



IMPLEMENTÁCIA CESTNÉHO BALÍČKA EÚ 2020 A ODHAD JEHO DOPADOV VO VYBRANOM ČLENSKOM ŠTÁTE: SLOVENSKO

IMPLEMENTATION OF THE 2020 ROAD PACKAGE OF THE EU AND THE ESTIMATION OF ITS IMPACT IN A SELECTED MEMBER STATE: SLOVAKIA

Renáta Czödörövä¹, Jozef Gnap^{1,*}

Abstrakt Európska únia prijala v oblasti cestnej dopravy „cestný balíček“ viacerých opatrení, ktorých cieľom je pomôcť odvetviu zachovať si konkurencieschopnosť v rámci sociálne spravodlivej transformácie smerom k čistej energii a digitalizácii. Cieľom predloženého balíčka do ďalšieho legislatívneho procesu na úrovni EÚ je podľa Európskej komisie riešiť otázky veľkej preťažnosti ciest a znečistenia, ale tiež reagovať na rastúci počet subjektov v cestnej nákladnej doprave a ich pracovné a sociálne podmienky. Cieľom tohto príspevku je skúmanie vplyvu týchto nových legislatívnych zmien na podnikateľské prostredie v cestnej doprave vo vybranom členskom štáte EÚ v Slovenskej republike. Boli odhadnuté vybrané náklady na implementáciu balíčka na prevádzkovateľov cestnej dopravy.

Kľúčová slova cestná doprava, nariadenie, dopravca, licencia Spoločenstva, Cestný balíček EÚ 2020

Summary The European Union has adopted a “road package” of several measures in the field of road transport, with the aim of helping the sector to remain competitive in the context of a socially just transformation towards clean energy and digitalisation. According to the European Commission, the package presented for the next legislative process at EU level aims to address the issues of extreme overload of road traffic and pollution, but also to respond to the growing number of road freight transport operators and their working and social conditions. The aim of this paper is to examine the impact of these new legislative changes on the business environment in road transport in the Slovak Republic, the selected EU Member State. Selected costs for the implementation of the package for road transport operators were estimated.

Keywords road transport, regulation, carrier, Community license, EÚ 2020 Road Package

¹ Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovensko

* Korešpondenčný autor, tel.: +421 41 5133 500, e-mail: jozef.gnap@fpedas.uniza.sk

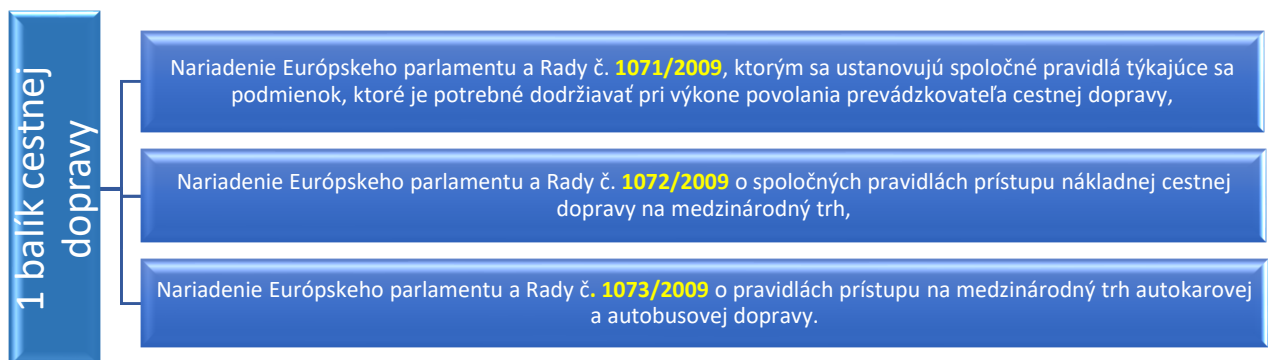
1 ÚVOD

Od 01. 05. 2004 je Slovenská republika členom Európskej únie. Európska únia v rámci stanovených cieľov vydáva právne akty rôznej právnej sily. Týmto aktami sú najmä nariadenia, smernice, rozhodnutia, odporúčania a stanoviská. Z pohľadu cestnej dopravy majú najväčší význam hlavne nariadenia a smernice. Nariadenia sú akty právne záväzné, platia v celom svojom rozsahu na území všetkých členských štátov a vydáva ich Európsky parlament a Rada. Smernice sú potom právne akty, ktoré stanovujú ciele pre členské štáty, a tie sú následne povinné stanovené ciele implementovať do vnútroštátnej právnej úpravy. Cieľom týchto legislatívnych úprav je vytvoriť liberalizovaný trh cestnej dopravy otvorením prístupu na tento trh za určitých podmienok. To sa má dosiahnuť odstránením všetkých obmedzení pre prevádzkovateľov dopravy z dôvodu ich štátnej príslušnosti alebo skutočnosti, že majú sídlo v inom členskom štáte ako v štáte, v ktorom poskytujú služby, a zároveň vytvorením rovnakých podmienok. Európska únia po prvom cestnom balíku v roku 2009, ktorý mal odstrániť pomerne veľké disproporcie v prístupe na trh cestnej dopravy najmä medzi novými členskými štátmi EÚ, ktorí vstúpili do EÚ v roku 2004. Napríklad v Slovenskej republike sa dopravná licencia na medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu vydávala na obdobie len 5 rokov a v Poľsku na 50 rokov. V roku 2020 bol prijatý druhý „cestný balíček“ viacerých opatrení, ktorých cieľom je pomôcť odvetvi zachovať si konkurencieschopnosť v rámci sociálne spravodlivej transformácie smerom k čistej energii a digitalizácii. Hlavnými výskumnými otázkami bolo odhadnúť vybrané náklady na implementáciu balíčka na prevádzkovateľov cestnej dopravy a tiež zistiť koľkých dopravcov sa dotknú zmeny v prístupe na trh s vozidlami do celkovej hmotnosti 3,5 tony.

