**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Primárnym cieľom návrhu zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Smernica o podpore ekologických vozidiel je súčasťou komplexnej politiky Európskej únie, ktorej cieľom sú ambiciózne záväzky v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov o minimálne 40 % do roku 2030, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Európskej únii. Smernica o podpore ekologických vozidiel je v rámci tejto komplexnej politiky zameraná na dekarbonizáciu odvetvia dopravy, a to predovšetkým prostredníctvom agregácie nákupu ekologických vozidiel.

Podpora ekologických vozidiel je v súčasnosti v rámci platného legislatívneho rámca upravená v zákone č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý predstavuje transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Úprava tejto smernice, a teda aj národnej legislatívy v ktorej je transponovaná, bola zo strany Európskej komisie vyhodnotená ako nedostatočná pre plnenie ambicióznych environmentálnych cieľov, pričom z pohľadu vyhodnotenia reálnych dopadov praktického aplikovania tejto smernice Európska komisia dospela k záveru, že neviedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Európskej únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z tohto hodnotenia Európskej komisie taktiež vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia.

V kontexte uvedeného smernica o podpore ekologických vozidiel v komparácií s pôvodnou smernicou významne rozširuje jej vecnú pôsobnosť v kontexte vymedzenia rozsahu verejných nákupov zacielených na ekologické vozidlá.

Primárnym princípom návrhu zákona je ustanovenie požiadavky na minimálne percentuálne podiely ekologických vozidiel pri zadávaní vymedzených zákaziek podľa zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a uzatváraní zmlúv o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave. Tieto ustanovené minimálne percentuálne podiely ekologických vozidiel sa budú vzťahovať na vymedzené časové obdobia.

Predkladaný návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu SR, zákonmi, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a súčasne je v súlade s právom Európskej únie.

Predložený návrh zákona bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie a na podnikateľské prostredie. Predložený návrh zákona bude mať negatívny vplyv na verejné financie, ktorý je rozpočtovo zabezpečený.  Predložený návrh zákona nebude mať vplyv na manželstvo, rodičovstvo a rodinu, sociálne vplyvy, služby verejnej správy pre občana a informatizáciu spoločnosti.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| **1.  Základné údaje** |
| **Názov materiálu** |
| Návrh zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov  |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Úrad pre verejné obstarávanie (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy) |
| **Charakter predkladaného materiálu** |    Materiál nelegislatívnej povahy |
|    Materiál legislatívnej povahy  |
|    Transpozícia práva EÚ  |
|  |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | Začiatok:    30.10.2020Ukončenie:  |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | november 2020 |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády  SR\*** | december 2020 |

|  |
| --- |
| **2.  Definícia problému** |
| Primárnym cieľom návrhu zákona je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“). Smernica o podpore ekologických vozidiel je súčasťou komplexnej politiky Európskej únie, ktorej cieľom sú ambiciózne záväzky v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov o minimálne 40% do roku 2030, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Európskej únii. Smernica o podpore ekologických vozidiel je v rámci tejto komplexnej politiky zameraná na dekarbonizáciu odvetvia dopravy a to predovšetkým prostredníctvom agregácie nákupu ekologických vozidiel. Podpora ekologických vozidiel je v súčasnosti v rámci platného legislatívneho rámca upravená v zákone č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov, ktorý predstavuje transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Úprava tejto smernice a teda aj národnej legislatívy, v ktorej je transponovaná, bola zo strany Európskej komisie vyhodnotená ako nedostatočná pre plnenie ambicióznych environmentálnych cieľov, pričom z pohľadu vyhodnotenia reálnych dopadov praktického aplikovania tejto smernice Európska komisia dospela k záveru, že neviedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Európskej únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z tohto hodnotenia Európskej komisii taktiež vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia. |
| **3.  Ciele a výsledný stav** |
| Znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj podpora konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia výroby ekologických vozidiel. Inovácia v oblasti nových technológií pomáha znižovať emisie CO2 vozidiel a znižovať znečistenie ovzdušia a hlukové zaťaženie, pričom zároveň podporuje dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa znížia emisie CO2, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a iné uhľovodíky ako metán) a zlepší sa tým kvalita ovzdušia v mestách a iných znečistených oblastiach a zároveň sa prispeje ku konkurencieschopnosti a rastu priemyslu na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. |
| **4.  Dotknuté subjekty** |
| Verejní obstarávatelia, obstarávatelia, objednávatelia služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave |
| **5.  Alternatívne riešenia** |
| Alternatívne riešenia neboli zvažované a teda nie sú predkladané. Ide o transpozíciu právneho predpisu Európskej únie do právneho poriadku Slovenskej republiky. |
| **6.  Vykonávacie predpisy** |
| Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?                            Áno              Nie |
| **7.  Transpozícia práva EÚ**  |
| Návrh zákona neupravuje na národnej úrovni z pohľadu základného cieľa transponovanej smernice legislatívny goldplating, t. j. plnenie vyšších minimálnych podielov ekologických vozidiel. Návrh zákona osobitne upravuje vykazovanie plnenia povinnosti minimálneho podielu ekologických vozidiel prostredníctvom súhrnnej správy. Vykazovanie plnenia povinnosti vyplývajúcej zo smernice ponecháva smernica na členské štáty. Osobitná úprava vykazovania plnenia povinností vyplývajúcej zo smernice pre jednotlivých verejných obstarávateľov/obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme je nevyhnutná na to, aby mohla Slovenská republika odpočtovať Európskej komisii plnenie záväzkov vyplývajúcich zo smernice. Návrh zákona osobitne upravuje dohľad nad dodržiavaním povinností a ukladanie sankcií za nesplnenie povinností vyplývajúcich zo smernice. |
| **8.  Preskúmanie účelnosti\*\*** |
|  |

