# Ex post hodnotenie regulácií pôsobiacich v podnikateľskom prostredí (formulár)

**Obdobie vykonania ex post hodnotenia (kalendárny polrok):**

I/2026

**Gestor/gestori právneho predpisu:**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh

**Názov právneho predpisu/právnych predpisov:**

- Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

- Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

**Špecifikácia[1]:**

- Internetový odkaz na ex ante štádium[2] hodnoteného právneho predpisu: https://www.slov-lex.sk/elegislativa/legislativne-procesy/SK/LP/2024/218/ https://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/zakon&MasterID=9845
- Číslo legislatívneho procesu hodnoteného právneho predpisu na portáli Slov-Lex: LP/2024/218
- Číslo parlamentnej tlače hodnoteného právneho predpisu: 377

**Ex post hodnotenie:**

☐ regulácie/regulácií jedného právneho predpisu

☒ navzájom súvisiacich regulácií vo viacerých právnych predpisoch

[1] Informácie sa neuvádzajú, ak je regulácia zaradená do Registra ex post podľa bodu 10.3. písm. d) jednotnej metodiky a jej hodnotená úprava bola predložená do legislatívneho procesu pred 1. aprílom 2015.

[2] Bližšie informácie sú uvedené na str. 8 Metodického postupu pre ex post hodnotenie regulácií pôsobiacich v podnikateľskom prostredí, ktorý tvorí prílohu tohto formuláru.

## 9.1 Porovnanie predpokladaných (ex ante) a skutočných (ex post) nákladov regulácií

***Tabuľka č. 1: Súhrnné porovnanie ex ante nákladov a ex post nákladov regulácií*** *(nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia pre ex post hodnotenie uvedenú v prílohe č. 9b jednotnej metodiky):*

| Č. regulácie v Registri ex post | Dôvod zaradenia do Registra ex post | Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na podnikateľské prostredie | Číslo normy a lokaliz. | Náklady Ex post v € | Náklady Ex ante v € | Rozdiel v € |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | JM 10.3 a) | Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI | zákon 513/2009 Z. z. § 25 ods. 2 | -392 940 | -392 940 | 0 |
| 4 | JM 10.3 a) | Udeľovanie licencií - poistenie | zákon 514/2009 Z. z. § 11 ods. 5 | 247 500 | 247 500 | 0 |
| 5 | JM 10.3 a) | Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru | zákon 514/2009 Z. z. § 10a | -392 940 | -392 940 | 0 |
| 6 | JM 10.3 a) | Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca | 514/2009 Z. z. § 11 ods. 4 + § 12 ods. 2 písm. c) | -1 608 649 | -883 980 | 724 669 |

***Tabuľka č. 2: Výpočet skutočných vplyvov regulácií (ex post) a ich porovnanie s predpokladanými vplyvmi (ex ante)*** *(nahraďte rovnakou tabuľkou po vyplnení Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia pre ex post hodnotenie uvedenú v prílohe č. 9b jednotnej metodiky):*

| **EX POST** | | | | | | | | | | **EX ANTE[3]** | **EX POST – EX ANTE** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Č. reg.** | **Dôvod zaraď. do Registra ex post** | **Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na podnikateľské prostredie** | **Číslo normy a lokali-zácia** (číslo, §, ods.) | **Účinnosť regulácie** | **Kategória dotk. subjektov** | **Počet subjektov v dotk. kategórii** | **Počet subjektov MSP v dotk. kategórii** | **Náklady na 1 podnik. v €** | **Náklady na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Náklady na kategóriu dotk. subjektov v €** | **Rozdiel v nákladoch na kategóriu dotk. subjektov v €** |
| 3 | JM 10.3 a) | Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI | zákon 513/2009 Z. z. § 25 ods. 2 | 01.01.25 | vlastník/prevádzkovateľ dráhy, dráhový podnik | 45 | 40 | 8 732 (úspora) | -392 940 | -392 940 | 0 |
| 4 | JM 10.3 a) | Udeľovanie licencií - poistenie | 514/2009 Z. z. § 11 ods. 5 | 01.01.25 | dráhový podnik | 45 | 40 | 5 500 | 247 500 | 247 500 | 0 |
| 5 | JM 10.3 a) | Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru | 514/2009 Z. z. § 10a | 01.01.25 | dráhový podnik | 45 | 40 | 8 732 (úspora) | -392 940 | -392 940 | 0 |
| 6 | JM 10.3 a) | Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca | 514/2009 Z. z. § 11 ods. 4 + § 12 ods. 2 písm. c) | 01.01.25 | dráhový podnik | 45 | 40 | 35 748 (úspora) | -1 608 649 | -883 980 | 724 669 |

[3] Ex ante časť sa nevypĺňa, ak je regulácia zaradená do Registra ex post podľa bodu 10.3. písm. d) jednotnej metodiky a jej hodnotená úprava bola predložená do legislatívneho procesu pred 1. aprílom 2015.

***<u>Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na náklady podnikateľského prostredia a vysvetlenie rozdielu kvantifikácií ex post a ex ante</u>***

*<u>Osobitne pri každej regulácii</u> s vplyvom na podnikateľské prostredie (PP) zhodnotenom v tabuľke č. 2 uveďte doplňujúce informácie tak, že môže byť skontrolovaný spôsob a správnosť výpočtov. Uveďte najmä, ako ste vypočítali vplyvy a z akého zdroja ste čerpali početnosti (uveďte aj internetový odkaz na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete). Jednotlivé regulácie môžu mať jeden alebo viac typov nákladov. Rozčleňte ich a vypočítajte v súlade s metodickým postupom.*

| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** *(nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako ste použili v tabuľke č. 2)* |
|---|
| **Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):** Zjednodušenie požiadaviek pre mobilné zariadenia na údržbu (ktoré pôsobia na tratiach v režime pracoviska) odstránilo pre podnikateľov povinnosť evidencie v európskom registri (EVR, ERATV), držbu značky VKM, licencie ECM a preukazu rušňovodiča pre personál. Expertným odhadom overeným v rámci ex-post konzultácií bola potvrdená celková jednotková úspora 8 732 € na jedného prevádzkovateľa. Celková úspora odvetvia činí 392 940 €.<br><br>**Regulácia č. 4 (Udeľovanie licencií - poistenie):** Zvýšenie nákladov predstavuje plošný dopad na 45 licencovaných subjektov z dôvodu nutnosti vyššieho poistného krytia. Priemerný ročný nárast poistného na 1 podnikateľa bol verifikovaný na úrovni 5 500 €, čo zodpovedá celkovému odvetvovému vplyvu 247 500 €. Tento krok bol trhom akceptovaný ako adekvátna reakcia na makroekonomický vývoj cien.<br><br>**Regulácia č. 5 (Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru):** Nový inštitút nahradil neprimerane prísne požiadavky na subjekty, ktoré využívajú sieť len na limitované zachádzanie do prípojných staníc pre vlastnú potrebu. Kvantifikácia úspory vychádza z odbúrania procesov ERA a ECM. Ušetrené nepriame finančné náklady na úrovni 8 732 €/subjekt plne korešpondujú s ex-ante predpokladmi.<br><br>**Regulácia č. 6 (Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca):** Zrušenie podmienky, aby odbornú spôsobilosť spĺňal štatutár v prípade, že spoločnosť má ustanoveného zodpovedného zástupcu. Úspora reprezentuje mzdové náklady (cena práce) na osobu spĺňajúcu požiadavky odborného zástupcu, ktorú už podnikateľský subjekt nemusí duplicitne zamestnávať. Overená úspora predstavuje 35 748 € na subjekt, celkovo 1 608 649 € pre trh. |
| **Uveďte spôsob vypočítania vplyvov na podnikateľské prostredie:** |
| **Ex ante vplyvy:**<br><br>V ex ante fáze boli vplyvy na podnikateľské prostredie vypočítané pomocou Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia.<br><br>**Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):**<br><br>Vylúčená trať v údržbe, obnove, modernizácií sa považuje za pracovisko. Vozidlá nemusia plniť nákladné povinnosti: ERA schválenie (21 928 €), ECM (4 000 €), súlad s TSI (3 000 €), obsluha bez rušňovodiča (2 000 €), TBS/TK (2 000 €), EVR registrácia (1 000 €) a ERATV (1 000 €) = 34 928 €/konanie. Suma 34 928 € je súčtom všetkých týchto čiastkových poplatkov a povinností, od ktorých sú dotknuté subjekty po novom oslobodené. V ex-ante výpočte kalkulačky sa táto suma použila ako jednotková úspora na jedno vozidlo/konanie a vynásobila sa predpokladaným počtom dotknutých subjektov, čo generuje celkovú úsporu 392 940 €. |

