**Doložka vybraných vplyvov**

**A.1. Názov materiálu:** Návrh zákona o cestnej doprave

Termín začatia a ukončenia MPK: 20. 07. 2011 – 09. 08. 2011

**A.2. Vplyvy:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Pozitívne | Žiadne | Negatívne |
| 1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy | X |  | X |
| 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie  – dochádza k zvýšeniu regulačného zaťaženia? | X |  | X |
| 3. Sociálne vplyvy  - vplyvy  na hospodárenie obyvateľstva,  - sociálnu exklúziu,  - rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť  - vplyvy na zamestnanosť | X | X  X  X |  |
| 4. Vplyvy na životné prostredie | X |  |  |
| 5. Vplyvy na informatizáciu spoločnosti | X |  |  |

## A.3. Poznámky

Potreba zásadne novej právnej úpravy podnikania v cestnej doprave je daná predovšetkým skutočnosťou, že orgány Európskej únie nahradili nepriamu reguláciu dopravného trhu cestnej dopravy (smernicami) priamou reguláciou (nariadeniami ES). Tým vnútroštátna právna úprava podnikania v cestnej doprave už nie je v pozícii povinnej transpozície smerníc EÚ, ale v pozícii povinného vykonania nariadení.

V navrhovanom zákone o cestnej doprave ide predovšetkým o vykonanie:

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1073/2009 o pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave.

Druhým dôvodom tejto zmeny je skutočnosť, že Európska únia upustila od paralelnej úpravy pravidiel podnikania v cestnej doprave v prípadoch, keď potrebné pravidlá sú upravené mnohostrannými medzinárodnými zmluvami (európskymi dohovormi) a závermi medzinárodných organizácií. Preto navrhovaný zákon o cestnej doprave musí vytvoriť potrebné vnútroštátne nadväznosti aj na:

- Európsku dohodu o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí ADR;

- Dohovor Organizácie spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím;

- Dohodu o medzinárodnej preprave cestujúcich autokarmi a autobusmi INTERBUS;

- závery Európskej konferencie ministrov dopravy CEMT/ECMT.

Vzhľadom na uvedené navrhovaný zákon upravuje predovšetkým kompetencie vnútroštátnych orgánov verejnej správy na vykonanie citovaných nariadení Európskeho parlamentu a Rady a citovaných medzinárodných zmlúv, ako aj sankcie za porušovanie ustanovených pravidiel. To je vždy ponechané na vnútroštátnu právnu úpravu.

Ak teda vznikajú vplyvy na rozpočet verejnej správy, vplyvy na podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy, vplyvy na životné prostredie a vplyvy na informatizáciu spoločnosti, ide v prvom rade o vplyvy, ktoré vznikajú z dôvodu povinnej priamej aplikácie nariadení Európskeho parlamentu a Rady, ako aj o vykonávanie mnohostranných medzinárodných zmlúv.

Smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktoré sú uvedené v zozname preberaných právnych aktov EÚ, boli už prevzaté zákonom č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Zákon by mal upravovať prístup k výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, pravidlá podnikania v cestnej doprave, zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia v pravidelnej autobusovej doprave, postavenie dopravcov a cestujúcich v autobusovej dopravea v taxislužbe, podmienky prepravy nebezpečných vecí, rýchlo sa kaziacich potravín, nadrozmerných a nadmerných vecí a živých zvierat a verejnú správu v cestnej doprave.

## A. 5. Stanovisko gestorov

## Ministerstvo financií SR

V doložke vybraných vplyvov žiadam:

a) v časti A.2. Vplyvy uviesť aj pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, pretože z návrhu sa predpokladá aj dosiahnutie príjmov súvisiacich s vydávaním povolení, dopravných licencií, rozhodnutí a osvedčení a príjmov zo správnych poplatkov, ktoré sú kvantifikované v analýze vplyvov v tabuľke č. 1,

b) v časti 2.1. Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy uviesť jednotlivé roky a dopracovať údaje v riadku „financovanie zabezpečené v rozpočte“, kde sú uvedené údaje len v jednom roku a bez rozčlenenia podľa subjektov verejnej správy, resp. je uvedený len údaj za Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR; vzhľadom na to, že v časti 2.3. Popis a charakteristika návrhu sa uvádza, že finančné prostriedky na vytvorenie národného elektronického registra budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov pre rozpočtovú kapitolu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014, údaje v riadku „MDVRR SR“ musia byť totožné s údajmi v riadku „vplyv na ŠR“, takisto pri výdavkoch súvisiacich so zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme sa uvádza krytie z rozpočtu samosprávneho kraja, resp. z rozpočtu obce, t. j. doplnený údaj financovania zabezpečeného v rozpočte územnej samosprávy musí byť totožný s riadkom „vplyv na územnú samosprávu“;