\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

\*\* nepovinné

|  |
| --- |
| **9.   Vplyvy navrhovaného materiálu** |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy**    z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy |      Pozitívne |       Žiadne |      Negatívne |
|        Áno |        Nie |     Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie**    z toho vplyvy na MSP |        Pozitívne |       Žiadne |      Negatívne |
|        Pozitívne |       Žiadne |      Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** |        Pozitívne |       Žiadne |      Negatívne |
| **Vplyvy na životné prostredie** |        Pozitívne |      Žiadne |      Negatívne |
| **Vplyvy na informatizáciu** |        Pozitívne |       Žiadne |      Negatívne |
| **Vplyvy na služby pre občana z toho**    vplyvy služieb verejnej správy na občana    vplyvy na procesy služieb vo verejnej    správe |        Pozitívne |        Žiadne |      Negatívne |
|        Pozitívne |        Žiadne |      Negatívne |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** |        Pozitívne |        Žiadne |      Negatívne |

|  |
| --- |
| **10.  Poznámky** |
| Vzhľadom na objektívnu nemožnosť kvantifikovania vplyvov na rozpočet verejnej správy sa analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu nepredkladá. Výdavky súvisiace s podporou ekologických vozidiel jednotlivé kapitoly zabezpečia každoročne pri príprave rozpočtu v rámci svojich rozpočtových možností. Pri príprave rozpočtu bude v rámci jednotlivých kapitol potrebné zabezpečiť rozpočtové krytie súvisiace s nákupom ekologických vozidiel a služieb vymedzených v návrhu zákona.Dopad na verejný rozpočet je v prípade návrhu zákona do značnej miery podmienený druhom obstarávaného ekologického vozidla a jeho pohonom (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo, plug-in hybridné vozidlo, elektrické vozidlo, vodíkové vozidlo, vozidlo na tekuté biopalivá). Dopad na rozpočet je rovnako podmienený výberom konkrétnej továrenskej značky ekologického vozidla a konkrétnym modelom. Uvedené platí nielen pre náklady spojené s nákupom ekologického vozidla, ale aj s jeho prevádzkou, t. j. náklady na prevádzku sú diferencované v závislosti od typu ekologického vozidla. Dopad na rozpočet verejnej správy je taktiež podmienený stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov, objednávateľov služieb vo verejnom záujem, dopravných podnikov atď., keďže od stavu vozového parku u týchto subjektov sa odvíja potreba nákupu nových vozidiel v budúcnosti. Cena CNG autobusov je v súčasnosti na úrovni 115% ceny dieselového autobusu, batériové elektroautobusy sa pohybujú na úrovni 200 – 250% ceny dieselového autobusu, vodíkové autobusy sú na úrovni 300 až 400 % ceny dieselového autobusu a ceny autobusov na kvapalné biopalivá sú na úrovni 105% ceny dieselového autobusu. Vzhľadom na agregovanie dopytu a s tým súvisiacim rozšírením výroby, optimalizáciou a znižovaním výrobných nákladov sa do budúcnosti počíta s postupným znižovaním ceny ekologických vozidiel. Vzhľadom na skutočnosť, že zákon podľa vzoru smernice umožňuje zahrnúť medzi ekologické vozidlá aj trolejbusy, bude dopad navrhovanej právnej úpravy na verejné rozpočty determinovaný aj tým, či bude dopravca disponovať v rámci svojho vozového parku trolejbusmi.  |
| **11.  Kontakt na spracovateľa** |
| JUDr. Róbert Majchrák –Úrad pre verejné obstarávanierobert.majchrak@uvo.gov.sk+421 2 50 264 545 |
| **12.  Zdroje** |
| Vestník verejného obstarávania, webové stránky výrobcov ekologických vozidiel |
| **13.  Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK** |
| **K doložke vybraných vplyvov**Predkladateľ v materiáli navrhuje ustanoviť pokuty pre verejného obstarávateľa za prípadné nesplnenie povinnosti vyplývajúcich z návrhu zákona o povinnosti dodržať minimálne podiely ekologických vozidiel až do výšky 300 000 eur. Sám predkladateľ v osobitnej časti dôvodovej správy uvádza, že ide o „drakonické“ horné hranice pokút. Nakoľko udelenie takejto vysokej pokuty môže výrazne ohroziť ďalšie fungovanie zamestnávateľa a môže byť pre neho až likvidačné, Komisia odporúča predkladateľovi prehodnotiť aj sociálne vplyvy predkladaného materiálu, predovšetkým v oblasti možného negatívneho vplyvu na zamestnanosť. V prípade, že prijatie návrhu zákona sociálne vplyvy nezakladá, Komisia odporúča predkladateľovi túto skutočnosť deklarovať v bode 10. Poznámky doložky vybraných vplyvov.**Vyhodnotenie: Predložený materiál nepredpokladá sociálne vplyvy.** Podľa doložky vybraných vplyvov má predložený materiál negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy, ktorý nie je rozpočtovo zabezpečený. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy nie je vypracovaná. Zároveň je v bode 10. doložky uvedené, že nie je možné vyčísliť vplyv na rozpočet verejnej správy, nakoľko v prípade návrhu zákona je dopad na verejný rozpočet podmienený druhom obstarávaného ekologického vozidla (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo...) a stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme, dopravných podnikov atď. Predkladateľ súčasne predpokladá v budúcnosti vzhľadom na agregovanie dopytu a s tým súvisiacim rozšírením výroby, optimalizáciou a znižovaním výrobných nákladov aj postupné znižovanie cien ekologických vozidiel. Komisia zásadne nesúhlasí s návrhom, ktorý zakladá nekrytý vplyv na rozpočet verejnej správy. Komisia žiada predložiť aspoň približnú kvantifikáciu výdavkov, vyplývajúcich z návrhu zákona. Podľa Komisie vplyv na rozpočet verejnej správy je možné vyčísliť, pretože informácie o priemernom počte obstarávaných vozidiel, ako aj priemerných cenách vozidiel hranične spĺňajúcich kritériá zeleného obstarávania sú verejne známe. Zároveň Komisia podotýka, že návrh zákona ukladá povinnosti iba pri nadlimitných zákazkách a pri zabezpečovaní služieb vo verejnom záujme, čo je relatívne obmedzený okruh obstaraní