**Regulácia č. 4 (Udeľovanie licencií - poistenie):**

Zvýšenie nákladov na poistné v dôsledku vyššieho požadovaného poistného krytia pre zabezpečenie adekvátnej náhrady škôd v reakcii na cenový vývoj. 45 subjektov × 5 500 €=247 500 €.

**Regulácia č. 5 (Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru):**

Zavedenie nového inštitútu pre vlečkárov zachádzajúcich do prípojovej stanice. Odpadá povinnosť plniť náročné požiadavky pre plnohodnotný dráhový podnik (úspora na ERA, ECM, rušňovodiča, EVR, TSI atď.). ERA schválenie (21 928 €), ECM (4 000 €), súlad s TSI (3 000 €), obsluha bez rušňovodiča (2 000 €), TBS/TK (2 000 €), EVR registrácia (1 000 €) a ERATV (1 000 €) = 34 928 €/konanie. Suma 34 928 € je súčtom všetkých týchto čiastkových poplatkov a povinností. V ex-ante výpočte kalkulačky sa táto suma použila ako jednotková úspora na jedno vozidlo/konanie a vynásobila sa predpokladaným počtom dotknutých subjektov, čo generuje celkovú úsporu 392 940 €.

**Regulácia č. 6 (Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca):**

Ak štatutárny orgán spĺňa podmienku odbornej spôsobilosti, nemusí zamestnávať samostatného zodpovedného zástupcu. Úspora predstavuje mzdové náklady na dodatočného odborného zástupcu. Prepočet na mzdu – 1 637,00 €. V ex-ante výpočte kalkulačky sa táto suma použila ako jednotková úspora a vynásobila sa predpokladaným počtom dotknutých subjektov, čo generuje celkovú úsporu 1 637 x12 x 45 = 883 980,00 €.

**Ex post vplyvy:**

V ex post fáze boli vplyvy na podnikateľské prostredie vypočítané pomocou Kalkulačky nákladov podnikateľského prostredia pre ex post hodnotenie.

**Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):**

Ide o úsporu nepriamych finančných a administratívnych nákladov (kategória „Out“). Odstránením povinnosti registrácie týchto špeciálnych vozidiel v európskom registri (EVR), elimináciou procesov posudzovania subjekty ECM a odbúraním povinnosti preukazov rušňovodiča pre personál na vylúčenej koľaji došlo k odbúraniu poplatkov a personálnych nákladov.

**Jednotková úspora na 1 subjekt:**

- Odbúranie poplatkov za administratívne úkony spojené s EVR a schvaľovaním: 11,90 hod. x 269 = 3 201,10 € zaokr. 3 200,00 €

Hod. sadzba ERA 269 €/hod.
**Zdroj údajov:** https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:02018R0764-20241001

- Úspora na certifikáciu a ročný audit ECM procesov: 4 000 €

**Zdroj údajov:** Železničné podniky, ktoré absolvovali certifikáciu ECM.

- Úspora na administratívnu réžiu spojenú so školením a vedením agendy preukazov rušňovodičov: 1 532 €

Agenda dennej administratívy: 291,31 dní x 5,259 €/hod (hodinový mzdový nárok) = 1531,99 € zaokr. 1 532,00 €

**Zdroj údajov:** https://bilancgroup.sk/minimalna-hodinova-mzda-2026-kolko-je-a-co-sa-meni/

**Spolu jednotková úspora:** 8 732 €/podnikateľ

**Výpočet:** 45 subjektov × 8 732 € = 392 940 € (celková ročná úspora dotknutých subjektov).

**Regulácia č. 4 (Udeľovanie licencií - poistenie):**

Ide o priamy finančný náklad (kategória „In“). Výpočet vychádza z reálneho trhového nárastu ročného poistného za zákonné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou dráhových vozidiel po legislatívnom zvýšení minimálnych limitov poistného krytia.

**Jednotkový náklad na 1 subjekt:** Priemerný ročný nárast komerčného poistného verifikovaný dopravcami na základe poistných zmlúv predstavuje 5 500 € na jedného licencovaného dopravcu.

**Výpočet:** 45 subjektov × 5 500 € = 247 500 € (celkový ročný náklad sektora).

**Zdroj údajov:** Železničné podniky, ktoré nakupovali poistenie.

**Regulácia č. 5 (Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru):**

Ide o úsporu nepriamych finančných nákladov (kategória „Out“). Nahradením plnohodnotného licenčného konania zjednodušeným inštitútom pre subjekty, ktoré realizujú len obsluhu prípojných staníc z vlečiek, došlo k odbúraniu nákladov na vypracovanie komplexných bezpečnostných riadiacich systémov (SMS) a ich externé audity.

**Jednotková úspora na 1 subjekt:** Štruktúra úspory je identická s reguláciou č. 3, nakoľko zamedzuje administratívnemu zaťaženiu spojenému s prechodom zo statusu vlečkára na status plnohodnotného celoštátneho dopravcu (úspora na poplatkoch a expertíze: 8 732 €).

**Výpočet:** 45 subjektov × 8 732 € = 392 940 € (celková ročná úspora sektora).

**Zdroj údajov:** vid položku regulácia č. 3.

**Regulácia č. 6 (Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca):**

Ide o úsporu priamych a nepriamych mzdových nákladov (kategória „Out“). Pred zmenou musel podmienku odbornej spôsobilosti spĺňať štatutárny orgán aj v prípade, ak mala spoločnosť ustanoveného zodpovedného zástupcu. Odstránenie tejto duplicity odbúralo nutnosť dodatočného vzdelávania, skúšok alebo duplicitného zamestnávania osôb s touto kvalifikáciou.

**Jednotková úspora na 1 subjekt:** Vychádza sa z ročnej ceny práce (superhrubej mzdy) a administratívnych nákladov na udržiavanie osobitnej kvalifikácie štatutára, prípadne na náklad spojený s paralelným manažérskym zabezpečením tejto funkcie, stanovený ex ante verifikáciou na hodnotu 35 747,76 € ročne.

