

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

1. Úvod

Cieľom podpory intermodálnej dopravy SR je snaha vytvoriť čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší spôsob prepravy tovaru prostredníctvom opatrení zvýšiť podiel prepravovaných objemov tovarov v ekologickej intermodálnej doprave presunom z cestnej dopravy, čím sa zníži produkcia CO₂, zaťaženie cestnej infraštruktúry a zlepši kvalita ovzdušia. Ciele sú v súlade so strategickými materiálmi SR a EÚ. Opatrenia podporujúce intermodálnu dopravu sú bežne implementované v európskych krajinách. SR ako jedna z mála krajín dodnes nepodporuje intermodálnu dopravu nijakým typom pomoci.

Zámerom je do roku 2030 presunúť 30 % cestnej prepravy nad 300 km na železničnú alebo vodnú dopravu a viac ako 50 % do roku 2050 (v porovnaní s rokom 2005). Dosiahne to najmä prostredníctvom podpory záujmu prepravcov o presun cestnej nákladnej dopravy na železniciu, resp. na intermodálnu dopravu, ako aj zabránením ďalšiemu presunu železničnej dopravy na cestu. Podpora bude smerovať k odstráneniu technických problémov pri prechode na intermodálnu dopravu a k zvýšeniu jej atraktivity.

Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 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.

Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR vychádza z cieľa dosiahnutia zastúpenia intermodálnej dopravy voči železničnej nákladnej doprave stanovenej úrovne, ktorá je označená ako priemerná úroveň v okolitých krajinách a to v Českej republike, Rakúsku, Maďarsku a Poľsku. Tieto úrovne sú kvantifikované predikciou výkonov intermodálnej dopravy v tonokilometroch do roku 2030, prepočítané na prepravené intermodálne jednotky. Mimo takto počítané opatrenia Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy navrhuje aj opatrenia zamedzujúce prechodu substrátu prepravovaného dnes železnicou na cestu a zároveň definuje opatrenia, ktoré predpokladajú zásahy v samotných termináloch intermodálnej dopravy, tak aby boli z technologického a kapacitného hľadiska zabezpečené budúce očakávané nárasty prekládok a skladovania intermodálnych prepravných jednotiek.

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

1. jednorazovej podpory, ktorá zabezpečí čiastočnú akceleráciu výkonov intermodálnej dopravy (podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek a podpora zavedenia nových intermodálnych liniek)
2. pravidelnej podpory, ktorá bude implementovaná zo strany štátu permanentne do roku 2030 založenej na prístupe čiastočného plnenia záväzkov „Bielej knihy“ t. j. presune tovarových tokov z ciest (nad 300 km) na ekologickejší mód dopravy (podpora prepravy intermodálnych prepravných jednotiek – podľa rozsahu prepravy od 20,25 € do 31,05 € na TEU jednotku)
3. pravidelnej podpory jednotlivých vozňových zásielok založenej na prístupe ponechania prepravy substrátu na železnici (prvá a posledná míľa, zvoz a rozvoz manipulačnými vlakmi, najnáročnejší systém prepravy – vyšší počet personálu, vozňov, hracích vozidiel)
4. podpory infraštruktúry terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy

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 bude podporiť intermodálnu

dopravu bez toho, aby bola obmedzená hospodárska súťaž. Na jednotlivé podpory budú vyhlasované verejné výzvy pre všetkých účastníkov trhu.

2. Plnenie prijatých opatrení

Opatrenie č. 1 - Zavedenia jednorazovej podpory intermodálnej dopravy

V rámci investícií z Plánu obnovy a odolnosti bol vytvorený dotačný systém na podporu rozvoja intermodálnej dopravy na zaobstaranie potrebných intermodálnych prepravných jednotiek (manipulovateľných návesov, výmenných nadstavieb a dvojpaletových kontajnerov), kde sa predpokladá úhrada maximálne 30% oprávnených nákladov a podporu spustenia nových intermodálnych liniek s maximálnou úhradou 49% oprávnených nákladov.

Pre toto opatrenie bola spracovaná schéma štátnej pomoci pre „Nové trasy v systéme nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave“ a „Nákup nových intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)“. Schéma štátnej pomoci bola dňa 4. augusta 2022 notifikovaná Európskou komisiou (EK) 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. januára 2023 vydala NIKA záväzné stanovisko k návrhu výziev bez pripomienok. Dňa 17. januára 2023 boli výzvy zverejnené na webovom sídle Ministerstva dopravy SR. Uzavretie výziev je naplánované na 30.06.2023. Po tomto termíne budú jednotlivé žiadosti posudzované hodnotiacou komisiou a následne s úspešnými žiadateľmi bude podpísaná zmluva o poskytnutí prostriedkov mechanizmu.

Toto opatrenie je financované z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti SR. Pre opatrenie je alokovaných 16,1 mil. eur.

Opatrenie č.2 - Zavedenie pravidelnej podpory akcelerácie výkonov intermodálnej dopravy (presun tovarových tokov z ciest na ekologickéjšie módy dopravy)

Pre toto opatrenie bol vypracovaný návrh schémy štátnej pomoci. V mesiacoch október - november 2022 prebehli konzultácie s Protimonopolným úradom Slovenskej republiky (PMÚ SR) a úpravy návrhu schémy štátnej pomoci. Dňa 7. decembra 2022 bol materiál zaslaný prostredníctvom PMÚ SR k notifikácii na EK. V dňoch od 6. februára 2023 do 30. marca 2023 prebehli úvodné konzultácie s EK. Predpokladaný termín notifikácie zo strany EK je 2Q-3Q/2023.