ročne. V nadväznosti na uvedené žiada Komisia prepracovať doložku vybraných vplyvov a predložiť analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy s uvedením zdrojového krytia. Komisia upozorňuje, že výdavky spojené s podporou ekologických vozidiel cestnej dopravy musia byť kryté v rámci schválených limitov kapitol na príslušné rozpočtové roky. **Vyhodnotenie: Tak, ako sa uvádza v bode 10. doložky, kvantifikácia rozpočtových nákladov sa z dôvodov vyššie uvedených nedá kvantifikovať, a to ani orientačne. Návrh zákona predpokladá plnenie minimálnych podielov v troch referenčných obdobiach do roku 2035. Komisia uvádza, že rozpočtové vplyvy je možné vyčísliť na základe informácie o priemernom ročnom počte obstarávaných vozidiel pri nadlimitných zákazkách. V súvislosti s uvedeným dávame opätovne do pozornosti, že predkladateľ nevie predikovať, aké typy ekologických vozidiel (vozidlo na LPG, CNG, hybridné vozidlo, plug-in hybridné vozidlo, elektrické vozidlo, vodíkové vozidlo), aké značky a modely ekologických vozidiel budú v budúcnosti do roku 2035 predmetom verejných obstarávaní. Nákup konkrétnych typov ekologických vozidiel bude plne v réžii jednotlivých verejných obstarávateľov a obstarávateľov. Predkladateľ zároveň nedisponuje dátami predikujúcimi vývoj trhových cien jednotlivých typov ekologických vozidiel do roku 2035. Zároveň je potrebné uviesť, že negatívny vplyv na verejné rozpočty bude vo veľkej miere determinovaný nákupom služieb, na ktoré sa smernica vzťahuje (predovšetkým služby vo verejnom záujme), pričom zo strany predkladateľa je objektívne nemožné predikovať, v akých hladinách budú tieto ceny do roku 2035 oscilovať vzhľadom na povinnosť zabezpečovať tieto služby prostredníctvom ekologických vozidiel. Napokon je potrebné zdôrazniť, že jednou z alternatív ako možno podľa navrhovanej úpravy plniť minimálne podiely ekologických vozidiel, je technická prestavba vozidla so spaľovacím motorom na vozidlo s ekologickým pohonom, pričom predkladateľ opätovne nevie predikovať, koľko verejných obstarávateľov a obstarávateľov a v akom rozsahu sa rozhodne týmto spôsobom plniť povinnosti vyplývajúce z navrhovanej právnej úpravy.** **Dopad na rozpočet verejnej správy je taktiež podmienený stavom súčasného vozového parku všetkých subjektov povinných postupovať podľa návrhu zákona, t. j. verejných obstarávateľov, obstarávateľov, objednávateľov služieb vo verejnom záujem, dopravných podnikov atď., keďže od stavu vozového parku u týchto subjektov sa odvíja potreba nákupu nových vozidiel v budúcnosti. V tejto súvislosti predkladateľ nedisponuje dátami, ktoré by mu umožňovali predikovať časovú chronológiu a rozsah nákupov ekologických vozidiel a vymedzených služieb jednotlivých verejných obstarávateľov, obstarávateľov a objednávateľov služieb vo verejnom záujme do roku 2035.** Komisia žiada dopracovať analýzu vplyvov na životné prostredie. Vzhľadom na to, že predkladaný návrh má ako primárny cieľ zníženie emisií a zlepšenie stavu životného prostredia, žiada toto zníženie kvalitatívne popísať a aj vyčísliť celkové vplyvy, ktoré by predkladaný návrh pri schválení priniesol v porovnaní so súčasným stavom.**Vyhodnotenie: Smernica, ktorá je predmetom transpozície, v rámci svojej preambuly jasne uvádza kvalitatívne ciele, ktoré sa sledujú plnením povinností z nej vyplývajúcich. Predkladateľ tieto ciele popísal v bode 2 a 3.** V doložke vybraných vplyvov odporúča Komisia dopracovať časť 2. Definícia problému. Táto časť by mala identifikovať základné problémy na ktoré chce návrh reagovať a popísať ich príčiny. V aktuálnom znení predkladateľ hovorí o medzinárodnoprávnych dôvodoch pre prijatie návrhu, a hovorí skôr o cieľovom stave, ktorý by v prípade potreby mal pripadnúť do časti 3. Ciele a výsledný stav. **Vyhodnotenie: Predkladateľ reflektujúc ciele smernice, ktorá je predmetom národnej transpozície, tieto rámcovo uviedol v bodoch 2 a 3.** V časti 3. sa hovorí o celkovom znižovaní emisií skleníkových plynov, zatiaľ čo táto časť by mala byť konkrétnejšia v danej oblasti, teda ako chce daný predpis prispieť ku znižovaniu emisií napr. v doprave, prípadne v iných dotknutých oblastiach. Cieľ by mal byť charakterizovaný kvalitatívne a kvantitatívne za uplatnenia metódy SMART. V časti 5. Alternatívne riešenia je minimálne potrebné uviesť nulový variant, teda analýzu súčasného stavu, kde sa uvedú následky tohto stavu a odôvodnenie, prečo je súčasné riešenie nedostatočné. **Vyhodnotenie: V bode 2. predkladateľ jasne uviedol analýzu súčasného stavu v kontexte úpravy pôvodnej smernice, ktorá podľa Európskej komisie bola vyhodnotená ako nedostatočná pre plnenie ambicióznych environmentálnych cieľov, pričom z pohľadu vyhodnotenia reálnych dopadov praktického aplikovania tejto smernice Európska komisia dospela k záveru, že neviedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Európskej únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z tohto hodnotenia Európskej komisii taktiež vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia.**V tabuľke doložky vybraných vplyvov je uvádzaný pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie. V doložke vybraných vplyvov ani v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie však nie je zhodnotený potenciálny negatívny vplyv na podnikateľov vyrábajúcich konvenčné vozidlá, ktorým by v dôsledku prijatia návrhu mohla poklesnúť výroba.**Vyhodnotenie: K uvedenému uvádzame, že takmer všetky „konvenčné automobilky“ etablované na európskom trhu majú v portfóliu ekologické vozidlá, pričom v dôsledku agregovania dopytu po ekologických vozidlách sa v rámci týchto automobiliek zvýši výroba ekologických vozidiel na úkor spaľovacích automobilov.** **III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **nesúhlasné stanovisko.** |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie** **(vrátane testu MSP)** |
| **Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:** |
|

