



MINISTERSTVO  
HOSPODÁRSTVA  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

## NÁVRH

**Opatrení na odstránenie bariér pre trvalo udržateľný rozvoj  
automobilového priemyslu na Slovensku vrátane dodávateľskej siete  
– nové znenie**

Apríl 2019

## Úvod

Silný a moderný priemysel v novodobej ére je vystavený rýchlemu tempu hospodárskych, sociálnych a environmentálnych zmien. Transformácia prináša nové technologické zmeny, automatizáciu procesov a digitalizáciu, a to s dôrazom na rešpektovanie životného prostredia.

Automobilový priemysel a na neho nadväzujúce odvetvia sú kľúčovou hnacou silou pre hospodársky rozvoj Slovenska. Pre udržateľnosť a konkurencieschopnosť automobilového priemyslu na Slovensku je veľmi dôležité zachytiť aktuálne globálne trendy, ale aj vyhodnocovať a riešiť aktuálne prekážky, či výzvy jeho ďalšieho rozvoja.

Toto odvetvie v súčasnosti zamestnáva viac ako 130 tis. pracovníkov a priamo, či nepriamo ovplyvňuje tvorbu viac ako 250 tis. pracovných miest. Zároveň generuje 44 % HDP z priemyselnej výroby, a tým, že sa podieľa 40,2 % na exporte, významným spôsobom prispieva k pozitívnej obchodnej bilancii Slovenska. Automobilový priemysel je na Slovensku vo veľkej miere závislý od zahraničných investorov, pričom sa nejedná len o výrobcov vozidiel, ale aj o dodávateľov dielov, predovšetkým prvého rádu. Medzi výhody Slovenska, ktoré vo významnej miere ovplyvnili rozhodnutia investorov pre umiestnenie ich investícií, bol aj dostatok kvalifikovanej pracovnej sily, optimálne a predvídateľné podnikateľské prostredie a dostatok subdodávateľov pre automobilový priemysel. Význam týchto faktorov je naďalej kľúčový aj v súčasnosti, keďže tvoria nevyhnutný základ pre schopnosť automobilového priemyslu na Slovensku udržiavať a rozvíjať svoje aktivity a konkurencieschopnosť.

Ministerstvo hospodárstva SR (ďalej len „MH SR“) v spolupráci so Zväzom automobilového priemyslu SR (ďalej len „ZAP SR“) vypracovali predmetný návrh dokumentu, ktorým nadviazali na dokument „Východiská k opatreniam na odstránenie bariér pre trvalo udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku“, schválený vládou Slovenskej republiky dňa 13. decembra 2017. V rámci predchádzajúceho materiálu boli rozpracované dve z identifikovaných bariér:

- Bariéra č.1: Akútny nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily podľa potrieb priemyslu,
- Bariéra č.2: Nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily podľa potrieb trhu práce, generovaný vzdelávacím systémom.

MH SR v spolupráci s ostatnými ministerstvami, zväzmi a zástupcami akademickej obce, vypracovalo dokument s názvom „Stratégia hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030“ (ďalej len „Stratégia“). Cieľom dokumentu je poskytnúť apolitické východiská pre hospodársky rozvoj v nasledujúcej dekáde, najmä prostredníctvom rámcových opatrení identifikovaných v jednotlivých kľúčových oblastiach. Vláda SR, po dlhodobej absencii dokumentu tohto typu pre oblasť hospodárskeho rozvoja, schválila Stratégiu na svojom rokovaní dňa 27. júna 2018, uznesením č. 300/2018. Stratégia okrem iného dáva dôraz na predvídateľnosť a stabilitu podnikateľského prostredia, znižovanie administratívneho zaťaženia, kvalitné služby štátu a systémové nástroje na podporu výskumu a inovácií, pre udržateľnosť a konkurencieschopnosť hospodárstva SR. Zo Stratégie vyplýva príprava „Prvého akčného plánu pre realizáciu návrhu opatrení vyplývajúcich zo Stratégie hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030“, v rámci ktorého sa niektoré konkrétne návrhy úloh MH SR a vecne príslušných rezortov natoľko prelínali s návrhmi zväzov, že z dôvodu ich významu našli vyjadrenie už v znení tohto dokumentu.

Zástupcovia automobilového priemyslu opätovne vyzdvihujú dôležitosť riešenia ďalších pretrvávajúcich bariér, ktoré súvisia so zmenami v podnikateľskom prostredí v SR. Zdôrazňujú, že z krátkodobého, ale aj z dlhodobého hľadiska zavádzané zmeny a iniciatívy zhoršujú podmienky pre dosahovanie pokroku a konkurencieschopnosti. Pripomínajú významný dopad nielen na finálnych výrobcov, ale najmä na ich dodávateľov pôsobiacich v SR.

