**Dôvodová správa**

**A. Všeobecná časť**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky predkladá návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“).

Cieľom návrhu zákona je vykonanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (ďalej len „nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055“).

Preprava tovaru vozidlami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel nepresahuje 3,5 tony patrí v súčasnosti pod rozsah zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 rozširuje rozsah vozidiel a jazdných súprav, ktoré budú v rámci Európskej únie pri preprave tovaru podliehať povinnosti mať licenciu Spoločenstva. Požiadavky na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy budú od 21. mája 2022 povinné aj pre prevádzkovateľov, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Z povinnosti mať licenciu Spoločenstva budú naďalej vyňaté všetky prepravy (medzinárodné aj vnútroštátne) vykonávané vozidlami, ktorých celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel nepresahuje 2,5 tony a vnútroštátne prepravy vykonávané vozidlami, ktorých celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony.

Návrh zákona ďalej upraví najmä:

* + podmienky finančnej spoľahlivosti, podmienky odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej dopravy, ktorý prevádzkuje motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony;
	+ kontroly prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktoré by mali byť cielene zamerané na podniky so zvýšeným rizikom;
	+ spôsob výmeny informácií medzi členskými štátmi. Informácie sa budú vymieňať okrem elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy aj prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu tzv. IMI systém, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou v iných oblastiach;
	+ oblasť prepravy nebezpečných vecí;
	+ sankcie, kompetencie a iné ustanovenia vyplývajúce z aplikácie zákona v praxi.

Podrobnosti týkajúce sa vplyvu na rozpočet verejnej správy, podnikateľské prostredie, sociálny vplyv, životné prostredie, informatizáciu spoločnosti, na služby verejnej správy pre občana, na manželstvo, rodičovstvo a rodinu sú uvedené v doložke vplyvov.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi a nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, so zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi, medzinárodnými zmluvami, ktorými je Slovenská republika viazaná, ako aj s právom Európskej únie.

Návrh zákona nie je predmetom vnútrokomunitárneho pripomienkového konania.

**Doložka vybraných vplyvov**

|  |
| --- |
| 1. **Základné údaje**
 |
| **Názov materiálu** |
| Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov. |
| **Predkladateľ (a spolupredkladateľ)** |
| Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky |
| **Charakter predkladaného materiálu** | ☐ | Materiál nelegislatívnej povahy |
| ☒ | Materiál legislatívnej povahy |
| ☐ | Transpozícia práva EÚ |
| Cieľom návrhu zákona je vykonanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (ďalej len „nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055“).   |
| **Termín začiatku a ukončenia PPK** | 3. máj 2021 – 14. máj 2021 |
| **Predpokladaný termín predloženia na MPK\*** | 17. mája 2021 – 4. júna 2021 |
| **Predpokladaný termín predloženia na Rokovanie vlády SR\*** | august 2021 |
|  |
| 1. **Definovanie problému**
 |
| Preprava tovaru vozidlami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel nepresahuje 3,5 tony patrí v súčasnosti pod rozsah zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 rozširuje rozsah vozidiel a jazdných súprav, ktoré budú v rámci Európskej únie pri preprave tovaru podliehať povinnosti mať licenciu Spoločenstva. Požiadavky na prístup k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy budú od 21. mája 2022 povinné aj pre prevádzkovateľov, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Z povinnosti mať licenciu Spoločenstva budú naďalej vyňaté všetky prepravy (medzinárodné aj vnútroštátne) vykonávané vozidlami, ktorých celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel nepresahuje 2,5 tony a vnútroštátne prepravy vykonávané vozidlami, ktorých celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Návrh novely upraví najmä:* + podmienky finančnej spoľahlivosti, podmienky odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej dopravy, ktorý prevádzkuje motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony;
	+ kontroly prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktoré by mali byť cielene zamerané na podniky so zvýšeným rizikom;
	+ spôsob výmeny informácií medzi členskými štátmi. Informácie sa budú vymieňať okrem elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy aj prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu tzv. IMI systém, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou v iných oblastiach;
	+ oblasť prepravy nebezpečných vecí;
	+ sankcie, kompetencie a iné ustanovenia vyplývajúce z aplikácie zákona v praxi.
 |
| 1. **Ciele a výsledný stav**
 |
| *Uveďte hlavné ciele navrhovaného predpisu (aký výsledný stav chcete reguláciou dosiahnuť).*Cieľom návrhu zákona je vykonanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 s prihliadnutím na aktuálne trendy a skúsenosti s aplikáciou zákona. |
| 1. **Dotknuté subjekty**
 |
| *Uveďte subjekty, ktorých sa zmeny návrhu dotknú priamo aj nepriamo:*Návrh zákona sa bude týkať najmä prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. |
| 1. **Alternatívne riešenia**
 |
| *Aké alternatívne riešenia boli posudzované?**Uveďte, aké alternatívne spôsoby na odstránenie definovaného problému boli identifikované a posudzované.*Ako alternatívne riešenie bolo zvažované, že by všetci prevádzkovatelia cestnej dopravy vykonávajúci nákladnú dopravu vozidlami do 3,5 ton patrili pod rozsah zákona č. 56/2012 Z.  z. Takéto riešenie by malo výrazný negatívny dopad na podnikateľskú sféru bez zásadných prínosov a zároveň toto riešenie by predstavovalo gold-plating. Z tohto dôvodu aj na základe výsledkov konzultácií bol navrhnutý variant, ktorý kopíruje rozsah legislatívy EÚ.  |
| 1. **Vykonávacie predpisy**
 |
| *Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov?* | ☐ Áno | ☒ Nie |
|  |
| 1. **Transpozícia práva EÚ**
 |
| *Uveďte, v ktorých ustanoveniach ide národná právna úprava nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ spolu s odôvodnením.*Cieľom návrhu zákona je vykonanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055. Podľa nášho názoru žiadna navrhovaná úprava nie je nad rámec minimálnych požiadaviek, nie je nad rámec minimálnej transpozičnej povinnosti. V rámci predkladanej právnej úpravy nebol identifikovaný gold-plating. |
| 1. **Preskúmanie účelnosti\*\***
 |
| *Uveďte termín, kedy by malo dôjsť k preskúmaniu účinnosti a účelnosti navrhovaného predpisu.**Uveďte kritériá, na základe ktorých bude preskúmanie vykonané.*Nie je stanovené. |
|  |
| 1. **Vplyvy navrhovaného materiálu**
 |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **☒** | **Pozitívne** | ☐ | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy | **☒** | Áno | ☐ | Nie | ☐ | Čiastočne |
| **Vplyvy na podnikateľské prostredie** | **☒** | **Pozitívne** | ☐ | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
|  z toho vplyvy na MSP | **☒** | Pozitívne | ☐ | Žiadne | **☒** | Negatívne |
| **Sociálne vplyvy** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na životné prostredie** | **☐** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☒** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na informatizáciu** | **☒** | **Pozitívne** | **☐** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |
| **Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho** |  |  |  |  |  |  |
|  **vplyvy služieb verejnej správy na občana** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne“** |
|  **vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne“** |
| **Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu** | **☐** | **Pozitívne** | **☒** | **Žiadne** | **☐** | **Negatívne** |