2 MATERIÁL A METÓDY

2.1 Prvý balík cestnej dopravy - 2009

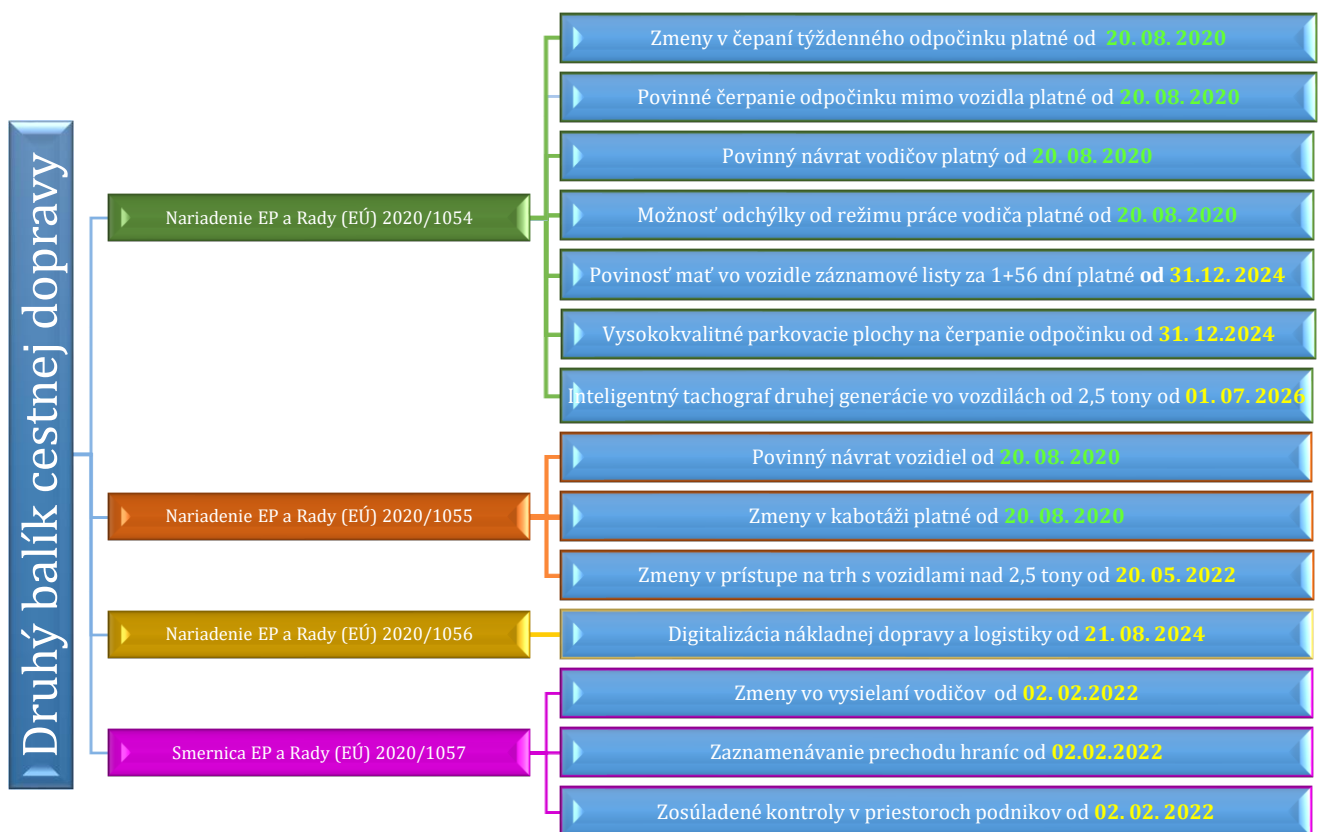
EÚ formou mnohých uznesení a správ týkajúcich sa odvetvia cestnej dopravy požadovala a podporovala postupné otvorenie trhu cestnej nákladnej dopravy a cestnej osobnej dopravy. Zároveň opakovane pripomínala, že je potrebné zaručiť liberalizáciu a zároveň harmonizáciu vrátane sociálnych aspektov a bezpečnosti dopravy. Postupne vytvorila podmienky umožňujúce vytvorenie liberalizovaného vnútorného trhu v odvetví cestnej dopravy. Vytvorenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže si však vyžadovalo ďalšiu harmonizáciu sociálnych, technických a daňových podmienok. Výsledkom bol vďaka kompromisnej dohode medzi Parlamentom a Radou prvý balík cestnej dopravy, ktorý bol prijatý v októbri 2009. Balík tvorili tri nariadenia (EÚ) všetky sa v plnom rozsahu uplatňujú od 04. 12. 2011.



Obr. 1 Prvý balík cestnej dopravy; zdroj: autor

2.2 Druhý balík cestnej dopravy - 2020

Cieľom druhého cestného balíka opatrení v oblasti cestnej dopravy je okrem iného zlepšiť pracovné podmienky vodičov. Zavedú sa osobitné pravidlá vysielania vodičov v medzinárodnej doprave a aktualizujú sa ustanovenia o prístupe na trh nákladnej dopravy (Gnap, 2020). Zároveň sa nimi zlepši účinnosť dodržiavania predpisov. Novými pravidlami sa má docieľiť rovnováha medzi lepšími pracovnými a sociálnymi podmienkami vodičov a slobodou prevádzkovateľov poskytovať cezhraničné služby, pričom sa nimi zároveň prispeje k bezpečnosti cestnej premávky. Okrem toho sa nimi spresnia predtým nejednoznačné ustanovenia, čo vnesie do tohto odvetvia viac jasnosti, a ukončí sa nejednotné uplatňovanie medzi členskými štátmi. Nový balík cestnej dopravy pozostáva z nariadení a smerníc zobrazených na obrázku 2.



