje zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov.

Odsek 13 ustanovuje, že výnosy z pokút uložených za priestupky na úseku mýta sú príjmom štátneho rozpočtu.

**K § 28**

**Správne delikty**

Ustanovenia o správnych deliktoch sú precizované z dôvodu zrušenia vyhlášky č. 388/2009 Z.z., ktorým sa vydáva Mýtny poriadok v znení neskorších predpisov. Rovnako sa zmierňujú pokuty a stanovujú sa rozmedzia na uloženie pokuty. Rovnako ako v prípade priestupkov, aj výnosy z pokút uložených za správne delikty na úseku mýta sú príjmom štátneho rozpočtu.

**Osobitné ustanovenia o správnych deliktoch prevádzkovateľa vozidla**

**K § 29**

Hlavným účelom zavádzania objektívnej zodpovednosti za porušenie predpisov na úseku mýta je zabezpečiť disciplinovanosť a dodržiavanie predpisov na úseku mýta a to najmä dodržiavanie povinnosti úhrady mýta.

Preukazovanie zodpovednosti za porušenie niektorých ustanovení zákona č. 25/2007 Z.z. je v súčasnej dobe mimoriadne náročné v prípadoch, ak páchatelia priestupkov na úseku mýta nie sú bezprostredne po spáchaní priestupku zastavení, identifikovaní a na mieste porušenia zákona bezprostredne prejednaní. Ide predovšetkým o nezaplatenie mýta, jazda po vymedzených úsekoch bez palubnej jednotky či nesprávne alebo neúplné zadanie technických údajov o vozidle do palubnej jednotky.

Ustanovuje sa rozsah povinností prevádzkovateľa vozidla ako ich taxatívny výpočet, ktoré je možné zadokumentovať prostredníctvom automatizovaných technických prostriedkov.

 Správne delikty prevádzkovateľa vozidla obsahujú  3 skutkové podstaty s presným určením pokuty. Okresný úrad nebude oprávnený uložiť inú pokutu ako uvádza návrh zákona. Rovnako nebude môcť prihliadať na žiadne okolnosti, trvanie protiprávneho stavu ani na osobu páchateľa.

Jedno konanie (jedno konkrétne zistené konanie t.j. súvislá jazda po spoplatnenej sieti bez toho, aby ju vozidlo opustilo), ktoré vykazuje znaky viacerých porušení uvedených v § 29 návrhu zákona sa prejedná v spoločnom konaní, kde sa uloží výška pokuty podľa najprísnejšie postihnuteľného porušenia. V prípade opustenia spoplatneného úseku diaľnice alebo cesty a následné opätovné vstúpenie na spoplatnenú sieť sa považuje za nové porušenie, a teda bude prejednané samostatne v ďalšom konaní.

V odseku 10 sa ustanovuje prekluzívna lehota, po ktorej uplynutí nemožno pokutu uložiť a konanie o správnom delikte musí byť odložené (§ 30 ods. 1 písm. d) návrhu zákona), resp. musí byť zastavené (§ 30 ods. 6 návrhu zákona).

Výška pokuty za správny delikt prevádzkovateľa vozidla nie je závislá od výšky ustanovených pokút za priestupok. Naproti tomu, v konaní o priestupku vodiča nemožno upustiť od výkonu časti pokuty tak, ako je to u správneho deliktu prevádzkovateľa vozidla (pozitívna motivácia upustenia od platby 1/3 pokuty pri jej riadnom, včasnom zaplatení pokuty ale aj doplatku mýta).

Z dôvodu vyššie uvedenej možnosti uhradiť 2/3 pokuty v lehote na podanie odporu (pozitívna motivácia) sú pokuty v návrhu zaokrúhľované na sumy deliteľné tromi bezo zvyšku.

Zaplatením pokuty prevádzkovateľom vozidla bude vec správneho deliktu ukončená ad acta bez akéhokoľvek zápisu do evidencie vodičov.

Pokutu bude prevádzkovateľ vozidla povinný uhradiť na príslušný bankový účet; platba v hotovosti je vylúčená zo systémových dôvodov.

Výnosy z pokút uložených za správne delikty na úseku mýta sú príjmom štátneho rozpočtu.