|  |
| --- |
| 1. **Poznámky**
 |
| *V prípade potreby uveďte doplňujúce informácie k návrhu.*Návrhom zákona sa upravujú aj pokuty za porušenie zákona. V súčasnosti ich vplyv nevieme kvantifikovať z tohto dôvodu táto položka nie je v príslušnej analýze uvedená. Podrobnosti týkajúce sa iných vplyvov sú uvedené v príslušných analýzach vplyvov.  |
| 1. **Kontakt na spracovateľa**
 |
| *Uveďte údaje na kontaktnú osobu, ktorú je možné kontaktovať v súvislosti s posúdením vybraných vplyvov*Ministerstvo dopravy a výstavby SRSekcia cestnej dopravy a pozemných komunikáciíOdbor cestnej dopravyIng. Marek Hudec – marek.hudec@mindop.sk  |
| 1. **Zdroje**
 |
| *Uveďte zdroje (štatistiky, prieskumy, spoluprácu s odborníkmi a iné), z ktorých ste pri vypracovávaní doložky, príp. analýz vplyvov vychádzali.*Odborné diskusie so zástupcami štátnej správy a podnikateľského sektora, Štatistické údaje –  Jednotný informačný systém v cestnej doprave, Informačné zdroje Európskej komisie. |
| 1. **Stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov z PPK**
 |
| *Uveďte stanovisko Komisie pre posudzovanie vybraných vplyvov, ktoré Vám bolo zaslané v rámci predbežného pripomienkového konania***II. Pripomienky a návrhy zmien:** Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:**K doložke vybraných vplyvov**Komisia žiada predkladateľa, aby okrem rozpisu transponovaných smerníc uviedol v časti *7. Transpozícia práva EÚ* aj skutočnosť, či návrh nejde nad rámec minimálnej transpozičnej povinnosti - tzv. identifikácia efektu gold-platingu, a to najmä z hľadiska odôvodnenosti, resp. neodôvodnenosti jeho existencie v prípade jeho identifikácie.V doložke vybraných vplyvov nie sú zohľadnené vplyvy z úpravy a doplnenia pokút. Komisia žiada tieto údaje doplniť. V prípade, že v súčasnosti predkladateľ nevie kvantifikovať tento vplyv, je potrebné to uviesť do bodu 10. Poznámky.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Doložka vybraných vplyvov bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.****K vplyvom na rozpočet verejnej správy**Podľa doložky vybraných vplyvov má predložený návrh pozitívne a negatívne vplyvy, ktoré sú rozpočtovo zabezpečené. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, v tab. č. 1 sú vyčíslené v roku 2022 príjmy za Ministerstvo vnútra SR v sume 815 000 eur a výdavky za Ministerstvo dopravy a výstavby SR v sume 487 344 eur, ktoré sú rozpočtovo zabezpečené v kapitole Všeobecná pokladničná správa. V riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“ je v roku 2022 uvedených 815 000 eur.V riadku „v tom: MDV SR“ komisia považuje za potrebné doplniť program.V riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“ neuvádzať žiadnu sumu, t. j. neuvádzať príjmy MV SR zo správnych poplatkov za vydanie osvedčenia vodiča ako úsporu.V časti „2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie“ odporúča Komisia v treťom odseku vypustiť slovné spojenie „Náklady vo forme ...“, nakoľko nejde o náklady rozpočtu verejnej správy, ale o náklady na získanie licencie Spoločenstva pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.****K vplyvom na podnikateľské prostredie**Komisia žiada o popis a vyčíslenie úspor v nadväznosti na avizovaný a v *Doložke vybraných vplyvov* vyznačený aj pozitívny vplyv predloženého materiálu na podnikateľské prostredie vrátane MSP.Komisia požaduje prepracovanie administratívnych nákladov. Výpočet: 835 eur /160 hodín za mesiac x 13,33 hodín (800 minút) x 0,1 (koeficient frekvencie) =  **6,96** eur. Na celé podnikateľské prostredie 6,96 eur x 5000  = **34 800** eur, nekorešponduje s výpočtom podľa kalkulačky nákladov predkladaného materiálu/regulácie. Náklady podľa kalkulačky nákladov vychádzajú vo **výške 91 €** na 1 podnikateľský subjekt **a teda 455 000 eur** na celé podnikateľské prostredie pri odhadovanom množstve dotknutých subjektov 5000.Predkladateľ použil do výpočtu hodnotu *(priemernej hrubej mesačnej mzdy v národnom hospodárstve SR za rok 2013 podľa Eurostat - 835 EUR ).* Túto hodnotu v rámci Kalkulačky na ročnej báze aktualizuje Gestor – MH SR. Ďalej je tiež rozdiel v použitej frekvencii 0,1 pre jednorazové plnenie povinnosti, pretože kalkulačka *v prípade povinností s koeficientom frekvencie menším ako 1 (plnenie každé 2 roky, každé 3 roky, každé 4 roky, každých 5 rokov resp. nepravidelne/jednorazovo) použije pre správny výpočet nákladov na 1 podnikateľa koeficient frekvencie 1.*Komisia taktiež odporúča doplniť odhad pozitívnych vplyvov prepodnikateľské subjekty zabezpečujúce inštaláciu,  overovanie a výmenu tachografov**,** napr. odhadom človekohodín a ceny za prácu.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.****K vplyvom na informatizáciu**Komisia žiada predkladateľa o opravu analýzy vplyvov, nakoľko nie je vyplnená správne a v plnom rozsahu. Všetky kódy a názvy musia byť zadávané do tabuľky presne tak, ako sú uvedené v MetalS.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na informatizáciu bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.****K vplyvom na životné prostredie**Komisia žiada predkladateľa, aby v analýze vplyvov na životné prostredie v časti 5.4 deklaroval, či a aké konkrétne opatrenia budú prijaté ako kompenzácia za predpokladaný nárast objemu dopravy a s tým súvisiace vplyvy v oblasti zmeny klímy a znečisťovania.**MDV SR: Pripomienka akceptovaná. Analýza vplyvov na životné prostredie bola upravená na základe pripomienok Stálej pracovnej komisie Legislatívnej rady vlády SR na posudzovanie vybraných vplyvov.****III. Záver:** Stála pracovná komisia na posudzovanie vybraných vplyvov vyjadruje **nesúhlasné stanovisko** s materiálom predloženým na predbežné pripomienkové konanie s odporúčaním na jeho dopracovanie podľa pripomienok v bode II.  |

**Analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy,**

**na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu**

**2.1 Zhrnutie vplyvov na rozpočet verejnej správy v návrhu**

Tabuľka č. 1

|  |  |
| --- | --- |
| **Vplyvy na rozpočet verejnej správy** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy (v eurách)** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Príjmy verejnej správy celkom** | **0** | **815 000** | **0** | **0** |
| v tom: MV SR |  | 815 000 | 0 | **0** |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** |  | **815 000** | **0** | ***0*** |
| *Rozpočtové prostriedky* |  | 815 000 |  |  |
| *EÚ zdroje* |  | 0 |  |  |
| ***- vplyv na obce*** |  | **0** |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  | **0** |  |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  | **0** |  |  |
| **Výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **487 344** | **0** | **0** |
| v tom: MDV SR – 0EK0L04 |  | 487 344 | 0 |  |
| ***z toho:***  |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ŠR*** |  | **487 344** |  |  |
| *Rozpočtové prostriedky* |  | 487 344 |  |  |
| *EÚ zdroje* |  |  |  |  |
| *spolufinancovanie* |  |  |  |  |
| ***-vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***-vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Vplyv na počet zamestnancov**  | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Vplyv na mzdové výdavky** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| ***- vplyv na ŠR*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na obce*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na vyššie územné celky*** |  |  |  |  |
| ***- vplyv na ostatné subjekty verejnej správy*** |  |  |  |  |
| **Financovanie zabezpečené v rozpočte** | **0** | **487 344** | **0** | **0** |
| v tom:  |  |  |  | 0 |
| MF SR - VPS |  | 487 344 |  | 0 |
| **Iné ako rozpočtové zdroje** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Rozpočtovo ~~nekrytý vplyv~~ / úspora** | **0** | **0** | **0** | **0** |

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

|  |
| --- |
| Návrh zákona sa bude týkať najmä prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Títo patria v súčasnosti pod rozsah zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov. Prevádzkovateľ cestnej dopravy vykonávajúci medzinárodnú dopravu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony a nepresahuje 3,5 tony je povinný od 21. mája 2022 mať udelené povolenie prevádzkovateľa cestnej dopravy a byť držiteľom licencie Spoločenstva. Nadväzne na správne poplatky a podrobnosti uvedené v analýze vplyvov na podnikateľské prostredie je odhadovaný pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy vo výške 815 000 eur. Celkový príjem zo správnych poplatkov v rámci rozpočtu verejnej správy sa teda v roku 2022 predpokladá vo výške 815 000 eur. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. Tieto zmeny vyvolajú dopad na úpravu Jednotného informačného systému v cestnej doprave (ďalej len „JISCD“) a to aj spolu so zmenami, ktoré vyplývajú s navrhovanými zmenami zákona č. 56/2012 Z. z..Zatiaľ nie sú k dispozícii finálne technické špecifikácie, ktoré Európska komisia vydá prostredníctvom vykonávacích aktov. Na základe v súčasnosti dostupných informácii a podkladov od dodávateľa JISCD MDV SR disponuje hrubým odhadom finančných dopadov na úpravu (zmenové konanie) systému JISCD to vo výške 487 344 eur s DPH (568 človekodní, priemer sadzieb je 715 eur bez DPH). Sadzba človekodní vychádza zo Zmluvy o dielo č. 201/D140/2014, kde v rámci Prílohy č. 3 sú definované jednotlivé zmluvné sadzby za práce experta. Uvedená sadzba človekodní je priemerom sadzieb jednotlivých expertov. Presná špecifikácia predmetu zmluvy je uvedená v bode 1 Zmluvy o dielo č. 201/D140/2014 a týka sa JISCD.  Návrh zákona teda predpokladá negatívny vplyv na rozpočet verejnej správy v roku 2022 vo výške 487 344,- eur, ktorý je rozpočtovo krytý v rámci výdavkov alokovaných na JISCD v kapitole Všeobecná pokladničná správa v rámci schváleného rozpočtu verejnej správy na roky 2021 až 2023. Pozitívnym vplyvom návrhu zákona je očakávaný  príjem v roku 2022 vo výške 815 000,- eur, ktorý bude dosiahnutý príjmom zo správnych poplatkov v kapitole MV SR. |

**2.2. Popis a charakteristika návrhu**

**2.2.1. Popis návrhu:**

Cieľom návrhu zákona je vykonanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (ďalej len „nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055“).

Podľa článku 16 ods. 5 a 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sa vyžaduje, aby vnútroštátne elektronické registre prevádzkovateľov cestnej dopravy boli navzájom prepojené. Podmienky týkajúce sa prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy sú ustanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. Európska komisia je povinná určiť vykonávacím nariadením Komisie spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov a kontrolné orgány by mali mať vyššie uvedené údaje k dispozícii od 1. novembra 2023.

.......................................................................................................................................................

**2.2.2. Charakteristika návrhu:**

zmena sadzby

 zmena v nároku

 nová služba alebo nariadenie (alebo ich zrušenie)

 kombinovaný návrh

 x iné

**2.2.4. Výpočty vplyvov na verejné financie**

V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. Tieto zmeny vyvolajú dopad na úpravu Jednotného informačného systému v cestnej doprave (ďalej len „JISCD“) a to aj spolu so zmenami, ktoré vyplývajú s navrhovanými zmenami zákona č. 56/2012 Z. z.

Zatiaľ nie sú k dispozícii finálne technické špecifikácie, ktoré Európska komisia vydá prostredníctvom vykonávacích aktov. Na základe v súčasnosti dostupných informácií a podkladov od dodávateľa JISCD máme k dispozícii hrubý odhad finančných dopadov na úpravu systému JISCD to vo výške 487 344 eur s DPH. (568 človekodní, priemer sadzieb je 715 eur bez DPH). Ide o negatívny dopad na rozpočet verejnej správy.