c) v časti 2.2. Financovanie návrhu dopracovať tabuľku č. 2,

d) doplniť, že úlohy podľa tohto zákona budú obce a VÚC zabezpečovať z daňových príjmov v rámci schválených rozpočtov na príslušné roky; v časti 2.3.4. Výpočty vplyvov na verejné financie sa uvádza, že štát zo svojho rozpočtu neprispieva na financovanie originálnych pôsobností, ktoré prešli v rámci decentralizácie z orgánov štátu na obce a VÚC, ( upozorňujem, že na samosprávne (originálne) pôsobnosti boli obciam a VÚC v rámci fiškálnej decentralizácie vyčlenené príslušné daňové príjmy, v rámci ktorých financujú tieto úlohy),

e) dopracovať aj tabuľku č. 5 týkajúcu sa výdavkov,

f) v tabuľke č. 6 týkajúcej sa ukazovateľov zamestnanosti doplniť v poznámke vyjadrenie k počtu zamestnancov a osobným výdavkom, že sa jedná o zabezpečenie v rámci limitov kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014 a k tejto tabuľke, resp. do časti 2.3. Popis a charakteristika návrhu, doplniť komentár k činnosti, ktorú títo zamestnanci vykonávajú.

Stanovisko predkladateľa:

Doložka vplyvov bola upravená v súlade s predloženými pripomienkami

**Ministerstvo hospodárstva SR**

Žiadame v tabuľke A.2. Vplyvy v bode 2. Vplyvy na podnikateľské prostredie – doplniť označenie v stĺpci pozitívne a v stĺpci negatívne.

Označenie v stĺpci žiadne žiadame odstrániť.

V zmysle predpokladu uvedených hlavných negatívnych a pozitívnych vplyvov žiadame predkladateľa, aby kvantifikoval v oblasti vplyvov na podnikateľské prostredie: rozsah nákladov a prínosov bod č. 3.2.; rozsah administratívnych nákladov, ktoré vynaložia príslušné subjekty v súlade s implementáciou návrhu bod č. 3.3. (poznamenávame, že uvedený predpoklad považujeme iba za čiastkový); rovnako žiadame doplniť charakteristiku dôsledkov na fungovanie príslušných podnikateľských subjektov v rámci trhu.

Stanovisko predkladateľa:

Doložka vplyvov bola upravená v súlade s predloženými pripomienka

**Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR** k návrhu zákona o cestnej doprave nepredložilo žiadne pripomienky.

**Ministerstvo životného prostredia SR** k návrhu zákona o cestnej doprave nepredložilo žiadne pripomienky.

**1. Vplyvy na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**1.1. Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Vplyvy na rozpočet verejnej správy | Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách) | | | |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Príjmy verejnej správy celkom | 160.000 | 165.000 | 170.000 | 175.000 |
| v tom: |  |  |  |  |
| z toho: |  |  |  |  |
| - vplyv na ŠR | 155.000 | 160.000 | 165.000 | 170.000 |
| - vplyv na územnú samosprávu | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 |
| Výdavky verejnej správy celkom | 161.353.000 | 162.100.000 | 162.100.000 | 162.100.000 |
| z toho: |  |  |  |  |
| - vplyv na ŠR | 2.353.000 | 2.100.000 | 2.100.000 | 2.100.000 |
| - vplyv na územnú samosprávu | 159.000.000 | 160.000.000 | 160.000.000 | 160.000.000 |
| Celková zamestnanosť | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - z toho vplyv na ŠR | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Financovanie zabezpečené v rozpočte | 161.353.000 | 0 | 0 | 0 |
| v tom: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky | 2.353.000 | 0 | 0 | 0 |

## 1.2. Financovanie návrhu

Tabuľka č. 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Financovanie | Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách) | | | |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Celkový vplyv na rozpočet verejnej správy ( - príjmy, + výdavky) | 161.393.000 | 161.935.000 | 161.930.000 | 161.925.000 |
| z toho vplyv na ŠR | 2.198.000 | 1.940.000 | 1.935.000 | 1.930.000 |
| financovanie zabezpečené v rozpočte | 2.198.000 | 1.940.000 | 1.935.000 | 1.930.000 |
| ostatné zdroje financovania | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rozpočtovo nekrytý vplyv / úspora | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |

Úlohy podľa návrhu zákona o cestnej doprave budú obce a VÚC zabezpečovať z daňových príjmov v rámci schválených rozpočtov na príslušné roky.

