

Informácia o plnení cieľov a úloh stanovených v koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030

1. Úvod

Uznesením vlády č. 254/2022 bola prijatá Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 (ďalej len „koncepcia“), ktorej cieľom je vytvoriť čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší spôsob prepravy tovaru zvýšením podielu prepravovaných objemov tovarov v ekologickej intermodálnej doprave presunom z cestnej na železničnú dopravu.

Ciele koncepcie sú v súlade so strategickými materiálmi SR a EÚ. Opatrenia podporujúce intermodálnu dopravu sú bežne implementované v európskych krajinách. Koncepcia predstavuje základný rámec krokov na dosahovanie vyššieho percenta výkonov intermodálnych prepráv realizovaných v SR a dosiahnutie presunu čo možno najväčšieho percenta tokov prepravovaných cestou na železniciu.

V koncepcii sú schválené opatrenia v rámci podpory intermodálnej dopravy v štyroch základných skupinách:

1. jednorazovej podpory z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti, ktorá zabezpečí čiastočný nárast výkonov intermodálnej dopravy (podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek a podpora zavedenia nových intermodálnych liniek),
2. pravidelnej podpory prepravy intermodálnych prepravných jednotiek s cieľom postupného presunu tovarových tokov z ciest (nad 300 km) na ekologickejšie druhy dopravy,
3. pravidelnej podpory jednotlivých vozňových zásielok, aby táto preprava bola v čo najväčšej miere realizovaná železničnou dopravou (prvá a posledná míľa, zvoz a rozvoz manipulačnými vlakmi, ide o najnáročnejší systém železničnej prepravy – vyšší počet personálu, vozňov, hracích vozidiel),
4. podpory infraštruktúry terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy.

2. Plnenie prijatých opatrení

Úlohy a ciele stanovené v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 sa plnia priebežne.

Jednotlivé opatrenia predstavujú samostatný návrh podpory formou schémy štátnej pomoci, ktoré po odsúhlasení Európskou komisiou vytvoria podmienky na realizáciu opatrení na podporu intermodálnej dopravy. Cieľom schém štátnej pomoci je podporiť intermodálnu dopravu bez toho, aby bola obmedzená hospodárska súťaž. Na jednotlivé podpory budú vyhlasované verejné výzvy pre všetkých účastníkov trhu.

Uplatňovanie finančných prostriedkov na realizáciu úloh a cieľov stanovených v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 vychádza zo schválených schém pomoci a schválených výziev a z vyčlenených prostriedkov z rozpočtu EÚ a zo štátneho rozpočtu spravovaných cez Program Slovensko.

Opatrenie č. 1 - Zavedenia jednorazovej podpory intermodálnej dopravy

Pre toto opatrenie bola spracovaná schéma štátnej pomoci na podporu nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava a na nákup nových intermodálnych prepravných jednotiek. Schéma štátnej pomoci bola Európskou komisiou (EK) notifikovaná dňa 04.08.2022 pod číslom SA.64465 (2021/N).

V zmysle notifikácie EK boli pre obe podpory spracované návrhy výziev na predkladanie žiadostí o poskytnutie prostriedkov mechanizmu. Dňa 10.01.2023 vydala Národná implementačná a koordinačná autorita pre Plán obnovy a odolnosti SR (NIKA) záväzné stanovisko k návrhu výziev bez pripomienok. Dňa 17.01.2023 boli výzvy zverejnené na webovom sídle Ministerstva dopravy SR a najneskorší dátum predloženia Žiadosti o poskytnutie prostriedkov Mechanizmu bol určený do 30.06.2023. Toto opatrenie je financované z Plánu obnovy a odolnosti SR. Pre opatrenie je alokovaných 16,1 mil. eur.

Do stanoveného termínu predloženia žiadostí boli predložené dve žiadosti, na každú výzvu jedna žiadosť. V súčasnosti prebieha kontrola predložených žiadostí a boli vyžiadané dodatočné informácie od žiadateľa.

Na základe platnej legislatívy a nariadení bol na Ministerstve dopravy SR vykonaný vládny audit s hlavným cieľom získania primeraného uistenia, že míľniky a ciele boli uspokojivo splnené a informácie o plnení príslušných míľnikov a cieľov sú úplné, presné a spoľahlivé.