Návrh zákona predpokladá pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy, a to vo forme príjmu zo správnych poplatkov. Celkový odhadovaný príjem je vo výške 815 000 eur.

Náklady na získanie licencie Spoločenstva pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy sú vo výške 163 EUR (Vydanie povolenia na vykonávanie povolania prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy 30 eur, Vydanie licencie Spoločenstva 20 eur, Vydanie overenej kópie licencie Spoločenstva na každé vozidlo 3 eur, Vykonanie skúšky odbornej spôsobilosti v oblasti cestnej nákladnej dopravy alebo osobnej cestnej dopravy 100 eur, Vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v cestnej nákladnej doprave alebo v cestnej osobnej doprave 10 eur).

Nevieme presne aký počet prevádzkovateľov cestnej dopravy bude mať takúto povinnosť avšak ak odhadujeme počet 5 000 tak pozitívny dopad na rozpočet verejnej správy je 815 000 eur (5000 x163 eur).

Podľa článku 16 ods. 5 a 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sa vyžaduje, aby vnútroštátne elektronické registre prevádzkovateľov cestnej dopravy boli navzájom prepojené. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a informácie o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy.

**MV SR**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Príjmy (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Daňové príjmy (100)1** |  |  |  |  |   |
| **Nedaňové príjmy (200)1** |  | **815 000** |  |  |   |
| **v tom: 221 004 – Ostatné poplatky** |  | **815 000** |  |  |  |
| **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** | **815 000** | **0** | **0** |   |

1 – príjmy rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

**MDV SR**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Výdavky (v eurách)** | **Vplyv na rozpočet verejnej správy** | **poznámka** |
| **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| **Bežné výdavky (600)** |  |  |  |  |   |
|  Mzdy, platy, služobné príjmy a ostatné osobné vyrovnania (610) |  |  |  |  |   |
|  Poistné a príspevok do poisťovní (620) |  |  |  |  |   |
|  Tovary a služby (630)2 |  |  |  |  |   |
|  Bežné transfery (640)2 |  |  |  |  |   |
|  Splácanie úrokov a ostatné platby súvisiace s  úverom, pôžičkou, návratnou finančnou výpomocou a finančným prenájmom (650)2 |  |  |  |  |  |
| **Kapitálové výdavky (700)** | **0** | **487 344** | **0** | **0** |   |
|  Obstarávanie kapitálových aktív (711 003)2 | 0 | 487 344 | 0 | 0 |   |
|  Kapitálové transfery (720)2 |  |  |  |  |   |
| **Výdavky z transakcií s finančnými aktívami a finančnými pasívami (800)** |  | **0** | **0** | **0** |   |
| **Dopad na výdavky verejnej správy celkom** | **0** | **487 344** | **0** | **0** |   |

2 – výdavky rozpísať až do položiek platnej ekonomickej klasifikácie

**Poznámka:**

Ak sa vplyv týka viacerých subjektov verejnej správy, vypĺňa sa samostatná tabuľka za každý subjekt.

|  |
| --- |
| **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)** |
|[x]  **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 prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí používajú motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Títo patria v súčasnosti pod rozsah zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov. Nevieme presne aký počet takýchto prevádzkovateľov bude. Ministerstvo vnútra SR eviduje iba celkový počet vydaných živností na nákladnú prepravu tovaru s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 ton, ktorých je v súčasnosti viac ako 160 000 a väčšina týchto subjektov podľa nášho názoru zostane naďalej pod rozsahom zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon). V Slovenskej republike bolo podľa štatistiky Ministerstva vnútra SR k 31. decembru 2020 v kategórií nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou do 3,5 tony evidovaných 267 962 vozidiel pričom v rozsahu od 2,5 tony, do 3,5 tony 148 689. Návrh zákona sa bude týkať aj prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí sú držiteľmi licencie Spoločenstva pre nákladnú dopravu a držiteľmi licencie Spoločenstva na medzinárodnú osobnú prepravu autobusmi a autokarmi.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.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 kópii licencií Spoločenstva pre ich vozidlá. |
| **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 bola o príprave zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov informovaná prostredníctvom predbežnej informácie zverejnenej v informačnom systéme verejnej správy Slov-Lex (PI/2021/27) od 10. februára 2021 do 12. marca 2021. K predbežnej informácii Asociácia priemyselných zväzov vzniesla jednu pripomienku, avšak táto pripomienka sa netýkala zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave ani predmetu novelizácie. Zároveň informácia o konzultáciách bola zverejnená na webovom sídle Ministerstva hospodárstva SR <https://www.economy.gov.sk/podnikatelske-prostredie/jednotna-metodika/prebiehajuce-konzultacie-a-predbezne-informacie>Konzultácie prebiehali v období od 10. 2. 2021 do 12.3. 2021. Konzultácie sa uskutočnili vo forme pracovného stretnutia s Ministerstvom vnútra SR so zástupcami Odboru živnostenského podnikania, čiastkovo sa konali konzultácie so zainteresovanými subjektmi najmä v oblasti dopravy a štátnej správy. Hlavným cieľom konzultácií bolo získať podnety z aplikačnej praxe a spätnú väzbu na prípadné zmeny a návrhy. Z nášho pohľadu cieľ konzultácií bol splnený, pretože aj na základe podnetov v rámci konzultácií bol pripravený návrh zákona.Ďalšou formou zapojenia verejnosti bude medzirezortné pripomienkové konanie. |
| **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* |
| Náklady vo forme správnych poplatkoch na získanie licencie Spoločenstva pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy sú vo výške 163 eur (Vydanie povolenia na vykonávanie povolania prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy 30 eur, Vydanie licencie Spoločenstva 20 eur, Vydanie overenej kópie licencie Spoločenstva na každé vozidlo 3 eur, Vykonanie skúšky odbornej spôsobilosti v oblasti cestnej nákladnej dopravy alebo osobnej cestnej dopravy 100 eur, Vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v cestnej nákladnej doprave alebo v cestnej osobnej doprave 10 eur).Nevieme presne aký počet prevádzkovateľov cestnej dopravy bude mať takúto povinnosť avšak ak odhadujeme počet 5 000, tak náklady na podnikateľské prostredie sú 815 000 eur (5 000 x 163 eur). V prípade elektronických podaní náklady môžu byť nižšie.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Priame finančné náklady* | *Náklady* | *Náklady na podnikateľské prostredie* |
| *Správne poplatky* | *163 eur/ subjekt/jedno vozidlo* | *815 000 eur /5000 subjektov*  |
| ***Celkové priame finančné náklady***  | ***163 eur*** | ***815 000 eur*** |