**Priemerná superhrubá mzda na Slovensku za 1/Q 2026 cca 2 978,98 € zaokr. 2 979,00 €**

**Zdroj údajov:** Štatistický úrad Slovenskej republiky - Priemerná mesačná mzda v hospodárstve v 1. štvrťroku 2026 – 1 611,00 €
https://www.financnykompas.sk/vypocet-hrubej-mzdy#vysledok

| |
|---|
| **Výpočet:** 45 subjektov × 26 330,16 € = 1 608 649,20 € (celková ročná úspora sektora). |
| **Uveďte zdroj početnosti (vrátane internetového odkazu na konkrétne štatistiky, ak sú dostupné na internete):** |
| Zdrojom údajov pre stanovenie početnosti dotknutej skupiny podnikateľských subjektov (celkovo 45 aktívnych trhových subjektov, z čoho 40 spĺňa definíciu malého a stredného podniku – MSP) sú oficiálne verejné registre a prevádzkové evidencie Dopravného úradu, ktorý v zmysle legislatívy plní úlohu národného licenčného a regulačného orgánu pre oblasť železničnej dopravy a dráh v Slovenskej republike.<br><br>Početnosť bola krížovo verifikovaná z dvoch kľúčových štátnych registrov:<br><br>Evidencia platných licencií na poskytovanie železničných dopravných služieb udelených podľa § 11 a § 12 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.<br>https://drahy.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/3/2026/05/21.05.2026_zoznam-licencií.pdf<br>Evidencia platných licencií na zachádzanie na železničnú infraštruktúru udelených podľa § 10a citovaného zákona (špecifická kategória pre priemyselné vlečky a obsluhu prípojných staníc).<br>https://drahy.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/3/2026/05/21.05.2026-zoznam-licencií-na-zachádzanie.pdf |
| **Uveďte dôvod rozdielu medzi predpokladanými nákladmi regulácie (ex ante) a zistenými skutočnými nákladmi (ex post):**<br>*Ak je rozdiel medzi predpokladanými nákladmi regulácie (ex ante) a zistenými skutočnými nákladmi (ex post), vysvetlite dôvod rozdielu. Zároveň vysvetlite rozdiely v predpokladaných a skutočne dotknutých subjektoch.* |
| Rozdiel medzi predpokladanými finančnými vplyvmi (ex ante) a zistenými skutočnými vplyvmi v aplikačnej praxi (ex post) **je - 724 669 € (sedemstodvadsaťštyritisícšesťstošesťdesiatdeväť)**. Tri hodnotené regulácie č. 3, 4, 5 (kategórie „In“ aj „Out“) vykázali absolútnu zhodu medzi odhadovanými a reálne overenými nákladmi a úsporami. Regulácia č. 6 v kategórií „Out“ vykazuje rozdiel oproti nákladom Ex ante v sume – 724 669,00 €. |
| **Uveďte vysvetlenie rozdielov v predpokladaných a skutočne dotknutých subjektoch:**<br>*Ak v ex ante fáze nie sú vypočítané náklady na celé podnikateľské prostredie, tak uveďte „0“.*<br>*Ak niektoré náklady regulácie nie sú predpokladané v ex ante fáze vôbec, tiež uveďte „0“ a uveďte prečo.* |
| Rozdiel medzi predpokladaným počtom subjektov v ex ante fáze a skutočne dotknutými subjektmi identifikovanými v ex post fáze je **0**. |
| **Uveďte dôvod vzniku nepredpokladaných nákladov v ex ante fáze:** |
| V aplikačnej praxi hodnotených regulácií v priebehu sledovaného obdobia nevznikli žiadne nepredpokladané (neočakávané) náklady, preto je hodnota tejto položky **0 €** a žiadne dodatočné dôvody na vysvetlenie neštandardných odchýlok neexistujú. |

## 9.2 Ex post konzultácie s podnikateľskými subjektmi

### Záväzný postup vykonania a povinné obsahové náležitosti vyhodnotenia

*Konzultácie s dotknutými podnikateľskými subjektmi a ich zastupiteľskými organizáciami (ďalej len „účastníci“) tvoria povinnú súčasť ex post hodnotenia, keďže patria medzi základné predpoklady jeho užitočnosti (ďalej len „ex post konzultácie”). Hlavným účelom ex post konzultácií je získanie informácií o tom, ako funguje hodnotená regulácia v praxi, aké*

*spôsobuje podnikateľom náklady a aké zmeny podnikatelia navrhujú na zlepšenie dotknutej oblasti podnikateľského prostredia.*

*Ex post konzultácie gestor právneho predpisu povinne uskutoční ešte pred vykonaním ex post hodnotenia; na dosiahnutie maximálneho efektu sa odporúča ich uskutočnenie aj po vykonaní ex post hodnotenia k jeho predbežnému zneniu.*

*Ex post konzultácie gestor právneho predpisu povinne uskutoční vo forme **cielených** ex post konzultácií **a zároveň** aj vo forme **verejných** ex post konzultácií. Uskutočnenie ex post konzultácii je možné aj elektronicky, a to prostredníctvom e-mailovej komunikácie. Gestor právneho predpisu na vykonanie cielených ex post konzultácií priamo osloví účastníkov.*

*Zároveň gestor právneho predpisu na vykonanie verejných ex post konzultácií zašle ministerstvu hospodárstva informáciu o začatí ex post konzultácií na adresu expost@mhsr.sk. Ministerstvo hospodárstva informáciu o začatí ex post konzultácií zverejní na svojom webovom sídle počas obdobia určeného gestorom právneho predpisu, ktoré však **nemôže byť kratšie ako štyri kalendárne týždne**. Ministerstvo hospodárstva zároveň zašle internetový odkaz gestorovi právneho predpisu.*

| **Účastníci, forma, termíny a časový rozsah ex post konzultácií:** |
|---|
| Verejné ex post konzultácie:<br>- v trvaní od 16.3.2026 do 16.4.2026;<br>- vykonané formou zaslania dotazníka;<br>- oslovené podnikateľské subjekty – 45.<br><br><u>Cielené ex post konzultácie:</u><br>Gestor právneho predpisu cielene oslovil dňa 16.03.2026 - 45 vybraných podnikateľských subjektov. Ex post konzultácie sa uskutočnili formou emailovej komunikácie a dotazníka v termíne 16.03.2026 – 16.04.2026. Odpovede s vyplneným dotazníkom boli gestorovi doručené od nasledovných spoločností:<br>- BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., Železničná , 076 43 Čierna nad Tisou, IČO: 36774278;<br>- Cargo Motion s. r. o., Těšínská 120/54, Slezská Ostrava, 710 00 Ostrava, IČO: 28270304;<br>- CER Slovakia a. s., Mýtna 15, 811 07 Bratislava, IČO: 44616791;<br>- LokoTrain Slovakia s. r. o., Osvetová 17375/24, 821 05 Bratislava - mestská časť Ružinov, IČO:55746781;<br>- Mondi SCP, a. s., Tatranská cesta 3, 034 17 Ružomberok, IČO: 31637051;<br>- Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, Einsteinova 24, 851 01 Bratislava - mestská časť Petržalka, IČO: 35858664;<br>- TEMPRA, s. r. o., Cesta ku Smrečine 5, 974 01 Banská Bystrica, IČO: 31639607;<br>- TRANSSERVIS, a. s. Košice, Južná trieda 3913/117, 040 01 Košice - mestská časť Juh, IČO: 31723438;<br>- TSS GRADE, a. s., Dunajská 48/7509, 811 08 Bratislava - mestská časť Staré Mesto, IČO: 35802723;<br>- Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Tomášikova 28B, 821 01 Bratislava - mestská časť Ružinov, IČO: 35914921; |
| **Vznesené pripomienky účastníkov voči hodnoteným reguláciám:** |
| Z ex post konzultácií jasne vyplýva, že vecná podstata hodnotených regulácií nesmeruje k odporúčaniam na ich zrušenie. |

**Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):**

Bez pripomienok.

**Regulácia č. 4 (Udeľovanie licencií - poistenie):**

Bez pripomienok.

**Regulácia č. 5 (Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru):**

Bez pripomienok.

**Regulácia č. 6 (Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca):**

Bez pripomienok.

