

Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie

Názov materiálu: Koncepciu rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 (úloha č. C.3, uzn. vlády SR č. 221/2021 zo dňa 28.04.2021 k Plánu obnovy a odolnosti)

Predkladateľ: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

3.1 Náklady regulácie

3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie

Tabuľka č. 1: Zmeny nákladov (ročne) v prepočte na podnikateľské prostredie (PP), vyhodnotenie mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov.

Nahradte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia, ktorá je povinnou prílohou tejto analýzy a nájdete ju na [webovom sídle MH SR](#), (ďalej len „Kalkulačka nákladov“):

TYP NÁKLADOV	Zvýšenie nákladov v € na PP	Zníženie nákladov v € na PP
A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality	0	0
B. Iné poplatky	0	0
C. Nepriame finančné náklady	0	0
D. Administratívne náklady	0	0
Spolu = A+B+C+D	0	0
z toho		
E. Vplyv na mikro, malé a stredné podniky	0	0
F. Úplná harmonizácia práva EÚ	0	0
VÝPOČET mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov	IN	OUT
G. Náklady okrem výnimiek = B+C+D-F	0	0

Priame finančné náklady

Cieľom podpory intermodálnej dopravy SR je snaha vytvoriť čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší spôsob prepravy tovaru prostredníctvom opatrení zvýšiť podiel prepravovaných objemov tovarov v ekologickej intermodálnej doprave presunom z cestnej dopravy, čím sa zníži produkcia CO₂, zaťaženie cestnej infraštruktúry a zlepši kvalita ovzdušia. Ciele sú v súlade so strategickými materiálmi SR a EÚ. V rámci prípravy Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 boli vedené konzultácie so Zväzom logistiky a zasielateľstva SR, AROS – Asociáciou železničných dopravcov Slovenska, ČESMAD – Združením cestných dopravcov Slovenskej republiky

Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR má za cieľ ako ostatné krajiny poskytujúce podporné schémy do intermodálnej dopravy presunúť časť tokov z ciest na iný ekologickejší mód dopravy a zároveň ponechať časť tokov železničnej nákladnej dopravy na železnici a zamedziť jej presunu na cestu. **Podmienky pre napĺňanie týchto cieľov definujú prístup, že kombinované spôsoby dopravy by mali byť nákladovo porovnateľné**

s nákladmi na presuny tovarov cestnou nákladnou dopravou. Z tohto pohľadu sa nepredpokladá zvýšenie/zníženie finančných nákladov. Práve naopak, dopravcovia a prepravcovia nákladnej dopravy budú finančne motivovaní realizovať služby, ktoré sú v súčasnosti finančne nezaujímavé, ktoré však majú vysoké sociálne ekonomické prínosy najmä z hľadiska plnenia cieľov, ktorými je Slovenská republika viazaná ohľadom znižovanie emisií skleníkových plynov ako aj ochrany ovzdušia. Predpokladá sa čiastočný presun generovaných prostriedkov (poplatky cestnej nákladnej dopravy) do segmentu železničnej nákladnej dopravy respektíve segmentu terminálov kombinovanej dopravy.

Nepriame finančné náklady

Realizácia cieľov predkladaného materiálu Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR **nevytvára predpoklady pre vznik dodatočných nákladov na nákup tovarov a služieb a nebude mať ani vplyv na náklady súvisiace so zamestnávaním.**

Administratívne náklady

Aplikácia Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR **nevytvorí podnikateľským subjektom administratívne náklady a nedochádza k zavedeniu nových informačných povinností.**

Administratívne úkony možno jedine predpokladať jedine u subjektoch v spojení s povinnou prípravou projektov pre jednotlivé podporné schémy prevádzkových dotácií, či dotácií ohľadom nákupu intermodálnych prepravných jednotiek respektíve dotácií spojených infraštruktúrou terminálov kombinovanej dopravy.

Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov

Osobitne pri každej regulácii s vplyvom na PP zhodnotenom v tabuľke č. 2 uveďte doplňujúce informácie tak, aby mohol byť skontrolovaný spôsob a správnosť výpočtov. Uveďte najmä, ako ste vypočítali vplyvy a z akého zdroja ste čerpali početnosti (uveďte aj link na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete). Jednotlivé regulácie môžu mať jeden alebo viac typov nákladov (A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality, B. Iné poplatky, C. Nepriame finančné náklady, D. Administratívne náklady). Rozčleňte ich a vypočítajte v súlade s metodickým postupom.

Prínosy vyplývajúce z naplnenia Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 majú synergické účinky na rozvoj celého podnikateľského prostredia.