**K § 30**

Niektoré protiprávne skutky z rôznych dôvodov, ako napr. znečistená, neexistujúca, nečitateľná tabuľka s evidenčným číslom alebo rozmazaný, nekvalitný záznam (snímok) a pod., bude okresný úrad odkladať záznamom z dôvodu, že sa nepodarilo zistiť skutočnosti svedčiace o tom, že skutok spáchala konkrétna osoba – prevádzkovateľ vozidla.

Skutok spáchaný vozidlom, ktorého prevádzkovateľ požíva výsady a imunity podľa medzinárodného práva (diplomati) bude odložený. Ak nebude zistené, že ide o takúto osobu, konanie o správnom delikte bude zastavené po doručení takejto informácie ako odporu proti rozkazu o uložení pokuty za správny delikt.

Odloženie veci z dôvodu zániku zodpovednosti za porušenie povinností prichádza do úvahy napr. pri úmrtí prevádzkovateľa vozidla (fyzická osoba) alebo jeho zániku (právnická osoba) alebo po uplynutí dvoch rokov od porušenia povinnosti (§ 139b ods. 3).

O odložení veci záznamom v spise nie je potrebné upovedomovať účastníka konania, s poukazom na základnú zásadu všeobecného predpisu o správnom konaní (§ 3 ods. 3 správneho poriadku); ak nemá prevádzkovateľ vozidla vedomosť o možnom konaní voči nemu, z rozumového dôvodu nie je potrebné mu oznamovať odloženie veci.

**K § 31**

Na zabezpečenie požiadavky vyplývajúcej z § 3 ods. 3 správneho poriadku vybaviť vec včas a bez zbytočných prieťahov, ako aj použiť najvhodnejšie prostriedky na dosiahnutie účelu, pričom sa má dbať na hospodárny priebeh konania, bez zbytočného zaťažovania osôb, sa navrhuje rozhodovať o správnom delikte zjednodušenou formou konania – aplikáciou inštitútu rozkazného konania, ktoré v súčasnej dobe pozná zákon o priestupkoch. Jeho jednoznačnou a poprednou výhodou je jeho rýchlosť a výrazná hospodárnosť; nevzniká tu potreba doručovania najprv upovedomenia o začatí konania s prípadným nariadením ústneho pojednávania vo veci, ktorého výsledkom by malo byť vydanie rozhodnutia.

Pri riešení správneho deliktu prevádzkovateľa vozidla sa vo väčšine prípadov nepredpokladá náročné dokazovanie tohto skutku, nakoľko samotným vyhotovením dôkazu, overením dôkazov a následnou lustráciou prevádzkovateľa vozidla v informačných systémoch je dokazovanie ukončené.

Ak je nepochybne zistené, že správny delikt bol spáchaný vozidlom konkrétneho prevádzkovateľa, okresný úrad bez ďalšieho konania bezodkladne vydá rozkaz o uložení pokuty za správny delikt (ďalej len „rozkaz"), na ktorého obsahové náležitosti sa bude primerane vzťahovať § 47 správneho poriadku. Na konanie o správnom delikte sa nevzťahuje ani subsidiárne zákon o priestupkoch, t. j. záväzný je len všeobecný predpis o správnom konaní.

Z dôvodu objektivity konania a zaručenia právnej istoty sa navrhuje možnosť podať odpor. Dôvodom podania odporu môže byť akákoľvek námietka. Musí však obsahovať všeobecné náležitosti podania podľa § 19 správneho poriadku, t. j. z odporu musí byť zrejmé, kto ho podáva, akej veci sa týka a čo sa navrhuje. Účastník konania však v prípade neúspechu v ďalšom konaní o správnom delikte po podaní odporu, bude musieť uhradiť aj paušálne trovy konania vo výške 30 eur.

Podaný odpor teda zrušuje rozkaz, a ak odpor obsahuje také skutočnosti, príp. doložené relevantné dôkazy, ktoré

a) odôvodňujú zastavenie konania podľa odseku 6, okresný úrad konanie zastaví,

b) umožňujú ďalej konať vo veci iného prevádzkovateľa vozidla (nesprávne stotožnený prevádzkovateľ), konanie o správnom delikte voči konkrétnemu prevádzkovateľovi sa zastavuje a v prípade dostatočne zisteného stavu veci sa vydá rozkaz voči inému prevádzkovateľovi,

c) nepreukázali nedostatočne zistený stav veci alebo inú nezákonnosť, či nesprávnosť rozkazu, okresný úrad postúpi vec príslušnému orgánu na prejednanie správneho deliktu toho istého prevádzkovateľa,

d) označujú vodiča v požadovanom rozsahu, okresný úrad konanie o správnom delikte preruší a začne konanie o priestupku vodiča.