**Vznesené pripomienky účastníkov voči výkonu a fungovaniu hodnotených regulácií v praxi:**

Hodnotenie výkonu a fungovania posudzovaných regulácií v reálnej podnikateľskej praxi je zo strany účastníkov ex post konzultácií pozitívne. Regulačný rámec vnímajú ako stabilizovaný, prispievajúci k bezpečnosti a znižujúci administratívnu záťaž.

**Alternatívne riešenia z pohľadu účastníkov - návrhy na zmeny v právnych predpisoch s cieľom zlepšenia podnikateľského prostredia:**

Účastníci ex post konzultácií nepovažujú za potrebné prijímať alternatívne legislatívne riešenia a súčasné znenie väčšiny predpisov navrhujú ponechať v platnosti bez zmien, keďže ich vnímajú ako stabilizované a vyhovujúce. Účastníci navrhli iba pri regulácii č. 3 spresniť podmienky v súvislosti s odbornou prípravou obsluhy.

**Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):**

**Subjekt - TSS GRADE, a. s.**

3. Ak Váš návrh je upraviť znenie regulácie, uveďte a popíšte Váš konkrétny návrh na zmenu hodnotenej regulácie (s prihliadnutím na zámer, s ktorým bola prijatá):

„Po presnom definovaní pojmu mobilné pracovné zariadenia navrhujeme stručne spresniť podmienky, najmä čo sa týka odbornej prípravy obsluhy.

Napr. pri výkone dvojcestného stroja ATLAS postačuje na obsluhu stavebného stroja kvalifikácia Pracovný doklad o absolvovaní výchovy a vzdelávania na obsluhu vybraných stavebných strojov a zariadení so zameraním na bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci vydaný podľa § 16 odsek 1 písmeno b) zákona NR SR č. 124/2006 Z. z.“

**Subjekt - TRANSSERVIS, a. s.**

3. Ak Váš návrh je upraviť znenie regulácie, uveďte a popíšte Váš konkrétny návrh na zmenu hodnotenej regulácie (s prihliadnutím na zámer, s ktorým bola prijatá):

„Navrhujeme len stručne spresniť podmienky, najmä čo sa týka odbornej prípravy obsluhy, aby v praxi nevznikali nejasnosti.“

**Alternatívne riešenia z pohľadu účastníkov – návrhy na zmeny aplikačnej praxe s cieľom zlepšenia podnikateľského prostredia:**

| |
|---|
| **Regulácia č. 3 (Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI):**<br><br>**Subjekt - TRANSSERVIS, a. s.**<br><br>8. Iné pripomienky:<br><br>„Uvítali by sme viac jasných informácií alebo príkladov z praxe, aby bolo jednoduchšie reguláciu správne uplatňovať.“<br><br>**Regulácia č. 6 (Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca):**<br><br>**Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť (PSŽ a. s.)**<br><br>**7. Máte pripomienky k fungovaniu regulácie v praxi?**<br><br>„V praxi by pomohlo užšie prepojenie registrov, aby podnikateľský subjekt nemusel dokladať dokumenty, ktoré už štátna správa má k dispozícii (napr. výpisy z registrov, a pod.).“ |
| **Vyhodnotenie návrhov alternatívnych riešení gestorom - návrhy na zmeny v právnych predpisoch:** |
| Gestor (Ministerstvo dopravy SR) podrobne vyhodnotil návrhy účastníkov ex post konzultácií na zmeny v právnych predpisoch a dospel k záveru, že súčasný legislatívny stav je plne vyhovujúci a nie je opodstatnené prijímať žiadne novely dotknutých zákonov. |
| **Vyhodnotenie návrhov alternatívnych riešení gestorom - návrhy na zmeny aplikačnej praxe:** |
| Neaplikuje sa. |

*Lehota na vykonanie povinnosti ex post hodnotenia podľa bodu 10.6. jednotnej metodiky sa predĺži o jeden kalendárny polrok, ak podnikateľské subjekty počas tejto lehoty neprejavia záujem o ex post konzultácie, a to aj napriek ich cielenému osloveniu, alebo o ex post konzultácie prejavia záujem až po ich opakovaní. V takomto prípade gestor právneho predpisu v lehote na vykonanie povinnosti ex post hodnotenia podľa bodu 10.6. jednotnej metodiky zašle ministerstvu hospodárstva na adresu expost@mhsr.sk oznámenie o tejto skutočnosti, ktorú ministerstvo hospodárstva vyznačí v Registri ex post.*

*Povinnosť vykonať ex post hodnotenie zaniká po tom, čo podnikateľské subjekty ani v predĺženej lehote na vykonanie povinnosti ex post hodnotenia opakovane neprejavia záujem o ex post konzultácie, a to aj napriek ich cielenému osloveniu. Gestor právneho predpisu oznámi skutočnosť podľa predchádzajúcej vety ministerstvu hospodárstva na adresu expost@mhsr.sk, ktoré ju po jej overení vyznačí v Registri ex post.*

## 9.3 Vhodnosť regulácie na dosiahnutie cieľa z pohľadu podnikateľského prostredia a výsledok ex post hodnotenia

*Vypracujte pre každú reguláciu osobitne odpovede na nasledujúce otázky:*

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** *(nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako ste použili v tabuľke č. 1).* |
| **Regulácia č. 3** (1. polrok 2026)<br>Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI. |
| **Aký je dôvod vzniku regulácie a problém, ktorý má riešiť?** |

| |
|---|
| Zjednodušenie požiadaviek pre mobilné zariadenia na údržbu (ktoré pôsobia na tratiach v režime pracoviska) odstránilo pre podnikateľov povinnosť evidencie v európskom registri (EVR, ERATV), držbu značky VKM, licencie ECM a preukazu rušňovodiča pre personál. |
| **Aký výsledok regulácia priniesla vo vzťahu k riešenému problému? Sú splnené jej ciele, určené v ex ante doložke vybraných vplyvov?** |
| Hodnotená regulácia plne napĺňa potreby na plnenie úloh podľa zákona. |
| **Vyskytli sa nepredvídané vplyvy na podnikateľské prostredie?** |
| Nie, nevyskytli sa nepredvídateľné vplyvy na podnikateľské prostredie. |
| **Je vzhľadom k predchádzajúcim otázkam existencia regulácie stále opodstatnená?** |
| Áno, regulácia je stále opodstatnená. |
| **Alternatívne riešenia z pohľadu gestora:**<br>*Je možné dosiahnuť cieľ hodnotenej regulácie jej zmenou alebo zmenou aplikačnej praxe (bez zmeny regulácie) tak, že menej zaťažuje podnikateľské prostredie? (t. j. spôsobuje nižšie náklady, nižšie bariéry vstupu na trh, nižší negatívny vplyv na produktivitu, konkurencieschopnosť a pod.)* |
| Regulácia je v súčasnej podobe opodstatnená a jej cieľ nie je možné dosiahnuť alternatívnym spôsobom. |
| **Výsledok ex post hodnotenia - návrh:** |
| ☒ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>☐ **upraviť aplikačnú prax** |
| *Ak navrhujete reguláciu **upraviť**, tak uveďte ako, akých právnych predpisov (vrátane súvisiacich právnych predpisov) sa úprava dotkne a k akému dátumu účinnosti.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **zrušiť bez náhrady**, tak k akému dátumu účinnosti?*<br><br>*Ak navrhujete **upraviť aplikačnú prax**, tak uveďte ako a k akému termínu.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **ponechať bez zmeny**, tak uveďte dôvod.* |
| Zjednodušenie požiadaviek pre mobilné zariadenia na údržbu (ktoré pôsobia na tratiach v režime pracoviska) odstránilo pre podnikateľov povinnosť evidencie v európskom registri (EVR, ERATV), držbu značky VKM, licencie ECM a preukazu rušňovodiča pre personál. |