Návrh na riešenie úbytku príjmov alebo zvýšených výdavkov podľa § 33 ods. 1 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy:

|  |
| --- |
|  |

**1.3. Popis a charakteristika návrhu**

**1.3.1. Popis návrhu**

Zákon by mal upravovať prístup k výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, pravidlá podnikania v cestnej doprave, zabezpečovanie dopravnej obslužnosti územia v pravidelnej autobusovej doprave, postavenie dopravcov a cestujúcich v autobusovej dopravea v taxislužbe, podmienky prepravy nebezpečných vecí, rýchlo sa kaziacich potravín, nadrozmerných a nadmerných vecí a živých zvierat a verejnú správu v cestnej doprave.

V navrhovanom zákone o cestnej doprave ide predovšetkým o vykonanie

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1073/2009 o pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy;

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave.

Predkladaný návrh zákona v zásade nemení doterajšiu štruktúru a pôsobnosť správnych orgánov v cestnej doprave. Návrh zákona predpokladá, že verejnú správu v cestnej doprave budú vykonávať doterajšie dopravné správne orgány a orgány odborného dozoru. Dopravnými správnymi orgánmi by boli Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, krajské úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie, vyššie územné celky a obce. Okrem toho orgánmi odborného dozoru by boli aj Národný inšpektorát práce a inšpektoráty práce, Policajný zbor a colné orgány.

1.3.2. Charakteristika návrhu podľa bodu  2.3.2. Metodiky :

       zmena sadzby

       zmena v nároku

    nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

       kombinovaný návrh

X   iné

## 1.3.3. Predpoklady vývoja objemu aktivít:

Orgány Európskej únie nahradili nepriamu reguláciu dopravného trhu cestnej dopravy (smernicami EÚ) priamou reguláciou (nariadeniami ES). Tým vnútroštátna právna úprava podnikania v cestnej doprave už nie je v pozícii povinnej transpozície smerníc EÚ , ale v pozícii povinného vykonania nariadení (ES). Preto aktivity dopravných správnych orgánov a orgánov odborného dozoru, ktoré sú uvedené v návrhu zákona vyplynuli v prevažnej miera zo spomínaných nariadení (ES).

Povolenia, dopravné licencie a iné rozhodnutia a osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydané podľa doterajších predpisov zostávajú v platnosti do uplynutia času ich platnosti podľa doterajších predpisov a ich nahradenia povoleniami, dopravnými licenciami a inými rozhodnutiami a osvedčeniami podľa osobitných predpisov (nariadenie (ES) č. 1071/2009, nariadenie (ES) č. 1072/2009, nariadenie (ES) č. 1073/2009 a nariadenie (ES) č. 181/2011) a tohto zákona. Návrh zákona neuvažuje s novými kompetenciami dopravných správnych orgánov s výnimkou povinnosti vytvorenia a zabezpečenia prevádzky vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy. Vzhľadom na situáciu na dopravnom trhu, sa nepredpokladá početný nárast aktivít. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR však musí zabezpečiť aj výrobu a distribúciu úradných tlačív prepravných povolení, licencií, osvedčení a preukazov vydávaných podľa nariadení (ES) a podľa navrhovaného zákona.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a zrušuje sa smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300/51, 14.11.2009) v článku 16 ustanovujú členským štátom vytvoriť národné elektronické registre podnikov cestnej dopravy a ich prepojenie do 31.decembra 2012 tak, aby príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu mohol nahliadnuť do vnútroštátneho elektronického registra ktoréhokoľvek iného členského štátu. Vytvorenie registrov koordinuje Európska komisia, Riaditeľstvo pre pozemnú dopravu, pracovná skupina ERRU (Europaen Register of Road Transport Undertakings). Minimálne požiadavky na údaje, ktoré sa musia vkladať do vnútroštátnych elektronických registrov ustanovených členskými štátmi v súlade s článkom 16 ods. 1 nariadenia č. 1071/2009, boli ustanovené v prílohe k Rozhodnutiu Komisie zo 17. decembra 2009 o minimálnych požiadavkách na údaje vkladané do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 339/36, 22.12.2009). V nariadení Komisie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 335, 18.12.2010), sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy.

