**Dôvodová správa**

**I. Všeobecná časť**

Predkladaný návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o  výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“), znižuje výšku pokút za priestupky a správne delikty na úseku mýta. V niektorých prípadoch sa pevná sadzba pokút nahrádza sadzbami s vymedzenou dolnou a hornou hranicou výšky pokuty, aby sa tak zabezpečila možnosť správneho orgánu rozhodnúť o konkrétnej výške pokuty v závislosti od závažnosti, spôsobu, času trvania a následkov porušenia povinnosti. Zároveň dochádza k precizovaniu znenia niektorých skutkových podstát priestupkov a správnych deliktov.

V súčasnosti platné sadzby pokút za porušenie právnych predpisov na úseku mýta boli nastavené s dôrazom na ich preventívny a odstrašujúci účinok pre prípadných porušovateľov. Po úspešnom zabehnutí systému elektronického výberu mýta je možné prikročiť aj ku korekciám výšky týchto pokút.

Návrhom zákona sa zároveň upravuje proces povoľovania vnútroštátnej dopravy na medzinárodných autobusových linkách.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, s medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

**DOLOŽKA ZLUČITEĽNOSTI**

**právneho predpisu  s právom Európskej únie**

**1.      Predkladateľ právneho predpisu:**

Poslanec Národnej rady Slovenskej republiky Ing. Maroš Kondrót a Mgr. Andrej Kolesík

**Názov návrhu právneho predpisu:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o  výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o doplnení zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

**3.      Problematika návrhu právneho predpisu:**

a)       je upravená v práve Európskej únie

-   v primárnom

v článkoch 90, 91, 92, 93, 95, 107 a 108 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 smernici Rady 95/50/ES zo 6. októbra 1996 o jednotných postupoch kontroly cestnej prepravy nebezpečného tovaru (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 07/zv. 02) v znení smernice Rady 2001/26/ES (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 07/zv. 05), smernice Komisie 2004/112/ES (Ú. v. EÚ L 367, 14.12.2004), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/54/ES (Ú. v. EÚ L 162, 21.6.2008);

2. v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (kodifikované znenie) (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006);

3. v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 31.9.2008) v znení rozhodnutia Komisie 2009/240/ES (Ú. v. EÚ L 71, 17.3.2009);

4. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007);

5. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1100/2008 z 22. októbra 2008 o odstránení kontrol vykonávaných na hraniciach členských štátov v cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave (Ú. v. EÚ L 304, 14.11.2008);

6. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009);

7. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300,14.11.2009);

8. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú v. EÚ L 300, 14.11.2009).

- 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),

v smernici Komisie z 2. septembra 2010 2010/61/ES, ktorou sa prílohy k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prvýkrát prispôsobujú vedecko-technickému pokroku (Ú. v. EÚ L 233, 3.9.2010).

2. v rozhodnutí Komisie (EÚ) č. 26/2011 zo 14. januára 2011, ktorým sa členským štátom povoľuje prijať určité odchýlky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 13, 18.1.2011);

v rozhodnutí Komisie (EÚ) č. 992/2009 zo 17. decembra 2009 o minimálnych požiadavkách na údaje vkladané do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 339, 22.12.2009);

v nariadení Komisie (EÚ) č. 1213/2010 zo 16. decembra 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 335, 18.12.2010);

v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 181/2011 zo 16. februára 2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011).

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.

Podľa článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009), členské štáty majú za povinnosť oznámiť Komisii znenie zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia, najneskôr do 30 dní od dátumu ich prijatia a prvýkrát do 4. decembra 2011.

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

Zákon č. 474/2013 Z.z. o výbere mýta a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 488/2013 Z.z. o diaľničných známkach a o zmene a doplnení niektorých zákonov

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.

**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

**Osobitná časť**

**K bodu 1**

Legislatívno-technická úprava.

**K bodu 2**

Ustanovením sa navrhuje precíznejšia úprava skutkovej podstaty a jej odlíšenie od skutkovej podstaty podľa písm. e).

**K bodu 3**

Úpravou priestupku podľa ods. 1 písm. f) sa reaguje na problémy z praxe, kedy sa stávalo, že vodič z dôvodu nesprávneho  zadania počtu náprav do palubnej jednotke uhradil vyššie mýto, ako by mal uhradiť pri zadaní správneho počtu náprav a dopustil sa tým priestupku. V prípade ak vodičovi z dôvodu nesprávneho nastavenia palubnej jednotky nevzniká nedoplatok mýta, nie je to považované za priestupok, a teda nie je možné mu za to uložiť pokutu ako doteraz. Príslušník Policajného zboru môže v takom prípade zastaviť vozidlo a upozorniť vodiča na povinnosť správne a úplne zadať technické údaje o vozidle do palubnej jednotky.