Z uvedeného dôvodu MH SR, na základe rozhodnutia predsedu vlády SR, ktoré vyplynulo z rokovania s predstaviteľmi ZAP SR zo dňa 21. februára 2019, rozpracovalo ďalšie bariéry rozvoja automobilového priemyslu:

- Bariéra č. 3: Nestabilita a nesyistémovosť vývoja podnikateľského prostredia s priamym dopadom na rýchly a nepredvídateľný rast nákladov.
- Bariéra č. 4: Nízka úroveň výskumno-vývojových aktivít, rozvoja aplikovanej vedy, výskumu a inovácií a sieťovania aktérov.
- Bariéra č. 5: Nedostatočne vytvorené prostredie na uplatnenie princípov obehového hospodárstva v automobilovom priemysle.

Je pravdepodobné, že pôsobenie týchto bariér môže mať za následky presun projektových investícií výrobcov do okolitých krajín. Ohrozené je taktiež získavanie nových projektov pre existujúce výrobné kapacity a neschopnosť niektorých výrobných závodov konkurovať pri schvaľovaní projektov svojim interným konkurentom (výrobným závodom tých istých značiek) napr. v ostatných krajinách V4, ako aj v iných členských štátoch EÚ. Identifikované bariéry znižujú hospodársku výkonnosť domáceho automobilového priemyslu s dosahom na hospodársku výkonnosť celej SR.

Cieľom materiálu je preto rozpracovať identifikované bariéry a definovať opatrenia, ktorých vykonaním by sa odstránil, resp. znížil vplyv týchto bariér na ďalší vývoj a vylepšila by sa tak situácia v najkritickejších oblastiach. Vzhľadom na prierezový charakter automobilového priemyslu je zároveň možné konštatovať, že riešením uvedených úloh by sa zásadným spôsobom zvýšila konkurencieschopnosť aj ostatných priemyselných odvetví.

Pre hospodársky rozvoj Slovenska je nevyhnutné, aby sa domáci automobilový priemysel naďalej rozvíjal a konkurencieschopne presadzoval v súlade s aktuálnymi globálnymi trendmi.

Na posilnenie vzájomného dialógu a spolupráce s predstaviteľmi automobilového priemyslu na Slovensku by bolo vhodné uzavrieť „Memorandum o porozumení a spolupráci pri vytváraní podmienok pre udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku vrátane dodávateľskej siete“ (ďalej len „memorandum“). Uzavretie takého dokumentu možno považovať za vhodný základ pre ďalšiu spoluprácu pri tvorbe verejných politík, s cieľom vytvárať stabilné prostredie smerujúce k dlhodobej udržateľnosti a konkurencieschopnosti automobilového priemyslu.

<b>Názov dokumentu</b>	<b>Návrh Opatrení na odstránenie bariér pre trvalo udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku vrátane dodávateľskej siete</b>
<b>Identifikované bariéry</b>	Bariéra č.3: Nestabilita a nesystémovosť vývoja podnikateľského prostredia s priamym dopadom na rýchly a nepredvídateľný rast nákladov.
	Bariéra č.4: Nízka úroveň výskumno-vývojových aktivít, rozvoja aplikovanej vedy, výskumu a inovácií.
	Bariéra č.5: Nedostatočne vytvorené prostredie na uplatnenie princípov obehového hospodárstva v automobilovom priemysle.
<b>Identifikácia potreby</b>	<p>Pretrvávajúce bariéry identifikované v schválenom dokumente „Východiská k opatreniam na odstránenie bariér pre trvalo udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku“ (uznesenie vlády SR č. 589/2017).</p> <p>Stabilizácia zmien vplývajúcich na podnikateľské prostredie SR s cieľom podpory rozvoja automobilového priemyslu a zintenzívnenia jeho konkurencieschopnosti na európskom, ako aj globálnom trhu.</p> <p>Posilnenie postavenia nadväzujúcich odvetví na hospodárskom vývoji SR.</p>
<b>Gestor</b>	MH SR
<b>Definovaný cieľ</b>	Vykonaním navrhovaných opatrení znížiť vplyv identifikovaných bariér, prispieť k zlepšeniu aktuálnej situácie a vytvárať tak prostredie smerujúce k dlhodobej udržateľnosti a konkurencieschopnosti automobilového priemyslu na Slovensku.
<b>Rozpočet implementácie</b>	Rozpočtové kapitoly gestorských ústredných orgánov štátnej správy v zmysle uznesenia vlády SR a schválených operatívnych riešení.
<b>Hlavný dokument pre riešenie problematiky</b>	Stratégia hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030.
<b>Doplňujúce dokumenty v gescii MH SR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratégia hospodárskej politiky Slovenskej republiky do roku 2030; uznesenie vlády SR č. 300/2018.</li> <li>• Koncepcia inteligentného priemyslu pre Slovensko; uznesenie vlády SR č. 490/2016.</li> <li>• Akčný plán inteligentného priemyslu SR; uznesenie vlády SR č. 461/2018.</li> </ul>