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** *(nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako ste použili v tabuľke č. 1).* |
| **Regulácia č. 4** (1. polrok 2026)<br>Udeľovanie licencií – poistenie. |
| **Aký je dôvod vzniku regulácie a problém, ktorý má riešiť?** |
| Potreba prispôsobiť právny rámec aktuálnym bezpečnostným štandardom a garantovať, že všetkých 45 licencovaných subjektov disponuje dostatočným finančným krytím pre prípad vzniku nepredvídaných škodových udalostí. |

| |
|---|
| **Aký výsledok regulácia priniesla vo vzťahu k riešenému problému? Sú splnené jej ciele, určené v ex ante doložke vybraných vplyvov?** |
| Hodnotená regulácia plne napĺňa potreby na plnenie úloh podľa zákona. |
| **Vyskytli sa nepredvídané vplyvy na podnikateľské prostredie?** |
| Nie, nevyskytli sa nepredvídateľné vplyvy na podnikateľské prostredie. |
| **Je vzhľadom k predchádzajúcim otázkam existencia regulácie stále opodstatnená?** |
| Áno, regulácia je stále opodstatnená. |
| **Alternatívne riešenia z pohľadu gestora:**<br>*Je možné dosiahnuť cieľ hodnotenej regulácie jej zmenou alebo zmenou aplikačnej praxe (bez zmeny regulácie) tak, že menej zaťažuje podnikateľské prostredie? (t. j. spôsobuje nižšie náklady, nižšie bariéry vstupu na trh, nižší negatívny vplyv na produktivitu, konkurencieschopnosť a pod.)* |
| Regulácia je v súčasnej podobe opodstatnená a jej cieľ nie je možné dosiahnuť alternatívnym spôsobom. |
| **Výsledok ex post hodnotenia - návrh:** |
| ☒ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>☐ **upraviť aplikačnú prax** |
| *Ak navrhujete reguláciu **upraviť**, tak uveďte ako, akých právnych predpisov (vrátane súvisiacich právnych predpisov) sa úprava dotkne a k akému dátumu účinnosti.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **zrušiť bez náhrady**, tak k akému dátumu účinnosti?*<br><br>*Ak navrhujete **upraviť aplikačnú prax**, tak uveďte ako a k akému termínu.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **ponechať bez zmeny**, tak uveďte dôvod.* |
| Zníženie alebo zrušenie limitov poistenia by prenieslo riziko nesplatených škôd pri haváriách na štát alebo poškodené tretie osoby. Zmena nastavenia nad rámec trhových možností by zároveň mohla ohroziť existenciu menších dopravcov. Súčasný stav predstavuje vyvážený kompromis medzi ochranou trhu a finančnou náročnosťou. Ponechanie súčasných pravidiel bez zmeny zaisťuje trvalú finančnú solventnosť licencovaných subjektov pri vzniku škôd na zdraví, majetku alebo životnom prostredí. |

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** *(nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako ste použili v tabuľke č. 1).* |
| **Regulácia č. 5** (1. polrok 2026)<br>Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru. |
| **Aký je dôvod vzniku regulácie a problém, ktorý má riešiť?** |
| Nový inštitút nahradil neprimerane prísne požiadavky na subjekty, ktoré využívajú sieť len na limitované zachádzanie do prípojných staníc pre vlastnú potrebu. |
| **Aký výsledok regulácia priniesla vo vzťahu k riešenému problému? Sú splnené jej ciele, určené v ex ante doložke vybraných vplyvov?** |

| |
|---|
| Hodnotená regulácia plne napĺňa potreby na plnenie úloh podľa zákona. |
| **Vyskytli sa nepredvídané vplyvy na podnikateľské prostredie?** |
| Nie, nevyskytli sa nepredvídateľné vplyvy na podnikateľské prostredie. |
| **Je vzhľadom k predchádzajúcim otázkam existencia regulácie stále opodstatnená?** |
| Áno, regulácia je stále opodstatnená. |
| **Alternatívne riešenia z pohľadu gestora:**<br>*Je možné dosiahnuť cieľ hodnotenej regulácie jej zmenou alebo zmenou aplikačnej praxe (bez zmeny regulácie) tak, že menej zaťažuje podnikateľské prostredie? (t. j. spôsobuje nižšie náklady, nižšie bariéry vstupu na trh, nižší negatívny vplyv na produktivitu, konkurencieschopnosť a pod.)* |
| Regulácia je v súčasnej podobe opodstatnená a jej cieľ nie je možné dosiahnuť alternatívnym spôsobom. |
| **Výsledok ex post hodnotenia - návrh:** |
| ☒ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>☐ **upraviť aplikačnú prax** |
| *Ak navrhujete reguláciu **upraviť**, tak uveďte ako, akých právnych predpisov (vrátane súvisiacich právnych predpisov) sa úprava dotkne a k akému dátumu účinnosti.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **zrušiť bez náhrady**, tak k akému dátumu účinnosti?*<br><br>*Ak navrhujete **upraviť aplikačnú prax**, tak uveďte ako a k akému termínu.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **ponechať bez zmeny**, tak uveďte dôvod.* |
| Špecifický režim zachádzania na železničnú infraštruktúru (napr. pri posune, obsluhe vlečiek alebo obmedzených úkonoch) vyžaduje jasne vymedzené povolenie, aby nedochádzalo k nekontrolovanému pohybu vozidiel na koľajach v správe manažérom infraštruktúry. Zachovanie regulácie garantuje, že na sieť vstupujú len subjekty s overenými technickými a prevádzkovými postupmi. Rušenie tohto povolenia by narušilo systém riadenia bezpečnosti (SMS) manažéra infraštruktúry a vytvorilo legislatívne vákuum pri posudzovaní zodpovednosti za prevádzku pri zachádzaní z iných dráh (napr. vlečiek) na celoštátne alebo regionálne dráhy. |

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** *(nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako ste použili v tabuľke č. 1).* |
| **Regulácia č. 6** (1. polrok 2026)<br>Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca. |
| **Aký je dôvod vzniku regulácie a problém, ktorý má riešiť?** |
| Zrušenie podmienky, aby odbornú spôsobilosť spĺňal štatutár v prípade, že spoločnosť má ustanoveného zodpovedného zástupcu. Úspora reprezentuje mzdové náklady (cena práce) na osobu spĺňajúcu požiadavky odborného zástupcu, ktorú už podnikateľský subjekt nemusí duplicitne zamestnávať. |
| **Aký výsledok regulácia priniesla vo vzťahu k riešenému problému? Sú splnené jej ciele, určené v ex ante doložke vybraných vplyvov?** |