Vládny audit bol zameraný na overenie uspokojivého splnenia míľnika: C3 -11 „Koncepcia a výzvy na nové systémy podpory“. Porovnaním súladu vyhlásených výziev so Schémou štátnej pomoci na podporu rozvoja kombinovanej dopravy SA.64465, ktorá bola uplatnená v rámci oboch vyhlásených výziev, bol zistený nesúlad v hodnotiacich kritériách posúdenia projektov stanovených v bode 4.1 vyhlásených výziev s hodnotiacimi kritériami stanovenými v bode O. Schémy SA.64465.

Ministerstvo dopravy SR prijalo opatrenia, ktorými aktualizovalo a doplnilo dokumentáciu v zmysle znenia nedostatku a odporúčania vyplývajúceho z auditu. V nadväznosti na zistenia vládneho auditu bola spracovaná Schéma štátnej pomoci na podporu rozvoja kombinovanej dopravy z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky v znení dodatku č. 1, ktorá bola predložená Európskej komisii dňa 21.09.2023, notifikácia bola evidovaná pod číslom SA.109419(2023/N). Dodatkom č. 1 sa zmenil právny základ Schémy štátnej pomoci na podporu rozvoja kombinovanej dopravy SA.64465 (2021/N) schválenej Komisiou dňa 04.08.2022, z dôvodu rozdielnej maximálnej výšky podpory uvedenej v schéme a v zákonoch č. 514/2009 Z.z. a č. 338/2000 Z.z., ktoré boli uvedené ako právny základ pôvodnej schémy. Zmenila sa celková výška pomoci a výška pomoci v jednotlivých rokoch. Dodatok č.1 reaguje na časom vzniknuté legislatívne zmeny a finančné možnosti a predmet samotnej schémy nemení.

Žiadosti o poskytnutie pomoci, ktoré boli predložené pred nadobudnutím platnosti a účinnosti schémy v znení dodatku č. 1, pri ktorých ešte nebola poskytnutá pomoc, museli byť posudzované a pomoc mohla byť poskytnutá až podľa schémy v znení dodatku č. 1, v prípade, ak boli splnené všetky podmienky poskytnutia pomoci uvedené v schéme v znení dodatku č.:1.

Opatrenie č. 2 - Zavedenie pravidelnej podpory akcelerácie výkonov intermodálnej dopravy

Pre toto opatrenie bol vypracovaný návrh schémy štátnej pomoci na podporu rozvoja kombinovanej dopravy – akcelerácia výkonov intermodálnej nákladnej dopravy (pomoc spočíva v pravidelnej podpore nákladnej dopravy v systéme nesprevádzaná intermodálna doprava, resp. preprava IPJ a počíta sa pre každú prepravenú IPJ na území SR, bez ohľadu na to, či je ložená tovarom alebo prázdna v kategóriách vnútroštátna doprava, dovoz/vývoz a tranzit. Prepočty výšky celkovej podpory sú realizované na 1 TEU). Dňa 7.12.2022 bol materiál zaslaný prostredníctvom PMÚ SR k notifikácii na EK. V minulom roku prebiehali konzultácie s EK. Dňa 30.03.2023 bol zrealizovaný online míting, kde boli zo strany MD SR zástupcom EK precizované rozdiely zásadné rozdiely medzi jednotlivými schémami štátnej pomoci.

Zo strany EK boli zaslané pripomienky a otázky k predloženému návrhu schémy. Na základe zaslaných pripomienok boli spracované sadzby pomoci, ktoré boli zaslané spolu s odpoveďami na položené otázky EK dňa 22.11.2023. V prípade pomoci na používanie železničnej infraštruktúry, ako aj v prípade pomoci na zníženie vedľajších nákladov, musí však členský štát poskytnúť „porovnávaciu, transparentnú, podloženú a kvantifikovanú analýzu nákladov medzi železničnou dopravou a alternatívnymi možnosťami založenými na iných druhoch dopravy“ (Usmernenie Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (2008/C 184/07)).

EK preto naďalej trvá na predložení analýzy podľa Usmernenia EK ohľadom štátnej pomoci, keďže štátna pomoc nesmie presiahnuť:

- 30 % prevádzkových nákladov železničnej dopravy,
- 100 % rozdielu nákladov za používanie infraštruktúry.

