

<b>Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie (vrátane testu MSP)</b>
<b>Materiál bude mať vplyv s ohľadom na veľkostnú kategóriu podnikov:</b>
<input type="checkbox"/> iba na MSP (0 - 249 zamestnancov) <input type="checkbox"/> iba na veľké podniky (250 a viac zamestnancov) <input checked="" type="checkbox"/> na všetky kategórie podnikov
<b>3.1 Dotknuté podnikateľské subjekty - z toho MSP</b>
<i>Uved'te, aké podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené. Aký je ich počet?</i>
<p>Návrh zákona sa bude týkať najmä dopravcov v nákladnej a v osobnej doprave.</p> <p>K 31. decembru 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 7 152 dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencie Spoločenstva pre nákladnú dopravu. Títo dopravcovia majú vydané overené kópie licencií Spoločenstva pre vozidlá v počte 53 662.</p> <p>K 31. decembru 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 826 dopravcov, ktorí boli držiteľmi licencie Spoločenstva na medzinárodnú osobnú prepravu autobusmi a autokarmi. Títo dopravcovia majú vydané 4 058 overených kópií licencií Spoločenstva pre ich vozidlá.</p> <p>Návrh zákona sa bude týkať aj 2 registrovaných dielní a 29 autorizovaných dielní vrátane pracovísk pre vykonávanie inštalácie a overovanie záznamových zariadení.</p>
<b>3.2 Vyhodnotenie konzultácií - z toho MSP</b>
<i>Uved'te, akou formou (verejné alebo ciele konzultácie a prečo) a s kým bol návrh konzultovaný. Ako dlho trvali konzultácie? Uved'te hlavné body konzultácií a výsledky konzultácií.</i>
<p>Verejnosť do prípravy návrhu zákona bola zapojená formou možnosti zasielania podnetov. Predbežná informácia (PI/2021/28) 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 stránke portálu Slov-Lex v období od 10. 2. 2021 do 12. 3. 2021.</p> <p>Zároveň informácia o konzultáciách bola zverejnená na webovom sídle Ministerstva hospodárstva SR <a href="https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajúce-konzultácie-a-predbežne-informácie">https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajúce-konzultácie-a-predbežne-informácie</a></p> <p>Konzultácie prebiehali v období od 10. 2. 2021 do 12. 3. 2021.</p> <p>Konzultácie prebiehali s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Národným inšpektorátom práce SR. Konzultácia vo forme videokonferencie sa uskutočnila aj s Ministerstvom dopravy Českej republiky. Hlavnou témou bola príprava ustanovení v oblasti vysielania vodičov. Čiastkovo sa konali konzultácie so zainteresovanými subjektmi najmä v oblasti dopravy, overovania záznamových zariadení a v oblasti štátnej správy. Hlavným cieľom týchto stretnutí bolo získať podnety z aplikačnej praxe a spätnú väzbu na prípadné zmeny a návrhy. Z nášho pohľadu cieľ stretnutí bol splnený. Na základe pracovných stretnutí bol pripravený návrh zákona a predložený do schvaľovacieho procesu.</p> <p>Ďalšou formou zapojenia verejnosti bude medzirezortné pripomienkové konanie.</p>

### 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*

Návrhom zákona sa upravujú pokuty za porušenie ustanovení zákona. Tento vplyv platí len v súvislosti s porušením zákona. Odhadujeme negatívny vplyv vo výške 107 640 eur. Odhad vznikol na základe štatistických údajov Národného inšpektorátu práce v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020 a na základe štatistických údajov Prezídia policajného zboru MV SR v sledovanom období od 01. 01. 2020 do 31. 12. 2020. Podrobnosti sú uvedené v analýze na rozpočet verejnej správy.

#### 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.*

Vodiči nákladných vozidiel nesmú čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku a každú dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín vo vozidle. V tejto súvislosti môžu vzniknúť dopravcom zvýšené náklady na ubytovanie vodiča. Presné náklady nevieme vyčíslieť, pretože tieto náklady budú závisieť od organizácie práce vodiča, prípadne aj od druhu a kvality ubytovania. Odhadované náklady na ubytovanie, cestu na ubytovanie a, strážené parkovisko vozidla sa môžu v niektorých prípadoch v závislosti od štátu Európskej únie pohybovať aj na úrovni cca 250 eur/vozidlo/vodič/mesiac. Nevieme presne v akom počte a v akých nákladoch takáto povinnosť bude mať dopad na podnikateľské prostredie avšak, ak by sa táto povinnosť týkala napríklad 10 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva (5 772), tak náklady na podnikateľské prostredie by tvorili sumu 1 443 000 eur mesačne, a na celé podnikateľské prostredie ročne to tvorí náklady vo výške 17 316 000 eur. (53 662 + 4 058 = 57 720 licencií Spoločenstva, z toho 10 % predstavuje 5 772; Výpočet nákladov: 5 772 x 250 eur = 1 443 000 eur za mesiac; 1 443 000 eur x 12 = 17 316 000 eur za celý rok).

Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 sa zavádzajú inteligentné tachografy druhej generácie. Inteligentný tachograf druhej generácie bude automaticky zaznamenávať prekročenie hraníc, bude zaznamenávať polohu pri nakládke a vykládke a zlepší monitorovanie doby jazdy a odpočinku.

Inteligentný tachograf druhej generácie bude z hľadiska funkčnosti viac odolný voči manipulácii a bude mať prípravu na autentifikáciu satelitného signálu Galileo, akonáhle bude systém Galileo funkčný. Inteligentný tachograf druhej generácie už by mal byť prispôsobený na implementovanie budúcich nových špecifikácií prostredníctvom aktualizácií softvéru bez nutnosti fyzickej výmeny.

Časový harmonogram pre zavedenie inteligentných tachografov druhej generácie závisí od vykonávajúceho nariadenia, ktoré musí prijať Európska komisia do 21. augusta 2021.

Inteligentné tachografy druhej generácie budú inštalované v nových vozidlách, ktorých prvá evidencia bude od 21. augusta 2023.

Povinná výmena analógových tachografov a digitálnych tachografov vo vozidlách, ktoré budú vykonávať medzinárodnú dopravu za inteligentné tachografy druhej generácie sa musí uskutočniť do 31. decembra 2024.

Povinná výmena inteligentných tachografov prvej generácie vo vozidlách, ktoré budú vykonávať medzinárodnú dopravu za inteligentné tachografy druhej generácie bude do 21. augusta 2025.

Inteligentné tachografy druhej generácie budú povinné od 1. júla 2026 vo vozidlách vykonávajúce medzinárodnú dopravu, u ktorých maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 2,5 ton.

Výmena tachografu vo vozidlách bude závisieť od dopravcu či vykonáva medzinárodnú dopravu. Významným faktorom pre výmenu môže byť to, že vozidlá vybavené inteligentným tachografom druhej generácie môžu využívať vo väčšej miere výnimky z vysielania. Z tohto dôvodu očakávame, že dopravcovia budú mať záujem o výmenu v skoršom termíne potom čo bude inteligentný tachograf druhej generácie dostupný na trhu. Náklady na výmenu vrátane potrebných súčastí, montáže, overenia digitálneho tachografu, inteligentného tachografu prvej generácie za inteligentných tachograf druhej generácie budú závisieť od ponuky na trhu avšak tieto náklady odhadujeme vo výške 1 100 eur/ vozidlo.

Nevieme presne v akom počte bude táto výmena uskutočnená. Ak by sa výmena týkala v roku 2024 napríklad 50 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva (28 860), tak náklady na výmenu na celé podnikateľské prostredie by tvorili sumu 31 746 000 eur. (53 662 + 4 058 = 57 720 licencií Spoločenstva, z toho 50 % predstavuje 28 860; Výpočet nákladov: 28 860 x 1100 eur = 31 746 000 eur ).

Výmena tachografov bude mať negatívne dopady pre dopravné spoločnosti, avšak naopak pozitívne dopady to môže mať pre podnikateľské subjekty (vrátane MSP) zabezpečujúce overovanie a výmenu tachografov. Ak odhadujeme cenu za montáž a cenu za overenie záznamového zariadenia vo výške cca 250 eur/vozidlo tak pozitívne dopady na 28 860 vozidiel pre podnikateľské subjekty sú vo výške 7 215 000 eur.

Vzhľadom na vysoký počet vozidiel podliehajúcich výmene môžu nastať problémy so zvládnutím kapacitných možností pracovísk zabezpečujúcich výmenu.

