**Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie**

**Názov materiálu:** Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 317/2012 Z. z. o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov

**Predkladateľ:** Ministerstvo dopravy SR

**3.1 Náklady regulácie**

***3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | |  |  | |  |
|  | ***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. Sankcie a pokuty*** | **0** | **0** | | |
|  | ***D. Nepriame finančné náklady*** | **0** | **0** | | |
|  | ***E. Administratívne náklady*** | **0** | **0** | | |
|  | ***Spolu = A+B+C+D+E*** | **0** | **0** | | |
|  |  |  | |  |  | |  |
|  | *Harmonizácia práva EÚ* | **Zvýšenie nákladov v € na PP** | **Zníženie nákladov v € na PP** | | |
|  | ***F. Úplná harmonizácia práva EÚ*** *(okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)* | **0** | **0** | | |
|  | ***G. Goldplating*** | **0** | **0** | | |
|  |  |  | |  |  | |  |
|  | *VÝPOČET PRAVIDLA 1in 2out:* | IN | OUT | | |
|  | ***H.*** *Náklady okrem výnimiek = B+D+E-F* | **0** | **0** | | |

***3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov***

*Tabuľka č. 2: Výpočet vplyvov jednotlivých regulácií (nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **P.č.** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie  (dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP a dôvod ponechania nákladov na PP, ktoré sú goldplatngom)** | **Číslo normy** (zákona, vyhlášky a pod.) | **Lokalizácia (§, ods., čl.,...)** | **Pôvod regulácie:** SK/EÚ úplná harm./  Goldplating | **Účinnosť regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet**  **dotk. subjektov spolu** | **Vplyv na 1 podnik. v €** | **Vplyv na kateg. dotk. subjekt. v €** | **Druh vplyvu** In (zvyšuje náklady) /  Out (znižuje náklady**)**  / Nemení sa | **1in**  **2out celkom** | **Goldplating celkom** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

***3.1.3 Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov***

Dopad regulácií na trh sa nedá exaktne vyčísliť, a to najmä pri malých a stredných podnikoch. Implementácia prvkov inteligentnej mobility bude mať rozdielny dopad na jednotlivé podnikateľské subjekty v závislosti od ich zamerania, produkcie či výroby, a to aj vzhľadom na dynamický proces, ktorý je dnes veľmi ťažké predvídať a kvantifikovať.

**3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním**

Predkladaný návrh sa týka primárne spoločností, podnikajúcimi predovšetkým v automobilovom priemysle, elektrotechnickom priemysle, IT priemysle, energetike, službách, telekomunikáciách. Z hľadiska právnej formy ide najmä o právnické osoby, ako spoločnosti s ručením obmedzeným a akciové spoločnosti. Zainteresované môžu byť aj fyzické osoby - podnikatelia.

Počet ovplyvnených podnikateľských subjektov sa vzhľadom na charakter témy nedá plnohodnotne kvantifikovať, nakoľko sa jedná o návrh zákona, týkajúci sa inteligentnej mobility v dlhodobom časovom horizonte.

Konzultácie so zainteresovanými subjektmi prebiehali systematicky počas celého procesu tvorby zákona. Proces bol participatívny, čo umožnilo zapojenie všetkých relevantných aktérov vrátane zástupcov podnikateľského sektora. Diskusie sa sústredili na možnosti navrhovaných riešení, spôsob participácie na tvorbe zákona a odhad dopadov návrhu, ktorý sa venuje inteligentnej mobilite a inteligentným dopravným systémom v Slovenskej republike.

Z výsledkov konzultácií vyplynulo, že momentálne nie je možné presne vyčísliť vplyv návrhu na malé a stredné podniky (MSP), a to vzhľadom na charakter predkladaného materiálu.

Konzultácie s podnikateľským prostredím prebiehajú kontinuálne od augusta 2024, a to vo forme odborných diskusií na pôde Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a Slovenskej správy ciest za účasti zástupcov Ministerstva dopravy SR ako vecného gestora predmetnej transpozície.

Predbežná informácia bola uvedená na portáli Slov-Lex (<https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/PI/2025/21>).

V nadväznosti na zverejnenú predbežnú informáciu sa vo februári 2025 konali konzultácie s Republikovou úniou zamestnávateľov a Klubom 500 za účasti Ministerstva hospodárstva SR. Konzultácie sa týkali povinnosti pre dopravcov poskytovať údaje, informácie o dostupnosti dynamických údajov k bezpečným a chráneným parkovacím miestam pre nákladné a úžitkové vozidlá, ako aj informácii, že sa jedná o úplnú transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2661 z 22. novembra 2023, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.

**3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu**

Na základe charakteru návrhu sa nepredpokladá vznik bariér pre vstup na trh pre nových dodávateľov a poskytovateľov služieb. V tejto fáze sa taktiež nepredpokladá zavedenie prísnejšej regulácie správania niektorých podnikov ani rozdielne zaobchádzanie s podnikmi či produktmi v porovnateľných situáciách. To zahŕňa aj absenciu špeciálnych režimov pre mikro, malé a stredné podniky.

Pre všetky podniky však bude nevyhnutné inovovať svoje technológie a riešenia, aby mohli efektívne využiť možnosti, ktoré prinášajú nové riešenia inteligentnej mobility a inteligentných dopravných systémov. Iba prostredníctvom inovácií budú podniky schopné konkurovať zahraničným subjektom na globálnom trhu.

Vzhľadom na charakter materiálu nie je v súčasnej fáze možné jednoznačne určiť, či a ako budú ovplyvnené ceny a dostupnosť základných zdrojov, prípadne prístup k financovaniu pre podniky.

***Konkurencieschopnosť:***

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

*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:*

☐ *zvyšuje*  *nemení* ☐ *znižuje*

**3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie**

Vzhľadom na charakter predkladaného návrhu nie je v súčasnosti možné presne kvantifikovať finančné náklady súkromných podnikateľských subjektov, avšak v budúcnosti možno očakávať zvýšené výdavky najmä pre nasledovné subjekty:

* prevádzkovateľov bezpečných a chránených parkovacích miest pre nákladné a úžitkové vozidlá (napr. diaľničné odpočívadlá),
* poskytovateľov nabíjacej infraštruktúry pre alternatívne palivá,
* prevádzkovateľov inteligentných dopravných zariadení, ako je premenné dopravné značenie.

Okrem toho existuje predpoklad vzniku dodatočných nákladov súvisiacich so spracovaním dát a údajov z inteligentných dopravných systémov, dynamickými informáciami o dostupnosti parkovacích miest, ako aj potrebou automatizácie procesov a integrácie rôznych systémov s Národným dopravným informačným centrom. Zvýšenie nákladov sa predpokladá v súvislosti s tvorbou potrebných API rozhraní, ktoré umožnia vzájomnú výmenu údajov v štruktúrovanej podobe.

Vzhľadom na rozsah a komplexnosť problematiky inteligentnej mobility však v súčasnosti nie je možné presne vyčísliť tieto náklady.