V súčasnosti sa spracováva analýza nákladov železničnej dopravy, aby návrh poskytovaných dotácií neprekročil uvedené hodnoty.

Opatrenie č. 3 - Zavedenie pravidelnej podpory JVZ

Pre zavedenie podpory JVZ bola spracovaná štúdia „Kalkulácia oprávnených nákladov pre uplatnenie pomoci na používanie železničnej infraštruktúry a na zníženie externých nákladov v súvislosti s prepravami jednotlivých vozňových zásielok“. Štúdia je v štádiu posudzovania zo strany MD SR.

Preprava JVZ predstavuje pre dopravcov najnáročnejší systém prepravy (zvoz a rozvoz manipulačnými vlakmi, čo znamená vyšší počet personálu, vozňov, hracích vozidiel), keďže tento druh dopravy je ekonomicky neudržateľný a je riziko, že bude realizovaný cestnou dopravou, z toho dôvodu sa navrhuje podporiť tento segment prepravy.

Po skončení posudzovania bude navrhnutý postup a forma implementácie tohto opatrenia do praxe. Predpokladá sa začatie notifikačných rozhovorov s EK koncom roka 2023 a začiatkom roka 2024. Zavedenie pravidelnej podpory JVZ je v zmysle Koncepcie stanovené od roku 2026.

V súlade s prijatou koncepciou sa predpokladá, že toto opatrenie bude financované zo štátneho rozpočtu a iných zdrojov.

Opatrenie č. 4 - Podpora infraštruktúry terminálov

Pre toto opatrenie je v Programe Slovensko 2021 - 2027 alokovaných 30 mil. EUR.

Z toho 15 mil. EUR z Kohézneho fondu je určených na zabezpečenie výstavby a modernizácie terminálov intermodálnej prepravy pre územie Bratislavského samosprávneho kraja s cieľom rozvoja udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a intermodálnej siete TEN-T odolnej proti zmene klímy. Zvyšných 15 mil. EUR z Európskeho fondu regionálneho rozvoja je určených na rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility odolnej proti zmene klímy vrátane zlepšeného prístupu k TEN-T a cezhraničnej mobility pre nasledovné územie: Trnavský samosprávny kraj, Nitriansky samosprávny kraj, Trenčiansky samosprávny kraj, Žilinský samosprávny kraj, Banskobystrický samosprávny kraj, Prešovský samosprávny kraj a Košický samosprávny kraj.

Pre toto opatrenie boli vypracované návrhy nasledovných schém:

- Schéma štátnej pomoci na podporu výstavby a modernizácie terminálov intermodálnej prepravy a prekládkových bodov intermodálnej prepravy - schéma je spracovaná a aktuálne prebieha proces schvaľovania v zmysle legislatívy SR
- Schéma štátnej pomoci na podporu rozvoja železničných vlečiek – schéma je spracovaná a pripravená na pripomienkové konanie s účastníkmi trhu
- Schéma štátnej pomoci na nákup vagónov/prepravných platforiem pre potreby intermodálnej prepravy – schéma je vo fáze interného spracovávania

Iné aktivity súvisiace s rozvojom intermodálnej dopravy

V súvislosti s rozvojom prekládkových služieb v Čiernej nad Tisou a Dobrej sa uskutočnili stretnutia riadiaceho výboru k integrácii dopravných systémov a niekoľko bilaterálnych stretnutí o cezhraničnom prepojení medzi EÚ (Slovenská republika), Ukrajinou a Moldavskom.

Dňa 24. apríla 2024 sa uskutočnilo rokovanie štátnej tajomníčky Denisy Žilákovej a Heralda Ruijtersa, zástupcu generálneho riaditeľa, DG MOVE, k financovaniu cezhraničných projektov prostredníctvom nástroja CEF, kde p. štátna tajomníčka zdôraznila, že prioritou ministerstva je ďalší rozvoj existujúcej cestnej a železničnej infraštruktúry a budovanie nových dopravných spojení v regióne východného Slovenska s dôrazom na medzinárodnú dopravu a spojenie s Ukrajinou. Rozvoj dopravnej infraštruktúry v prihraničných oblastiach bude mať pozitívny vplyv nielen na samotné regióny, ale aj na socioekonomický rozvoj oboch krajín. Podčiarkla, že vláda SR a Ukrajiny podpísali plán na posilnenie vzťahov medzi našimi národmi a upevnenie strategických oblastí vzájomne výhodného partnerstva. Ide napríklad o rozšírenie kapacity železničnej trate Chop-Čierna nad Tisou alebo spustenie novej priamej osobnej vlakovej linky medzi Kyjevom a Košicami, ktorá uľahčí prístup ukrajinských cestujúcich na medzinárodné letisko Košice.