Obr. 2 Druhý balík cestnej dopravy; zdroj: autori

3 NOVELA ZÁKONA O CESTNEJ DOPRAVE

Aktuálne sa pripravuje novela zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave z dôvodu vykonania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. 07. 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôbiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 sa bude uplatňovať od 21. 02. 2022 a k tomuto dátumu je potrebné prijať všetky zmeny v zákone č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave. Novým nariadením sa 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. 05. 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. Novela zákona by mala upraviť najmä:

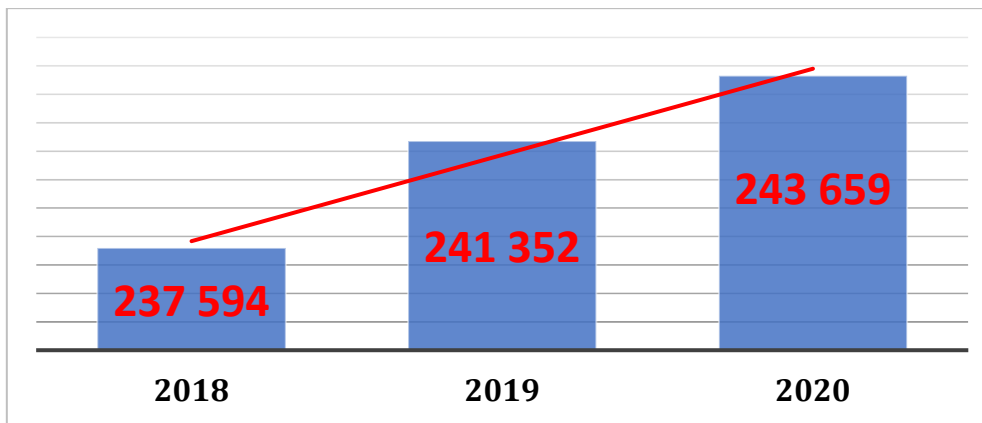
- podmienky finančnej spoľahlivosti, podmienky odbornej spôsobilosti vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej dopravy, ktorý prevádzkuje motorové vozidlá alebo jazdné súpravy na prepravu tovaru v medzinárodnej doprave, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje 2,5 tony, ale nepresahuje 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.

Návrh zákona sa týka 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 pôsobnosť zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov. Ministerstvo vnútra SR eviduje iba celkový počet vydaných živností s predmetom činnosti 4902 - Nákladná cestná doprava vykonávaná vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane prípojného vozidla, ktorých je v súčasnosti viac ako 160 000 a je možné predpokladať, že aj väčšina týchto subjektov zostane naďalej pod pôsobnosťou zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon).

Tab. 1 Podnikateľské subjekty s predmetom podnikania -
Nákladná cestná doprava vykonávaná vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t;
zdroj: autori na základe údajov Živnostenského registra SR

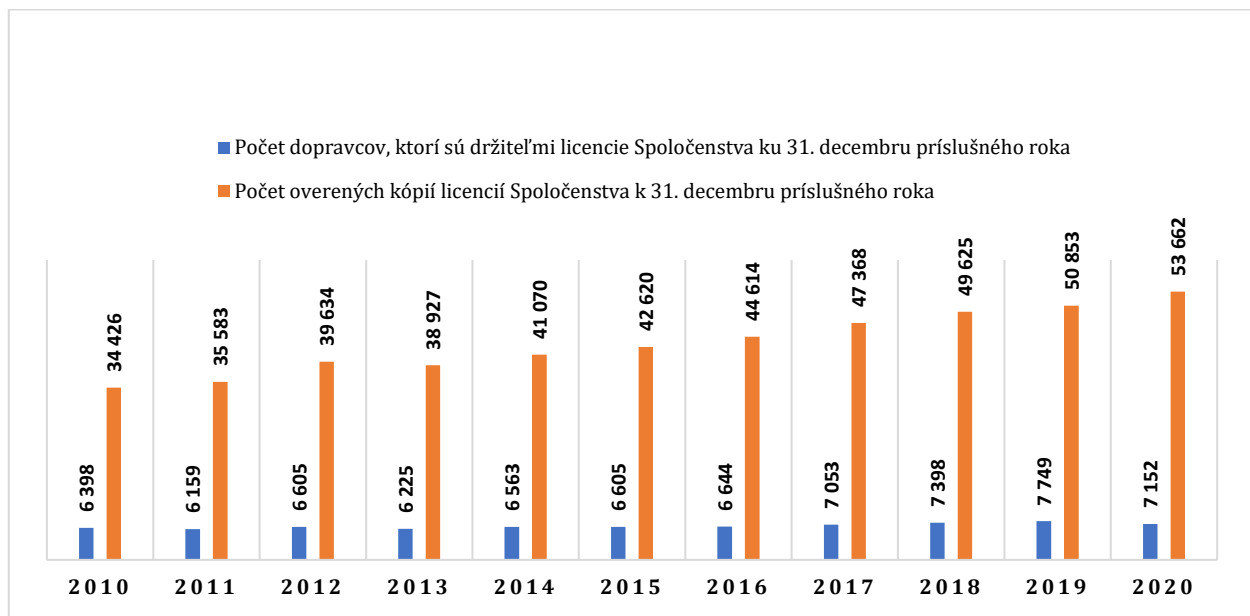
Kraj	Počet podnikateľských subjektov evidovaných v Živnostenskom registri SR v roku 2020
Bratislavský kraj	37 508
Trnavský kraj	16 311
Trenčiansky kraj	15 309
Nitriansky kraj	21 899
Žilinský kraj	21 789
Banskobystrický kraj	16 302
Prešovský kraj	18 407
Košický kraj	18 329
Spolu	165 854

V Slovenskej republike bolo podľa štatistiky Ministerstva vnútra SR k 31. 12. 2020 v kategórii nákladných vozidiel N1 s celkovou hmotnosťou do 3,5 tony evidovaných 243 659 vozidiel pričom v rozsahu od 2,5 tony do 3,5 tony 148 689.