|  |
| --- |
|[ ]  **iba na MSP (0 - 249 zamestnancov)**  |
|[ ]  **iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov)** |
|[x]  **na všetky kategórie podnikov** |

 |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty** - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.**Aký je ich počet?* |
| Podnikateľské subjekty, ktoré sa priamo alebo nepriamo podieľajú na výrobe ekologických vozidiel. Podnikateľské subjekty, ktoré sa podieľajú na zabezpečovaní infraštruktúry pre ekologické vozidlá. Podnikateľské subjekty vyrábajúce zdroje energií pre pohon ekologických vozidiel. |
| **3.2 Vyhodnotenie konzultácií** - **z toho MSP** |
| *Uveďte, akou formou (verejné alebo cielené konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný.**Ako dlho trvali konzultácie?**Uveďte hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.*  |
| V súvislosti s prípravou návrhu zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) Úrad pre verejné obstarávanie (ďalej len „úrad“) prostredníctvom systému Slov-lex a na svojom webovom sídle zverejnil výzvu na zapojenie sa do konzultácií k príprave návrhu zákona. Konzultácie prebiehali v mesiaci august. Konzultácií sa na základe výzvy zúčastnili:1. Združenie miest a obcí Slovenska (ďalej len „ZMOS“),
2. Slovenský plynárenský priemysel,
3. Asociácia priemyselných zväzov – Zväz automobilového priemyslu,
4. Únia profesionálov verejného obstarávania,
5. CNG Slovensko - Občianske združenie pre podporu a rozvoj CNG na Slovensku.

V rámci konzultácie so ZMOS bol prijatý záver, že je potrebné plniť environmentálne ciele vyplývajúce zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 (Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019) (ďalej len „smernica“). Zároveň bola v rámci odbornej diskusie zhoda v tom, že na národnej úrovni pri transpozícií by sme nemali byť prísnejší ako sú požiadavky smernice. Predstavitelia ZMOS zároveň vyjadrili záujem na tom, aby verejní obstarávatelia, ktorí sú jednotkami územnej samosprávy, disponovali väčšou flexibilitou pri jednotlivých nákupoch. V rámci konzultácie so Slovenským plynárenským priemyslom bola v kontexte úpravy smernice prediskutovaná - problematika spoločného obstarávania a centralizovaného nákupu,- finančných zdrojov (fondov Európskej únie) potrebných na plnenie cieľov vyplývajúcich so smernice, - problematika definovania trolejbusu ako ekologického vozidla, - zavedenie povinnosti vyplývajúcej zo smernice aj pre podlimitné verejné obstarávania,- úprava rámcových dohôd uzavretých pred nadobudnutím účinnosti návrhu zákona. V rámci konzultácie so zástupcami Zväzu automobilového priemyslu bola prediskutovaná otázka centralizovaného nákupu ekologických vozidiel, ktorý by predstavoval efektívnejšiu formu nákupu a taktiež by umožňoval efektívnejšie vykazovanie plnenia cieľových hodnôt. V rámci diskusie bola prediskutovaná aj otázka aktuálnej ponuky na trhu v segmente ekologických vozidiel a otázka finančných nákladov na nákup jednotlivých typov ekologických vozidiel. V rámci konzultácie so zástupcami Únie profesionálov verejného obstarávania bol prediskutovaný ideový koncept návrhu zákona.  |
| **3.3 Náklady regulácie** - **z toho MSP** |
| ***3.3.1 Priame finančné náklady****Dochádza k zvýšeniu/zníženiu priamych finančných nákladov (poplatky, odvody, dane clá...)? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.*  |
| Dotknutým subjektom nebudú na základe predloženého návrhu zákona vznikať priame finančné náklady.  |
| ***3.3.2 Nepriame finančné náklady****Vyžaduje si predkladaný návrh dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb? Zvyšuje predkladaný návrh náklady súvisiace so zamestnávaním? Ak áno, popíšte a vyčíslite ich. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Dotknutým subjektom nebudú na základe predloženého návrhu zákona vznikať dodatočné náklady na nákup tovarov alebo služieb. Predkladaný návrh nezvyšuje ani náklady súvisiace so zamestnávaním.  |
| ***3.3.3 Administratívne náklady****Dochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo odstráneniu, príp. úprave existujúcich informačných povinností? (napr. zmena požadovaných dát, zmena frekvencie reportovania, zmena formy predkladania a pod.) Ak áno, popíšte a vyčíslite administratívne náklady. Uveďte tiež spôsob ich výpočtu.* |
| Na základe predloženého návrhu zákona nedochádza k zavedeniu nových informačných povinností alebo k ich odstráneniu, prípadne úprave.  |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |

 |
| **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu**- **z toho MSP** |
| *Dochádza k vytvoreniu bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov alebo poskytovateľov služieb? Bude mať navrhovaná zmena za následok prísnejšiu reguláciu správania sa niektorých podnikov? Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)? Ak áno, popíšte.**Aký vplyv bude mať navrhovaná zmena na obchodné bariéry? Bude mať vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií (príliv /odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)? Ak áno, popíšte.**Ako ovplyvní cenu alebo dostupnosť základných zdrojov (suroviny, mechanizmy, pracovná sila, energie atď.)?**Ovplyvňuje prístup k financiám? Ak áno, ako?* |
| Navrhovanou úpravou príde k výraznému stimulu, resp. agregovaniu produkcie ekologických vozidiel, čo sa v konečnom dôsledku pozitívne premietne do celého ekosystému, ktorý je primárne alebo sekundárne previazaný s týmto segmentom priemyselného odvetvia. Navrhovanou úpravou sa podporí domáca produkcia vstupných energií pre ekologické vozidlá, a tým aj ich konkurencieschopnosť a exportná sila v zahraničí. Stimul môže mať priaznivý dopad na zníženie ceny týchto energií. |
| **3.5 Inovácie**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, ako podporuje navrhovaná zmena inovácie.**Zjednodušuje uvedenie alebo rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov na trh?**Uveďte, ako vplýva navrhovaná zmena na jednotlivé práva duševného vlastníctva (napr. patenty, ochranné známky, autorské práva, vlastníctvo know-how).**Podporuje vyššiu efektivitu výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?**Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?*Zavedenie ekologických vozidiel jazdiacich na tekuté biopalivá povedie k rozvoju a inováciám v oblasti automobilového priemyslu, keďže vznikne stimul upraviť spaľovacie motory jazdiace na fosílne palivá na prevádzku na tekuté obnoviteľné zdroje (už na výrobnej linke). |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na životné prostredie** |
| **5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv ?** |
| Implementácia navrhovanej úpravy bude v dôsledku dekarbonizácie segmentu osobnej dopravy významne vplývať na zníženie emisie skleníkových plynov, t. j. bude mať pozitívny vplyv na zmenu klímy. V súvislosti s kvantifikáciou pozitívneho vplyvu na klímu možno vychádzať z bodu 1 recitálu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2019/1161, ktorý deklaruje dodržanie cieľov vyplývajúcich z Oznámenia Komisie z 22. januára 2014 s názvom Rámec politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030, ktoré stanovuje záväzky ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami z roku 1990, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti.  |
| **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?**  |
| Nie.  |
| **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?** |
| Navrhovaná úprava je súčasťou komplexnej politiky Európskej únie, ktorej cieľom sú ambiciózne záväzky v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov o minimálne 40 % do roku 2030, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Európskej únii.  |
| **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?** |
| Navrhovaná úprava nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie. |