**K bodom 4 a 5**

Cieľom ustanovení je zníženie pokút.

**K bodu 6**

Skutková podstata priestupku podľa ods. 1 písm. c) sa použije len v prípade, ak sa vozidlo nachádza na vymedzenom úseku s nulovou sadzbou (t.j. vymedzené úseky ciest I. triedy a ciest II. a III. triedy) a nemá vo vozidle palubnú jednotku.

Ak vo vozidle nie je palubná jednotka pri užívaní spoplatnených vymedzených úsekov s inou ako nulovou sadzbou, nemožno vodičovi uložiť pokutu za priestupok podľa ods. 1 písm. c), ale v tomto prípade mu bude uložená pokuta za priestupok podľa písm. a), čiže neuhradenie mýta. Za uvedené skutkové podstaty sú stanovené aj rozličné výšky pokút.

V prípade ak vo vozidle je palubná jednotka, ale mýto nie je uhradené, ide o priestupok podľa písm. a).

**K bodu  7**

Cieľom ustanovenia je zníženie pokút.

**K bodu 8**

Legislatívno-technická úprava.

**K bodom 9 a 10**

Cieľom ustanovení je rozlíšiť výšku pokuty ak neoznámením zmeny zaregistrovaných údajov dôjde k vzniku nedoplatku mýta alebo nie. Nižšia pokuta sa uloží v prípade ak neoznámená zmena údajov nemá za následok vznik nedoplatku mýta.

**K bodu 11**

Legislatívno-technická úprava.

**K bodom 12 a 13**

S cieľom je priblížiť prejednávanie priestupkov okresným úradom, ktorý sa nachádza v mieste bydliska fyzickej osoby. Na prejednávanie priestupkov cudzincov je miestne príslušný okresný úrad v sídle kraja.

**K bodu 14**

Ustanovením sa navrhuje precíznejšia úprava skutkových podstát správnych deliktov a zjednotenie znení všetkých skutkových podstát priestupkov a správnych deliktov.

Cieľom je rovnako rozlíšiť skutok podľa písm. a) a b). Skutková podstata správneho deliktu podľa písm. b) sa použije len v prípade, ak sa vozidlo nachádza na vymedzenom úseku s nulovou sadzbou (t.j. niektoré cesty I. triedy a cesty II. a III. triedy) a nemá vo vozidle palubnú jednotku.

Ak prevádzkovateľ vozidla nezabezpečí, aby vozidlo pri užívaní spoplatnených vymedzených úsekov s inou ako nulovou sadzbou bolo vybavené palubnou jednotkou, neuloží sa mu pokuta za delikt podľa písm. b), ale v tomto prípade za správny delikt podľa písm. a), čiže neuhradenie mýta. Za uvedené skutkové podstaty sú stanovené aj rozličné výšky pokút.

Písm. c) sa použije len v prípade ak mýto je uhradené alebo sa nachádza na vymedzenom úseku s nulovou sadzbou mýta ale prevádzkovateľ vozidla si nesplnil povinnosť podľa § 9 ods. 2 písm. a) alebo b) a teda má napr. nesprávne umiestnenú palubnú jednotku a pod.

**K bodom 15 a 16**

Cieľom ustanovení je zníženie pokút.

V bode 16 odsek 7 sa rozlišuje výška pokuty ak neoznámením zmeny zaregistrovaných údajov dôjde k vzniku nedoplatku mýta alebo nie. Nižšia pokuta sa uloží v prípade ak neoznámená zmena údajov nemá vplyv na vznik nedoplatku mýta.

**K bodom 17 a 18**

S cieľom rovnomernejšieho rozdelenia prejednávania správnych deliktov okresnými úradmi sa ustanovuje miestna príslušnosť okresného úradu podľa miesta bydliska fyzickej osoby, miesta podnikania fyzickej osoby – podnikateľa alebo sídla právnickej osoby, ktorá je prevádzkovateľom vozidla. Na prejednávanie správnych deliktov cudzincov je miestne príslušný okresný úrad v sídle kraja.

**K bodu 19**

Ustanovením sa navrhuje precíznejšia úprava skutkových podstát správnych deliktov a zjednotenie znení všetkých skutkových podstát priestupkov a správnych deliktov.