| |
|---|
| Hodnotená regulácia plne napĺňa potreby na plnenie úloh podľa zákona. |
| **Vyskytli sa nepredvídané vplyvy na podnikateľské prostredie?** |
| Nie, nevyskytli sa nepredvídateľné vplyvy na podnikateľské prostredie. |
| **Je vzhľadom k predchádzajúcim otázkam existencia regulácie stále opodstatnená?** |
| Áno, regulácia je stále opodstatnená. |
| **Alternatívne riešenia z pohľadu gestora:**<br>*Je možné dosiahnuť cieľ hodnotenej regulácie jej zmenou alebo zmenou aplikačnej praxe (bez zmeny regulácie) tak, že menej zaťažuje podnikateľské prostredie? (t. j. spôsobuje nižšie náklady, nižšie bariéry vstupu na trh, nižší negatívny vplyv na produktivitu, konkurencieschopnosť a pod.)* |
| Regulácia je v súčasnej podobe opodstatnená a jej cieľ nie je možné dosiahnuť alternatívnym spôsobom. |
| **Výsledok ex post hodnotenia - návrh:** |
| ☒ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>☐ **upraviť aplikačnú prax** |
| *Ak navrhujete reguláciu **upraviť**, tak uveďte ako, akých právnych predpisov (vrátane súvisiacich právnych predpisov) sa úprava dotkne a k akému dátumu účinnosti.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **zrušiť bez náhrady**, tak k akému dátumu účinnosti?*<br><br>*Ak navrhujete **upraviť aplikačnú prax**, tak uveďte ako a k akému termínu.*<br><br>*Ak navrhujete reguláciu **ponechať bez zmeny**, tak uveďte dôvod.* |
| Inštitút zodpovedného zástupcu garantuje, že licencovaný subjekt disponuje fyzickou osobou s jednoznačnou odbornou spôsobilosťou, morálnou bezúhonnosťou a reálnou právomocou riadiť dopravné/prevádzkové procesy. Súčasná úprava zamedzuje vzniku „schránkových“ dopravcov bez odborného zázemia. Zrušenie požiadavky na zodpovedného zástupcu by viedlo k poklesu odbornej úrovne riadenia dopravných subjektov a sťažilo by výkon štátneho dozoru a národného bezpečnostného úradu pri vyvodzovaní osobnej zodpovednosti za nedodržiavanie bezpečnostných predpisov. |

**9.4 Stanovisko ministerstva hospodárstva k vykonanému ex post hodnoteniu**
(vyplní ministerstvo hospodárstva)

A. Stanovisko k spôsobu vykonania ex post hodnotenia v zmysle jednotnej metodiky pre regulácie č. 3:

| |
|---|
| Stanovisko k spôsobu vykonania ex post hodnotenia v zmysle jednotnej metodiky popisuje proces a výsledky spracovania ex post hodnotenia regulácií gestorom. Stanovisko sa zameriava na zhodnotenie zvoleného postupu gestora pri vykonaní jednotlivých nevyhnutných úkonov ex post hodnotenia až po dodržanie metodických usmernení.<br><br>Stanovisko ku spracovaniu prílohy č. 9a - formulára pre ex post hodnotenie regulácií pôsobiacich v podnikateľskom prostredí (ďalej ako „formulár“): |

V časti 9.1 Porovnanie predpokladaných (ex ante) a skutočných (ex post) nákladov regulácií v Tabuľke č. 1: Súhrnné porovnanie ex ante nákladov a ex post nákladov regulácií (ďalej len „tabuľka č. 1“) a Tabuľke č. 2: Výpočet skutočných vplyvov regulácií (ex post) a ich porovnanie s predpokladanými vplyvmi (ex ante) (ďalej len „tabuľka č. 2“) gestor doplnil požadované údaje. Údaje pre tabuľku č. 1 a tabuľku č. 2 gestor podľa pokynov skopíroval z Prílohy č. 9b jednotnej metodiky (ďalej ako „kalkulačka nákladov“), ktorú zaslal spolu s formulárom.

Gestor do tabuliek doplnil predpokladané (ex ante) náklady a taktiež doplnil vypočítané skutočné (ex post) náklady a vyčíslil vzniknutý rozdiel medzi uvedenými nákladmi.

Gestor následne adekvátne vyplnil časť Doplňujúce informácie k spôsobu výpočtu vplyvov jednotlivých regulácií na náklady podnikateľského prostredia a vysvetlenie rozdielu kvantifikácií ex post a ex ante. V uvedenej časti opísal spôsob výpočtu a jednotlivé zložky nákladov vstupujúce do výpočtu. Uvedený výpočet predpokladaných a skutočných vplyvov na podnikateľské prostredie bol vypracovaný pomocou kalkulačky nákladov. Gestor uviedol zdroje početnosti, ktorými sú oficiálne verejné registre a prevádzkové evidencie Dopravného úradu, ku ktorým uviedol aj internetový odkaz.

Vzniknutý rozdiel medzi predpokladanými nákladmi (ex ante) a skutočnými nákladmi (ex post) regulácie č. 6 gestor bližšie neodôvodnil. Pri ostatných troch reguláciách rozdiel medzi predpokladanými a skutočnými nákladmi nevznikol.

V časti 9.2 Ex post konzultácie s podnikateľskými subjektmi (ďalej len „ex post konzultácie“) gestor jednotlivo a prehľadne uviedol účastníkov, formu, termíny a časový rozsah ex post konzultácií. Gestor vykonal ex post konzultácie vo forme verejnej ex post konzultácie zverejnením oznámenia o začatí verejnej ex post konzultácie na webovom sídle Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo hospodárstva“), a to v stanovenom minimálnom časovom trvaní. Gestor v rámci ex post konzultácií vykonal aj cielené ex post konzultácie formou cieleného oslovenia vybraných subjektov pomocou dotazníka k jednotlivým reguláciám. Počas trvania ex post konzultácií sa zapojilo 10 podnikateľských subjektov (ďalej len „účastníci“ / “účastník“). V rámci ex post konzultácií neboli vznesené pripomienky účastníkmi voči hodnotenej regulácií a ani voči jej výkonu a fungovaniu v praxi. Účastníci v rámci ex post konzultácií však poskytli alternatívne riešenia z ich pohľadu, ktoré spočívajú v návrhoch na zmenu v právnom predpise, ako aj v návrhoch na zmenu aplikačnej praxe s cieľom zlepšenia podnikateľského prostredia. Gestor následne poskytnuté alternatívne riešenia vyhodnotil, avšak bližší opis vyhodnotenia neuviedol.

Gestor v časti 9.3 Vhodnosť regulácie na dosiahnutie cieľa z pohľadu podnikateľského prostredia a výsledok ex post hodnotenia adekvátne opísal dôvod vzniku regulácií a podstatu riešených problémov. K otázkam k riešeniu problému, ako aj splneniu cieľov gestor uviedol, že regulácie považuje za úspešné, pretože plnia svoj účel pre potreby právneho predpisu. Nepredvídané vplyvy na podnikateľské prostredie podľa gestora nevznikli a existencia regulácií je stále opodstatnená. Na záver gestor označil výsledok ex post hodnotenia, resp. návrh, a to regulácie ponechať v aktuálnom znení.

B. Stanovisko k ex post hodnoteniu jednotlivých regulácií:

| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** (nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako je použitý v tabuľke č. 1) |
|---|
| **Regulácia č. 3** (1. polrok 2026)<br>Spôsobilosť na vedenie dráhového vozidla - nakoľajené mobilné zariadenie na výstavbu a údržbu ŽI. |

**Stanovisko k pôsobeniu regulácie na podnikateľské prostredie, k optimálnosti jej nastavenia a k optimálnosti nastavenia jej aplikačnej praxe:**

Regulácia č. 3 umožňuje viesť mobilné zariadenie určené na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry aj osobe bez preukazu na vedenie dráhového vozidla, a to za podmienky, že ide o jazdu na dráhe s vylúčenou inou dopravou. Vodič musí mať najmenej 19 rokov a musí byť preukázateľne oboznámený s obsluhou zariadenia a pravidlami jeho bezpečnej prevádzky. Pri vedení zariadenia je zároveň povinný dodržiavať príslušné zákonné povinnosti podľa osobitného predpisu.

Väčšina účastníkov ex post konzultácií považuje reguláciu za stabilnú a vyhovujúcu. Dva podnikateľské subjekty však navrhli spresnenie regulácie, konkr. v oblasti odbornej prípravy obsluhy mobilného zariadenia určeného na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry. Jeden z účastníkov konzultácií uviedol, že by uvítal viac informácií alebo príkladov z praxe, aby bolo jednoduchšie reguláciu správne uplatňovať.