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie**

|  |  |
| --- | --- |
| **1.** | **Predkladateľ návrhu právneho predpisu:** Úrad pre verejné obstarávanie (Úrad vlády Slovenskej republiky, odbor legislatívy ostatných ústredných orgánov štátnej správy) |
|  |  |
| **2.** | **Názov návrhu právneho predpisu:** Zákon o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov  |
|  |  |
| **3.** | **Problematika návrhu právneho predpisu:** |
|  | 1. je upravený v práve Európskej únie

*- primárnom* Zmluva o fungovaní Európskej únie – HLAVA I SPOLOČNÉ USTANOVENIA, článok 114 Aproximácia práva*- sekundárnom* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 (Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019).*- 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 |
|  |  | 02.08.2021 |
|  | b) | informácia o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie  |
|  |  | nie je |
|  | c) | informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia |
|  |  | nie sú |
| **5.** | **Stupeň zlučiteľnosti návrhu právneho predpisu s právom Európskej únie:** |
|  |  | úplne |

**Dôvodová správa**

**B. Osobitná časť**

**K § 1**

Navrhovanou úpravou sa vymedzuje základný predmet úpravy. Primárnym a nosným princípom návrhu zákona o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „návrh zákona“) je vychádzajúc zo smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica o podpore ekologických vozidiel“), úprava minimálneho podielu ekologických vozidiel pri zadávaní zákaziek podľa zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“) a zabezpečovaní služieb vo verejnom záujme  v osobnej doprave, na ktoré sa vzťahuje nariadenie 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 v znení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady  (EÚ) 2016/2338 (ďalej len „nariadenie“). Predmetom úpravy návrhu zákona je taktiež výkon dohľadu nad dodržiavaním povinností upravených v zákone a vyvodzovanie zodpovednosti za porušenie povinností.

**K § 2**

Navrhovaná úprava v odseku 1 vychádzajúc z úpravy smernice o podpore ekologických vozidiel (jej článok 3) vymedzuje rozsah pôsobnosti, a to vymedzením typu zmluvného vzťahu z pohľadu jeho predmetu a osobitnej úpravy, na základe ktorej sa zmluvný vzťah kontrahuje. Navrhovaná úprava sa z pohľadu rozsahu pôsobnosti vzťahuje na zadávanie nadlimitných zákaziek podľa zákona o verejnom obstarávaní, ktorých predmetom je kúpa, lízing, kúpa na splátky, prenájom ekologického vozidla alebo poskytnutie služby uvedenej v prílohe č. 1, ktoré sú poskytované prostredníctvom ekologického vozidla. Do pôsobnosti zákona teda spadajú len civilné nadlimitné zákazky, t. j. zákazky, ktorých predpokladaná hodnota je rovnaká alebo vyššia ako finančný limit ustanovený všeobecne záväzným právnym predpisom, ktorý vydáva Úrad pre verejné obstarávanie (ďalej len „úrad“). Z pohľadu subjektov povinných postupovať pri zadávaní zákaziek podľa zákona o verejnom obstarávaní sa navrhovaná úprava vzťahuje na verejného obstarávateľa a obstarávateľa, ktorých definičné znaky vymedzuje zákon o verejnom obstarávaní. Z pohľadu personálnej pôsobnosti teda ide subjekty, ktorých definičné znaky v prípade verejného obstarávateľa upravuje § 7 zákona o verejnom obstarávaní a v prípade obstarávateľa § 9 zákona o verejnom obstarávaní. Navrhovaná úprava sa nevzťahuje na tzv. dotované subjekty vymedzené v § 8 zákona o verejnom obstarávaní. Osobitnou kategóriou zmluvných vzťahov spadajúcich do rozsahu pôsobnosti zákona sú zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave, pri ktorých je procedúra ich kontrahovania upravená v nariadení. Vychádzajúc z úpravy čl. 3 ods. 1 písm. b) smernice o podpore ekologických vozidiel sa rozsah pôsobnosti návrhu zákona vzťahuje len na tzv. „nadlimitné“ zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré z pohľadu ich cenovej hodnoty alebo ročnej kilometráže presahujú prahové hodnoty upravené v čl. 5 ods. 4 nariadenia.

V odseku 2 navrhovaná úprava vymedzuje, že na účely plnenia povinností vymedzených v návrhu, t. j. splnenia minimálneho podielu ekologických vozidiel, sa bude brať do úvahy aj dielčia zákazka s predmetom plnenia podľa odseku 1 zadaná na základe rámcovej dohody alebo dynamického nákupného systému, ktorá z pohľadu jej zmluvnej ceny nemusí dosahovať hodnotu finančného limitu pre nadlimitné zákazky, ak predpokladaná hodnota rámcovej dohody alebo dynamického nákupného systému bude rovnaká alebo vyššia ako predpokladaná hodnota pre nadlimitnú zákazku. V prípade rámcovej dohody na predmet plnenia uvedený v odseku 1sa nebude do plnenia minimálneho podielu ekologických vozidiel započítavať celková zmluvná cena za celú rámcovú dohodu, ale reálne plnenie na základe uzatvárania dielčích zákaziek. V odseku 3 navrhovaná úprava pozitívnou a negatívnou enumeráciou vymedzuje vozidlá, na ktoré sa vzťahujú povinnosti vymedzené návrhom zákona.