Vytvorenie národného elektronického registra sa týka najmä Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a krajských úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie. Vytvorenie národného elektronického registra podnikov cestnej dopravy si v prvej fáze v roku 2011 vyžiadalo spracovanie realizačného projektu t. j. návrh riešenia,funkčnú špecifikáciu, vytvorenie aplikácií a ich implementáciu, pilotnú prevádzku,  vypracovanie prevádzkových predpisov pre chod systému, vypracovanie a úpravu nevyhnutnej dokumentácie ako bezpečnostný projekt, havarijné plány, projektu na ochranu osobných údajov. Druhá fáza- fáza prevádzky a údržby obsahuje najmä migráciu systému do ostrej prevádzky, pravidelný  monitoring všetkých komponentov systému, zabezpečenie procesov na trvalú úroveň bezpečnosti systému, supportné a údržbové poplatky výrobcom technológie, integráciu riešení, čistenie databáz, servis technického zabezpečenia na krajských úradoch dopravy a centrálnom systéme. Finančné prostriedky budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov pre rozpočtovú kapitolu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme je zmluvný nástroj na zabezpečenie požiadaviek na uspokojenie cestujúcej verejnosti po dopravných službách na určitých autobusových linkách a čase najväčšieho záujmu a na zabezpečenie dostatočnej kapacity. Takéto zmluvy objednávatelia dopravných služieb uzatvárajú s dopravcami aj v pravidelnej autobusovej doprave, aj v dráhovej doprave (v železničnej doprave a v mestskej dráhovej doprave).

Právnym základom uzavierania takýchto zmlúv v členských štátoch Európskej únie je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. Navrhovaný zákon spolu so zákonom č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach túto základnú úpravu dopĺňajú o príslušnosť a o formu a náležitosti. Na plnenie záväzku zo zmluvy musí byť pre prevádzkovateľa cestnej dopravy každoročne k dispozícii príspevok ako úhrada z rozpočtu samosprávneho kraja alebo, ak ide o mestskú autobusovú dopravu, z rozpočtu obce.

### Tabuľka č. 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Objem aktivít | Odhadované objemy | | | |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Žiadosti o úhradu efektívne a účelne vynaložených nákladov | - |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

## 2.3.4. Výpočty vplyvov na verejné financie

Vplyv na príjmy: Príjmy vzniknú z vydávania povolení, dopravných licencií a iných rozhodnutí a osvedčení podľa osobitných predpisov (nariadenie (ES) č. 1071/2009, nariadenie (ES) č. 1072/2009, nariadenie (ES) č. 1073/2009 a nariadenie (ES) č. 181/2011) a podľa navrhovaného zákona, ktoré je spoplatnené podľa položky č. 79 sadzobníka správnych poplatkov zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov. Predpokladá sa, že príjmy z tejto činnosti dopravných správnych orgánov budú činiť cca 160 tis. eur ročne v závislosti od počtu prvostupňových rozhodnutí.

**Vychádzajúc z terajšej úrovne**

**Vplyv na výdavky**

Vytvorenie národného elektronického registra podnikov cestnej dopravy si v prvej fáze v roku 2011 vyžiadalo spracovanie realizačného projektu a jeho realizáciu. **Náklady s tým spojené činia cca 773 tis. eur.** Druhá fáza- fáza prevádzky a údržby tohto systému si vyžiada cca **500 tis. eur ročne.** Na zabezpečenie výroby a distribúcie úradných tlačív prepravných povolení, licencií, osvedčení a preukazov vydávaných podľa nariadení (ES) a podľa navrhovaného zákona bude treba ročne vynaložiť cca **100 tis. eur** ročne.

Predpokladá sa, že priemerné výdavky na činnosť zamestnancov krajských úradov dopravy, ktoré vyplývajú z predloženého návrhu zákona, budú ročne činiť **cca 1 480 tis. eur**. Krajský dopravný úradudeľuje a odníma povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, vydáva a odníma licencie Spoločenstva, udeľuje a odníma koncesie na výkon taxislužby, vydáva a odníma preukazy vodiča taxislužby, odovzdáva dopravcom na základe poverenia ministerstva prepravné povolenia pridelené príslušným orgánom iného štátu dopravcom so sídlom alebo bydliskom v Slovenskej republike, vydáva osvedčenia o prevádzkovaní cestnej dopravy pre vlastnú potrebu podľa osobitného predpisu, zriaďuje skúšobné komisie na preukazovanie odbornej spôsobilosti vedúcich dopravy a prevádzkovateľov cestnej dopravy, vydáva na základe výsledku skúšky osvedčenia o odbornej spôsobilosti je zberným miestom údajov do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy, ukladá v prvom stupni pokuty za správne delikty a prejednáva v prvom stupni priestupky v cestnej doprave, ku ktorým došlo v jeho územnom obvode, okrem pravidelnej dopravy a taxislužby a  je odvolacím orgánom v správnych konaniach, v ktorých v prvom stupni konala obec.

Finančné prostriedky budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov pre rozpočtovú kapitolu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014.