 |
| ***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.* |
| Nepriame finančné náklady môžu vzniknúť prechodom subjektu z rozsahu zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov pod zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Tieto zmeny môžu súvisieť s finančnou spoľahlivosťou, odbornou spoľahlivosťou, technickou základňou, prepravným poriadkom, označením vozidiel a povinnosťami, ktoré súvisia s podnikaním podľa Nariadení Európskeho parlamentu a Rady 1071/2009 a 1072/2009. Náklady môžu vzniknúť aj s organizáciou práce vodičov, pretože na tento segment sa začnú uplatňovať podmienky kabotáže a od 1. júla 2026 aj podmienky zaznamenávania pracovného času záznamovým zariadením. Vozidlá, ktoré sa budú používať v medzinárodnej doprave na prepravu tovaru, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane prípojných vozidiel bude presahovať 2,5 tony budú musieť byť vybavené záznamovým zariadením – inteligentným tachografom druhej generácie. Náklady na montáž záznamového zariadenia vrátane montáže potrebných súčastí, a overenia budú závisieť od ponuky na trhu avšak tieto náklady odhadujeme vo výške 1 100 eur/ vozidlo. Zároveň pre vodiča je potrebná karta vodiča do záznamového zariadenia, ktorej cena je 54 eur. Ak by sa montáž týkala 5 000 vozidiel, tak náklady na montáž na celé podnikateľské prostredie by tvorili sumu 5 770 000 eur (5000 x 1154 eur = 5 770 000 eur ).Pozitívne dopady návrhu môžu byť pre podnikateľské subjekty (vrátane MSP) zabezpečujúce inštaláciu, overovanie a výmenu záznamových zariadení. Ak odhadujeme cenu za montáž a cenu za overenie záznamového zariadenia vo výške cca 250 eur/vozidlo tak pozitívne dopady na 5000 vozidiel pre podnikateľské subjekty sú vo výške 1 250 000 eur.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Nepriame finančné náklady* | *Náklady* | *Náklady na podnikateľské prostredie* |
| *Montáž záznamového zariadenia* | *1 154 eur/vozidlo* | *5 770 000 eur /5000 subjektov*  |
| ***Celkové nepriame finančné náklady***  | ***1 154 eur*** | ***5 770 000 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 na získanie licencie Spoločenstva pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy: * podanie žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie povolania prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy (200 minút podľa metodiky), frekvencia jednorazovo (koeficient frekvencie 1),
* podanie žiadosti o vydanie licencie Spoločenstva (200 minút podľa metodiky), frekvencia jednorazovo (koeficient frekvencie 1),
* podanie prihlášky na skúšku k preukázaniu odbornej spôsobilosti (200 minút podľa metodiky), frekvencia jednorazovo (koeficient frekvencie 1),
* podanie žiadosti o vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti, (200 minút podľa metodiky), frekvencia jednorazovo (koeficient frekvencie 1),
* počet prevádzkovateľov 5 000.

Výpočet: 1 133 eur /160 hodín za mesiac x 13,33 hodín (800 minút) x 1 (koeficient frekvencie) = 94,39 eur. Na celé podnikateľské prostredie 94,39 eur x 5000 = 471 950 eur.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Administratívne náklady* | *Náklady* | *Náklady na podnikateľské prostredie* |
| *Podanie žiadosti o vydanie licencie Spoločenstva pre 2,5-3,5t.* | *94,39 eur/ subjekt* | *471 950 eur /5000 subjektov*  |
| ***Celkové administratívne náklady***  | ***94,39 eur*** | ***471 950 eur*** |

 |
| ***3.3.4 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie – ide len o odhad, týkajúci sa nových držiteľov koncesie po nadobudnutí účinnosti zákona.***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | *Náklady*  | *Náklady na celé podnikateľské prostredie* |
| *Priame finančné náklady* | ***163 eur*** | ***815 000 eur*** |
| *Nepriame finančné náklady* | ***1154 eur*** | ***5 770 000 eur*** |
| *Administratívne náklady* | ***94,39 eur*** | ***471 950 eur*** |
| ***Celkové náklady regulácie***  | ***1 411,39 eur*** | ***7 056 950 eur*** |

 |
| **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 na základe zmeny legislatívy EÚ dochádza k zavedeniu podmienok podnikania prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí budú vykonávať medzinárodnú prepravu tovaru vozidlami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 3,5 tony. Ide o reguláciu tohto odvetvia v rámci Európskej únie, čo môže mať za následok zvýšené náklady u prevádzkovateľov. Zároveň ide o harmonizáciu podmienok v rámci Európskej únie a získanie licencie Spoločenstva, z tohto dôvodu v tomto segmente by nemali platiť ďalšie národné podmienky a z tohto dôvodu v niektorých prípadoch to môže mať aj pozitívny dopad na rozvoj dopravných služieb v tomto segmente. 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 podľa nášho názoru nebude mať vplyv na inovácie.  |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na informatizáciu spoločnosti****Budovanie základných pilierov informatizácie** |
| **Obsah** | **A – nová služba****B – zmena služby** | **Kód služby** | **Názov služby** | **Úroveň elektronizácie služby****(0 až 5)** |
| **6.1.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúcich elektronických služieb verejnej správy alebo vytvorenie nových služieb?*(Ak áno, uveďte zmenu služby alebo vytvorenie novej služby, ďalej jej kód, názov a úroveň elektronizácie podľa katalógu eGovernment služieb, ktorý je vedený v centrálnom metainformačnom systéme verejnej správy.)*  | **B** | ks\_334047 | Podávanie žiadosti o zmenu licencie spoločenstva | ***4*** |
| **B** | služba\_is\_34910 | Podávanie prihlášky na vykonanie skúšky k preukázaniu odbornej spôsobilosti v cestnej doprave | ***4*** |
| **B** | ks\_334057 | Podávanie žiadosti o vydanie osvedčenia odbornej spôsobilosti v cestnej doprave- prvé vydanie | ***4*** |
| **B** | ks\_334062 | Prihlásenie na skúšku odbornej spôsobilosti ERRU- European Register of Road Transport Undertakings | ***4*** |
| **B** | ks\_334050 | Podávanie žiadosti o zmenu povolenia na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy | ***4*** |
| **Infraštruktúra** | **A – nový systém****B – zmena systému** | **Kód systému** | **Názov systému** |
| **6.2.** Predpokladá predložený návrh zmenu existujúceho alebo vytvorenie nového informačného systému verejnej správy?*(Ak áno, uveďte zmenu systému alebo vytvorenie nového systému, ďalej jeho kód a názov z centrálneho metainformačného systému verejnej správy.)* | **B** | *isvs\_4867* | *Jednotný informačný systém v cestnej doprave*  |
| **Financovanie procesu informatizácie** | **Rezortná úroveň** | **Nadrezortná úroveň** | **A - z prostriedkov EÚ B - z ďalších zdrojov financovania** |
| **6.3.** Vyžaduje si proces informatizácie finančné investície?*(Uveďte príslušnú úroveň financovania a kvantifikáciu finančných výdavkov uveďte v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy.)*  | *X* | *-* | *-* |