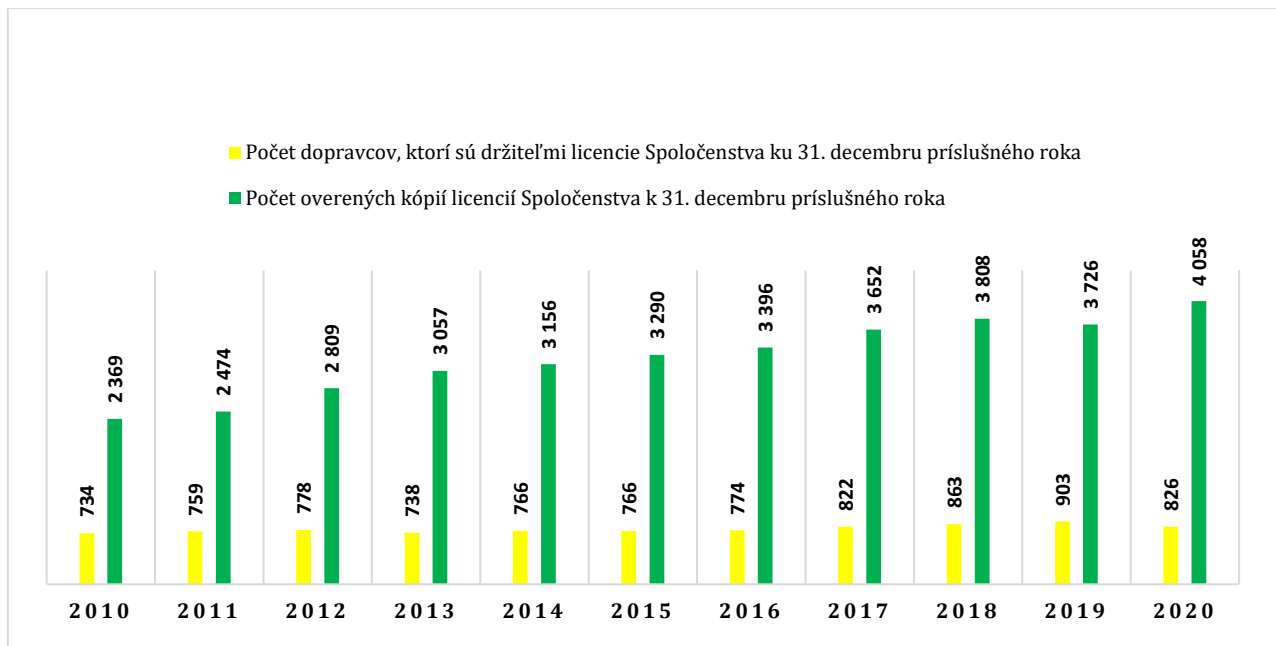
Obr. 3 Evidované vozidlá kategórie N1 od roku 2018 do roku 2020;
zdroj: autori na základe údajov MV SR

Návrh zákona o cestnej doprave 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. 12. 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 9 043 prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy a z toho 7 152 dopravcov, ktorí boli aj držiteľmi licencie Spoločenstva pre nákladnú dopravu. Títo dopravcovia mali vydané overené kópie licencií Spoločenstva pre vozidlá v počte 53 662.



Obr. 4 Prevádzkovatelia medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy;
zdroj: autori na základe údajov z jiscd.sk

K 31. 12. 2020 bolo v Slovenskej republike evidovaných 1 004 prevádzkovateľov cestnej osobnej dopravy a z toho 826 dopravcov bolo aj držiteľmi licencie Spoločenstva na medzinárodnú osobnú prepravu autobusmi a autokarmi. Títo dopravcovia mali vydaných 4 058 overených kópií licencií Spoločenstva pre ich vozidlá.



Obr. 5 Prevádzkovatelia medzinárodnej cestnej osobnej dopravy;
zdroj: autori na základe údajov z jiscd.sk

4 NOVELA ZÁKONA O ORGANIZÁCIÍ PRACOVNÉHO ČASU V DOPRAVE

Zmeny ktoré prináša nový balík cestnej dopravy sa dotknú aj zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony. Cieľom novely zákona je transpozícia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. 07. 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 (ďalej len „smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057“). Zároveň sa predmetným návrhom zabezpečí vykonanie Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. 07. 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov.

V súčasnosti platný zákon č. 462/2007 Z. z. ustanovuje minimálne požiadavky na organizáciu pracovného času v doprave. Upravuje pravidlá týkajúce sa vykonávania cestných kontrol a kontrol dopravných podnikov ako aj pôsobnosť orgánov štátnej správy v uvedených oblastiach. Subsidiárne sa na pracovnoprávne vzťahy zamestnancov v doprave vzťahuje Zákonník práce.

Nový zákon s účinnosťou od 02. 02. 2022 by mal zjednotiť pravidlá vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy v rámci Európskej únie. Určí, že medzinárodná doprava v tranzite cez územie členského štátu nepredstavuje vysielanie a zároveň určí aj to, ktoré dopravné činnosti majú výnimku z pravidiel týkajúcich sa vysielania, a to najmä v súvislosti s bilaterálnymi prepravami medzi členskými štátmi Európskej únie. Kabotážna preprava bude považovaná za vysielanie. Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou.

5 NÁKLADY REGULÁCIE

5.1 Odhad nákladov regulácie pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy

Vykonávať povolanie prevádzkovateľa cestnej dopravy môže spoločnosť len na základe povolenia. Je nevyhnutné splniť špecifické podmienky pre získanie povolenia na prevádzkovanie cestnej nákladnej alebo osobnej dopravy a následne licencie Spoločenstva na vykonávanie medzinárodnej dopravy (Gnap et al., 2019). Povolanie aj licenciu Spoločenstva udeľuje miestne príslušný okresný úrad v sídle kraja na požadovaný počet motorových vozidiel. (Czördörová et al., 2020) Spoločnosť ktorá sa rozhodne podnikat' v cestnej doprave musí teda na začiatku svojho podnikania rátať s prvotnými nákladmi vo forme správnych poplatkoch uvedených v tabuľke 2 na získanie všetkých potrebných dokladov. Na získanie licencie Spoločenstva pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy budú vo výške 163 EUR, v prípade, že dopravca bude podnikat' s jedným nákladným vozidlom.