Štát zo svojho rozpočtu neprispieva na financovanie originálnych pôsobností, ktoré prešli v rámci decentralizácie z orgánov štátu na obce a VÚC. Na samosprávne (originálne) pôsobnosti boli obciam a VÚC v rámci fiškálnej decentralizácie vyčlenené príslušné daňové príjmy, v rámci ktorých financujú tieto úlohy. Podobne ako v iných odvetviach európska legislatíva pripravila otvorenie dopravných trhov či v železničnej alebo v autobusovej doprave. V tejto súvislosti bolo prijaté aj 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. Úrady samosprávnych krajov na úseku pravidelnej autobusovej dopravy poskytujú úhrady dopravcom na pokrytie úbytku tržieb z dôvodu poskytovania osobitného cestovného pre vybrané skupiny obyvateľstva (žiaci, ZŤP, dôchodcovia a pod.) a na zabezpečenie obslužnosti územia na základe uzavretých zmlúv o službách vo verejnom záujme. Predpokladá sa, že v 2011 tieto úhrady budú činiť **cca 69 mil. eur.**

Zmluvu o službách vo verejnom záujme uzatvára obec (mesto) v mestskej autobusovej doprave s dopravcom vybraným verejnou súťažou alebo priamym zadaním podľa osobitného predpisu (Čl. 5 ods. 4 a 5 nariadenia č.1370/200). . Na postup zadávania zákazky na poskytnutie služieb vo verejnom záujme verejnou súťažou a na preskúmavanie týchto postupov sa vzťahujú postupy zadávania zákaziek a revízne postupy podľa osobitného predpisu (§ 24 ods.1 písm. a), § 135 až 149 a § 152 zákona č. 25/2006 Z. z.. o verejnom obstarávaní).

Obce zo svojho rozpočtu poskytujú úhrady na mestskú autobusovú dopravu vykonávanú podnikmi SAD cca **10 mil. eur** ročne a mestá s podnikmi MHD **cca 80 mil. eur.**

Tabuľka č. 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Príjmy (v eurách) | Vplyv na rozpočet verejnej správy | | | | Poznámka |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Daňové príjmy (100)1) | - | - | - | - |  |
| Nedaňové príjmy (200)1) | 160.000 | 160.000 | 160.000 | 160.000 |  |
| Granty a transfery (300)1) | - | - | - | - |  |
| Príjmy z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (400) | - | - | - | - |  |
| Prijaté úvery, pôžičky a návratné finančné výpomoci (500) | - | - | - | - |  |
| Dopad na príjmy verejnej správy celkom | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
|  |  |  |  |  |  |

1) –  príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

Tabuľka č. 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Výdavky (v eurách) | Vplyv na rozpočet verejnej správy | | | | Poznámka |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Bežné výdavky (600) | 326.676 | 330.889 | 336.292 | 340.505 |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | 119.000 | 121.380 | 123.900 | 126.280 |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620) | 41.676 | 42.509 | 43.392 | 44.225 |  |
| Tovary a služby (630)2) |  |  |  |  |  |
| Bežné transfery (640)2) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s úvermi, pôžičkami   a NFV (650)2) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Kapitálové výdavky (700) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Obstarávanie kapitálových aktív (710)2) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Kapitálové transfery (720)2) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami   (800) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Dopad na výdavky verejnej správy celkom | 15 000 | 5 000 | 5 000 | 5 000 |  |
| z toho výdavky na ŠR |  |  |  |  |  |
| Bežné výdavky (600) | 326.676 | 330.889 | 336.292 | 340.505 |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) | 85.000 | 86.700 | 88.500 | 90.200 |  |
| Kapitálové výdavky (700) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými    pasívami (800) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
|  |  |  |  |  |  |

2) –  výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

Tabuľka č. 6

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Zamestnanosť | Vplyv na rozpočet verejnej správy | | | | Poznámka |
| 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Počet zamestnancov celkom\* | 140 | 140 | 140 | 140 |  |
| z toho vplyv na ŠR | 100 | 100 | 100 | 100 |  |
| Priemerný mzdový výdavok (v eurách)\* | 850,00 | 867,00 | 885,00 | 902,00 |  |
| z toho vplyv na ŠR |  |  |  |  |  |
| Osobné výdavky celkom (v eurách) | 0 | 0 | 0 | 0 |  |
| Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610)\* | 119.000 | 121.380 | 123.900 | 126.280 |  |
| z toho vplyv na ŠR | 85.000 | 86.700 | 88.500 | 90.200 |  |
| Poistné a príspevok do poisťovní (620)\* | 41.676 | 42.509 | 43.392 | 44.225 |  |
| z toho vplyv na ŠR | 29.708 | 30.302 | 30.931 | 31.525 |  |
|  |  |  |  |  |  |

\*Poznámky: Počet zamestnancov a osobné výdavky budú zabezpečené v rámci limitov kapitoly Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014.