### **Bariéra č. 3: Nestabilita a nesystémovosť vývoja podnikateľského prostredia s priamym dopadom na rýchly a nepredvídateľný rast nákladov**

Rozvoj automobilovej výroby bol naštartovaný koncom 90. rokov minulého storočia. Úspešným rozvojom, ako aj investičnými stimulmi, sa podarilo transformovať orientovanie priemyslu Slovenska z ťažkého zbrojárskeho na moderný automobilový priemysel. Je zrejmé, že tieto kroky boli správne a investície štátu vo forme poskytnutých stimulov boli z hľadiska vývoja hospodárskeho rozvoja investíciami s rýchlou návratnosťou.

Automobilový priemysel Slovenska netvorí len štyria finálni výrobcovia, ale aj približne 350 subdodávateľov, ktorí viac ako 60 % svojej produkcie exportujú. Udržanie si globálnej konkurencieschopnosti je vo vysokej miere ovplyvnené podnikateľským prostredím. Nepredvídateľnosť legislatívnych zmien, ako aj neúmerne zvyšovanie mzdových nákladov, má negatívne dopady na podnikateľské subjekty a môže sa podpísať pod odchod investorov do oblastí so stabilnejším podnikateľským prostredím. Zdôrazňujeme, že už v minulosti sa negatívne dopady podpísali pod zásadnú reštrukturalizáciu slovenského priemyslu, z ktorého prakticky vymizli odvetvia ako napr. textilné a obuvnícke.

Zamestnávatelia vnímajú ako problém v tejto oblasti predovšetkým skokové a nepredvídateľné zvyšovanie minimálnej mzdy, ako aj nesystémové zavádzanie rôznych sociálnych benefitov. Dôsledkom nepredvídateľnosti zmien vo verejných politikách sú neočakávané dopady na celkové mzdové náklady zamestnávateľov. S tým súvisia aj problémy pri plánovaní podnikového hospodárenia potvrdzujúce nepredvídateľnosť dlhodobých investičných plánov spoločností a investorov.

Slovensko nepatrí ku krajinám s bohatou surovinovou základňou, a teda pre výrobné spoločnosti je dôležité nachádzať iné kritéria pre etablovanie svojej výroby na Slovensku. Jednými z rozhodujúcich kritérií efektívnosti jednotlivých výrobných sú aj priame a nepriame náklady na zabezpečenie výroby z pohľadu pracovnej sily a stabilita podnikateľského prostredia. Kontinuálny rozvoj celého automobilového odvetvia je možné zabezpečiť vytvorením predvídateľného podnikateľského prostredia s dostatočným priestorom na prispôbenie sa zmenám.