Tab. 2 Správne poplatky pre nových dopravcov; zdroj: autor

Vydanie povolenia na výkon povolenia prevádzkovateľa 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 dopravy	100 EUR
Vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti v cestnej doprave	10 EUR
Spolu	163 EUR

Nie je možné stanoviť aký počet prevádzkovateľov cestnej dopravy bude mať takúto povinnosť. Ministerstvo dopravy a výstavby SR odhaduje, že pribudne 5 000 nových prevádzkovateľov cestnej medzinárodnej dopravy, ktorí momentálne vykonávajú prepravy s vozidlami do 3, 5 tony a budú mať teda povinnosť mať povolenie. Náklady na podnikateľské prostredie sa teda odhadujú na **815 000 eur** (5 000 x 163 eur). V prípade, že by bola zavedená možnosť elektronických podaní, náklady pre nových prevádzkovateľov cestnej dopravy by náklady mohli byť nižšie.

Ďalšie nepriame finančné náklady môžu vzniknúť prechodom subjektov 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 plnením podmienok finančnej spoľahlivosti, odbornej spoľahlivosti, povinnosti mať technickú základňu, prepravný poriadok, označené vozidlá a povinnosti, ktoré súvisia s podnikaním podľa Nariadení Európskeho parlamentu a Rady 1071/2009 a 1072/2009. Náklady môžu vzniknúť aj s organizáciou práce vodičov nakoľko na tento segment sa začnú uplatňovať podmienky kabotáže a od 01. 07. 2026 aj podmienky zaznamenávania pracovného času záznamovým zariadením (Poliak a Gnap, 2020). 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 podľa dostupných zdrojov na internete sa momentálne tieto náklady pohybujú vo výške 1 200 EUR na jedno vozidlo. Tak isto netreba zabudnúť na náklady na vodiča, ktorý bude potrebovať kartu vodiča do záznamového zariadenia, ktorej cena je momentálne 54 EUR.

Ak by sa montáž záznamových zariadení týkala už spomínaných odhadovaných 5 000 vozidiel tak náklady na montáž na celé podnikateľské prostredie by tvorili sumu **6 000 000 eur** (5 000 vozidiel x 1 200 EUR za montáž, overenie a kartu vodiča). Uvedená povinnosť inštalácie záznamového zariadenia do vozidiel s hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony bude mať pozitívny dopady najmä pre podnikateľské subjekty, ktoré zabezpečujú inštaláciu, overovanie a výmenu tachografov. Návrh zákona sa bude týkať aj 2 registrovaných dielní a 17 autorizovaných dielní vrátane pracovísk pre vykonávanie inštalácie a overovanie záznamových zariadení.

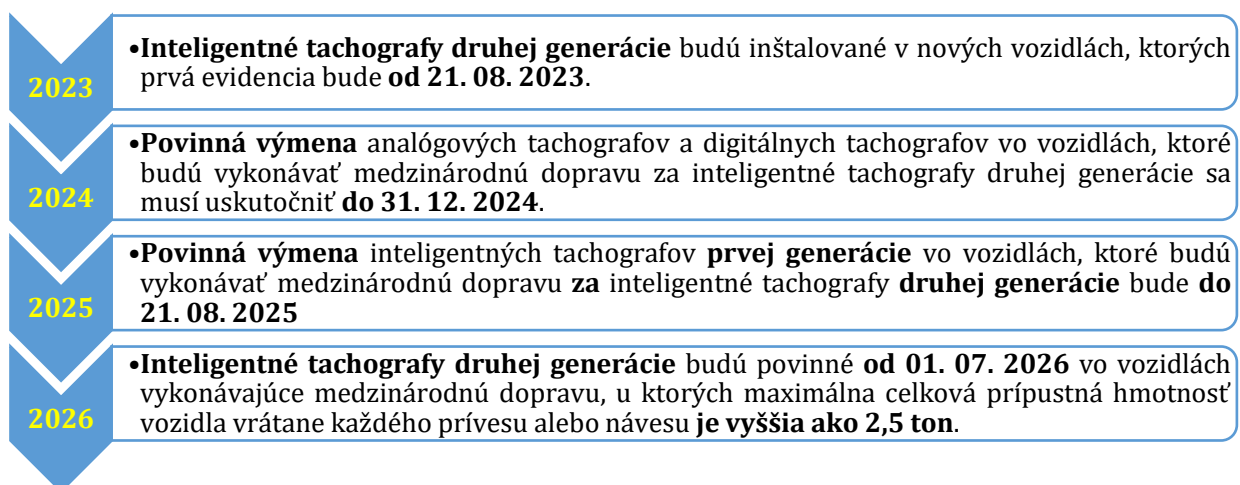
Momentálne Európska únia nestanovila povinnosť podrobiť sa kurzu základnej kvalifikácie alebo pravidelného výcviku vodičov, ktorí budú viesť vozidla s hmotnosťou presahujúcou 2,5 tony. Do budúca to však môže predstavovať riziko ďalších nákladov pre prevádzkovateľov cestnej dopravy s týmito vozidlami a ich vodičov.

5.2 Odhadované náklady pre existujúcich prevádzkovateľov cestnej dopravy

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 okrem iného aj informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia k dispozícii. Súčasne vydané overené kópie licencie Spoločenstva sú vydávané bez evidenčného čísla. Na zabezpečenie tejto povinnosti bude potrebné opätovne vydať všetky overené kópie licencie Spoločenstva do 02. 08. 2023. Správny poplatok za vydanie overenej kópie licencie Spoločenstva na každé vozidlo je 3 eur.

Do roku 2023 bude teda potrebné vydať nové overené kópie licencie Spoločenstva s už uvedeným evidenčným číslom vozidla pre minimálne 57 720 vozidiel (53 662 evidovaných overených kópií licencie Spoločenstva pre nákladné vozidlá a 4 058 evidovaných overených kópií licencie Spoločenstva pre autobusy). Pre celý podnikateľský sektor to bude predstavovať sumu 173 160 Eur (57 720 vozidiel x 3 EUR – poplatok za vydanie overenej kópie licencie Spoločenstva).

