

Analýza vplyvov na podnikateľské prostredie

Názov materiálu: Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

Predkladateľ: Ministerstvo dopravy SR

3.1 Náklady regulácie

3.1.1 Súhrnná tabuľka nákladov regulácie

<i>TYP NÁKLADOV</i>	Zvýšenie nákladov v € na PP	Zníženie nákladov v € na PP
<i>A. Dane, odvody, clá a poplatky, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality</i>	27 554 000	32 441 000
<i>B. Iné poplatky</i>	21 831 655	0
<i>C. Sankcie a pokuty</i>	0	0
<i>D. Nepriame finančné náklady</i>	778 158	0
<i>E. Administratívne náklady</i>	0	0
Spolu = A+B+C+D+E	50 163 813	32 441 000

<i>Harmonizácia práva EÚ</i>	Zvýšenie nákladov v € na PP	Zníženie nákladov v € na PP
<i>F. Úplná harmonizácia práva EÚ (okrem daní, odvodov, ciel a poplatkov, ktorých cieľom je znižovať negatívne externality)</i>	21 831 655	0
<i>G. Goldplating</i>	1 618 934	0

<i>VÝPOČET PRAVIDLA 1 in 2out:</i>	IN	OUT
H. Náklady okrem výnimiek = B+D+E-F	778 158	0

3.1.2 Výpočty vplyvov jednotlivých regulácií na zmeny v nákladoch podnikateľov

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

P.č.	Zrozumiteľný a stručný opis regulácie (dôvod zvýšenia/zníženia nákladov na PP a dôvod ponechania nákladov na PP, ktoré sú goldplatingom)	Číslo normy (zákona, vyhlášky a pod.)	Lokalizácia (§, ods., čl.,...)	Pôvod regulácie: SK/EÚ úplná harm./ Goldplating	Účinnosť regulácie	Kategória dotk. subjektov	Počet dotk. subjektov spolu	Vplyv na 1 podnik. v €	Vplyv na kateg. dotk. subjekt. v €	Druh vplyvu In (zvyšuje náklady) / Out (znižuje náklady) / Nemení sa	1in 2out celkom	Goldplating celkom
1.	Povinnosť uhradiť mýto	474/2013 Z. z.	§ 4	2. EÚ úplná harmonizácia	01.07.25	Užívatelia vymedzených cestných úsekov	43 231	505	21 831 655	In (zvyšuje náklady)	0	0
2	Zníženie sadzieb dane	361/2014 Z. z.	§ 6 a 7, príloha č.1 až 1e	1.SK	01.01.25	Autodopravcovia	27 793	-1 167	-32 441 000	Out (znižuje náklady)	0	0
3.	Zjednotenie úpravy sadzby dane podľa veku vozidla pre vozidlá do 3,5 tony podľa vozidiel nad 3,5 tony	361/2014 Z. z.	§ 7	1.SK	01.01.25	Podnikatelia používajúci vozidlá na podnikanie do 3,5t kategórie L, M1 a N1	216 200	127	27 554 000	In (zvyšuje náklady)	0	0
4.	Zľavy z mýta	474/2013 Z. z.	§ 4	3f) Zachovanie existujúcej právnej úpravy (existujúcich vnútroštátnych požiadaviek),	01.07.25	Užívatelia vymedzených cestných úsekov	21 928	17	372 776	Nemení sa	0	0
5.	Poplatok za externé náklady	474/2013 Z. z.	§ 4	3e) Skoršia transpozícia - zavedenie	01.07.25	Užívatelia vymedzených	43 231	18	778 158	In (zvyšuje náklady)	778 158	778 158

				transpozície pred termínom ktorý určuje smernica EÚ.		cestných úsekov						
6.	Mýto pre autobusy	474/2013 Z. z.	§ 4	3f) Zachovanie existujúcej právnej úpravy (existujúcich vnútroštátnych požiadaviek),	01.07.25	Užívatelia vymedzených cestných úsekov	900	520	468 000	Nemení sa	0	0

3.1.3 Doplnujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na zmenu nákladov

Počet daňových subjektov a výnos dane na základe údajov z daňových priznaní daňovníkov dane z motorových vozidiel. Výpočet vplyvu poskytol Inštitút finančnej politiky a vyplýva z podaných daňových priznaní (anonymizovaných) za zdaňovacie obdobie roku 2022.