|  |
| --- |
| **Analýza vplyvov na životné prostredie** |
| **5.1 Ktoré zložky životného prostredia (najmä ovzdušie, voda, horniny, pôda, organizmy) budú predkladaným materiálom ovplyvnené a aký bude ich vplyv ?** |
| Analýza povinnosti návratu vozidiel, ktorú zabezpečila Európska komisia uvádza, že táto povinnosť môže vytvoriť ďalšie jazdy vozidiel, ktoré môžu v roku 2023 viesť až k 2,9 miliónom ton ďalších emisií CO2 (ide o 4,6 % zvýšenie emisií z medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy). Vo všetkých troch skúmaných scenároch v analýze Európskej komisie sa zvýšenie emisií CO2 pohybuje v rozmedzí od 0,8 % do 4,6 %. Náklady na znečistenie ovzdušia v dôsledku negatívnych účinkov na zdravie a iných škôd štúdia uvádza 25,9 milióna EUR v súvislosti so zvýšením emisií NOx a častíc PM2,5 v roku 2023.  |
| **5.2 Bude mať predkladaný materiál vplyv na chránené územia a ak áno, aký?**  |
| Nie |
| **5.3 Bude mať predkladaný materiál vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice? (ktoré zložky a ako budú najviac ovplyvnené)?** |
| Áno, a to z dôvodu, že ide o nariadenie prijaté na úrovni Európskej únie. |
| **5.4 Aké opatrenia budú prijaté na zmiernenie negatívneho vplyvu na životné prostredie?** |
| Nadväzne na prijaté nariadenie bolo publikované vyhlásenie Európskej komisie (2020/C 252/01), v ktorom vyjadruje svoje stanovisko, že text nariadenia nie je v súlade s ambíciami Európskej zelenej dohody. Povinný návrat vozidiel do členského štátu usadenia každých 8 týždňov nebol predmetom posúdenia vplyvu, ktorý robila Európska komisia. Povinnosť návratu nákladného vozidla povedie k neefektívnosti v doprave a k zvýšeniu zbytočných emisií, znečistenia a preťaženia. Európska komisia zabezpečila štúdiu, v ktorej je vplyv tohto opatrenia analyzovaný nadväzne na životné prostredie a fungovanie jednotného trhu. Komisia posúdi tieto závery a môže uplatniť svoje právo predložiť nový legislatívny návrh v tejto oblasti. Ak komisia predloží legislatívny návrh, ktorým by mala kompenzovať, prípadne eliminovať predpokladaný nárast objemu dopravy a s tým súvisiaci vplyv v oblasti klímy a znečisťovania, Ministerstvo dopravy a výstavby SR poskytne súčinnosť v rámci legislatívneho procesu a následne podľa vhodnosti prijme prípadné legislatívne zmeny.  |

**Doložka zlučiteľnosti**

**návrhu zákona s právom Európskej únie**

1. **Navrhovateľ zákona:**

Ministerstvo dopravy a výstavby SR

1. **Názov návrhu zákona:**

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa dopĺňa zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení v znení neskorších predpisov

1. **Predmet návrhu zákona je upravený v práve Európskej únie:**
2. v primárnom práve

čl. 90, 91, 92, 93 a 95 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

1. sekundárnom práve

- 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 ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES  (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020),

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1024/2012 z  25. októbra 2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu a o zrušení rozhodnutia Komisie 2008/49/ES ( „nariadenie o IMI“ ) (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky, Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Úrad vlády Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy a výstavby SR.

- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016) v platnom znení,

Gestor: Ministerstvo dopravy a výstavby SR

1. nie je obsiahnutá v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie.
2. **Záväzky Slovenskej republiky vo vzťahu k Európskej únii:**
3. lehota na prebratie príslušného právneho aktu Európskej únie:

Lehota určená nebola. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 sa začne uplatňovať od 21. februára 2022.

1. informácia o začatí konania v rámci „EÚ Pilot“ alebo o začatí postupu Európskej komisie, alebo o konaní Súdneho dvora Európskej únie proti Slovenskej republike podľa čl. 258 a 260 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v jej platnom znení, spolu s uvedením konkrétnych vytýkaných nedostatkov a požiadaviek na zabezpečenie nápravy so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie: bezpredmetné

c) informácia o právnych predpisoch, v ktorých sú preberané smernice už prebraté spolu s uvedením rozsahu tohto prebratia : bezpredmetné

**5. Návrh zákona je zlučiteľný s právom Európskej únie:** úplne.

**B. Osobitná časť**

**K čl. I**

K bodu 1 [§ 5 ods. 3]

Na základe § 5 odseku 2 zákona č. 56/2012 Z. z. prevádzkovať medzinárodnú dopravu v členských štátoch môže prevádzkovateľ cestnej dopravy, ktorý má udelenú licenciu Spoločenstva podľa článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1071/2009. Povolenie prevádzkovateľa vnútroštátnej dopravy a licenciu Spoločenstva nemusia mať podniky vykonávajúce medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 2,5 tony a tí, ktorí prepravujú tovar vo vnútroštátnej doprave vozidlami s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony. Povolenie prevádzkovateľa vnútroštátnej dopravy a licenciu Spoločenstva rovnako nemusia mať tí, ktorí poskytujú služby osobnej cestnej dopravy výlučne na neobchodné účely. V súlade s článkom 1 bodu 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1071/2009 v znení Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2020/1055 ide najmä o prepravu za ktorú sa neposkytuje žiadna priama ani nepriama protihodnota a ktorá nevytvára žiadny priamy ani nepriamy príjem pre vodiča vozidla ani pre iných, pričom nijakým spôsobom táto činnosť nesúvisí s profesionálnou činnosťou.