Ďalšie náklady pre existujúcich prevádzkovateľov cestnej dopravy prichádzajú s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 ktorým sa zavádzajú inteligentné tachografy druhej generácie (Gnap 2019). Inteligentný tachograf druhej generácie bude automaticky zaznamenávať prekročenie hraníc, bude zaznamenávať polohu pri nakládke a vykládke a zlepši monitorovanie doby jazdy a odpočinku. Inteligentný tachograf druhej generácie bude z hľadiska funkčnosti viac odolný voči manipuláciám a bude mať prípravu na autentifikáciu satelitného signálu Galileo, akonáhle bude systém Galileo funkčný (Baldinia et al., 2018). Inteligentný tachograf druhej generácie by už mal byť prispôsobený na implementovanie budúcich nových špecifikácií prostredníctvom aktualizácií softvéru bez nutnosti fyzickej výmeny. Časový harmonogram pre zavedenie inteligentných tachografov druhej generácie závisí od vykonávajúceho nariadenia, ktoré musí prijať Európska komisia do 21. 08. 2021.



Obr. 6 Časový harmonogram zavedenia inteligentných tachografov druhej generácie; zdroj: autori

Výmena tachografu vo vozidlách bude samozrejme závisieť od prevádzkovateľov cestnej dopravy či budú vykonávať medzinárodnú cestnú dopravu alebo nie. Významným faktorom pre výmenu môže byť aj to, že vozidlá vybavené inteligentným tachografom druhej generácie môžu využívať vo väčšej miere výnimky z vysielania. Z tohto dôvodu je možné očakávať, že dopravcovia budú mať záujem o výmenu v skoršom termíne, potom čo bude inteligentný tachograf druhej generácie dostupný na trhu. Náklady na výmenu vrátane potrebných súčastí, montáže, overenia digitálneho tachografu, inteligentného tachografu prvej generácie za inteligentných tachograf druhej generácie budú závisieť od ponuky na trhu v danom čase, avšak tieto náklady je možné odhadovať vo výške 1 200 eur/vozidlo. Nie je možné presne stanoviť, aký bude počet vozidiel v ktorých sa tieto nové inteligentné tachografy budú vymieňať. Ak by sa však výmena týkala v roku 2024 všetkých vozidiel ktoré majú aktuálne vydanú licenciu Spoločenstva a je predpoklad, že medzinárodnú dopravu vykonávajú (57 720 vozidiel) tak náklady na výmenu na celé podnikateľské prostredie by tvorili sumu **69 264 000 eur** (28 860 vozidiel x 1 200 eur).

Výmena tachografov bude mať negatívne dopady pre prevádzkovateľov cestnej dopravy avšak naopak pozitívne dopady to môže mať pre podnikateľské subjekty zabezpečujúce predaj, výmenu a overovanie tachografov. Vzhľadom vysoký počet vozidiel podliehajúcich výmene môžu dôjsť k problémom so zvládnutím kapacitných možností pracovísk zabezpečujúcich výmenu a overovanie.

Medzi ďalšie náklady, ktoré musia prevádzkovatelia cestnej dopravy s príchodom nového balíka cestnej dopravy znášať, sú náklady na ubytovanie pre vodiča. Vodiči nákladných vozidiel nesmú čerpať doby pravidelného týždenného odpočinku a každú dobu týždenného odpočinku v trvaní viac ako 45 hodín vo vozidle (Gnap, 2020). V tejto súvislosti vzniknú prevádzkovateľom cestnej dopravy zvýšené náklady na ubytovanie vodiča. (Gnap et al., 2020). Presné náklady nie je možné vyčíslit, nakoľko tieto náklady závisia od organizácii práce vodiča, prípadne aj od druhu a kvality ubytovania a dostupnosť z parkovísk určených pre nákladnú cestnú dopravu (Poliak et al., 2020). Odhadované náklady na ubytovanie, cestu na ubytovanie, strážené parkovisko vozidla sa môžu v niektorých prípadoch v závislosti od štátu Európskej únie pohybovať aj na úrovni cca 250 eur/vozidlo/vodič/mesiac.

Nie je možné presne stanoviť v akom počte a v akých nákladoch takáto povinnosť bude mať dopad na podnikateľské prostredie avšak, ak by sa táto povinnosť týkala napríklad 10 % vozidiel ktoré majú vydanú licenciu Spoločenstva (5 772), tak náklady na podnikateľské prostredie by tvorili sumu 1 443 000 mesačne, a na celé podnikateľské prostredie by ročné náklady boli vo výške **17 316 000 Eur** (57 720 licencií Spoločenstva, 10 % tvorí 5 772 . 250 eur = 1 443 000 eur x 12 mesiacov).

Tab. 3 Súhrnná tabuľka odhadovaných nákladov regulácie pre podnikateľské prostredie; zdroj: autori

<i>Náklady regulácie</i>	<i>Náklady</i>	<i>Náklady na celé podnikateľské prostredie</i>
<i>Správny poplatok - noví prevádzkovatelia cestnej dopravy s vozidlami nad 2,5 t</i>	<i>163 eur/subjekt</i>	<i>815 000 eur/5 000 subjektov</i>
<i>Montáž záznamových zariadení - noví prevádzkovatelia cestnej dopravy s vozidlami nad 2,5 t</i>	<i>1 200 eur/vozidlo</i>	<i>6 000 000 eur/5 000 subjektov</i>
<i>Správny poplatok - existujúci prevádzkovatelia cestnej dopravy na vydanie overenej kópie licencie Spoločenstva</i>	<i>3 eur/vozidlo</i>	<i>173 160 eur/57 720 vozidiel</i>
<i>Vybavenie vozidla inteligentným tachografom druhej generácie</i>	<i>1 200 eur/vozidlo</i>	<i>69 264 000 eur/57 720 vozidiel</i>
<i>Čerpanie pravidelného odpočinku mimo vozidla</i>	<i>250 eur/vozidlo</i>	<i>17 316 000 eur /5 772 vozidiel/rok</i>
<i>Celkové náklady regulácie</i>	<i>2 816 eur</i>	<i>93 568 160 eur</i>

