|  |
| --- |
| **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)** | |  | **na všetky kategórie podnikov** | |
| **3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty**  - **z toho MSP** |
| *Uveďte, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené.*  *Aký je ich počet?* |
| Návrh zákona sa bude týkať najmä nových prevádzkovateľov osobnej dopravy s vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča – nových žiadateľov o koncesiu (odhad je 100 nových držiteľov koncesie ročne). Zmeny sa ich dotknú nadväzne na úpravu podmienok ohľadom odbornej spôsobilosti a podmienky preukazovania finančnej spoľahlivosti.  K marcu 2018 evidujeme 3936 držiteľov koncesie na taxislužbu s 13 113 vodičmi. |
| **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.* |
| Verejnosť do prípravy návrhu zákona bola zapojená formou možnosti zasielania podnetov. Predbežná informácia (PI/2018/61) bola vypracovaná podľa § 9 zákona č. 400/2015 Z. z. o tvorbe právnych predpisov a o Zbierke zákonov Slovenskej republiky a o zmene a doplnení niektorých zákonov a bola zverejnená na portáli Slov-Lex v období od 12.3.2018 – 21.3.2018.  Konzultácia vo forme pracovného stretnutia sa uskutočnila na základe požiadavky v rámci pripomienkového konania k predbežnej informácií so zástupcami občianskeho združenia INESS. Na stretnutí sa preberali súčasné podmienky podnikania v taxislužbe a nastavenie smerovania tohto sektora do budúcnosti, a to najmä v súvislosti s kolaboratívnou ekonomikou. Čiastkovo sa konali pracovné stretnutia so zástupcami štátnej správy, ako aj priebežne podľa potreby konzultácie so zainteresovanými subjektmi v oblasti osobnej dopravy s vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča. Hlavným cieľom týchto stretnutí bolo získať podnety z aplikačnej praxe a spätnú väzbu na prípadné zmeny regulačného prostredia. Z nášho pohľadu cieľ stretnutí bol splnený. Na základe pracovných stretnutí bol pripravený návrh zákona predložený do schvaľovacieho procesu. |
| **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* |
| Áno, dochádza k zníženiu priamych finančných nákladov, a to nadväzne na úpravu správnych poplatkov pre nových držiteľov koncesie vo výške 160 eur.  (úprava – podanie prihlášky na vykonanie skúšky vodiča taxislužby vo výške – 50 eur, podanie prihlášky na vykonanie skúšky odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 100 eur, podanie žiadosti o vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v taxislužbe – 10 eur)  Zároveň sa zavádzajú správne poplatky v súvislosti s prevádzkovaním dispečingu vo výške 50 eur, avšak toto sa bude týkať iba subjektov, ktoré nie sú držiteľmi koncesie. Predpokladáme, že počet subjektov, ktoré nebudú držiteľmi koncesie a budú žiadať vydanie povolenia na prevádzkovanie dispečingu bude veľmi nízky (do 10 subjektov). Vzhľadom na tento nízky počet je možné konštatovať, že ide o priamy finančný náklad pre žiadateľa o povolenie prevádzkovať dispečing. Zákon zároveň ustanovuje pokuty a priestupky za porušenia ustanovení zákona a z tohto dôvodu môžu vzniknúť pre príslušné subjekty priame náklady podľa § 49. |
| ***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.* |
| Návrhom zákona sa nepredpokladá vynakladanie dodatočných nákladov na nákup tovarov alebo služieb a zároveň sa nezvyšujú náklady súvisiace so zamestnávaním. Je predpoklad, že niektorí prevádzkovatelia taxislužby podľa vlastného rozhodnutia budú využívať digitálnu platformu namiesto taxametra. V tomto prípade to môže byť úspora cca 500 eur. Zároveň určité náklady u nových prevádzkovateľov môžu vzniknúť v súvislosti s označením vozidla,  s vybavením vozidla kópiou koncesie alebo osvedčením vozidla taxi, tieto náklady odhadujeme vo výške 60 eur. |
| ***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.* |
| Administratívne náklady - ohlásenie, oznámenie, poskytnutie informácie (60 min), mesačne (koeficient frekvencie 12), podanie žiadosti o udelenie koncesie, povolenia na prevádzkovanie dispečingu (200 min) jednorazovo (koeficient frekvencie 0,10) priemerná hrubá mesačná mzda v národnom hospodárstve SR (835 EUR), dotknuté subjekty (odhad na 100 nových držiteľov koncesie ročne) (835/160\*12)+(835/160\*3,33\*0,1) = 62,63 + 1,72 výsledok 64,35 EUR/podnikateľ |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie – ide len o odhad, týkajúci sa nových držiteľov koncesie po nadobudnutí účinnosti zákona.***   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | *Náklady na 1 podnikateľa* | *Náklady na celé podnikateľské prostredie*  *(odhad na 100 nových držiteľov koncesie ročne)* | | *Priame finančné náklady* | *-160* | *-16 000* | | *Nepriame finančné náklady* | *-440* | *-  44 000* | | *Administratívne náklady* | *64,35 EUR* | *6 435 EUR* | | ***Celkové náklady regulácie*** | ***- 535,65 EUR úspora/nový podnikateľ*** | ***-53 565 EUR/úspora na 100 nových držiteľov koncesie ročne*** | |
| **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?* |
| Návrhom zákona dochádza k eliminácii bariér prístupu na trh v oblasti taxislužby a ide aj o zjednodušenie podmienok v oblasti regulácie. Zároveň návrh zákona nebude mať podľa nášho názoru vplyv na obchodné bariéry ani vplyv na vyvolanie cezhraničných investícií, ani na cenu a dostupnosť služieb. Návrh zákona nevytvára nové možnosti financovania aktivít. |
| **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?* |
| Návrh zákona, a to hlavne z dôvodu zavedenia digitálnej platformy (§ 26 - taxislužba), môže mať pozitívny vplyv na rozvoj inovatívnych služieb v oblasti kolaboratívnej ekonomiky. Vhodné konkurenčné prostredie nespôsobuje len tlak na ceny, ale aj tlak na zlepšenie služieb pre užívateľov, čím sa vytvára vhodný priestor na inovácie v podnikateľskom prostredí. Na Slovensku už v súčasnosti niektoré digitálne platformy využívajú mechanizmy spätnej väzby, reputáciu vodičov, bezhotovostné platby a je možné očakávať, že tento trend bude naďalej pokračovať. Zároveň digitálne platformy zvyšujú atraktivitu miest ako turistickej destinácie, ktorá turistom zjednodušuje prepravu, a tým aj v tejto oblasti z hľadiska inovácií je možné očakávať rozvoj. |