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 1</b>	<p style="text-align: center;"><b>Zabezpečiť stabilitu a predvídateľnosť vývoja podnikateľského prostredia na Slovensku</b></p>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Pri schvaľovaní zákonov a ich zmien, ktoré významne ovplyvňujú podnikateľské prostredie, je potrebné vyzdvihnúť dôležitosť vypracovania analýzy dopadov a sociálneho dialógu v rámci Hospodárskej a sociálnej rady SR. Je potrebné zvýšiť predvídateľnosť prijímanej legislatívy tak, aby sa dalo na ňu včas pripraviť, a tým minimalizovať prípadné negatívne dopady.</p> <p>Z uvedeného dôvodu budú členovia vlády SR, tak ako doteraz, rešpektovať princípy a zdravý kolektívny dialóg firiem a podporia spoločenskú diskusiu o možnosti zaviesť doložku vybraných vplyvov pre poslanecké návrhy zákonov, či poslanecké pozmeňovacie návrhy. Predvídateľnosť a eliminácia volatility zmien v právnych predpisoch je základným predpokladom pre kvalitne fungujúce podnikateľské prostredie a zásadne prispieva ku konkurencieschopnosti hospodárstva a atraktivite SR pre nových, ako aj dlhodobo etablovaných zahraničných investorov.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzatvoriť „Memorandum o porozumení a spolupráci pri vytváraní podmienok pre udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku vrátane dodávateľskej siete“ medzi vládou SR a Zväzom automobilového priemyslu SR. (Gestor: Predseda vlády SR)</li> <li>• Posilniť predvídateľnosť ďalšieho vývoja podnikateľského prostredia; za uvedeným účelom zohľadniť plánovací cyklus podnikovej sféry a stanovovať účinnosť legislatívnych opatrení ovplyvňujúcich náklady zamestnávateľov s primeranou legisvakanciou spravidla k 1. januáru kalendárneho roka. (Gestor: členovia vlády)</li> <li>• Podporiť nákladovú stabilitu zamestnávateľov a za uvedeným účelom zohľadniť, aby legislatívne opatrenia ovplyvňujúce náklady zamestnávateľov neznižovali konkurencieschopnosť priemyslu. (Gestor: členovia vlády)</li> <li>• Identifikovať kľúčové právne predpisy ovplyvňujúce podnikateľské prostredie s cieľom plniť úlohy C.1. a C.2. uznesenia. (Gestor: Ministerstvo hospodárstva SR)</li> <li>• Aktívne podporovať rozvoj automobilového priemyslu a nadväzujúcich odvetví v inštitúciách a orgánoch Európskej únie a prehlbovať spoluprácu krajín, ktoré sú kľúčovými výrobcami automobilov. (Gestor: členovia vlády)</li> <li>• Posúdiť možnosti zníženia zložiek tvoriacich koncovú cenu elektriny pre priemyselných odberateľov v automobilovom priemysle, pre podporu konkurencieschopnosti priemyslu, a to v súlade s právom Európskej únie. (Gestor: Ministerstvo hospodárstva SR)</li> <li>• V spolupráci so sociálnymi partnermi vytvoriť mechanizmus pre jednotnú tvorbu a využívanie hospodárskych informácií vrátane sledovania vývoja</li> </ul>

	<p>v oblasti produktivity a konkurencieschopnosti v porovnaní so stredoeurópskymi krajinami.</p> <p>(Gestor: Úrad vlády SR, Ministerstvo financií SR)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Využívať existujúci formát pre účinné presadzovanie záujmov automobilového priemyslu za účelom konkurencieschopnosti a udržateľnosti tohto odvetvia pri tvorbe politík Európskej únie.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí SR)</p>
--	--

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 2</b>	<p style="text-align: center;"><b>Podporovať rast čistých príjmov zamestnancov prostredníctvom opatrení, ktoré nebudú neúmerne a nepredvídateľne zvyšovať mzdové náklady zamestnávateľov</b></p>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Zamestnávatelia vnímajú najmä problémy, ktoré sú spôsobované neočakávanými a nesystémovými umelými navyšovaniami mzdových nákladov, ako aj iných sociálnych benefitov. Vnímajú tiež absenciu adekvátneho zohľadňovania negatívnych dopadov na dlhodobé investičné plány spoločností, ako aj kolektívnych zmlúv, ktoré často už obsahujú zamestnanecké benefity, čím dochádza k ich duplicitnému požadovaniu.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vypracovať návrh právnej úpravy s cieľom zvýšenia nezdaniteľnej časti mzdy.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo financií SR)</p>

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 3</b>	<p style="text-align: center;"><b>Podporovať mobilitu pracovnej sily prostredníctvom efektívnych nástrojov na podporu nájomného bývania na účely zamestnávania</b></p>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>V súčasnosti zamestnávatelia upozorňujú na problémy s efektívnym umiestňovaním pracovnej sily a jej mobility za účelom zamestnávania, najmä v súvislosti s dostupnými nástrojmi na tento účel a ich realizáciou na úrovni miestnej štátnej správy (obce a mestá).</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvoriť nový nástroj na podporu nájomného bývania.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo financií SR)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prehodnotiť výšku oslobodenia od dane z príjmov príspevku na bývanie poskytovaného zamestnávateľom zamestnancom.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo financií SR)</p>