5.3 Administratívne náklady

Pozitívom právnej úpravy pri zjednotení pravidiel v oblasti vysielania vodičov v odvetví cestnej dopravy pre podnikateľské prostredie sú najmä jednotné podmienky v rámci Európskej únie. Členské štáty nebudú zavádzať rôzne národné úpravy, čiže prevádzkovatelia cestnej dopravy pokiaľ budú vykonávať prepravy v rámci povolených výnimiek sa nich nebudú vzťahovať podmienky vysielania v iných členských štátoch. Nevýhodou je, že v rámci jednotného trhu ak dopravcovia budú vykonávať prepravy nad rozsah, ktorý im povoľujú výnimky budú musieť pred vyslaním nahlásiť a priebežne aktualizovať údaje ohľadom vysielania v informačnom systéme o vnútornom trhu tzv. IMI systéme.

Informácie a doklady k vysielaniu sa budú vymieňať prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu, ktorý je už v súčasnosti využívaný na spoluprácu medzi členskými štátmi Európskej únie a Európskou komisiou. Prevádzkovateľom systému IMI je Európska komisia a v tejto súvislosti pre Slovenskú republiku nevzniknú náklady z hľadiska informatizácie. Administratívne náklady môžu vzniknúť dopravcom, ktorí nebudú patriť pod výnimky z vysielania a ktorí budú musieť poskytovať informácie z hľadiska vysielania v systéme IMI.

5.4 Náklady na zmeny v jednotnom informačnom systéme v cestnej doprave

V súvislosti s cezhraničným presadzovaním ustanovení nariadení (ES) č. 1071/2009 a (ES) č. 1072/2009 sa do vnútroštátneho elektronického registra prevádzkovateľov cestnej dopravy budú dopĺňať informácie o evidenčných číslach vozidiel, ktoré majú prevádzkovatelia cestnej dopravy k dispozícii a taktiež sa zavedie povinnosť uvádzať počet osôb zamestnaných u prevádzkovateľa cestnej dopravy k 31. 12. predchádzajúceho kalendárneho roku. A pribudne aj informácia 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. Doposiaľ nie sú k dispozícii finálne technické špecifikácie, ktoré Európska komisia vydá prostredníctvom vykonávacích aktov. Na základe dostupných informácií a podkladov od dodávateľa JISCD Ministerstvo dopravy a výstavby odhaduje finančný dopadov na systém JISCD vo výške pol milióna eur s DPH.

6 DISKUSIA A ZÁVER

Prvé zmeny v oblasti cestnej dopravy, ktoré Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 prinieslo, sú už od 20. 08. 2020 platné a podstatne ovplyvňujú režim práce vodičov a plánovanie preprav. Zabezpečiť pravidelný týždenný odpočinok vodiča mimo vozidla je veľmi náročné, či už z finančnej alebo logistickej stránky. V krajinách EÚ nie je dostatok zabezpečených parkovacích zariadení, ktoré by mohli poskytnúť aj ubytovanie vodičom a možnosť opustiť vozidlo na 45 hodín bez dozoru, je z pohľadu vodiča nemožné, nakoľko vystavuje prepravovaný tovar riziku odcudzenia. Povinnosť čerpať odpočinok mimo vozidla a s tým súvisiaci nedostatok parkovacích miest pre už existujúce nákladne vozidlá predstavuje jeden z prvých problémov, ktorý nový balík cestnej dopravy priniesol. Z dôvodu prijatých preventívnych opatrení proti šíreniu pandémie koronavírusu COVID-19 sa nevykonával veľký počet kontrol na pozemných komunikáciách a preto reálne dopady ešte nie je možné presne vyhodnotiť.

Ďalšie rozsiahle zmeny v oblasti cestnej dopravy v EÚ ale aj na Slovensku sa začnú uplatňovať už v roku 2022 kedy 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. Záujem o podnikanie s vozidlami do 3,5 tony dokazuje aj skutočnosť, že najviac registrovaných nákladných vozidiel v SR je práve kategórie N1. Na základe vyhodnotenia prieskumov, realizovaných na cestnej sieti v SR, je možné tvrdiť, že spomedzi nákladných vozidiel sú tieto vozidlá v cestnej premávke druhou

najpočetnejšou kategóriu a využívajú sa aj pri medzinárodných prepravách. Najmä vďaka možnosti realizácie preprav na veľké vzdialenosti v relatívne krátkom čase nachádzajú vozidlá do 3,5 tony svoje opodstatnenie. Ide o reguláciu tohto odvetvia v rámci Európskej únie čo bude mať za následok nemalé zvýšené náklady na celé podnikateľské prostredie v cestnej doprave. 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. V niektorých prípadoch to môže mať aj pozitívny dopad na rozvoj dopravných služieb. Je preto potrebné už teraz myslieť na to, aby nedochádzalo pri plnení ďalších povinností, ktoré prichádzajú s novým cestným balíčkom k situácii obdobnej ako pri plnení povinnosti čerpať odpočinok mimo vozidla. Štát by mal myslieť na to, že bude potrebné registrovať veľké množstvo nových dopravcov s vozidlami s hmotnosťou väčšou ako 2, 5 t a bude potrebné zabezpečiť dostatok zamestnancov a časového priestoru na rýchle vydanie nových povolení na výkon povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy aj licencií Spoločenstva, aby nedochádzalo k zamedzovaniu vykonávania tejto činnosti. Dopravcovia, ktorých sa táto povinnosť bude týkať by naopak mali myslieť na to, aby včas podali žiadosť o vydanie všetkých potrebných dokumentov. Tak isto je potrebné mať na mysli, že bude nutné pre vydanie veľkého množstva už existujúcich licencií Spoločenstva už pre existujúcich dopravcov, čo by tak isto mohlo obmedziť vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy.