S podporou intermodálnej dopravy súvisí aktuálna revízia smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov

Smernica o kombinovanej doprave je jediným právnym nástrojom EÚ, ktorý priamo podporuje kombinovanú dopravu/intermodálnu prepravu, a tým aj prechod od cestnej nákladnej dopravy k iným druhom dopravy s nižšími emisiami.

Predkladaný návrh smernice je súčasťou balíka opatrení v oblasti dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu tzv. „Greening Transport Package“, ktorý bol predstavený v júli 2023 spolu s návrhmi právnych aktov týkajúcich sa započítavania emisií skleníkových plynov z dopravných služieb, stanovenia maximálnych povolených rozmerov pre vozidlá vo vnútroštátnej doprave a najväčších povolených hmotnosti v medzinárodnej doprave, ako aj využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

Návrh dopĺňa ďalšie dopravné politiky, ktoré sa zameriavajú na environmentálne vlastnosti jednotlivých druhov dopravy, internalizujú externé náklady uplatňovaním zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ a poskytujú transparentnosť o dostupných službách a pravidlách platných pre tento sektor alebo jeho časti.

Cieľom predkladaného návrhu smernice je zvýšiť udržateľnosť nákladnej dopravy zlepšením konkurencieschopnosti intermodálnej prepravy vo vzťahu k výlučne cestnej doprave. Zameriava sa na operácie, ktoré znižujú negatívne externality v porovnaní s výlučne cestnými operáciami medzi rovnakými východiskovými a konečnými bodmi aspoň o 40 %. Digitálne platformy pre elektronické údaje o nákladnej doprave (ďalej len „platforma eFTI“) poskytnú nástroj na výpočet, ktorý organizátorom dopravy umožní preukázať, či je ich prevádzka oprávnená na podporu.

Návrh má zároveň významne podporiť ambície Európskej zelenej dohody a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ekologizáciu prevádzky nákladnej dopravy v EÚ a celkové zefektívnenie súčasného právneho rámca intermodálnej dopravy.

Povinnosti stanovené v tejto smernici nemajú vplyv na uplatňovanie príslušných pravidiel štátnej pomoci. Návrh vymedzuje kritériá pre kategóriu operácií s najvyšším potenciálom znižovania externých nákladov v doprave a stanovuje politické ciele na podporu tejto podskupiny operácií. Členské štáty môžu okrem iného zväziť aj zavedenie opatrení štátnej pomoci na dosiahnutie cieľov politiky uvedených v tejto smernici. Tieto opatrenia nie sú oslobodené od posudzovania zlučiteľnosti, ktoré patrí do výlučnej právomoci Komisie.

3. Záver

Ministerstvo postupne naplňuje opatrenia na plnenie cieľov stanovených v Konceptii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky ako aj v Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030 a v dokumentoch EÚ ohľadom presunu nákladnej cestnej dopravy na iné trvalo

Všetky spomenuté opatrenia a vykonávané kroky Ministerstva dopravy SR sú pravidelné komunikované v rámci existujúcich pracovných skupín profesijným združeniam zastupujúcich všetkých relevantných hráčov na intermodálnom trhu resp. nákladným prepravcom a operátorom v segmente nákladnej železničnej ale aj cestnej dopravy.

Ministerstvo dopravy SR na základe takejto permanentnej interakcie zbiera aktuálne podnety hlavne spojené so zmenenou situáciou v nákladných prepravných tokoch v Európe v dôsledku vojny na Ukrajine a snaží sa existujúce vznikajúce potreby riešiť alebo sprostredkúva prepravcom a operátorom iné existujúce možnosti pomoci ako vznikajúce potreby preprav v smeroch EÚ a Ukrajiny efektívne riešiť.