<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 4</b>	<p style="text-align: center;"><b>Zaviest' alternatívne spôsoby udržania zamestnanosti v kritických obdobiach ekonomického vývoja (hospodárske ochladenie, obchodné vojny, BREXIT, globálne vplyvy a pod.)</b></p>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Mechanizmus zabezpečujúci udržanie kvalifikovaných zamestnancov a ich pracovných návykov s tým, že čas strávený preškolením a pod. bude preplácať štát namiesto toho, aby platil príspevky v nezamestnanosti a rekvalifikácie.</p> <p>Tento inštitút sa v podmienkach pracovného práva v EÚ označuje často po nemeckom vzore „<i>Kurzarbeit</i>“, alebo holandského ATV („<i>Arbeidstijdverkorting</i>“). Okrem Nemecka či Holandska bol zavedený napr. aj v Českej republike, Taliansku či Francúzsku. Cieľom mechanizmu, ktorý vie štát flexibilne aktivovať v časoch cyklických výkyvov ekonomiky, je podporiť namiesto prepustenia zamestnanca skrátenie jeho pracovnej doby spolu s krátením jeho mzdy. Štátom stanovený rozdiel mzdy na určené obdobie dorovná štát za splnenia podmienky, že zamestnanec absolvuje kurzy a školenia počas tejto doby. Účinky sú nasledovné:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zamestnávateľ má vyriešené problémy s nerovnomerným vyťažením zamestnancov. Ak firma nemá krátkodobé zákazky, prepúšťanie jej nepomôže, pretože prepusteným zamestnancom by musela platiť odstupné. Po oživení dopytu by ju čakali ďalšie náklady spojené s naberaním a školením nových zamestnancov.</li> <li>• Zamestnanec má istotu pracovného miesta, zároveň sa v odbore naďalej zdokonaľuje, a tým si zvyšuje svoju kvalifikáciu</li> <li>• Štát minie na dorovnanie časti mzdy, či preplatenie školení nepomerne nižšiu čiastku, ako v prípade vyplácania dávok v nezamestnanosti. Taktiež nepríde o odvody na sociálne poistenie či dane z príjmu.</li> </ul>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viest' sociálny dialóg za účelom zavedenia komplexného mechanizmu na podporu udržania kvalifikovaných zamestnancov a ich pracovných návykov v čase stagnácie ekonomického vývoja.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR)</p>



## **Bariéra č. 4: Nízka úroveň výskumno-vývojových aktivít, rozvoj aplikovanej vedy, výskumu a inovácií a spolupráce s akademickou obcou**

Budúcnosť moderného slovenského priemyslu stojí na jeho prispôsobení sa novej ére automatizácie a digitalizácie, a celkovej inovačnej schopnosti krajiny. Výzvou je byť aktívne zapojený v globálnych hodnotových reťazcoch na vyššom stupni.

Podmienky pre rozvoj výskumno-vývojových aktivít v SR sú v porovnaní s okolitými krajinami horšie, o čom v poslednom období svedčia zahraničné investície do výskumu a vývoja v ČR, Poľsku i v Maďarsku. V SR dnes aplikovaný výskum predstavuje veľmi nízky podiel z celkových výskumno-vývojových aktivít a intelektuálne aktíva podnikov tvoria len malú časť ich celkových aktív. Slovenská akadémia vied a technické univerzity sa orientujú na základný výskum a absolútna väčšina odvetvových výskumných ústavov zanikla v 90. rokoch minulého storočia. Realizácia výskumno-vývojových aktivít pritom vytvára vysokú pridanú hodnotu a stabilizuje aj existujúce výrobné prevádzky.

Rozvoj výskumno-vývojových aktivít v automobilovom priemysle je jedným z rozhodujúcich faktorov pre jeho úspešnú budúcnosť v SR. Vytvorenie systému podpory výskumu a inovácií a motivačného prostredia pre rozvoj transferu vedeckých a výskumných poznatkov do aplikačnej praxe budú kľúčové faktory pre konkurencieschopnosť automobilového priemyslu, ako aj celej krajiny. V podmienkach automobilového priemyslu na Slovensku, v prípade výskumu, vývoja a inovácií je možné uvažovať o:

- vývoji agregátov a častí automobilov (v SR sa v súčasnosti vyvíjajú sedadlá, brzdivé systémy, svetlomety, pneumatiky, množstvo plastových dielov, atď.),
- rozvoji výrobných a logistických častí podnikov, metód riadenia, technologických systémov a s nástupom Priemyslu 4.0. a digitalizácie podnikov a ich častí,
- vývoji výrobných a technologických zariadení pre automobilový priemysel (v SR sa vyvíjajú výrobné, najmä zväzacie linky, rôzne výrobné zariadenia, atď.),
- vývoji špecializovaných nástrojov určených pre výrobu v automobilovom priemysle,
- vývoji progresívnych materiálov vhodných pre automobilový priemysel,
- výskume a vývoji úplne nových typov služieb, produktov, biznis modelov, nových foriem spolupráce určených pre tvorbu nových hodnôt.