Bližšie konkrétne prepočty podľa kategórií vozidiel sa nachádzajú v tabuľke v kapitole 2.2.3. v Analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu.

1. Povinnosť uhradiť mýto

Prostredníctvom smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o výber poplatkov za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami, ktorá sa týmto legislatívnym návrhom transponuje, sa má dosiahnuť pokrok v uplatňovaní princípov „užívateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. Mýto je poplatok vychádzajúci z princípu úhrady nákladov na infraštruktúru, nové sadzby mýta sú súčtom poplatku za infraštruktúru, poplatku za emisie CO₂ a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou. Výška predpokladaného vplyvu na dopravcov je ovplyvnená zavedením poplatku za emisie CO₂ a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou. Z celkovej výšky uvedeného negatívneho vplyvu na podnikateľské prostredie v roku 2025 pripadá na úhradu mýta v súvislosti s novým nastavením mýtnych sadzieb 21 831 655 eur.

Odhad počtu podnikateľských subjektov využívajúcich mýtom spoplatnenú sieť pozemných komunikácií v SR je 43 231. Uvedený rozsah podnikateľských subjektov bol poskytnutý Národnou diaľničnou spoločnosťou, a. s. ako správcom elektronického výberu mýta, a to na základe údajov o počte registrovaných subjektov v elektronickom mýtnom systéme.

Zvýšenie finančných nákladov je vzhľadom na rozsah dotknutých subjektov objektívne ťažko vyčísliteľné. Zvýšenie finančných nákladov závisí od veľkosti podnikateľských subjektov, t. j. koľko vozidiel používaných určitým podnikateľským subjektom podlieha spoplatneniu mýtom, a tiež aj od druhu spoplatňovanej pozemnej komunikácie, ktorú podnikateľské subjekty budú využívať, keďže mýtné sadzby sú diferencované aj podľa kategórie pozemnej komunikácie. Priemerný odhad finančných nákladov novej právnej úpravy na jeden podnikateľský subjekt podliehajúci úhrade mýta so sídlom v SR je 505 eur za rok. Vzhľadom na uvedené je údaj o vyčíslenom vplyve na podnikateľské prostredie kvalifikovaným odhadom.

2. Zníženie sadzby dane

3. Zjednotenie úpravy sadzby dane podľa veku vozidla pre vozidlá do 3,5 tony podľa vozidiel nad 3,5 tony

Počet daňových subjektov a výnos dane na základe údajov z daňových priznaní daňovníkov dane z motorových vozidiel. Výpočet vplyvu poskytol Inštitút finančnej politiky a vyplýva z podaných daňových priznaní (anonymizovaných) za zdaňovacie obdobie roku 2022.

Zmeny súvisiace s daňou z motorových vozidiel:

kategória vozidiel	počet vozidiel (ks)	aktuálna priemerná sadzba (eur)	aktuálny príjem ročne (tis. eur)	navrhovaná priemerná sadzba (eur)	očakávaný príjem ročne (tis. eur)	rozdiel (tis. eur)
M1	521 175	101	52 639	141	73 538	+20 945
N1	123 974	171	21 200	221	27 441	+6 241
L	18 845	52	980	72	1 348	+368
O1	12 257	70	858	75	847	-11
O2	10 624	137	1 455	100	951	-504
O3	1 161	391	454	125	126	-328
O4	28 220	460	12 981	150	3 730	-9 251
N2	17 519	424	7 428	321	5 622	-1 807
N3 - ťahač	27 108	576	15 614	410	11 113	-4 501
N3 – „neťahač“	20 094	916	18 406	180	3 615	-14 791
M2	531	203	108	208	110	+2
M3	8 034	227	1 824	71	573	-1 251
spolu	789 542		133 947		129 059	-4 887