**K § 3**

Navrhovaná úprava vymedzuje pojmy. Upravuje sa pojem ekologického vozidla. V prípade ľahkých úžitkových vozidiel návrh zákona vymedzuje dve kategórie ekologických vozidiel s rozdielnym emisným limitom CO2. Uvedená diferenciácia vychádza z úpravy smernice o podpore ekologických vozidiel (jej tabuľka č. 2), ktorá vymedzuje pre ľahké úžitkové vozidlá rozdielne prahové hodnoty emisií pre jednotlivé referenčné obdobia plnenia minimálnych podielov ekologických vozidiel. Navrhovaná úprava taktiež vymedzuje referenčné obdobia pre vykazovanie minimálneho podielu ekologických vozidiel. Smernica o podpore ekologických vozidiel exaktne vymedzuje dve časové obdobia v rámci ktorých sa má plniť minimálny podiel ekologických vozidiel, a to časové obdobie od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025 a od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030. Smernica o podpore ekologických vozidiel v čl. 5 ods. 6 vymedzuje cit.: „ Ak sa neprijmú nové cieľové hodnoty pre obdobie po 1. januári 2031, cieľové hodnoty určené pre druhé referenčné obdobie sa budú uplatňovať naďalej a vypočítajú sa v súlade s odsekmi 1 až 5 v nasledujúcich päťročných obdobiach.“.  Ak dôjde na úrovni sekundárneho práva Európskej Únie k zmene cieľovej hodnoty minimálneho podielu ekologických vozidiel po roku 2030, bude potrebná novelizácia zákona.
Vzhľadom na zadefinovanie vozidla využívajúceho alternatívne palivá ako ekologického vozidla je v rámci vymedzenia základných pojmov upravená aj definícia alternatívneho paliva. Zavádza sa pojem vozidlo s nulovými emisiami a trolejbus sa definuje ako vozidlo s nulovými emisiami, alebo ako zelené vozidlo v závislosti od typu pohonu.

**K § 4**

Navrhovanou úpravou sa v odseku 1 vymedzuje základná povinnosť, a to dodržať minimálne podiely ekologických vozidiel. Navrhovanou úprava sa zároveň vymedzuje spôsob určenia minimálneho podielu ekologických vozidiel vo väzbe na zmluvné vzťahy, ktoré spadajú do pôsobnosti zákona. Navrhovaná úprava zároveň pre kategóriu vozidiel M3 a trolejbusy vymedzuje povinnosť plniť určený podiel ekologických vozidiel prostredníctvom vozidiel uvedených v § 3 ods. 1 písm. c), čo sú podľa vymedzenia smernice o podpore ekologických vozidiel v čl. 4 ods. 5 tzv. ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami, ako napr. elektrobus.

**K § 5**

Navrhovanou úpravou sa vymedzuje možnosť plniť minimálny podiel ekologických vozidiel na základe prestavby vozidla a to za predpokladu, že z dôvodu technickej prestavby bude vozidlo spĺňať definíciu ekologického vozidla. Na účely započítania do podielu ekologických vozidiel pre určené referenčné obdobie bude rozhodný zápis technickej prestavby vozidla v technickom preukaze vozidla.

**K § 6**

Navrhovaná úprava vymedzuje povinnosť zasielať úradu v súvislosti s plnením minimálneho podielu ekologických vozidiel súhrnné správy, na základe ktorých bude úrad vykonávať odpočet plnenia minimálneho podielu ekologických vozidiel za Slovenskú republiku. V prípade zákaziek zadávaných podľa zákona o verejnom obstarávaní navrhovaná úprava vymedzuje povinnosť zasielať úradu súhrnné správy na ročnej báze. Verejný obstarávateľ a obstarávateľ nezasiela úradu súhrnné správy v prípade, ak v danom referenčnom období neuzatvoril zmluvu podľa § 2 ods. 1 písm. a) alebo b).

V prípade vykazovania plnenia podielu ekologických vozidiel pri zmluvách o službách vo verejnom záujme uzavretých podľa nariadenia navrhovaná úprava zavádza povinnosť zaslať úradu jednu súhrnnú správu za celé referenčné obdobie. Zároveň sa upravuje povinnosť objednávateľovi zasielať úradu aj súhrnné správy zverejňované podľa čl. 7 ods. 1 nariadenia.

**K § 7**

Navrhovaná úprava vymedzuje výkon dohľadu nad dodržiavaním zákonných povinností a ukladanie sankcií za ich porušovanie. Dohľad nad dodržiavaním povinnosti podľa zákona bude vykonávať úrad v súčinnosti s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Výkon dohľadu v tomto prípade úrad nevykonáva podľa zákona o verejnom obstarávaní, teda z pohľadu vecnej pôsobnosti sa výkon dohľadu v tomto prípade nevzťahuje na dodržiavanie povinností upravených v zákone o verejnom obstarávaní. Navrhovaná úprava pre úrad vymedzuje osobitný legislatívny rámec pre výkon dohľadu nad dodržiavaním povinností upravených v návrhu zákona.