Výzvou v nasledujúcom období je zabezpečiť zo strany štátu nastavenie prostredia podporujúceho rozvoj výskumu, vývoja a inovácií, rozvinúť aplikovaný priemyselný výskum a vývoj, ako aj umožniť prostredie sieťovania akademickej obce a podnikateľských subjektov. Na druhej strane bude štát stále viac nútený zabezpečiť, transformáciou systému školstva, dostatok kvalifikovaných odborníkov aj pre toto odvetvie.

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 5</b>	<b>Podporiť nástroje na realizáciu podnikových aktivít v oblasti vedy, výskumu a inovácií</b>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Udržateľnosť automobilového priemyslu na Slovensku bude v budúcnosti závislá na jeho inovačnej schopnosti, so zameraním na výskum a vývoj, pretože ten je viazaný na ľudský potenciál, ktorý nie je jednoducho premiestniteľný.</p> <p>Riešením je vytvorenie prostredia podporujúceho rozvoj výskumu a vývoja na Slovensku a podpora pre aplikáciu aktuálnych technologických trendov, pomáhajúcich zvyšovať konkurencieschopnosť automobilového priemyslu v SR.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Predložiť do legislatívneho procesu návrh právnej úpravy s cieľom zvýšiť podporu výskumu a vývoja prostredníctvom odpočtu nákladov vynaložených na výskum a vývoj na úroveň 150 % v roku 2019 a na úroveň 200 % v roku 2020. (Gestor: Ministerstvo financií SR)</li> <li>• Predložiť do legislatívneho procesu návrh rozšírenia možností uplatnenia odpočtu výdavkov na výskum a vývoj aj na zavádzanie technológií súvisiacich s konceptom priemyslu 4.0. (Gestor: Ministerstvo financií SR)</li> <li>• Vytvoriť podmienky a možnosti na efektívne čerpanie zdrojov z nadnárodných fondov a iniciatív Európskej únie pre subjekty automobilového priemyslu a jeho dodávateľskej siete. (Gestor: Úrad predsedu vlády SR pre investície a informatizáciu)</li> </ul>

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 6</b>	<b>Zabezpečiť dostatok kvalifikovaných odborníkov pre VVI</b>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Prepad výskumu a vývoja v 90. rokoch vytvoril stav nedostatku kvalifikovaných pracovníkov v tejto oblasti. Podniky, ktoré majú ambície robiť výskum a vývoj, narážajú na ich akútny nedostatok.</p> <p>Z uvedeného dôvodu je potrebné urýchlene vytvárať podmienky pre vychovávanie mladých kvalifikovaných výskumno-vývojových pracovníkov, čo by mohol byť jeden z optimálnych nástrojov na znížovanie odchodu mladých ľudí do zahraničia.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zabezpečiť, aby priame platby, ako kompenzácie za zvýšené výdavky zamestnávateľov, ktorí vstúpili do systému duálneho vzdelávania, neboli vnímané ako štátna pomoc, ale aby sa k takýmto zamestnávateľom pristupovalo ako k poskytovateľom vzdelávania. (Gestor: Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR, Protimonopolný úrad SR)</li> </ul>

## **Bariéra č. 5: Nedostatočne vytvorené prostredie na uplatnenie princípov obehového hospodárstva v automobilovom priemysle**

Počas životného cyklu automobilu – dizajn, výroba, spotreba a koniec životnosti (odpad), dochádza k negatívnym dopadom na životné prostredie. V doterajšej histórii nebol kladený dôraz na ich znižovanie. Vo svetle nových možností, ako aj so stále rastúcim nedostatkom zdrojov, stúpa tlak na výrobu rešpektujúcu životné prostredie.

Negatívny vplyv výroby z automobilového priemyslu sa prejavuje pri:

- výrobe automobilov a dielov (čistota ovzdušia, pôdy a vôd, spotreba zdrojov, energetická náročnosť);
- prevádzke automobilov (čistota ovzdušia a bezpečnosť);
- konci životnosti automobilu (skládkovanie, čistota ovzdušia, pôdy a vody, energetická náročnosť).

Základom pre modernú spoločnosť by malo byť dosahovanie hospodárskeho rastu v súlade so zachovaním kvality životného prostredia. K naplneniu týchto cieľov prispievajú iniciatívy obehového hospodárstva a nízkouhlíkovej ekonomiky, ako aj nástup konceptu Priemyslu 4.0., ktorý umožňuje naplňovať princípy týchto iniciatív, a tým dlhodobo udržiavať a zlepšovať stav nášho životného prostredia aj pre budúce generácie.