Dňa 30.03.2023 bol zrealizovaný online míting, kde boli zo strany MD SR zástupcom EK precizované rozdiely zásadné rozdiely medzi Opatrením č.1 a Opatrením č.2. Aktuálne zástupcovia EK študujú samostatnú schému štátnej pomoci aj vo vzťahu k existujúcim schémam v Európe, konkrétne s implementovanou schémou v Rakúsku, kde jedno z implementovaných opatrení je veľmi podobné tomu predkladané slovenskou stranou.

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

Opatrenie č.3 - Zavedenie pravidelnej podpory jednotlivých vozňových zásielok (JVZ)

Na základe objednávky od spoločnosti AROS - Asociácia železničných dopravcov Slovenska, Žilinská univerzita v Žiline spracovala v júli 2022 štúdiu „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 ekonomický 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.

Pre všetky opatrenia bola vykonaná ekonomická analýza ohľadom socio-ekonomických prínosov vyplývajúcich z rozdielu externalít cestnej nákladnej dopravy (4,2 € cent/tkm) a železničnej nákladnej dopravy (1,3 € cent/tkm).

Opatrenie č.4 - Podpora infraštruktúry terminálov

V prípade, ak bude dochádzať k implementácii hore uvedených opatrení, bude dochádzať aj k zvýšenému počtu manipulácií intermodálnych prepravných jednotiek resp. k ich skladovaniu v samotných termináloch v Slovenskej republike. Je preto dôležité simultanne vytvárať predpoklady, aby sa v čase so zvyšovaním inetermodálnych prepráv zvyšovala aj kapacita samotných terminálov. Zvyšovanie kapacity terminálov je široký pojem, ktorý z technicko-technologického hľadiska predstavuje aktivity od zabezpečenia geodetických prác, znižovania ekologických záťaží, cez budovanie nových prekladov vedenia, inžinierskych sietí, cez práce týkajúce sa železničnej infraštruktúry terminálov až po elektrické a manipulačné zariadenia.

Opatrenie podpory infraštruktúry terminálov má teda za cieľ podporu širokého spektra aktivít, ktorých cieľom je modernizácia a rozširovanie terminálov, pričom povaha takýchto aktivít je znova veľmi podobná aktivitám v krajinách, kde podobné schémy boli alebo sú implementované. Konkrétne štruktúra takéhoto opatrenia je veľmi podobná štruktúre v Českej republike.

Pre toto opatrenie je v Programe Slovensko 2021 - 2027 navrhnutých 30 mil. EUR (EÚ zdroj). Po jeho schválení bude Sekcia stratégie dopravy (SSD) v spolupráci so Sekciou riadenia projektov (SRP) zabezpečovať implementáciu tohto opatrenia. Ďalšie zdroje bude SSD presadzovať v rámci revízie Nariadenia RRF v kontexte iniciatívy REPowerEU.

Okrem toho sa Ministerstvo dopravy SR bude uchádzať pre podporu uvedených opatrení aj o finančné prostriedky z Modernizačného fondu – nízkouhlíkového podporného mechanizmu pre obdobie rokov 2022 – 2030, ktorého cieľom je podporiť investície zamerané na dekarbonizáciu a znižovanie emisií skleníkových plynov a zabezpečenie postupného prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo a dosiahnutie klimatickej neutrality najneskôr v roku 2050. Vzhľadom na uvedené ciele fondu sú ciele prijatej koncepcie plne v súlade s cieľmi Modernizačného fondu.

3. Záver

Z vyššie uvedeného vyplýva, že k naplneniu cieľov stanovených v Strategickom pláne rozvoja dopravy SR do roku 2030 ako aj v dokumentoch EÚ ohľadom presunu nákladnej cestnej dopravy na iné trvalo udržateľné druhy dopravy, je bezpodmienečne potrebné pre jednotlivé opatrenia zabezpečovať finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu a iných disponibilných zdrojov definovaných v predkladanej informácii v čase, v ktorom sú jednotlivé predikcie želaného rozdelenia módov dopravy realizované.

V opačnom prípade hrozí, že ciele a úlohy stanovené v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky nebudú naplnené do želaného stavu. Želaný stav Koncepcie rozvoja je ten, že do roku 2030 by malo dôjsť k synergii medzi zvyšovaním výkonov intermodálnej dopravy v SR, nemalo by dochádzať k znižovaniu výkonov jednotlivých vozňových zásielok a teda k prechodu substrátu zo železnice na cestu a zároveň by sa mali vytvárať predpoklady aj na to, aby takto predpokladané zvýšené intermodálne prepravné jednotky v termináloch v Slovenskej republike sa mohli plynulo manipulovať a zároveň aj

skladovať v potrebnom čase, ktorý definujú nastavené trasy a objemy intermodálnych liniek samotných intermodálnych oparátorov.

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.

Naopak 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, ak je to možné aj prostredníctvom v tejto informácii predostretých opatrení, alebo sprostredkúva prepravcom a operátorom iné existujúce možnosti pomoci ako vznikajúce potreby prepráv v smeroch EÚ a Ukrajiny efektívne riešiť.