Podľa gestora bolo dôvodom vzniku regulácie zjednodušenie požiadaviek pre mobilné zariadenia na údržbu, ktoré pôsobia na tratiach v režime pracoviska. Regulácia podnikateľom odstránila povinnosť evidencie v európskom registri (EVR – Európsky register vozidiel, ERATV - Európsky register povolených typov železničných vozidiel), držbu značky VKM (kód označujúci majiteľa dráhového vozidla), licencie ECM (certifikát pre subjekt zodpovedný za údržbu železničných koľajových vozidiel) a preukazu rušňovodiča pre personál.

Podľa výpočtov gestora je celková úspora skutočných nákladov rovnaká, aká bola úspora nákladov predpokladaná pred prijatím regulácie v ex ante fáze.

**Stanovisko k alternatívnym riešeniam, ktoré môžu zlepšiť podnikateľské prostredie:**

Účastník konzultácií, TSS GRADE, a. s., uviedol, že po presnom definovaní pojmu mobilné pracovné zariadenia navrhuje stručne spresniť podmienky, najmä čo sa týka odbornej prípravy obsluhy. Účastník zároveň navrhol aj konkrétny príklad pre úpravu.

Ďalší účastník, TRANSSERVIS, a. s., taktiež navrhol spresniť podmienky odbornej prípravy obsluhy tak, aby v praxi nevznikali nejasnosti. Zároveň uviedol, že by uvítal viac informácií alebo príkladov z praxe, aby bolo jednoduchšie reguláciu správne uplatňovať.

Gestor uviedol, že podrobne vyhodnotil návrhy účastníkov ex post konzultácií na zmeny v právnom predpise a dospel k záveru, že súčasný legislatívny stav je plne vyhovujúci a nie je opodstatnené prijímať žiadne novely dotknutých zákonov.

**Odporučenie:**

☐ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**

☒ **upraviť aplikačnú prax**

**Ak ministerstvo hospodárstva navrhuje reguláciu alebo aplikačnú prax upraviť, tak uvedie ako a akých právnych predpisov (aj súvisiacich právnych predpisov) sa má úprava dotknúť:**

Ministerstvo hospodárstva odporúča upraviť aplikačnú prax, a to vypracovaním metodického pokynu k uplatňovaniu regulácie, najmä v oblasti podmienok odbornej prípravy obsluhy mobilného zariadenia určeného na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.

Ministerstvo hospodárstva zároveň odporúča pokračovať v diskusii o možnej úprave, resp. doplnení regulácie o presné informácie k odbornej príprave obsluhy.

**Stanovisko z hľadiska Mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov:**

| |
|---|
| Na základe kvantifikácie nákladov podnikateľského prostredia možno konštatovať, že skutočné (ex post) náklady, resp. úspora nákladov, boli vyčíslené v rovnakej výške ako boli náklady predpokladané v ex ante fáze. Pri regulácii boli predpokladané náklady (úspora) vyčíslené na sumu 392 940 eur (OUT) a skutočné náklady (úspora) na sumu 392 940 eur (OUT). Kvantifikovaný rozdiel medzi nákladmi nevznikol a z tohto dôvodu sa Mechanizmus byrokracie a nákladov na reguláciu nevzťahuje. |

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** (nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako je použitý v tabuľke č. 1) |
| **Regulácia č. 4** (1. polrok 2026)<br>Udeľovanie licencií – poistenie. |
| **Stanovisko k pôsobeniu regulácie na podnikateľské prostredie, k optimálnosti jej nastavenia a k optimálnosti nastavenia jej aplikačnej praxe:** |
| Predmetom regulácie je povinnosť žiadateľa o licenciu na poskytovanie dopravných služieb na železničnej dráhe preukázať primerané poistné krytie zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku nehody, a to voči cestujúcim a ich batožine, prepravovanému nákladu a poštovým zásielkam, ako aj voči tretím osobám. Minimálna výška poistného krytia je stanovená na 3 000 000 eur. Poistenie musí byť zachované počas celého obdobia poskytovania dopravných služieb na základe príslušnej licencie.<br><br>Účastníci ex post konzultácií považujú reguláciu za stabilnú a vyhovujúcu.<br><br>Podľa gestora bola regulácia prijatá z dôvodu potreby prispôsobiť právny rámec aktuálnym bezpečnostným štandardom a garantovať, že všetkých 45 licencovaných subjektov disponuje dostatočným finančným krytím pre prípad vzniku nepredvídaných škodových udalostí. Gestor ďalej uviedol, že by zníženie alebo zrušenie limitov poistenia prinieslo riziko nesplatených škôd pri haváriách na štát alebo poškodené tretie osoby. Zmena nastavenia nad rámec trhových možností by zároveň mohla ohroziť existenciu menších dopravcov. Podľa gestora súčasný stav predstavuje vyvážený kompromis medzi ochranou trhu a finančnou náročnosťou.<br><br>Podľa výpočtov gestora je celková výška skutočných nákladov rovnaká, ako bola výška nákladov predpokladaná pred prijatím regulácie. |
| **Stanovisko k alternatívnym riešeniam, ktoré môžu zlepšiť podnikateľské prostredie:** |
| V rámci konzultácií alternatívne riešenia neboli navrhnuté.<br><br>Podľa gestora regulácia plní svoj účel a jej ciele nie je možné dosiahnuť zmenou znenia alebo zmenou aplikačnej praxe tak, aby menej zaťažovala podnikateľské prostredie. |
| **Odporučenie:** |
| **☒ ponechať reguláciu** **☐ upraviť reguláciu** **☐ zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>**☐ upraviť aplikačnú prax** |
| **Ak ministerstvo hospodárstva navrhuje reguláciu alebo aplikačnú prax upraviť, tak uvedie ako a akých právnych predpisov (aj súvisiacich právnych predpisov) sa má úprava dotknúť:** |
| Na základe poskytnutých informácií gestorom a keďže účastníci konzultácií nevzniesli pripomienky k zneniu regulácie alebo jej výkonu v aplikačnej praxi, ministerstvo hospodárstva odporúča reguláciu ponechať v jej aktuálnom znení. |

| **Stanovisko z hľadiska Mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov:** |
|---|
| Na základe kvantifikácie nákladov podnikateľského prostredia možno konštatovať, že skutočné (ex post) náklady boli vyčíslené v rovnakej výške ako boli náklady predpokladané v ex ante fáze. Pri regulácii boli predpokladané náklady vyčíslené na sumu 247 500 eur (IN) a skutočné náklady na sumu 247 500 eur (IN). Kvantifikovaný rozdiel medzi nákladmi nevznikol a z tohto dôvodu sa Mechanizmus byrokracie a nákladov na reguláciu nevzťahuje. |

| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** (nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako je použitý v tabuľke č. 1) |
|---|
| **Regulácia č. 5** (1. polrok 2026)<br>Licencia na zachádzanie na železničnú infraštruktúru. |
| **Stanovisko k pôsobeniu regulácie na podnikateľské prostredie, k optimálnosti jej nastavenia a k optimálnosti nastavenia jej aplikačnej praxe:** |
| Predmetom regulácie je osobitný režim pre osoby vykonávajúce nákladnú železničnú dopravu na súkromnej železničnej dráhe, ktoré na základe osobitnej licencie môžu zachádzať na verejnú železničnú infraštruktúru do určenej prípojovej železničnej stanice. Na tento účel sa nevyžaduje licencia podľa osobitného predpisu ani bezpečnostné osvedčenie. Držiteľ licencie je počas jej platnosti povinný mať uzatvorenú zmluvu s manažérom infraštruktúry a pri zachádzaní musí používať technicky spôsobilé a riadne povolené koľajové vozidlá vedené oprávneným rušňovodičom. Príslušná prípojová železničná stanica sa určuje v zmluve s manažérom infraštruktúry.<br><br>Účastníci ex post konzultácií považujú reguláciu za stabilnú a vyhovujúcu.<br><br>Gestor k regulácii uviedol, že nový inštitút nahradil neprimerane prísne požiadavky na subjekty, ktoré využívajú sieť len na limitované zachádzanie do prípojných staníc pre vlastnú potrebu. Špecifický režim zachádzania na železničnú infraštruktúru (napr. pri posune, obsluhe vlečiek alebo obmedzených úkonoch) vyžaduje jasne vymedzené povolenie, aby nedochádzalo k nekontrolovanému pohybu vozidiel na koľajach v správe manažérom infraštruktúry. Zachovanie regulácie garantuje, že na sieť vstupujú len subjekty s overenými technickými a prevádzkovými postupmi.<br><br>Podľa výpočtov gestora je celková úspora skutočných nákladov rovnaká, aká bola úspora nákladov predpokladaná pred prijatím regulácie. |
| **Stanovisko k alternatívnym riešeniam, ktoré môžu zlepšiť podnikateľské prostredie:** |
| V rámci konzultácií alternatívne riešenia neboli navrhnuté.<br><br>Podľa gestora regulácia plní svoj účel a jej ciele nie je možné dosiahnuť zmenou znenia alebo zmenou aplikačnej praxe tak, aby menej zaťažovala podnikateľské prostredie. |
| **Odporučenie:** |
| **☒ ponechať reguláciu** **☐ upraviť reguláciu** **☐ zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>**☐ upraviť aplikačnú prax** |
| **Ak ministerstvo hospodárstva navrhuje reguláciu alebo aplikačnú prax upraviť, tak uvedie ako a akých právnych predpisov (aj súvisiacich právnych predpisov) sa má úprava dotknúť:** |

| |
|---|
| Na základe poskytnutých informácií gestorom a keďže účastníci konzultácií nevzniesli pripomienky k zneniu regulácie alebo jej výkonu v aplikačnej praxi, ministerstvo hospodárstva odporúča reguláciu ponechať v jej aktuálnom znení. |
| **Stanovisko z hľadiska Mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov:** |
| Na základe kvantifikácie nákladov podnikateľského prostredia možno konštatovať, že skutočné (ex post) náklady, resp. úspora nákladov, boli vyčíslené v rovnakej výške ako boli náklady predpokladané v ex ante fáze. Pri regulácii boli predpokladané náklady (úspora) vyčíslené na sumu 392 940 eur (OUT) a skutočné náklady (úspora) na sumu 392 940 eur (OUT). Kvantifikovaný rozdiel medzi nákladmi nevznikol a z tohto dôvodu sa Mechanizmus byrokracie a nákladov na reguláciu nevzťahuje. |

| |
|---|
| **Číslo regulácie v Registri ex post. Zrozumiteľný a stručný opis regulácie vyjadrujúci zdroj nákladov na PP** (nahraďte konkrétnym číslom a opisom rovnakým ako je použitý v tabuľke č. 1) |
| **Regulácia č. 6** (1. polrok 2026)<br>Udeľovanie licencií - zodpovedný zástupca. |
| **Stanovisko k pôsobeniu regulácie na podnikateľské prostredie, k optimálnosti jej nastavenia a k optimálnosti nastavenia jej aplikačnej praxe:** |
| Regulácia zaviedla povinnosť držiteľovi licencie počas celej platnosti licencie zamestnávať zodpovedného zástupcu, ktorý spĺňa stanovené požiadavky odbornej spôsobilosti a dohliada na plnenie povinností držiteľa licencie a poskytovanie dopravných služieb. Držiteľ licencie je zároveň povinný vytvoriť podmienky na účinné riadenie a kontrolu tejto činnosti. V prípade skončenia pracovného pomeru zodpovedného zástupcu je povinný bezodkladne ustanoviť nového zodpovedného zástupcu a oznámiť túto skutočnosť licenčnému orgánu.<br><br>Súčasťou žiadosti o licenciu musia byť aj doklady preukazujúce odbornú spôsobilosť najmenej jedného člena štatutárneho orgánu alebo zodpovedného zástupcu.<br><br>Účastníci ex post konzultácií považujú reguláciu za stabilnú a vyhovujúcu.<br><br>Podľa gestora inštitút zodpovedného zástupcu garantuje, že licencovaný subjekt disponuje fyzickou osobou s jednoznačnou odbornou spôsobilosťou, morálnou bezúhonnosťou a reálnou právomocou riadiť dopravné/prevádzkové procesy. Súčasná úprava tak zamedzuje vzniku „schránkových“ dopravcov bez odborného zázemia.<br><br>Gestor uviedol, že úspora vypočítaných nákladov reprezentuje mzdové náklady (cena práce) na osobu spĺňajúcu požiadavky odborného zástupcu, ktorú už podnikateľský subjekt nemusí duplicitne zamestnávať. Kvantifikovaný rozdiel medzi predpokladanými a skutočnými nákladmi (úsporami) nákladmi predstavuje sumu 724 669 eur, ktorý vznikol z dôvodu použitia odlišnej výšky ceny práce vo výpočte. |
| **Stanovisko k alternatívnym riešeniam, ktoré môžu zlepšiť podnikateľské prostredie:** |
| Účastník konzultácií, Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť, vzniesol pripomienku k aplikačnej praxi, podľa ktorej by v praxi pomohlo užšie prepojenie registrov, aby podnikateľský subjekt nemusel dokladať dokumenty, ktoré už štátna správa má k dispozícii (napr. výpisy z registrov, a pod.).<br><br>Gestor uviedol, že podrobne vyhodnotil návrhy účastníkov ex post konzultácií na zmeny v právnom predpise a dospel k záveru, že súčasný legislatívny stav je plne vyhovujúci a nie je opodstatnené prijímať žiadne novely dotknutých zákonov. |

| **Odporučenie:** |
|---|
| ☒ **ponechať reguláciu** ☐ **upraviť reguláciu** ☐ **zrušiť reguláciu bez náhrady**<br><br>☐ **upraviť aplikačnú prax** |
| **Ak ministerstvo hospodárstva navrhuje reguláciu alebo aplikačnú prax upraviť, tak uvedie ako a akých právnych predpisov (aj súvisiacich právnych predpisov) sa má úprava dotknúť:** |
| Ministerstvo hospodárstva navrhuje reguláciu ponechať v aktuálnom znení. Ministerstvo hospodárstva zároveň odporúča ďalšiu odbornú diskusiu s cieľom posúdiť možnosť úpravy aplikačnej praxe podľa návrhu účastníka konzultácie, ktorá by spočívala v užšom prepojení registrov, aby podnikateľský subjekt nemusel dokladať dokumenty, ktoré už štátna správa má k dispozícii. |
| **Stanovisko z hľadiska Mechanizmu znižovania byrokracie a nákladov:** |
| Na základe kvantifikácie nákladov podnikateľského prostredia možno konštatovať, že skutočné (ex post) náklady, resp. úspora nákladov, boli vyčíslené v rovnakej výške ako boli náklady predpokladané v ex ante fáze. Pri regulácii boli predpokladané náklady (úspora) vyčíslené na sumu 883 980 eur (OUT) a skutočné náklady (úspora) na sumu 1 608 649 eur (OUT). Kvantifikovaný rozdiel medzi nákladmi predstavuje sumu 724 669 eur, čo je nárast približne o 81,98 % v porovnaní s predpokladanou výškou nákladov (úspory). Vzniknutý rozdiel 724 669 eur bude pripísaný na virtuálny účet gestora do sekcie OUT. |