Konanie o správnom delikte sa zastaví až na základe rozhodnutia okresného úradu o uznaní viny vodiča za porušenie povinnosti podľa § 27 návrhu zákona. Ak však konanie o skutku vodiča bude zastavené z dôvodov uvedených v odseku 7, rozhodnutie o zastavení priestupkového konania má za následok pokračovanie v konaní o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla.

Vzhľadom na efektívne využívanie systému a rýchlosť konania sa navrhuje najmä pri vydávaní rozkazov upustiť od niektorých náležitostí rozhodnutia podľa správneho poriadku, a to od odtlačku úradnej pečiatky a podpisu oprávnenej osoby. Keďže sa predpokladá čo najviac zautomatizované vydávanie rozkazov, umožňuje sa, aby tieto náležitosti boli nahradené jednak už predtlačeným odtlačkom pečiatky a jednak aj faksimile podpisu oprávnenej osoby.

**K § 32**

Upravujú sa základné pravidlá súbehu konania o priestupku vodiča a konania o správnom delikte prevádzkovateľa vozidla a dodržania zásady „Ne bis idem“.

**K § 33**

Návrh zákona ustanovuje evidenciu správnych deliktov prevádzkovateľov vozidiel, ktorú vedie ministerstvo. Evidencia správnych deliktov prevádzkovateľov vozidiel obsahuje všetky dostupné vopred zadefinované údaje o správnom delikte a prevádzkovateľovi vozidla. Okrem samotnej evidencie správnych deliktov sa upravujú podmienky poskytovania údajov z tejto evidencie.

**K § 34**

**Vzťah k správnemu poriadku**

Vymedzuje sa vzťah tohto zákona k správnemu poriadku.

**K § 35**

**Splnomocňovacie ustanovenia**

Vymedzuje sa predmet nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanovia sadzby mýta za 1 km cesty s rozlíšením podľa kategórie vozidla, počtu náprav a emisnej triedy vozidla. Sadzby mýta budú určené nariadením vlády, pričom správca výberu mýta určuje mýto za prejazdenú vzdialenosť v súlade so sadzbami určenými nariadením vlády.

Na vykonávanie tohto zákona budú vydané všeobecne záväzné právne predpisy týkajúce sa určenia vymedzených úsekov ciest, limitov poisteného plnenia či preukazovania finančnej spôsobilosti podľa § 14 a pod.

**K § 36**

**Prechodné ustanovenie**

Ustanovujú sa prechodné ustanovenia, ktoré súvisia s prijatím navrhovaného zákona.

**K § 37**

**Záverečné ustanovenie**

Toto ustanovenie obsahuje odkaz na transpozičnú prílohu.

**K § 38**

**Zrušovacie ustanovenie**

Toto ustanovenie obsahuje zrušovacie ustanovenia, ktorými sa zrušujú dosiaľ platné právne predpisy na úseku pozemných komunikácií.

**K článku II:**

Cieľom úpravy zákona o priestupkoch je zvýšením pokút pre vodičov nákladných vozidiel, ktorí porušujú zákaz vjazdu nákladných vozidiel na pozemnú komunikáciu odstrašiť porušovateľov takýchto zákazov a zároveň zvýšiť dodržiavanie príslušných dopravných značiek, čo bude mať pozitívny efekt najmä na obyvateľstvo žijúce pri takýchto cestách ako aj na zníženie nákladov vynakladaných na údržbu týchto pozemných komunikácií.

**K článku III:**

V súvislosti so zavedením Európskej služby elektronického výberu mýta je potrebné doplniť Sadzobník správnych poplatkov o poplatok za podanie žiadosti o udelenie oprávnenia na poskytovanie európskej služby elektronického výberu mýta, ako aj žiadosti v oblasti metrológie a posudzovania zhody.

**K článku IV:**

Navrhovaná zmena súvisí s precizovaním ustanovení zákona o NDS a to zmenou pojmu „poplatok“ na „mýto“.

