

Doložka vybraných vplyvov

1. Základné údaje	
Názov materiálu	
DLHODOBÝ PLÁN PRE ADRESOVANIE VÝZIEV V CESTNEJ DOPRAVE A INTELIGENTNEJ MOBILITE NA ROKY 2021 – 2030 A AKČNÝ PLÁN PRE ADRESOVANIE VÝZIEV V CESTNEJ DOPRAVE A INTELIGENTNEJ MOBILITE NA ROKY 2021 – 2025	
Predkladateľ (a spolupredkladateľ)	
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	
Charakter predkladaného materiálu	☒ Materiál nelegislatívnej povahy
	☐ Materiál legislatívnej povahy
	☐ Transpozícia práva EÚ
V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:	
Termín začiatku a ukončenia PPK	16.6 – 25.6. 2021
Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie	Júl 2021
Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP**	
Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR*	September 2021

2. Definovanie problému
Záujem a rozvíjanie schopnosti Slovenskej republiky budovať udržateľnú a inteligentnú mobilitu vo vnútroštátnom rozsahu aj ako súčasť rozsiahleho procesu celej Európskej únie, vychádza zo zmien všeobecnej paradigmy požiadaviek na fungovanie a dosahy dopravy osôb a vecí v ekonomike a spoločnosti, ale špecificky aj z nutnosti transformácie rozvinutého priemyslu. Primárne sa bude meniť odvetvie dopravy a logistiky, teda prevádzka dopravných prostriedkov a infraštruktúry, ako aj tvorba a prevádzka logistických riešení. Moderná mobilita integruje inovatívne technológie, riešenia a služby z rôznych odvetví, ktoré vytvárajú inteligentne riadené systémy najmä prepojením digitálnych riešení a fyzických vozidiel a infraštruktúry. Problematický je aj výskyt nadmernej záťaže pozemných komunikácií a s tým späté časové straty plynúce z kongescií, ktoré sa priamo odrážajú v stratách hrubého domáceho produktu. Problematické sú aj negatívne dopady súčasnej (konvenčnej) cestnej dopravy na životné prostredie, ktorých redukcia/optimalizácia je možná vďaka komplexnému využitiu technológie a prvkov tvoriacich inteligentnú mobilitu. Inteligentná mobilita má pozitívny dopad aj na oblasť bezpečnosti a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorá je dnes do značnej miery poddimenzovaná. Slovenská republika zároveň patrí medzi svetových lídrov vo výrobe automobilov, avšak potrebuje byť lídrom nielen vo výrobe, ale aj v inováciách v doprave. Zavedenie dlhodobých politík inteligentnej mobility predstavuje príležitosť pre podporu existujúcich podnikov a tiež vybudovanie nových podnikov venujúcim sa inováciám a aktivitám s pridanou hodnotou. Je preto veľmi žiadúce, aby testovanie autonómnych a prepojených vozidiel mohlo prebiehať priamo na území Slovenska. Okrem podpory vzniku nových inovatívnych projektov a subjektov je v konečnom dôsledku cieľom týchto aktivít príprava zavedenia týchto inovácií do praxe, keďže finálnym efektom každej inovácie má byť jej implementácia a využívanie v bežnom živote. Problémom je taktiež nedostatočná kooperácia medzi súkromným, verejným a akademickým sektorom, ktorá je nevyhnutným predpokladom stimulácie inovatívnych služieb v oblasti cestnej dopravy. Takáto kooperácia musí byť inštitucionálne podporená a spravidla je koncipovaná ako partnerstvo medzi zapojenými subjektmi.
3. Ciele a výsledný stav
Účelom dlhodobého plánu je stanoviť plán, ktorý má za úlohu nasmerovať dopravu na Slovensku na cestu budovania ekologickej, inteligentnej a trvalo udržateľnej dopravy. V rámci časového horizontu 2021-2030 boli za účelom dosiahnutia výsledného stavu navrhnuté dlhodobé ciele: 1. Využívanie výhod inteligentnej mobility v bežnej prevádzke