Priemerný mzdový výdavok je tvorený podielom mzdových výdavkov na jedného zamestnanca na jeden kalendárny mesiac bežného roka

Poistné tvorí podiel mzdových výdavkov, pričom za organizácie v pôsobnosti kapitol štátneho rozpočtu, s výnimkou prenesených kompetencií výkonu štátnej správy, pre zamestnancov štátnej služby a zamestnancov pri výkone práce vo verejnom záujme predstavuje 34,95 %, pre policajtov, profesionálnych vojakov, colníkov, hasičov vrátane horskej záchrannej služby predstavuje 33,2 %. Pre ostatné subjekty verejnej správy vrátane prenesených kompetencií výkonu štátnej správy poistné tvorí podiel zodpovedajúci 35,2 %.

Kategórie 610 a 620 sú z tejto prílohy automaticky prenášané do príslušných kategórií prílohy „výdavky“.

2. Vplyvy na podnikateľské prostredie

|  |  |
| --- | --- |
| Vplyvy na podnikateľské prostredie | |
| **3.1**. Ktoré podnikateľské subjekty budú predkladaným návrhom ovplyvnené a aký je ich počet? | Nariadenia EP a Rady a návrh zákona sa týka :  cca 6 500 podnikateľov v medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy, cca 15 700 podnikateľov vo vnútroštátnej nákladnej cestnej doprave, cca 1 500 podnikateľov v autobusovej doprave a cca 4 300 podnikateľov v taxislužbe. Zákon sa bude týkať aj nových žiadateľov o podnikanie v cestnej doprave. |
| 3.2. Aký je predpokladaný charakter a rozsah nákladov a prínosov? | **Náklady,** ktoré súvisia s rozširovaním vzdelávania vodičov dopravných prostriedkov; zvyšovaním odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej dopravy, so zabezpečením a preškolením jedného alebo niekoľkých bezpečnostných poradcov, ktorí budú u dopravcu zabezpečovať prepravu nebezpečných nákladov znášajú samotné fyzické osoby ako kvalifikačný predpoklad pre výkon povolania;  Na sieti autobusových liniek je už v súčasnosti cca 27 500 označených zastávok s informačnými tabuľami, ktoré majú rôzne formy vlastníctva, najčastejšie sú vo vlastníctve obcí. Za používanie týchto zastávok dopravcovia neplatia. Platia iba poplatky za používania autobusových staníc, ktoré nevlastnia. Tieto poplatky sú súčasťou prevádzkových nákladov dopravcu, ktoré sa v konečnom dôsledku premietajú do cestovného.  Vozidla taxislužby sú už podľa súčasnej právnej úpravy vybavené strešným svietidlom, ktoré slúžia na oznamovanie, či je voľné, obsadené cestujúcim alebo má zadanú objednávku.  Zabezpečenie taxametrov taxislužby s možnosťou tlače potvrdenia o zaplatení prepravnej sumy stojí cca 300 eur.  Prevádzkovanie osobnej dopravy, ktorú doteraz zabezpečujú motorové vozidlá s celkovou obsaditeľnosťou do deviatich osôb (mikrobus) vrátane vodiča sa stanú súčasťou taxislužby, čím osoby so živnostenským oprávnením na prevádzkovanie cestnej dopravy túto oprávnenosť stratia. Vydanie novej koncesie bude stať cca 17 eur.  Finančná spoľahlivosť je schopnosť dopravného podniku plniť svoje finančné záväzky počas celého účtovného roku. Finančná spoľahlivosť sa preukazuje dostatočným vlastným imaním. Dopravca už teraz preukazuje finančnú spoľahlivosť otváracou súvahou, súvahou riadnej účtovnej závierky alebo súvahou priebežnej účtovnej závierky podľa postupov účtovania pre podnikateľov v rámci riadnej účtovnej závierky a mimoriadnej účtovnej závierky overenej audítorom. Takže ďalšie náklady nevzniknú.  Prínosy v dôsledku možnosti prístupu k informáciám a zvýšenia objektívnej informovanosti verejnosti k vnútroštátnemu registru dopravcov, ktorý bude sústreďovať základné identifikačné informácie o dopravných firmách, ku ktorým získa prístup verejnosť, nemožno kvantifikovať. |
| **3.3**. Aká je predpokladaná výška administratívnych nákladov, ktoré podniky vynaložia v súvislosti s implementáciou návrhu? | Každých desať rokov (doteraz každých päť rokov) si podnikatelia v cestnej doprave budú musieť obnovovať oprávnenia podnikať v cestnej doprave. Správny poplatok za tento úkon činí t. č. od 30 do 100 eur.  Výšku administratívnych nákladov z dôvodu zvyšovania administratívnej záťaže, že dopravca musí mať k dispozícii prepravný poriadok, v ktorom definuje rozsah prepravných povinností (osobná doprava, nákladná doprava, taxi), spôsob predaja a objednávania cestovných lístkov, podmienky prepravy osôb, zvierat, batožiny, tovaru, musí mať určené tarifné podmienky, reklamačný poriadok, postup ohľadne vymáhania pokút v prípade identifikácie cestujúcich na čierno, nemožno odhadnúť, pretože je ustanovenia platili aj v jestvujúcom zákone o cestnej doprave. Ustanovenie sa teda dotkne len začínajúcich dopravcov.  Povinnosť v prípade kontroly disponovať zmluvou o nájme alebo identifikačnými údajmi o prenajímateľovi, o nájomcovi a o vozidle a predložiť pracovnú zmluvu alebo jej overenú kópiu o pracovnom vzťahu vodiča k nájomcovi vozidla, ak vodič nie je zároveň nájomcom vozidla, bola uvedená aj v jestvujúcom zákone o cestnej doprave. Povinnosť sa teda týka len nových žiadateľov o podnikanie, resp. iba tých dopravcov v medzinárodnej doprave, ktorí používajú prenajaté vozidlá. |
| 3.4. Aké sú dôsledky pripravovaného návrhu pre fungovanie podnikateľských subjektov na slovenskom trhu (ako sa zmenia operácie na trhu?) | Nemá vplyv. |
| 3.5. Aké sú predpokladané spoločensko – ekonomické dôsledky pripravovaných regulácií? | Orgány Európskej únie nahradili doterajšiu nepriamu reguláciu dopravného trhu cestnej dopravy (smernicami EÚ) priamou reguláciou (nariadeniami ES). Tým vnútroštátna právna úprava podnikania v cestnej doprave už nie je v pozícii povinnej transpozície smerníc EÚ , ale v pozícii povinného vykonania nariadení (ES). |