Pre slovenský automobilový priemysel je významné stanovovanie referenčných dokumentov (BREFOV) a dostupnosť najlepších technológií najmä vo výrobe.

Pre rozvoj trhu s vozidlami s alternatívnym pohonom, ako aj využívania moderných technológií, sú členské štáty vyzývané k jeho podpore formou stimulov a vytvárania podmienok pre jeho rozmach. Je dôležité, aby schémy podpory tohto trhu a stimulačné opatrenia v oblasti investícií a rozvoja príslušnej infraštruktúry boli navzájom vyvážené. Neharmonizovaný prístup k tejto problematike spôsobuje disproporcie, ktoré ohrozujú rozvoj nových, moderných foriem mobility. V záujme Slovenskej republiky, ako krajiny závislej od budúceho vývoja v automobilovom priemysle, by mala byť maximálna podpora pri zavádzaní a rozširovaní revolučných novínok v oblasti automobilovej dopravy a technológií.

Na druhej strane musia výrobcovia čoraz viac pozornosti venovať vozidlám a ich komponentom po dobe skončenia ich životnosti. Európska komisia v kontexte princípov obehového hospodárstva venuje veľkú pozornosť problematike nových technológií na spracovanie a zhodnocovanie odpadov (pyrolýza, energetické zhodnocovania a pod.), a získavaní kritických surovín nevyhnutných pre udržanie konkurencieschopnosti EÚ (napr. vzácne kovy berýlium, cín, gálium, horčík, indium, kobalt, lítium, platina, volfrám), bez ktorých nie je možné vyrobiť moderný automobil.

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 7</b>	<b>Zabezpečiť rozvoj a širšie uplatnenie dopravných prostriedkov s alternatívnym pohonom a budovanie príslušnej infraštruktúry</b>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Aktivity vlád členských štátov pri eliminácii základných bariér rozvoja moderných systémov dopravy sú prejavom uvedomenia si a prevzatia politickej zodpovednosti za rozhodnutia, ktoré boli urobené v oblastiach, ktoré sekundárne ovplyvňujú budúcu konkurencieschopnosť a udržateľnosť automobilového priemyslu na Slovensku a v Európe. Významným faktorom rozvoja modernej mobility na báze nízkych emisií je aj dostupnosť príslušnej infraštruktúry energetických nosičov pre napájanie vozidiel s alternatívnym pohonom. Dostatočné pokrytie sieťou čerpacích a napájacích staníc na území Slovenska/štátov Európskej únie je základný predpoklad rozvoja vozidiel s alternatívnym pohonom.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zriadiť pracovnú skupinu na podporu prístupu a efektívneho čerpania zdrojov z nadnárodných fondov a iniciatív Európskej únie s cieľom uľahčiť prístup k finančným prostriedkom pre národné subjekty na podporu rozvoja priemyselnej výroby batérií.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo hospodárstva SR, Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR a ZAP SR)</p>

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 8</b>	<b>Zabezpečiť zmenu systému registračných poplatkov a zdaňovania vozidiel</b>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Významným stimulom, ktorým prevažná časť členských štátov EÚ motivuje k obnove vozidlového parku, je zdaňovanie a spoplatnenie registrácie a prevádzky vozidla počas celej doby jeho životnosti.</p> <p>Slovensko je jednou z mála krajín EÚ, kde sa nevyužíva systém spoplatnenia registrácií a zdaňovanie odvodené od parametra emisií, ale sú využívané parametre výkonu a veku vozidla. Výrobcovia, pod tlakom legislatívy, vyvíjajú stále efektívnejšie motory, ktoré pri nižšej spotrebe/emisiách majú zachovaný výkon (tzv. „Down sizing“). Na Slovensku je sadzba registračných poplatkov násobená koeficientom, ktorý sadzbu exponenciálne znižuje s vekom vozidla. Takýto prístup je rozpore s logikou uplatňovanou na úrovni EÚ. Nepodporuje obmenu vozidlového parku, naopak, motivuje k dovozu jazdených vozidiel z iných krajín EÚ, ktoré naplňajú trh, a tak bránia obnove vozového parku. Zmena motivačne zohľadňujúca podiel produkovaných emisií motorovým vozidlom je v súlade s politikou vlády v oblasti rozvoja elektromobility, ako aj v súlade s cieľom ochrany životného prostredia a znižovania emisií z dopravy.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Predložiť do legislatívneho procesu návrh na úpravu výpočtu registračného poplatku s cieľom zvýhodnenia novších vozidiel zohľadnením environmentálneho kritéria.</li> </ul> <p>(Gestor: Ministerstvo financií SR)</p>