2.	Zvýšenie konkurencieschopnosti ekosystému mobility a zlepšenie podporného prostredia pre rozvoj inteligentnej mobility
3.	Udržateľný a odolný dopravný systém v regiónoch
4. Dotknuté subjekty	
Štátny, trhový a občiansky sektor na ktoré má materiál ako priame, tak aj nepriame vplyvy.	
5. Alternatívne riešenia	
Nulový variant – pomalšie napĺňanie cieľov a záväzkov SR voči EÚ potenciálnym nesúlodom právnej úpravy v oblasti automatizovaných, plne automatizovaných a prepojených vozidiel systému inteligentnej mobility medzi jednotlivými členskými štátmi EÚ využitím existujúceho portfólia. Variant 1 – včasná harmonizácia legislatívy v oblasti inteligentnej podpory a pružné reagovanie na transpozície smerníc EÚ do legislatívy SR. Nulový variant – dotknuté rezorty nebudú adekvátne reagovať na plnenie opatrení vyplývajúce z Akčného plánu Variant 1 – zosúladienie plnenia opatrenia naprieč rezortmi, vrátane efektívnejšej komunikácie, vzájomnej kooperácie a spolupráce pri vykonávaní jednotlivých opatrení Akčného plánu s pravidelným zdieľaním kľúčových informácií v oblasti inteligentnej mobility. Nulový variant – v budúcnosti môže nastať situácia, kedy na úrovni vlády SR dôjde k zmene v preferenciách vo využívaní jednotlivých módov dopravy v súvislosti s vývojom trhu. Variant 1 – pravidelné zdôvodňovanie zámeru inteligentnej mobility, ktorá prinesie rôzne benefity najmä v podobe zníženia časovej, finančnej náročnosti dopravy a zlepšenia komfortu a environmentálnych dopadov dopravy na životné prostredie.	
6. Vykonávacie predpisy	
Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov? ☐ Áno ☒ Nie	
Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:	
7. Transpozícia práva EÚ	
nie	
8. Preskúmanie účelnosti	
Odpočet plnenia Akčného plánu bude predkladaný vláde SR každoročne k 30. septembru.. Na základe zistení, respektíve naplnených opatrení bude tento Akčný plán aktualizovaný. V roku 2025 dôjde k stanoveniu záverov a vyhodnoteniu splnenia cieľov a ich účelnosti.	

* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

** vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.

9. Vybrané vplyvy materiálu				
Vplyvy na rozpočet verejnej správy	☐ Pozitívne	☐ Žiadne	☒ Negatívne	
z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	☒ Áno	☐ Nie	☐ Čiastočne	
Vplyvy na podnikateľské prostredie	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne	
z toho vplyvy na MSP	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne	
Mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov sa uplatňuje:	☐ Áno	☐ Nie		
Sociálne vplyvy	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne	
Vplyvy na životné prostredie	☐ Pozitívne	☒ Žiadne	☐ Negatívne	
Vplyvy na informatizáciu spoločnosti	☐ 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

10. Poznámky

Vzhľadom na povahu opatrení z prílohy dokumentu: Akčný plán pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobilite na rok 2021-2025 nie je možné jednoznačne určiť mieru vplyvu na štátny rozpočet. Jednotlivé opatrenia Akčného plánu budú realizované prostredníctvom samostatných projektov a financované z fondov a programov EÚ. Pri vybraných opatreniach je uvažované s financovaním v rámci súčasného programového obdobia 2014 – 2020, konkrétne operačného programu Efektívna verejná správa. V súčasnosti nie je možné pri ostatných opatreniach uviesť z akých zdrojov bude tento návrh financovaný, nakoľko ešte stále nie je známa ich štruktúra ani rozdelenie v novom programovom období.

Posilnením inštitucionálneho zabezpečenia sa pre SR vytvorí príležitosť účinne využívať priamo riadené programy EÚ, taktiež sa vytvorí predpoklad na využitie prostriedkov zo štrukturálnych a investičných fondov EÚ. Možnosť získať značné finančné prostriedky predstavujú aj osobité zdroje z riadených programov - HORIZON - Rámcový program EÚ pre výskum a inovácie, CEF - Nástroj na prepájanie Európy, či komunitné programy ako „COSME, URBACT, alebo EUREKA”, centrálne riadené Európskou komisiou.

Na druhej strane plnenie opatrení z Akčného plánu pre adresovanie výziev v cestnej doprave a inteligentnej mobility môže pozitívnym spôsobom stimulovať rozvoj inteligentnej mobility prostredníctvom inovačných aktivít v malých a stredných podnikoch. Pomôže sa tak k zefektívneniu vzájomnej kooperácie medzi jednotlivými oblasťami v súkromnom či verejnom sektore. Slovensko tak môže vstúpiť do konkurenčného prostredia tvoreného inými štátmi ako aktívny hráč so záujmom o dosiahnutie aktívnej účasti v budúcom uplatnení inteligentných riešení mobility, autonómnych, automatizovaných a prepojených vozidiel a tiež v oblasti spolupodielania sa na ich vývoji či výrobe.

11. Kontakt na spracovateľa

Mgr. Nikola Šimuneková, PhD.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR)

Odbor cestnej infraštruktúry

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

tel.: 02/594 94 732

e-mail: nikola.simunekova@mindop.sk

12. Zdroje

Spolupráca MDV SR so subjektmi verejnej, súkromnej a vedecko-výskumnej sféry na viacerých úrovniach pri príprave materiálu. Medzirezortná spolupráca s Ministerstvom investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie Slovenskej republiky.

13. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 105/2021

(v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☒ Nesúhlasné

Uveďte pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:

Komisia uplatňuje k materiálu nasledovné pripomienky a odporúčania:

K doložke vybraných vplyvov

V doložke vybraných vplyvov je podľa Jednotnej metodiky na posudzovanie vybraných vplyvov potrebné vyplniť aj povinné informácie v bode 5. Alternatívne riešenia (minimálne nulový variant, t. j. analýzu súčasného stavu) a v bode 8. Preskúmanie účelnosti.

Komisia odporúča predkladateľovi materiálu popísať vplyvy aj na podnikateľské prostredie ako sekundárne v časti 10. Poznámky v Doložke vybraných vplyvov vzhľadom na inovačné aktivity podnikov, či priemyselných podnikov, ktoré vyplývajú do budúcnosti z dlhodobého plánu a akčného plánu. Vznikne tiež tvorba nových pracovných miest v prostredí vedy a výskumu. Pôjde o informácie, ako celý materiál do budúcnosti ovplyvní súkromný sektor a podnikateľské prostredie, tiež MSP.

Pripomienky k doložke vybraných vplyvov sú akceptované v plnom rozsahu a zapracované v bode 5. Alternatívne riešenia. V bode 8. Preskúmanie účelnosti a v bode 10. Poznámky (s. 2, 3).

K vplyvom na rozpočet verejnej správy

V doložke vybraných vplyvov sú uvedené negatívne vplyvy ako čiastočne rozpočtovo zabezpečené. V analýze vplyvov sú vyčíslené vplyvy – EÚ zdroje a spolufinancovanie v roku 2021 v sume 460 tis. eur, v roku 2022 vo výške 590 tis. eur ako rozpočtovo zabezpečené. V roku 2023 sú kvantifikované celkové výdavky v sume 852 tis. eur a v roku 2024 v sume 336 tis. eur ako rozpočtovo nekryté. Z materiálu vyplýva aj požiadavka na zvýšenie počtu zamestnancov MDV SR v súvislosti s vytvorením novej inštitúcie Národný koordinátor pre inteligentnú mobilitu o 8 osôb (vrátane príslušných výdavkov). V poznámke sa uvádza, že finančné prostriedky na roky 2021-03/2023 sú rozpočtovo kryté zo zdrojov národného projektu „Zlepšenie verejných politík v oblasti dopravy, inovačnej kapacity v doprave a podpora partnerstva v zavádzaní inteligentnej mobility“. Od roku 2023 bude potrebné pripraviť rozpočet, ktorý bude uvažovať o očakávaných negatívnych vplyvoch na rozpočet, pretože návrh nie je v plnej miere v súčasnosti rozpočtovo krytý v kapitolách MDV SR a MV SR na roky 2023 a 2024. Predkladateľ uvádza, že v súčasnosti nie je možné uviesť z akých zdrojov bude tento návrh financovaný, pretože ešte stále nie je známa štruktúra ani rozdelenie zdrojov v novom programovom období. Finančné nároky na zabezpečenie realizácie jednotlivých opatrení budú nárokované kapitolami MDV SR a MV SR pri návrhu rozpočtu na dané rozpočtové obdobie.

Požiadavky vyplývajúce z materiálu súvisiace s plnením cieľov dlhodobého plánu ako aj akčného plánu pre adresovanie výziev v doprave na zabezpečenie zvýšených výdavkov a zvýšenie počtu zamestnancov žiada Komisia zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov a limitov počtu zamestnancov dotknutých kapitol na príslušný rozpočtový rok bez ich ďalšieho navýšenia.

Pripomienka je zohľadnená.

V tab. č. 1 sú uvedené v rámci kapitoly MV SR výdavky v roku 2021 v sume 460 000 eur, z toho EÚ zdroje sú v sume 361 468 eur a spolufinancovanie v sume 98 532 eur, v roku 2022 sú výdavky v sume 590 000 eur, pričom EÚ zdroje sú v sume 463 622 eur a spolufinancovanie v sume 126 378 eur, v roku 2023 sú výdavky v sume 400 643 eur, pričom EÚ zdroje sú v sume 314 825,27 eur a spolufinancovanie v sume 85 817,73 eur, tieto výdavky sú v závere tabuľky uvedené nesprávne v riadku „iné ako rozpočtové zdroje“. Uvedené je potrebné upraviť.

Pripomienka je zohľadnená, sumy sú zarátané v správnom riadku.

14. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky)

☐ Súhlasné

☐ Súhlasné s návrhom na dopracovanie

☐ Nesúhlasné

Uved'te pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením: