

## Doložka vybraných vplyvov

<b>1. Základné údaje</b>	
<b>Názov materiálu</b>	
Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030	
<b>Predkladateľ (a spolupredkladateľ)</b>	
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky	
<b>Charakter predkladaného materiálu</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Materiál nelegislatívnej povahy
	<input type="checkbox"/> Materiál legislatívnej povahy
	<input type="checkbox"/> Transpozícia práva EÚ
<i>V prípade transpozície uveďte zoznam transponovaných predpisov:</i>	
<b>Termín začiatku a ukončenia PPK</b>	08.-19.10.2021
<b>Predpokladaný termín predloženia na pripomienkové konanie</b>	05.11.2021
<b>Predpokladaný termín začiatku a ukončenia ZP**</b>	
<b>Predpokladaný termín predloženia na rokovanie vlády SR*</b>	do 31.03.2022
<b>2. Definovanie problému</b>	
<p>Uznesením vlády SR č. 221 z 28.4.2021 k návrhu Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky vláda podľa bodu C.3. určila Ministerstvo dopravy a výstavby SR ako vykonávateľa investícií a reforiem pre časť komponentu 2 (investície „Obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov“), časti komponentu 3 (reforiami „Reforma prípravy investičných projektov v doprave“, „Reforma verejnej osobnej dopravy“, „<b>Reforma intermodálnej nákladnej dopravy</b>“, a investícií „Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy“, „Podpora ekologickej osobnej dopravy“ a „<b>Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy</b>“), pre časť komponentu 17 (v spolupráci s ďalším vykonávateľom pre reformu „Reformy v oblasti konektivity“) Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky. Aktuálnu situáciu intermodálnej prepravy je potrebné vnímať v kontexte celého dopravného sektora SR, ktorý v súčasnosti čelí viacerým výzvam. Jedným zo základných problémov je dlhodobý nepriaznivý vývoj del'by prepravnej práce v prospech cestnej dopravy, pričom nepriaznivý stav je možné pozorovať aj v nákladnej doprave. Zatiaľ čo význam dopravných módov, ktoré sú svojou charakteristikou vhodné pre prepravu veľkých objemov tovaru bez nadmernej záťaže na infraštruktúru a životné prostredie buď klesá alebo je v celkovom prepravnom objeme zanedbateľný, dopravné výkony cestnej nákladnej dopravy konštantne rastú.</p> <p>Na uvedené nepriaznivé trendy reagujú aj iniciatívy EÚ obsahujúce konkrétne ciele smerujúce k zmene del'by dopravy a to „Európska zelená dohoda“, „Biela kniha“, Stratégia EK pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a plán „Fit for 55“.</p> <p>Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR v horizonte do roku 2030 si stanovila ako hlavný cieľ akceleráciu výkonov intermodálnej dopravy v SR, ktorá bude reprezentovaná dvoma hlavnými prístupmi a to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ snahou presunu a udržania čo možno najväčšieho množstva prepravy tovaru z ciest na iný ekologickejší mód dopravy</li> <li>▪ snahou ponechať prepravované toky železničného systému jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) na železnici a zamedziť ich budúce možné presuny na cestu</li> </ul> <p>Takto definované prístupy Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR zabezpečia smerovanie dopravy ako celku k trvalo udržateľnej doprave, vytvoria predpoklady pre redukcii tvorby výfukových plynov (CO<sub>2</sub>) a naopak zabezpečia generovanie zostávajúcich synergických efektov smerovania dopravy (znižovanie kongescií, znižovanie hluku, zvyšovanie ochrany biotopov, zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky,...).</p>	
<b>3. Ciele a výsledný stav</b>	
Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR je strategickým dokumentom dlhodobého charakteru, ktorý si kladie za cieľ nastaviť efektívny smer rozvoja dopravného sektora a určuje spôsob realizácie jeho rozvojovej vízie. Benefit po zavedení opatrenia č.2 pre zvýšenie výkonov intermodálnej dopravy je 2,74, čo znamená že	

každé Euro vložené do podpôr prinesie 2,74 Eura úspor znížením ekologickej záťaže, zníženia počtu nehôd, hluku, kongescií, zaťaženia klímy,...