Sociálne vplyvy - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a na zamestnanosť

|  |  |
| --- | --- |
| Sociálne vplyvy predkladaného materiálu - vplyvy na hospodárenie obyvateľstva, sociálnu exklúziu, rovnosť príležitostí a rodovú rovnosť a vplyvy na zamestnanosť | |
| **4.1.** Identifikujte vplyv na hospodárenie  domácností a špecifikujte ovplyvnené skupiny domácností, ktoré budú pozitívne/negatívne ovplyvnené. | Nemá vplyv |
| Kvantifikujte: | Nemá vplyv.  Nemá vplyv.  Nemá vplyv. |
| - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov na priemerného obyvateľa |
| - Rast alebo pokles príjmov/výdavkov za jednotlivé ovplyvnené skupiny domácností  - Celkový počet obyvateľstva/domácností ovplyvnených predkladaným materiálom |
|  |
| **4.2.** Zhodnoťte kvalitatívne (prípadne kvantitatívne) vplyvy na prístup k zdrojom, právam, tovarom a službám u jednotlivých ovplyvnených skupín obyvateľstva. | Návrh zákona upravuje dopravnú obslužnosť a jej zabezpečenie. Dopravnou obslužnosťou na účely zákona sa rozumie zabezpečenie ponuky primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave na území kraja alebo obce, najmä na zabezpečenie pravidelnej dopravy do zamestnania, do škôl, do zdravotníckych zariadení a do úradov a späť. Zabezpečenie dopravnej obslužnosti môže mať pozitívny dopad na prístup k službám. Novo sú upravené aj práva cestujúcich v autobusovej doprave. Cestujúci majú väčšie práva oproti súčasnej právnej úprave. |
| **4.3.** Zhodnoťte vplyv na rovnosť príležitostí:  Zhodnoťte vplyv na rodovú rovnosť. | Nemá vplyv. |
| **4.4.** Zhodnoťte vplyvy na zamestnanosť.  Aké sú vplyvy na zamestnanosť ?  Ktoré skupiny zamestnancov budú ohrozené schválením predkladaného materiálu ?  Hrozí v prípade schválenia predkladaného materiálu hromadné prepúšťanie ? | Pozri bod 4.2.  Nemá vplyv. |

Vplyvy na životné prostredie

|  |  |
| --- | --- |
| Životné prostredie | |
| 5.1. ktoré zložky životného prostredia  (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú návrhom ovplyvnené a aký bude ich vplyv (pozitívny alebo negatívny)? | Návrh zákona pri zabezpečovaní osobnej dopravy preferuje železničnú dopravu a zavádzanie integrovaných dopravných systémov, čo sa môže pozitívne prejaviť znížením negatívneho vplyvu individuálneho motorizmu na životné prostredie. | |
| 5.2. Bude mať navrhovaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno aký? |  | |
| 5.3. Bude mať návrh vplyv na životné prostredie presahujúce štátne hranice? |  | |