<b>Identifikácia operatívneho riešenia č. 9</b>	<p style="text-align: center;"><b>Zabezpečiť dôslednú revíziu existujúcich oprávnení na zhodnocovanie odpadov a zaviesť finančnú podporu zavádzania nových progresívnych technológií</b></p>
<b>Zdôvodnenie</b>	<p>Staré vozidlá, elektroodpad a batérie sú výrobky, pre ktoré EÚ definovala smernice s rozšírenou zodpovednosťou výrobcu za tieto výrobky. Slovenská republika plne implementovala tieto smernice novelou zákona o odpadoch v roku 2016. Cieľom samostatných smerníc, ako aj zákona je rozdelenie zodpovednosti medzi štát, ktorý musí vytvoriť podmienky na existenciu odpadového priemyslu a výrobcami, ktorí zabezpečia fungovanie a financovanie systému.</p> <p>Viacerým spracovateľom odpadov skončili, alebo končia bez predĺženia, oprávnenia na zhodnocovanie odpadov „R“ a tieto boli preklasifikované na skládkovanie „D“. Jedným zo spôsobov riešenia, u niektorých druhov odpadov, by bolo ich energetické zhodnocovanie. Súčasťou tohto problému je aj podpora nových technológií spracovania odpadov.</p>
<b>Opatrenia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zabezpečiť zber údajov o zariadeniach na zhodnocovanie odpadov, ich kapacitách a vydaných oprávneniach a v spolupráci so Zväzom automobilového priemyslu SR vykonať prípadné legislatívne alebo nelegislatívne zmeny na zefektívnenie stavu nakladania a zhodnocovania odpadov pre oblasť automobilového priemyslu, ak takéto vzídu zo zberu predmetných údajov (Gestor: Ministerstvo životného prostredia SR)</li> <li>• Analyzovať existenciu bariér zavedenia princípov obehového hospodárstva pre automobilový priemysel a v prípade ich existencie stanoviť možnosti ich odstránenia. (Gestor: Ministerstvo životného prostredia SR a Ministerstvo hospodárstva SR)</li> </ul>

## Záver

Slovensko je na 7. mieste rebríčka priemyselných štátov EÚ, pričom viac ako 20 % HDP na Slovensku tvorí práve priemysel. Každé šieste pracovné miesto je generované automobilovým, strojárskym, alebo elektrotechnickým priemyslom. Význam automobilového priemyslu je pre SR dôležitý tým, že predstavuje jedného z hlavných priemyselných zamestnávateľov v SR, s ročnou produkciou 191 áut na 1000 obyvateľov. Z uvedeného dôvodu sa vláda SR zaväzuje k intenzívnej podpore tohto odvetvia.

Dokument nadväzuje na víziu a ciele hospodárskeho rozvoja a konkurencieschopnosti SR v strednodobom a dlhodobom horizonte, ktoré boli identifikované v „Stratégii hospodárskej politiky SR do roku 2030“. Materiál identifikoval operatívne riešenia s rozpracovanými návrhmi úloh pre zachovanie konkurencieschopnosti automobilového priemyslu pre eliminovanie troch identifikovaných a pretrvávajúcich bariér.

Operatívne riešenia sú premietnuté do návrhu uznesenia vlády SR. Ďalšie úlohy, ktoré si vyžadujú systematickejší prístup budú zohľadnené v nasledujúcich pripravovaných dokumentoch, ako napríklad v „Prvom akčnom pláne pre realizáciu návrhu opatrení vyplývajúcich zo Stratégie hospodárskej politiky SR do roku 2030“ s cieľom znížiť, resp. odstrániť, negatívny vplyv na ďalší vývoj automobilového priemyslu.

Ako dôležitý nástroj pre vyjadrenie kontinuálnej podpory pre riešenie výziev, ktorým čelí automobilový priemysel na Slovensku, odporúčame uzatvorenie memoranda medzi vládou SR a zástupcami automobilového priemyslu, ktoré zdôrazní potrebu spolupráce a efektívneho dialógu. Predmetné memorandum by malo otvoriť priestor na diskusiu a spoluprácu ohľadom riešenia viacerých komplexných tém, ako napr.: minimálna mzda, sociálne benefity pre zamestnancov, rozvoj vývojových aktivít, sieťovanie kľúčových aktérov výskumno-vývojových aktivít, možnosti zvýhodňovania zamestnávania výskumno-vývojových pracovníkov, či možnosti zavedenia finančnej podpory pre zavádzanie nových progresívnych technológií na zhodnocovanie odpadov v automobilovom priemysle.