Cieľom je rovnako rozlíšiť skutok podľa písm. a) a b). Skutková podstata správneho deliktu podľa písm. b) sa použije len v prípade, ak sa vozidlo nachádza na vymedzenom úseku s nulovou sadzbou (t.j. niektoré cesty I. triedy a cesty II. a III. triedy) a nemá vo vozidle palubnú jednotku.

Ak prevádzkovateľ vozidla nezabezpečí, aby vozidlo pri užívaní spoplatnených vymedzených úsekoch s inou ako nulovou sadzbou bolo vybavené palubnou jednotkou, neuloží sa mu pokuta za delikt podľa písm. b), ale v tomto prípade  sa mu uloží pokuta za správny delikt podľa písm. a), čiže neuhradenie mýta. Za uvedené skutkové podstaty sú stanovené aj rozličné výšky pokút.

Písm. c) sa použije len v prípade ak prevádzkovateľ vozidla nesprávnym alebo neúplným nastavením palubnej jednotky spôsobil nedoplatok mýta.

V odseku 2 je upravené rozkazné konanie v rámci objektívnej zodpovednosti, pričom výška jednotlivých pokút bola z dôvodu prehľadnosti presunutá do nasledujúcich odsekov. ktoré je možné jednoznačne preukázať bez zastavenia vozidla prostredníctvom stacionárnych a mobilných elektronických zariadení.

**K bodu 20**

Rovnako ako v § 27 a 28, dochádza k zníženiu pokút aj v rámci objektívnej zodpovednosti a ukladania pokút v rozkaznom konaní (odseky 3 až 6).

V odseku 6 sa rozlišuje výška pokuty ak neoznámením zmeny zaregistrovaných údajov dôjde k vzniku nedoplatku mýta alebo nie. Nižšia pokuta sa uloží v prípade ak neoznámená zmena údajov nemá vplyv na výber mýta.

**K bodom 21**

Legislatívno-technická úprava.

**K bodu 22**

S cieľom rovnomernejšieho rozdelenia prejednávania správnych deliktov okresnými úradmi sa ustanovuje miestna príslušnosť okresného úradu podľa miesta bydliska fyzickej osoby, miesta podnikania fyzickej osoby – podnikateľa alebo sídla právnickej osoby, ktorá je prevádzkovateľom vozidla. Na prejednávanie správnych deliktov cudzincov je miestne príslušný okresný úrad v sídle kraja.

**K bodom 23 až 25**

Legislatívno-technická úprava.

**K bodu 26**

Upravuje sa prechodné obdobie na dokončenie konaní začatých pred účinnosťou tohto zákona.

**K článku II**

**K bodu 1**

Návrh umožňuje povoliť vnútroštátnu dopravu, ktorú vykonáva dopravca so sídlom alebo trvalým pobytom v Slovenskej republike, ako časť pravidelnej medzinárodnej autobusovej dopravy na základe súhlasu dopravných správnych orgánov v územných obvodoch na trase autobusovej linky. V prípade nesúhlasu týchto správnych orgánov bude potrebné doložiť podrobnú analýzu o tom, že by vykonávanie príslušnej dopravy závažne ovplyvnilo životaschopnosť porovnateľnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme podľa práva Spoločenstva, priamo na dotknutých úsekoch.

Ide o zosúladenie podmienok pre slovenských dopravcov a zahraničných dopravcov. V súčasnosti môžu zahraniční dopravcovia po schválení vykonávať kabotáž na území Slovenskej republiky na medzinárodnej autobusovej linke, ktorá sa povoľuje na základe pravidiel kabotážnych prepráv ustanovených nariadením (ES). Ak má napríklad rakúsky dopravca povolenú kabotáž na medzinárodnej autobusovej linke zo Slovenskej republiky do Rakúska, môže na území Slovenskej republiky po vydaní povolenia prepravovať miestnych cestujúcich medzi zastávkami na území Slovenskej republiky bez prechodu cez štátne hranice. Ak by tú istú linku prevádzkoval slovenský dopravca, tak nemôže prepravovať cestujúcich medzi dvomi miestami na území Slovenskej republiky. Z uvedeného dôvodu sa návrhom umožňuje za tých istých podmienok, ako sa povoľuje kabotážna preprava pre dopravcov so sídlom alebo trvalým pobytom v inom štáte, povoliť vnútroštátnu dopravu na medzinárodnej autobusovej linke slovenskému dopravcovi.

**K bodu 2**

Upravuje sa prechodné obdobie na dokončenie konaní začatých pred účinnosťou tohto zákona.

**K článku III**

Ustanovuje sa účinnosť zákona.