Ide o koncepcné zmeny v deľbe nákladnej dopravy SR konkrétne k presmerovaniu časti tokov cestnej nákladnej dopravy na ekologickejší mód dopravy.

Proces nastavenia vízie a cieľov dopravného sektora Slovenskej republiky bol v tesnom súlade s európskymi a národnými legislatívno-rozvojovými dokumentmi, ktoré nastavujú globálne vízie a ciele, aj potrebami jednotlivých dopravných podsektorov identifikovaných v rámci vykonaných analýz.

Víziou rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 je udržateľnejší dopravný systém vyznačujúci sa jednoznačne posilňovaním výkonov intermodálnej dopravy, čo bude predstavovať čiastočné napĺňanie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych potreby spoločnosti.

Globálne strategické ciele sa vyznačujú analógiou k vyššie uvedenej vízii udržateľnejšieho dopravného systému SR. Odrážajú trendy a potreby, ktoré sú ukotvené v európskych a národných strategických, popr. analytických dokumentoch. Napĺňajú vybrané globálne strategické ciele dopravy SR do roku 2030, medzi ktoré patria:

- Dlhodobý udržateľný rozvoj dopravného systému SR
- Zvýšenie konkurencieschopnosti v nákladnej doprave (protipólov dopravy cestnej) nastavením zodpovedajúcich prevádzkových, organizačných a infraštruktúrnych parametrov vedúcich k efektívnemu integrovanému multimodálnemu dopravnému systému podporujúcemu hospodárske a sociálne potreby SR
- Zvýšenie bezpečnosti (Safety) a bezpečnostnej ochrany (Security) dopravy vedúcej k trvalému zaisteniu bezpečnej mobility
- Zníženie negatívnych environmentálnych a negatívnych socioekonomických dopadov dopravy (vrátane zmeny klímy)

Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 rovnako reflektuje napĺňanie vybraných cieľov stratégie dopravy SR a to v oblasti napĺňania nasledovných vybraných modálnych cieľov.