Zaradenie pozemkov pod diaľnicami vrátane súčastí diaľnic do špecifikácie prioritného infraštruktúrneho majetku NDS navrhujeme z dôvodu zosúladenia vlastníctva a zabezpečenia právnej istoty, nakoľko z hľadiska evidencia katastra nehnuteľností v zmysle zákona 162/1995 Z. z. o katastri nehnuteľností a o zápise vlastníckych a iných práv k nehnuteľnostiam (katastrálny zákon) v znení neskorších predpisov sa cestné teleso definuje ako stavba a eviduje sa v katastri nehnuteľností parcelným číslom pozemku, kódom druhu pozemku a kódom spôsobu využívania pozemku, konkrétne 13311 - pozemky, na ktorých sú postavené inžinierske stavby – diaľnice a rýchlostné cesty a ich súčasti. Z dôvodu komplexnosti evidovania stavieb je v zmysle vyššie uvedeného potrebné doplniť do zákona o NDS aj pozemky, ktoré sú špecifikované ako prioritný infraštruktúrny majetok. Zaradenie pozemkov do špecifikácie prioritné infraštruktúrneho majetku má predovšetkým zásadný význam a vplyv aj na ochranu pozemkov pred špekulatívnym nakladaním majetku pri prevodoch pozemkov pod diaľnicami a rýchlostnými cestami. Pozemky špecifikované ako prioritný infraštruktúrny majetok nemožno predať, darovať, či inak previesť do vlastníctva iných právnických alebo fyzických osôb, nepodliehajú exekúcii, čím sa strategicky zabezpečí a garantuje ochrana majetku štátu.

Navrhujeme podmieniť udeľovanie súhlasu MDVRR SR na platnosť nájomnej zmluvy (nie na jej účinnosť), nakoľko diaľničná spoločnosť je povinná postupovať pri uzatváraní nájomných zmlúv aj v súlade so zákonom č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám v znení neskorších predpisov v kontexte s § 47a Občianskeho zákonníka. Touto zmenou dôjde k odstráneniu komplikovaného stavu, ktorý nastáva po uzavretí nájomnej zmluvy ako platného právneho úkonu, ktorý je však do momentu udelenia súhlasu MDVRR SR na účinnosť tejto zmluvy nevykonateľný. Nakoľko časový rozdiel medzi momentom nadobudnutia platnosti nájomnej zmluvy a momentom nadobudnutia jej účinnosti spôsobuje v praxi komplikáciu pri zverejňovaní týchto zmlúv, ako aj ťažko riešiteľné právne následky prípadného neudelenia súhlasu na účinnosť platnej nájomnej zmluvy, bude efektívne a z pohľadu právnej istoty účastníkov nájomného vzťahu istejšie, ak MDVRR SR bude udeľovať súhlas na samotnú platnosť nájomnej zmluvy. Okrem uvedeného je momentálny právny stav taký, že dva rôzne zákony určujú dva rôzne momenty účinnosti jednej nájomnej zmluvy, čiže si navzájom odporujú. Navrhovanou zmenou by sa uvedený nesúlad vyriešil.

**K článku V:**

Cieľom je rovnako ako v zákone o priestupkoch zvýšiť sankciuaj v rámci objektívnej zodpovednosti pre prevádzkovateľov nákladných vozidiel, ktorí porušujú zákaz vjazdu nákladných vozidiel na pozemnú komunikáciu, ktorý je určený dopravnou značkou.

Na problém zničených ciest II. a III. triedy z dôvodu enormného zaťaženia nákladnou dopravou už dlhodobo upozorňujú samosprávne kraje, v ktorých vlastníctve sú uvedené cesty. Cieľom ustanovení v bodoch návrhu je obmedziť prejazd ťažkých nákladných vozidiel po cestách  III. triedy a tak zabrániť ich ďalšiemu znehodnocovaniu, ako aj ochrániť majetok obyvateľov. Na zabezpečenie dopravne obslužnosti územia sú samozrejme stanovené aj výnimky z tohto plošného zákazu prejazdu po cestách III. triedy.

**K článku VI:**

V tomto článku sa navrhuje účinnosť zákona od 1. januára 2014.

Bratislava 26. septembra 2013

Robert Fico v. r.

predseda vlády Slovenskej republiky

Ján Počiatek v. r.

minister dopravy, výstavby a regionálneho

 rozvoja Slovenskej republiky