Predkladaný materiál má pozitívny vplyv na podnikateľské prostredie ako celok vo forme:

- vytvorenia predpokladov pre zabezpečenie pravidelných intermodálnych vlakov v smeroch, kde existuje potenciál, respektíve v smeroch kde bude generovaný budúci potenciál prepravy tovarov
- vytvorenia predpokladov pre eliminovanie kongescií na cestnej sieti, keďže bude dochádzať k redukcii počtu nákladných vozidiel na cestách
- vytvorenia predpokladov pre efektívnejší manažment vodičov cestných nákladných vozidiel z dôvodu ich redukcie pre prepravu, manažment bude sústredený v segmente intermodálnej dopravy hlavne na prvú resp. poslednú míľu
- zníženia nákladov na nákup intermodálnych prepravných jednotiek a teda nákladov pre subjekty zabezpečujúce samotnú prepravu tovaru
- skrátenia času na prepravu osôb a tovaru, zvýšenia úrovne bezpečnosti dopravy a zníženia opotrebenia dopravných prostriedkov. Skrátenie prepravného času zníži dobu obehu tovaru v prepravnom procese. Synergické účinky vyplývajúce z realizácie navrhnutých opatrení prispievajú k zníženiu nákladov podnikateľských subjektov vo forme znížených požiadaviek na pohonné hmoty a obnovu vozidlového parku.

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovaných opatrení bude mať predkladaný návrh vplyv na všetky podnikateľské subjekty využívajúce v rámci svojich aktivít dopravný systém Slovenskej republiky, t. j. domáce aj zahraničné podnikateľské subjekty (tisíce subjektov), keďže v prípade dotknutých prepráv tovarov pôjde potrebu prispôsobenia sa časom vytváraných nových liniek intermodálnych vlakov.

V rámci realizácie opatrení Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy budú priamo zúčastnené zasielateľské firmy, operátori kombinovanej dopravy, cestní dopravcovia, operátori, železniční dopravcovia (resp. prípadne subjekty pôsobiace vo vnútrozemskej vodnej doprave v prípade budúceho využívania dunajskej vodnej cesty) a samozrejme tak aj samotné výrobné-obchodné podniky, ktoré budú substrát prepravy zasielať a prijímať.

V prípade výstavby/modernizácie/rozširovania terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy budú Koncepciou dotknuté aj projekčné kancelárie, stavebné firmy zamerané na inžiniersku výstavbu a ich subdodávatelia, a taktiež subjekty elektrotechnického priemyslu a IT.

Realizáciou navrhovaných opatrení dôjde ku skvalitneniu dopravného systému ako celku, čo pozitívne ovplyvní podnikateľské subjekty, pre ktoré je doprava a logistika súčasťou výrobného procesu.

3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním

Uvedte formu konzultácií vrátane zdôvodnenia jej výberu a trvanie konzultácií, termíny stretnutí. Uvedte spôsob oslovenia dotknutých subjektov, zoznam konzultujúcich subjektov, tiež link na webovú stránku, na ktorej boli konzultácie zverejnené.

Uvedte hlavné body konzultácií a ich závery.

Uvedte zoznam predložených alternatívnych riešení problematiky od konzultujúcich subjektov, ako aj návrhy od konzultujúcich subjektov na zníženie nákladov regulácií na PP, ktoré neboli akceptované a dôvod neakceptovania.

Alternatívne namiesto vyplňania bodu 3.2 môžete uviesť ako samostatnú prílohu tejto analýzy Záznam z konzultácií obsahujúci požadované informácie.

V rámci prípravy Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 boli vedené konzultácie s:

- Zväzom logistiky a zasielateľstva SR
- AROS – Asociáciou železničných dopravcov Slovenska
- ČESMAD – Združením cestných dopravcov Slovenskej republiky
- Konzultácie jednotlivo s operátormi kombinovanej dopravy
- Konzultácie jednotlivo s podnikmi preverujúcimi možnosť používania kombinovanej dopravy pre prepravu ich tovaru

Konzultácie prebiehali zhruba počas polročného obdobia, formou videokonferencií, plánovaných osobných stretnutí (najmä so Zväzom logistiky a zasielateľstva SR resp. jej vybranými členmi, ktorí sú hlavnými hráčmi intermodálneho trhu v SR).

Zväz logistiky a zasielateľstva SR pripomienkoval Koncepciu rozvoja intermodálnej dopravy, ich pripomienky boli do koncepcie zapracované, s výnimkou skupiny pripomienok ohľadom čerpania pomoci, ktoré Koncepcia ponechala v forme používanej v iných štátoch EÚ, resp. podľa štandardov aplikovaného programu EK Marco Polo II.