 V rámci výkonu dohľadu nad dodržiavaním povinností bude mať úrad právomoc žiadať od verejného obstarávateľa, obstarávateľa alebo objednávateľa služieb vo verejnom záujme predloženie relevantných informácií a dokumentov preukazujúcich plnenie minimálneho podielu ekologických vozidiel. Zároveň navrhovaná úprava oprávňuje úrad v situácií, ak si to vyžaduje povaha veci vykonať dohľad na mieste, t. j. v priestoroch verejného obstarávateľa, obstarávateľa alebo objednávateľa, ktorí sú v takom prípade povinní poskytnúť úradu potrebnú súčinnosť. Navrhovaná úprava vymedzuje procesné aspekty a podmienky výkonu dohľadu na mieste a v tejto súvislosti taktiež upravuje povinnosti zamestnancov úradu. Predseda úradu bude poverovať zamestnanca alebo viacerých zamestnancov úradu na výkon tohto dohľadového úkonu. V súvislosti s výkonom dohľadu na mieste navrhovaná úprava vymedzuje zamestnancom úradu povinnosť sa preukázať poverením predsedu úradu a zároveň stanovuje povinnosť zamestnancov úradu vyhotoviť z výkonu dohľadu na mieste zápisnicu, ktorá má obsahovať zistenia a závery vykonaného dohľadu. Navrhovaná úprava v súvislosti s výkonom dohľadu taktiež upravuje problematiku ochrany informácií chránených podľa osobitných predpisov, ako napr. utajované skutočnosti, daňové alebo bankové tajomstvo, pričom v tejto súvislosti vymedzuje úradu povinnosť vykonať opatrenia na účely zamedzenia prístupu tretích osôb k informáciám chráneným zákonom a zároveň upravuje pre zamestnancov úradu povinnosť mlčanlivosti.

V rámci dohľadu sa zároveň upravuje notifikácia plnenia povinností vyplývajúcich zo smernice o podpore ekologických vozidiel vo vzťahu k Európskej komisii. Túto notifikačnú povinnosť bude plniť úrad.

**K § 8**

 Navrhovaná úprava vymedzuje základné skutkové podstaty správnych deliktov, ktoré sú naviazané na porušenie základnej povinnosti plniť minimálny podiel ekologických vozidiel,  porušenie povinnosti predkladať úradu súhrnné správy a neposkytnutie súčinnosti úradu pri výkone dohľadu. Navrhovaná úprava ustanovuje pomerne „drakonické“ horné hranice pokút za tieto správne deliktu a to predovšetkým z dôvodu, že neplnenie povinnosti vymedzených v zákone len jedným alebo niekoľkými subjektmi povinnými postupovať podľa zákona môže spôsobiť nesplnenie celkového záväzku Slovenskej republiky vyplývajúceho zo smernice o podpore ekologických vozidiel. V súvislosti s nesplnením minimálneho podielu ekologických vozidiel navrhovaná úprava diferencuje výšky pokuty podľa jednotlivých kategórií vozidiel. Horná hranica sankcie je prísnejšia za nenaplnenie kvót v tej kategórii vozidiel, kde sú požiadavky smernice o podpore ekologických vyššie tzn. že pokuty sú najprísnejšie za nesplnenie kvót pre vozidlá v kategóriách M3 a trojlebus, menej prísne za nesplnenie kvót v kategóriách vozidiel M1, M2 a N1 a v prípade nesplnenia kvót v kategóriách vozidiel N2 a N3 je strop pokuty najnižší.

Navrhovaná úprava taktiež vymedzuje základné zásady trestania, predovšetkým individualizáciu ukladania sankcie, úpravu prekluzívnych lehôt pre začatie konania a taktiež aplikáciu absorpčnej zásady.

**K § 9**

Úprava prechodných ustanovení vychádza z úpravy čl. 3 ods. 1, druhý pododsek smernice o podpore ekologických vozidiel.

**K § 10**

Transpozičné ustanovenie.

**K § 11**

Zrušovacie ustanovenie.

**K čl. II**

V zákone č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa upravuje spôsob zohľadnenia limitov výdavkov štátnych rozpočtových organizácií a štátnych príspevkových organizácií pri obstarávaní osobných automobilov určených na prepravu osôb, ktoré sú ekologickým vozidlom.

**K čl. III**

V zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov sa vypúšťa povinnosť dopravcu pri kúpe alebo lízingu autobusov zohľadniť energetické a environmentálne vplyvy prevádzky vozidiel počas ich životnosti, ktorá sa nahrádza povinnosťou objednávateľa dodržať pri zadávaní zmluvy o službách minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel podľa § 4 ods. 1 návrhu zákona.

**K čl. IV**

V zákone č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní  o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov sa vypúšťa povinnosť pri nadlimitných zákazkách na dodanie motorových vozidiel kategórie M1, M2, M3, N1, N2 a N3 zohľadniť energetické a environmentálne vplyvy prevádzky vozidiel počas ich životnosti, ktorú nahrádza povinnosťou dodržať pri uvedených kategóriách vozidiel minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel podľa 4 ods. 1 návrhu zákona. V druhom novelizačnom bode ide o legislatívno-technickú úprava vzhľadom na vypustenie § 45.

**K čl. V**

Ustanovuje sa dátum nadobudnutia účinnosti návrhu zákona tak, aby sa subjektom, ktorým sa ukladajú povinnosti podľa tohto zákona, poskytla dostatočná legisvakančná lehota.

Bratislava 7. januára 2021

**Igor Matovič v. r.**

predseda vlády

Slovenskej republiky

**Miroslav Hlivák v. r.**

predseda Úradu pre verejné obstarávanie