Legislatívna úprava sa pozitívne dotkne 27,8 tisíc podnikateľských subjektov. Zníženie sadzieb dane pre vozidlá kategórie N2, N3, M2, M3, O3 a O4 si môžu uplatniť na 103 tisíc vozidiel. Legislatívna úprava ponecháva environmentálny aspekt zvýhodnením vozidiel s nižším vekom. Vozidlá do 3 rokov budú mať základnú sadzbu, staršie vozidlá budú mať zvýšenú sadzbu (staršie ako 15 rokov o 50 %). Rovnaký princíp základnej sadzby dane pre vozidlá do 3 rokov veku a zvýšenej sadzby dane pre staršie vozidlá sa uplatňuje aj na vozidlá kategórie L, M1 a N1. Z toho vyplýva, že sadzba dane pre vozidlá kategórie L, M1 a N1 sa zvýši v priemere o 40 eur na vozidlo pre 663 994 vozidiel (216 200 podnikateľských subjektov). Celkový aktuálny výpadok zo zavedenia nižších ročných sadzieb vozidiel dotknutých kategórií a upravených koeficientov zvýšenia sadzby dane pre vozidlá kategórie L, M1 a N1 sa odhaduje na 4,9 mil. eur.

Pre upresnenie treba uviesť, že súčet -32 441 000 a +27 554 000 eur je celkový pozitívny vplyv na dane z motorových vozidiel vo výške +4 887 000 eur (ročne) – celková suma zníženia nákladov podnikateľov.

Vozidlá do 3,5 tony, ktorým sa nemenia sadzby dane, iba sa zjednocuje systém malusov na jednotný s vozidlami nad 3,5 tony, sú vozidlá kategórie M1, N1, L (teda modrým) a v súčte je to vplyv 27 554 000 eur ročne (zvyšujú sa náklady podnikateľov).

Ostatné vozidlá (kategórie O1 až O4, N2, N3, M2 a M3 (zeleným) majú v súčte vplyv 32 441 000 eur ročne (znižujú sa náklady podnikateľov).

Výpočty v rámci Inštitútu pre finančnú politiku boli robené tak, že sa aktuálna sadzba pre každé vozidlo všetkých kategórií porovnala s novou sadzbou dane a tento rozdiel (pozitívny alebo negatívny) bol sumovaný do celkového rozdielu danej kategórie vozidla (viď napr. M1) s tým, že tabuľka obsahuje v niektorých prípadoch nedokonalosti spôsobené zaokrúhľovaním (napr. priemerné sadzby) alebo sú špecificky zohľadnené projekcie stavu vozidiel.

4. Zľavy z mýta

Počet dotknutých subjektov vychádza z údajov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. ako správcu elektronického výberu mýta o počte subjektov, ktorým sa v súčasnosti poskytujú množstevné zľavy. Vyčíslenie dopadov uplatňovania množstevných zliav na úrovni 17 eur na podnikateľa vychádza z prepočtov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. o počte najazdených kilometrov subjektov, ktorým sa v súčasnosti poskytujú zľavy so zohľadnením nového nastavenia mýtnych sadzieb.

5. Poplatok za externé náklady

Počet dotknutých subjektov vychádza z údajov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. ako správcu elektronického výberu mýta o počte subjektov registrovaných v mýtnom systéme. Vyčíslenie dopadov skoršieho uplatňovania poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou na úrovni 18 eur na podnikateľa vychádza z prepočtov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. o počte najazdených kilometrov subjektov podliehajúcim úhrade mýta so zohľadnením nového nastavenia mýtnych sadzieb.

6. Mýto pre autobusy

Počet dotknutých subjektov vychádza z údajov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. ako správcu elektronického výberu mýta o počte subjektov, ktoré v súčasnosti prevádzkujú autobusy. Vyčíslenie dopadov uplatňovania mýta pre autobusy na úrovni 520 eur na podnikateľa vychádza z prepočtov Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. o počte najazdených kilometrov subjektov prevádzkujúcich autobusy so zohľadnením nového nastavenia mýtnych sadzieb.