Pripravuje sa v rámci Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR vytvorenie pracovnej skupiny so združením ČESMAD s cieľom zvýšenia povedomia cestných dopravcov o možnostiach budúceho využívania podporných schém v spôsoboch dopravy, kde je aplikovaná intermodálna/kombinovaná doprava.

Predpokladá sa, že MDaV SR bude plniť v rámci Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy v SR hlavne propagačno-koordinačnú činnosť smerom k podnikom, kde existuje potenciál prechodu na kombinované spôsoby dopravy.

3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu

Dochádza k vytvoreniu resp. k zmene bariér na trhu?

Bude sa s niektorými podnikmi alebo produktmi zaobchádzať v porovnateľnej situácii rôzne (napr. špeciálne režimy pre mikro, malé a stredné podniky tzv. MSP)?

Ovplyvňuje zmena regulácie cezhraničné investície (príliv/odliv zahraničných investícií resp. uplatnenie slovenských podnikov na zahraničných trhoch)?

Ovplyvní dostupnosť základných zdrojov (financie, pracovná sila, suroviny, mechanizmy, energie atď.)?

Ovplyvňuje zmena regulácie inovácie, vedu a výskum?

Ako prispieva zmena regulácie k cieľu Slovenska mať najlepšie podnikateľské prostredie spomedzi susediacich krajín EÚ?

Konkurencieschopnosť:

Na základe uvedených odpovedí zaškrtnite a popíšte, či materiál konkurencieschopnosť:

X zvyšuje nemení znižuje

Produktivita:

Aký má materiál vplyv na zmenu pomeru medzi produkciou podnikov a ich nákladmi?

Na základe uvedenej odpovede zaškrtnite a popíšte, či materiál produktivitu:

X zvyšuje nemení znižuje

Návrh Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR **neupravuje podmienky pre vstup na trh, podmienky pre správanie sa na trhu a neupravuje ani podmienky, ktoré by viedli k zmenám v štruktúre trhu. Zvyšuje konkurencieschopnosť slovenských podnikov, pretože im zvyšuje možnosti prepravy tovaru intermodálnou dopravou, čím umožní aj väčšiu optimalizáciu nákladov na dopravu.** Realizácia opatrení definovaných v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy SR **môže** zvýšením atraktivity SR vplyvom dlhodobej podpory inetrmodálnych prepráv respektíve podpory do infraštruktúry terminálov kombinovanej dopravy **priaznivo ovplyvniť zámery zahraničných investorov realizovať podnikateľské aktivity v SR.** Návrh nebude mať vplyv na ceny ani dostupnosť základných zdrojov a neovplyvní ani prístup k financiám.

3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie

Ak má materiál vplyvy na PP, ktoré nemožno zaradiť do predchádzajúcich častí, či už pozitívne alebo negatívne, tu ich uveďte. Patria sem:

- a) sankcie alebo pokuty, ako dôsledok porušenia právne záväzných ustanovení;*
- b) vplyvy súvisiace so žiadosťami o alebo prijímaním dotácií, fondov, štátnej pomoci a čerpaním iných obdobných foriem podpory zo strany štátu, keďže sú sprievodným javom uchádzania sa či získania benefitov, na ktoré nie je právny nárok priamo zo zákona, ale vzniká na základe prejavu vôle dotknutého subjektu;*
- c) regulované ceny podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách;*
- d) iné vplyvy, ktoré predpokladá materiál, ale nemožno ich zaradiť do častí 3.1 a 3.3.*

Vplyv na inovácie/Vplyv na práva duševného vlastníctva

Návrh Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR **má pozitívny vplyv na podporu zavádzania inovácií. V rámci realizácie navrhovaných opatrení vytvára priestor pre aplikáciu nových inovatívnych riešení** (inovatívne riešenia najmä v oblasti manipulácií, prekládok, monitoringu a správe dát týkajúcich sa intermodálnych prepravných jednotiek IPJ, zavádzanie nových informačných systémov), technológií a produktov, najmä v oblasti nákladnej dopravy ako celku, v oblasti zvyšovania bezpečnosti dopravy, prípadne v rámci redukcie negatívnych dopadov dopravy na životné prostredie.

Predkladaný návrh Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR návrh **nemá vplyv na jednotlivé práva duševného vlastníctva.**

Návrh Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR nemá priamy vplyv na vytváranie nových pracovných miest pre zamestnancov výskumu a vývoja v SR.