V príspevku sú odhadnuté náklady na prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktoré je možné ešte spresniť najmä o náklady potrebné na prípravu žiadostí o vydanie nových licencií resp. overených licencií spoločenstva, na pravidelnú kontrolu záznamových zariadení, ktoré sa môžu vykonávať len v autorizovaných pracoviskách. Tu bude potrebné kalkulovať aj náklady na cestu na úrady, autorizované pracoviská a náklady na pracovníkov, ktorí budú tieto činnosti u prevádzkovateľov cestnej dopravy vykonávať.

Na druhej strane bude možné niektoré náklady do budúcnosti znížiť využitím autonómnych dopravných vozidiel (Moravčík 2020). Rýchly technologický vývoj prináša postupnú automatizáciu systémov jazdy, ktorá si vyžaduje menej priamych zásahov vodiča alebo ich vôbec nevyžaduje. Na zohľadnenie týchto zmien bude možno potrebné upraviť súčasné právne predpisy vrátane pravidiel o časoch jazdy a dobách odpočinku, a to s cieľom zaručiť bezpečnosť cestnej premávky a rovnaké podmienky, zlepšiť pracovné podmienky a zároveň umožniť Únii byť priekopníkom v oblasti nových inovačných technológií a postupov. Európska komisia do 31. decembra 2025 vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu hodnotiacu používanie systémov autonómnej jazdy v členských štátoch. Táto správa sa zameria najmä na potenciálny vplyv uvedených systémov na pravidlá o časoch jazdy a odpočinku. K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu nariadenia EP a Rady (EÚ) 2020/1054. Preto prevádzkovatelia cestnej dopravy by mali neustále sledovať aj legislatívny proces v tejto oblasti a pripraviť sa na možné výhody využitia autonómnych vozidiel.

Literatúra

Baldini, G., Sportiello, L., Chiaramello, M., Mahieu, V., **2018**, Regulated applications for the road transportation infrastructure: The case study of the smart tachograph in the European Union, *International Journal of Critical Infrastructure Protection*, 3-21 <<https://doi.org/10.1016/j.ijcip.2018.02.001>>.

Cena inteligentného tachografu, Dostupné z: https://www.tamex.sk/Inteligentne-tachografy-c56_253_2.htm [cit.: 2021, 03. 05].

Ceny čipových kariet, Dostupné z: <http://www.digitalnytachograf.sk/aktuality-15.html?id=57> [cit.: 2021, 03. 05].

Czódörövá, R., Gnap J., Senko, Š.: **2020**, Porovnanie požiadaviek na podnikanie a prevádzku nákladných vozidiel s celkovou hmotnosťou do a nad 3,5 tony, *Svet dopravy*, č. 1/2020 ISSN 1338 -962, 56-66, Dostupné z: <http://www.svetdopravy.sk/porovnanie-poziadaviek-na-podnikanie-a-prevadzku-nakladnych-vozidiel-s-celkovou-hmotnostou-do-a-nad-35-tony/>, [05. 05. 2021].

Gnap, J., **2020**, Cestný balíček EÚ 2020 – I, Výber z hľadiska cestnej nákladnej doprave pre členov ZLZ SR; <https://zlj.sk/wp-content/uploads/2020/11/Cestn%C3%BD-bali%C4%8Dek-2020-I-%C3%A1kladn%C3%A9-inform%C3%A1cie.pdf>, [05. 05. 2021].

Gnap, J., Poliak, M., Konečný, V., Jagelčák, J., Rievaj, **2019**, *Odborná spôsobilosť vedúceho dopravy a prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy*. EDIS – vydavateľstvo ŽU, Žilina. ISBN 978-80-554-1580-2.

Gnap, J., Konečný, V., Slávik, R., Beňová, D., **2018**, Possible Impacts of Regulating the Weekly Rest of Road Freight Drivers on Logistics in EU Countries., *Nase More* 65(4), 259-265, doi:10.17818/NM/2018/4SI.18>

Nariadenie 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, **2009**.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1072/2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh, **2009**.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1073/2009 o pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, **2009**.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov, **2020**.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055, 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, **2020**.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 o elektronických údajoch o nákladnej doprave, **2020**.

Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/403 z 18. 03. 2016, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) Ā. 1071/2009 v súvislosti s klasifikáciou závažných porušení predpisov Únie, ktoré môžu viesť k strate bezúhonnosti prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa mení príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES, **2016**.

Poliak, M., Gnap, J., **2020**. *Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov*. EDIS – vydavateľstvo ŽU, Žilina, ISBN 978-80-554-1715-8.

Poliak, M., Poliaková, A., Čulík, K., **2020**. Impact of the Social Law on Truck Parking Sustainability in the EU. Sustainability 12, no.22:9430. <https://doi.org/10.3390/su12229430>

Ministerstvo vnútra SR, **2021**, Štatistika počtu evidovaných vozidiel v SR, dostupné online: <https://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>, [cit.: 2021, 03. 05.].

Moravčík, L., **2020**, Typové schvaľovanie autonómnych (samojazdiacich) vozidiel. Perner's Contacts 15., no 2. <https://doi.org/10.46585/pc.2020.2.1642>

Rada Európskej únie zo dňa 07. 04. 2020, Balík opatrení v oblasti mobility: Rada prijala reformu týkajúcu sa vodičov nákladných vozidiel; dostupné online: <https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/>, **2020**.

Slovenská republika, **1991**, Zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní, dostupné online: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/1991/455/20210219.html>.

Slovenská republika, **2007**, Zákona č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z.

o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z., <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2007/462/20200101>

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012, **2020**.

Slovenská národná akreditačná služba, **2021**, Zoznam autorizovaných a registrovaných dielní; <https://ais.snas.sk/ais/#!WebReports/1/list.accredited.subject.search.byfield/AccreditedSubjectsByFields>, [05. 05. 2021].