K bodu 2 [§ 6 ods. 4]

Upravujú sa podmienky odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy, ktorý stratil bezúhonnosť. Ak nastane takýto prípad a osoba chce naďalej vykonávať funkciu vedúceho dopravy je povinná absolvovať skúšku pred skúšobnou komisiou, a to najskôr 3 roky po tom čo stratila bezúhonnosť. V týchto prípadoch sa nebudú uplatňovať výnimky oslobodenia od skúšky.

K bodom 3 a 4 [§ 6 ods. 7 písm. a), § 6 ods. 7 písm. b), ]

Legislatívno- technická úprava.

K bodu 5 [§ 6 ods. 7 písm. c)]

Nadväzne na rozšírenie pôsobnosti zákona č. 56/2012 Z. z. na prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú dopravu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony a nepresahuje 3,5 tony sa upravuje možnosť skúšobnej komisie oslobodiť vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej dopravy od skúšky.

K bodu 6 [§ 6a]

Osvedčenie vodiča pre medzinárodnú nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa licencie Spoločenstva vydáva Ministerstvo dopravy a výstavby SR podľa podmienok ustanovených v článku 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009. Nadväzne na podmienky sa upravujú niektoré podrobnosti vydávania osvedčenia vodiča.

K bodu 7 [§ 7 písm. j)]

Legislatívno-technická úprava.

K bodu 8 [§ 7 písm. k) až m)]

V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. V tejto súvislosti sa do povinností dopravcov v cestnej doprave dopĺňa povinnosť oznámiť dopravnému správnemu orgánu evidenčné čísla vozidiel, ktorými disponuje. Dopĺňajú sa ďalej povinnosti dopravcu organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel do štátu usadenia podniku, aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia ako aj bezodkladne vrátiť osvedčenie vodiča orgánu, ktorý ho vydal, ak prestali platiť podmienky, za ktorých bolo vydané.

K bodu 9 [§ 7a]

Podľa článku 16 ods. 5 a 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009 sa vyžaduje, aby vnútroštátne elektronické registre prevádzkovateľov cestnej dopravy boli navzájom prepojené. Podmienky týkajúce sa prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy sú ustanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2016/480, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy. V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy dopĺňajú informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii, počet ľudí zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku a o hodnotení rizikovosti prevádzkovateľov cestnej dopravy. Európska komisia je povinná určiť vykonávacím nariadením Komisie spoločný vzorec na výpočet hodnoty rizikovosti podnikov.

K bodu 10

Neverejná časť vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy bude obsahovať informácie, ktoré sú z hľadiska výkonu preverovaní vykonávaných finančnou správou dôležité. Z uvedeného dôvodu sa upravuje pre finančnú správu prístup do neverejnej časti vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy.

K bodom 11 a 12 [§ 30 ods. 3 a ods. 4]

Ide o úpravu na základe požiadaviek aplikačnej praxe. V praxi častokrát vodič predloží platný doklad o psychickej spôsobilosti alebo zdravotnej spôsobilosti, avšak podľa súčasného znenia nie je možné takýto doklad uznať, pretože súčasné znenie upravuje, že doklad nesmie byť starší ako tri mesiace. Ide o zosúladenie podmienok aj podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, podľa ktorého sú vodiči, ktorí vedú vozidlo využívané na taxislužbu, povinní podrobiť sa pravidelným lekárskym prehliadkam a pravidelným psychologickým vyšetreniam každých päť rokov a po dosiahnutí veku 65 rokov každé dva roky. Títo vodiči sa preukazujú dokladom o zdravotnej spôsobilosti alebo dokladom o psychickej spôsobilosti s vyznačenou dobou platnosti. Na základe uvedeného sa navrhuje, aby sa uznávali platné doklady o zdravotnej a psychickej spôsobilosti.

K bodu 13 [§ 31 ods. 1 a ods. 5]

Doplnenie povinnosti pre tuzemských aj zahraničných dopravcov mať vo vozidle aj sprievodné doklady k prepravovanému tovaru aby bolo možné pri kontrole zistiť správnosť predloženého prepravného povolenia alebo licencie CEMT.

K bodu 14 [§ 37a]

Zavádzajú sa nové ustanovenia o povinnostiach pre organizácie poverenévýkonom určitých činností podľa dohody ADR a zároveň sa dopĺňajú ustanovenia kedy môže dopravný správny orgán poverenie poverenej organizácii odníme a v akom prípade nevydá poverenie žiadateľovi.

K bodu 15 [§ 38 ods. 1 písmeno a)]

Ide o spresnenie ustanovení ohľadom kontroly prepravy nebezpečných vecí pre colné orgány.

K bodu 16 [§ 41 ods. 1 písm. i)]

Členský štát je povinný aspoň dvakrát do roka vykonať koordinované cestné kontroly kabotážnej prepravy. Z tohto dôvodu sa upravuje kompetencia ministerstva koordinovať cestné kontroly v oblasti kabotáže.

K bodu 17 [§ 41 ods. 1 písm. l)]

Upravuje sa rozsah predkladaných údajov Európskej komisii. Do 21. augusta 2022 je povinnosťou ministerstva zaslať Európskej komisii vnútroštátnu stratégiu presadzovania práva. Zároveň sa dopĺňa povinnosť každoročne informovať Európsku Komisiu o aktivitách súvisiacich s presadzovaním práva a o počte vykonaných kontrol vrátane počtu skontrolovaných vozidiel za uplynulý rok.

K bodu 18 [§ 41 ods. 1 písm. v)]

Upravujú sa ustanovenia týkajúce sa ministerstva ohľadom právomocí pri poverovaní právnických osôb na výkon určitých činností podľa dohody ADR.

K bodu 19 [§ 41 ods. 1 písm. aa)]

Článok 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1071/2009 v znení Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2020/1055 ustanovuje administratívnu spoluprácu medzi členskými štátmi, a to najmä ak sa vykonávajú kontroly prevádzkovateľov cestnej dopravy z hľadiska miesta usadenia. Táto komunikácia vrátane zasielania dokumentov bude prebiehať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý prevádzkuje Európska komisia.

K bodu 20 a 21 [§ 45 ods. 1 písm. j) a k)]

Nadväzne na organizácie poverené výkonom určitých činností podľa dohody ADR sa upravujú ustanovenia ohľadom odborného dozoru.

K bodu 22 [§ 45 ods. 2 a 3]

Ide o spresnenie ustanovení ohľadom kontroly pre colné orgány. Ustanovenia týkajúce sa odborného dozoru sa upravujú zároveň v súvislosti s povinnosťou ministerstva zaslať Európskej komisii vnútroštátnu stratégiu presadzovania práva. Stratégia by sa mala zameriavať na podniky hodnotené ako vysoko rizikové.

Členský štát je povinný aspoň dvakrát do roka vykonať koordinované cestné kontroly kabotážnej prepravy. Z tohto dôvodu sa spresňuje, že každý členský štát vykonáva takéto kontroly na svojom území a takéto kontroly môžu byť súčasťou koordinovaných cestných kontrol, ktoré sa vykonávajú v oblasti sociálnej legislatívy podľa zákona č. 462/2007 Z. z. Zároveň sa upravuje ustanovenie týkajúce sa výkonu odborného dozoru o poverené zariadenia a poverené organizácie.

K bodu 23 [§ 45 ods. 8]

Ide o spresnenie ustanovení ohľadom kontroly pre colné orgány.

K bodu 24 [§ 45 ods. 10]

Ministerstvo v súčasnosti nevyužíva údaje uvedené v  colných vyhláseniach z tohto dôvodu tento odsek je bezpredmetný.

K bodu 25 a 26 [§ 46 ods. 1 písm. g) a h)]

Upravuje sa ustanovenie týkajúce sa výkonu odborného dozoru o poverené zariadenia a poverené organizácie.

K bodu 27 [§ 47 ods. 6)]

Colné orgány kontrolujú na cestách, v colnom priestore a vo vozidlách doklady dopravcov v medzinárodnej cestnej doprave. Podľa § 5 ods. 2 prevádzkovať medzinárodnú dopravu v členských štátoch môže prevádzkovateľ cestnej dopravy, ktorý má udelenú licenciu Spoločenstva. Z tohto dôvodu sa upravuje príslušné ustanovenie.

K bodu 28 [§ 48 ods. 1 písm. m)]

Článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1071/2009 v znení Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2020/1055 ustanovuje nové povinnosti pre dopravný podnik z tohto dôvodu je potrebné upraviť pokuty za iný správny delikt a to najmä z hľadiska usadenia dopravného podniku.

K bodom 29 a 30 [§ 48 ods. 1 písm. am, an) a ao)]

Článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1071/2009 v znení Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 2020/1055 ustanovuje nové povinnosti pre dopravný podnik, a to organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia. Zároveň nadväzne na povinnosť oznamovať dopravnému správnemu orgánu evidenčné čísla vozidiel, ktorými dopravný podnik disponuje sa upravujú pokuty za nesplnenie týchto povinností.

K bodu 31 [§ 48 ods. 5]

Ide o úpravu sankcií pre subjekty, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy a ktoré nerešpektujú povinnosti vyplývajúce z legislatívy pre prevádzkovateľov cestnej dopravy.

K bodu 32 [§ 48 ods. 12]

Stanovujú sa pokuty pre poverené organizácie pre prípad porušenia povinností vyplývajúcich im podľa tohto zákona.

K bodu 33 [§ 49 ods. 1 písm. b) bod 4.]

Upravujú sa ustanovenia týkajúce sa priestupku aj za neoznačenie samostatného vozidla podľa dohody ADR.

K bodu 34 [§ 49 ods. 5]

Ide o úpravu výšky blokovej pokuty, a to najmä z dôvodu pokutovania zahraničných dopravcov, ktorí vykonávajú prepravu tovaru bez príslušných prepravných povolení.

K bodu 35 [§ 50 ods. 4, písm. h)]

Zmena § 50 ods. 4, písm. h) zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v súlade so zákonom č. 35/2019  Z. z. o finančnej správe a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K bodu 36 [§ 50 ods. 5]

Upravuje sa zoznam dokladov, ktoré sa zasielajú účastníkovi konania výlučne v listinnej podobe.

K bodu 37 [§ 55a]

Dopravné podniky sú povinné dodržiavať pravidlá o medzinárodnej preprave a ako také znášajú dôsledky porušení, ktorých sa dopustia. S cieľom zabrániť zneužívaniu zo strany subjektov, ktoré si zmluvne obstarávajú dopravné služby od prevádzkovateľov nákladnej cestnej dopravy sa ustanovuje povinnosť pri objednávaní rešpektovať príslušné povinnosti vyplývajúce z legislatívy. Zároveň sa ustanovenia zákona č. 56/2012 Z. z. budú vzťahovať aj na prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú dopravu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony a nepresahuje 3,5 tony, a to s účinnosťou od 21. mája 2022.

K bodu 38 [§ 56j]

Ustanovuje sa prechodné ustanovenie ohľadom zasielania informácií pre Európsku komisiu.

K bodu 39 [Príloha]

Na základe oznámenia Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky č. 166/2021 zmeny príloh A a B Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí nadobudli pre Slovenskú republiku dňa 1. januára 2021. Nadväzne na pôvodnú smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES sa do transpozičnej prílohy vkladá Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2020/1833.

K bodu 40

Legislatívno- technická úprava nadväzne na zavedenú legislatívnu skratku.

**K čl. II**

Toto ustanovenie nadväzuje na povinnosť z Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012, ktorej obsahom je uvádzať do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy aj informácie o počte ľudí zamestnaných u príslušného prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. decembru predchádzajúceho kalendárneho roku. V snahe zabrániť nadmernej administratívnej záťaži prevádzkovateľov cestnej dopravy ako aj vzhľadom na skutočnosť, že tieto údaje sú k dispozícii, budú importované do vnútroštátneho registra raz ročne na základe súboru dodaného Sociálnou poisťovňou SR. Sociálna poisťovňa poskytne predmetné údaje vždy do 31. januára príslušného kalendárneho roka.

**K čl. III**

Navrhuje sa účinnosť zákona od 21. februára 2022 okrem čl. I § 55 ods. 3 v bode 37, ktorý nadobúda účinnosť 21. mája 2022. Navrhovaná delená účinnosť súvisí s povinnosťou ustanovenou pre prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávajúcich medzinárodnú dopravu motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony a nepresahuje 3,5 tony, ustanovenou v bode 37.

Bratislava 31. augusta 2021

**Eduard Heger, v. r.**

predseda vlády Slovenskej republiky

**Andrej Doležal, v. r.**

minister dopravy a výstavby

Slovenskej republiky