Vplyvy na informatizáciu spoločnosti

|  |  |
| --- | --- |
| Budovanie základných pilierov informatizácie |  |
| Obsah |  |
| 6.1. Rozširujú alebo inovujú sa existujúce alebo vytvárajú sa či zavádzajú sa nové elektronické služby?  (Popíšte ich funkciu a úroveň poskytovania.) | Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a zrušuje sa smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300/51, 14.11.2009) v článku 16 ustanovujú členským štátom vytvoriť národné elektronické registre podnikov cestnej dopravy a ich prepojenie do 31.decembra 2012 tak, aby príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu mohol nahliadnuť do vnútroštátneho elektronického registra ktoréhokoľvek iného členského štátu. Vytvorenie registrov koordinuje Európska komisia, Riaditeľstvo pre pozemnú dopravu, pracovná skupina ERRU (Europaen Register of Road Transport Undertakings). Minimálne požiadavky na údaje, ktoré sa musia vkladať do vnútroštátnych elektronických registrov ustanovených členskými štátmi v súlade s článkom 16 ods. 1 nariadenia č. 1071/2009, boli ustanovené v prílohe k  Rozhodnutiu Komisie zo 17. decembra 2009 o minimálnych požiadavkách na údaje vkladané do vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 339/36, 22.12.2009). V nariadení Komisie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 335, 18.12.2010), sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. |
| 6.2. Vytvárajú sa podmienky pre sémantickú interoperabilitu?  (Popíšte spôsob jej zabezpečenia.) | nie |
| Ľudia |  |
| 6.3. Zabezpečuje sa vzdelávanie v oblasti počítačovej gramotnosti a rozširovanie vedomostí o IKT?  (Uveďte spôsob, napr. projekty, školenia.) | nie |
| 6.4. Zabezpečuje sa rozvoj elektronického vzdelávania?  (Uveďte typ a spôsob zabezpečenia vzdelávacích aktivít.) | nie |
| 6.5. Zabezpečuje sa podporná a propagačná aktivita zameraná na zvyšovanie povedomia o informatizácii a IKT?  (Uveďte typ a spôsob zabezpečenia propagačných aktivít.) | nie |
| 6.6. Zabezpečuje/zohľadňuje/zlepšuje sa prístup znevýhodnených osôb k službám informačnej spoločnosti?  (Uveďte spôsob sprístupnenia digitálneho prostredia.) | nie |
| Infraštruktúra |  |
| 6.7. Rozširuje, inovuje, vytvára alebo zavádza sa nový informačný systém?  (Uveďte jeho funkciu.) | áno, pozri bod 6.1. |
| 6.8. Rozširuje sa prístupnosť k internetu?  (Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.) | nie |
| 6.9. Rozširuje sa prístupnosť k elektronickým službám?  (Uveďte spôsob rozširovania prístupnosti.) | nie |
| 6.10. Zabezpečuje sa technická interoperabilita?  (Uveďte spôsob jej zabezpečenia.) | nie |
| 6.11. Zvyšuje sa bezpečnosť IT?  (Uveďte spôsob zvýšenia bezpečnosti a ochrany IT.) | nie |
| 6.12. Rozširuje sa technická infraštruktúra?  (Uveďte stručný popis zavádzanej infraštruktúry.) | nie |
| Riadenie procesu informatizácie |  |
| 6.13. Predpokladajú sa zmeny v riadení procesu informatizácie?  (Uveďte popis zmien.) | nie |
| Financovanie procesu informatizácie |  |
| 6.14. Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?  (Popíšte príslušnú úroveň financovania.) | áno  Vytvorenie národného elektronického registra podnikov cestnej dopravy si v prvej fáze v roku 2011 vyžiadalo spracovanie realizačného projektu a jeho realizáciu. **Náklady s tým spojené činia cca 773 tis. eur.** Druhá fáza- fáza prevádzky a údržby tohto systému si vyžiada cca **500 tis. eur ročne.** Finančné prostriedky budú zabezpečené v rámci limitov výdavkov pre rozpočtovú kapitolu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR na roky 2011 až 2014 |
| Legislatívne prostredie procesu informatizácie |  |
| 6.15. Predpokladá nelegislatívny materiál potrebu úpravy legislatívneho prostredia procesu informatizácie?  (Stručne popíšte navrhované legislatívne zmeny.) | nie |