<i>Nepriame finančné náklady</i>	<i>Náklady</i>	<i>Náklady na podnikateľské prostredie</i>
<i>Pravidelný odpočinok mimo vozidla</i>	<i>250 eur/ vozidlo</i>	<i>17 316 000 eur /5 772 vozidiel/ rok</i>
<i>Vybavenie inteligentným tachografom druhej generácie</i>	<i>1 100 eur/vozidlo</i>	<i>31 746 000 eur/ 28 860 vozidiel/ rok</i>
<b><i>Celkové nepriame finančné náklady</i></b>	<b><i>1 350 eur</i></b>	<b><i>49 062 000 eur</i></b>

### **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.*

Právna úprava s účinnosťou od 2. februára 2022 zjednotí pravidlá vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie. Určí, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vysielanie a zároveň určí, ktoré dopravné činnosti majú výnimku z podmienok vysielania, a to najmä v súvislosti s bilaterálnymi prepravami medzi členskými štátmi Európskej únie. Kabotážna preprava bude považovaná za vysielanie.

Pozitívom tejto úpravy pre podnikateľské prostredie sú jednotné podmienky v rámci Európskej únie. Členské štáty nebudú vo vyššie uvedených prípadoch zavádzať rôzne národné úpravy, čiže sa na časť dopravcov pokiaľ budú vykonávať prepravy v rámci

povolených výnimiek nebudú vzťahovať podmienky vysielania v iných členských štátoch Európskej únie. Nevýhodou je, že v rámci jednotného trhu ak dopravcovia budú vykonávať prepravy nad rozsah, ktorý im povoľujú výnimky, budú musieť pred vyslaním nahlásiť a priebežne aktualizovať údaje ohľadom vysielania v systéme IMI.

Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou. Prevádzkovateľom systému IMI je Európska komisia. V tejto súvislosti pre Slovenskú republiku nevzniknú náklady z hľadiska informatizácie. Administratívne náklady môžu vzniknúť dopravcom, ktorí nebudú patriť pod výnimky z vysielania a ktorí budú musieť poskytovať informácie z hľadiska vysielania v systéme IMI. Administratívne náklady - Náklady na poskytnutie informácie v systéme IMI .

– (60 minút podľa metodiky), frekvencia plnenia povinnosti 4-krát do mesiaca – (koeficient frekvencie 48, priemerná hrubá mzda v národnom hospodárstve (1133 eur), počet vozidiel na zaznamenanie v systéme (17 316 vozidiel, t. j. 30 % vozidiel, ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva).

Výpočet: 1133 eur/160 hodín za mesiac \*1 hodina (60 min) \*48 (koeficient frekvencie 4 x mesačne) = 339,9 eur za 1 vozidlo. Na celé podnikateľské prostredie 339,9 eur x 17 316 (celkový počet vozidiel) = 5 885 708,4 eur.

<i>Administratívne náklady</i>	<i>Náklady</i>	<i>Náklady na podnikateľské prostredie</i>
<i>Poskytovanie informácií v systéme IMI</i>	<i>339,9 eur/vozidlo/ rok</i>	<i>5 885 708,4 eur/17 316 vozidiel/rok</i>
<b><i>Celkovo administratívne náklady</i></b>	<b><i>339,9 eur</i></b>	<b><i>5 885 708,4 eur</i></b>

### **3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie – odhad za jeden rok po odpočítaní súčasného stavu**

	<i>Náklady</i>	<i>Náklady na celé podnikateľské prostredie</i>
<i>Priame finančné náklady</i>	<i>-</i>	<b><i>107 640 eur</i></b>
<i>Nepriame finančné náklady</i>	<b><i>1 350 eur</i></b>	<b><i>49 062 000 eur</i></b>
<i>Administratívne náklady</i>	<b><i>339,9 eur</i></b>	<b><i>5 885 708,4 eur</i></b>
<b><i>Celkové náklady regulácie</i></b>	<b><i>1 689,9 eur</i></b>	<b><i>55 055 348,4 eur</i></b>

## **3.4 Konkurencieschopnosť a správanie sa podnikov na trhu - z toho MSP**

Predkladaným návrhom zákona nedochádza k zmene konkurencieschopnosti v rámci vnútroštátnej dopravy. K zmene konkurencieschopnosti môže prísť v rámci jednotného trhu, a to hlavne u dopravcov, ktorí vykonávali a ktorí budú vykonávať väčšinu dopravných služieb mimo územia Slovenskej republiky.

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 efektívnosť výroby/využívania zdrojov? Ak áno, ako?*

*Vytvorí zmena nové pracovné miesta pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR?*

Navrhované zmeny nemajú vplyv na inovácie.