3.1.4 Odôvodnenie goldplatingu podľa bodu 4 časti III jednotnej metodiky a ďalšie doplňujúce informácie¹

- Č: 1, B: 6, čl. 7ca (regulácia č. 5 v tabuľke č. 2): GP z dôvodu skoršieho uplatňovania ako požaduje smernica. Skorší termín uplatňovania požadovaný záujmovými združeniami dopravcov z dôvodu požiadavky pre jednotný termín zavedenia uplatňovania všetkých pravidiel vyžadovaných smernicou z dôvodu stability sektora. Skorší termín uplatňovania poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou bol zo strany zástupcov autodopravcov opakovane požadovaný v rámci konzultácií s predkladateľom, ktoré prebiehali od marca 2023. Z tohto dôvodu je s prihliadnutím na záujmy autodopravcov nevyhnutné uplatňovať spomínaný poplatok skôr, ako požaduje smernica.
- Č: 1, B: 6, čl. 7cb (regulácia č. 6 v tabuľke č. 2): GP z dôvodu uplatňovania nižších poplatkov pre autobusy, ktoré sú spoplatnené mýtom už od 1. 1. 2010. V tomto prípade ide o zachovanie existujúcej právnej úpravy, ktorá je výhodná pre autobusových dopravcov a z hľadiska potreby poskytovania osobnej cestnej dopravy vo verejnom záujme ide o nevyhnutnosť zachovania súčasného stavu.

- Č: 1, B 13 (regulácia č. 4 v tabuľke č. 2): GP z dôvodu uplatňovania zliav, pričom ide o zachovanie existujúcej právnej úpravy, ktorá je výhodná pre autodopravcov, t. j. ide o nevyhnutnosť zachovania súčasného stavu. Uplatňovanie zliav predstavuje zvýšené administratívne náklady pre správcu výberu mýta v súvislosti s ich poskytovaním.

3.2 Vyhodnotenie konzultácií s podnikateľskými subjektmi pred predbežným pripomienkovým konaním

Konzultácie s podnikateľským prostredím prebiehajú kontinuálne od apríla 2023, a to vo forme odborných diskusií na pôde Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. za účasti zástupcov Ministerstva dopravy SR ako vecného gestora predmetnej transpozície a konzultácií na Ministerstve dopravy SR. Podnety záujmových združení UNAS a ČESMAD sa priebežne vyhodnocovali a uvedené združenia sú pravidelne informované o procese prípravy implementácie smernice.

Predbežná informácia bola uvedená na portáli Slov-Lex (<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/PI/2024/146>).

3.3 Vplyvy na konkurencieschopnosť a produktivitu

Zlepšenie konkurencieschopnosti slovenských autodopravcov vďaka zníženiu daňových nákladov.

Konkurencieschopnosť:

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

☒ zvyšuje ☐ nemení ☐ znižuje

Zvýšenie konkurencieschopnosti pre podnikateľov sa predpokladá z dôvodu zníženia dane z motorových vozidiel, ktorá pri ťažkých nákladných vozidlách klesá na úroveň rovnajúcu sa alebo blízku úrovni minimálnych sadzieb daní stanovených v smernici Eurovignette. Tým dôjde k priamej úspore nákladov podnikateľov so sídlom alebo prevádzkou v SR na úhradách dane z motorových vozidiel, čo vylepší aj pozíciu slovenských podnikateľov voči zahraničiu. Na druhej strane sa navrhuje zvýšiť sadzby mýta, avšak je potrebné zohľadniť skutočnosť, že mýta platia všetci prepravcovia (slovenskí aj zahraniční) podľa prejdenej vzdialenosti, takže zvýšenie sadzieb mýta zaťažuje autodopravcov v takmer rovnakej miere (po zohľadnení zliav na mýte).

Produktivita:

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

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

☐ zvyšuje ☒ nemení ☐ znižuje

3.4 Iné vplyvy na podnikateľské prostredie