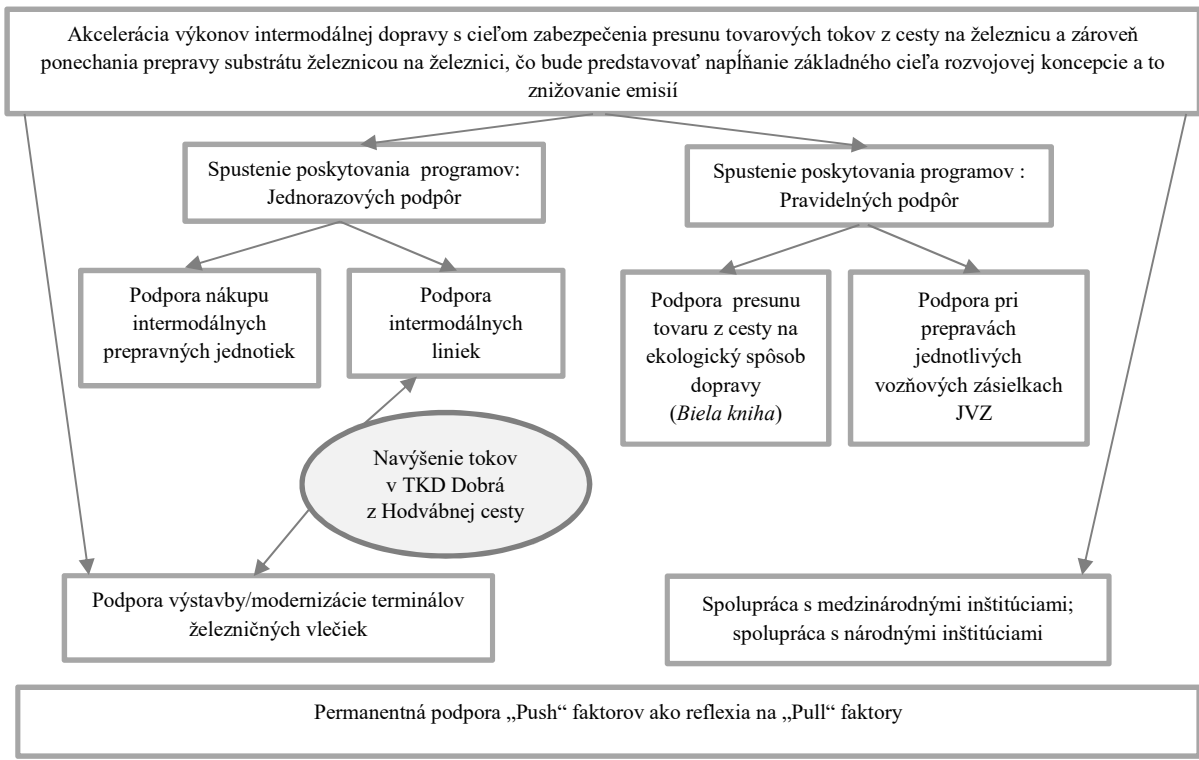
#### Modálne špecifické ciele

##### Železničná doprava

- Zvýšiť podiel železničnej nákladnej dopravy v celkovom dopravnom výkone
- Zvýšiť podiel intermodálnej dopravy na železničnej nákladnej doprave

Na zabezpečenie cieľov sú v rámci Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy SR do roku 2030 navrhnuté opatrenia, ktoré sa majú implementovať. Každé predstavuje súbor aktivít, iniciatív, projektov integrovaných na základe vecnej podstaty cieľa, resp. problému, ktorý má riešiť.

Navrhované opatrenia majú podobu zavedenia podpôr, ktoré sú včlenené do schémy Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy, ktorá presne definuje spôsoby zavádzania jednotlivých podpôr:



Opatrenia navrhovania zavádzania podpôr vyplývajúce zo schémy Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy sú konkrétne nasledujúce štyri:

- „jednorazovej“ podpory, ktorá zabezpečí čiastočnú akceleráciu výkonov intermodálnej dopravy
- „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 na ekologickejší mód dopravy v miere, ktorú intermodálny trh SR kapacitne zvládne
- „pravidelnej“ podpory JVZ – Jednotlivých Vozňových Zásielok založenej na prístupe ponechania prepravy substrátu na železnici
- podpory infraštruktúry terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy

#### 4. Dotknuté subjekty

Aplikácia opatrení Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy zadaných v predkladanom materiáli bude mať pozitívny vplyv na populáciu Slovenskej republiky využívajúcej cestnú dopravnú sieť, ako aj na podnikateľské subjekty realizujúce svoje aktivity v oblasti služieb dopravy/logistiky/zasielateľstva.

#### 5. Alternatívne riešenia

Vzhľadom na to, že stanovenie relevantných opatrení v rámci predkladaného dokumentu bolo realizované na základe dôkladnej analýzy súčasného stavu, konzultácii s profesnými zväzmi v cestnej (Česmad Slovensko, v železničnej (AROS) doprave, ale aj so Zväzom logistiky a zasielateľstva SR, ako aj riešení v rámci EÚ, alternatívnych riešení je možno definovať viacero a to aj prístupom rôznych kombinácií z nich pri rôznych očakávaných dopadoch.

Alternatívne riešenia determinujú jednotlivé hore uvedené navrhované typy podpôr:

- „jednorazovej“ podpory, ktorá zabezpečí čiastočnú akceleráciu výkonov intermodálnej dopravy, kde pri tomto type podpory je potrebné zdôrazniť, že je alternatívne riešenie determinuje vyčlenenie už schválených prostriedkov z Plánu obnovy a odolnosti
- „pravidelnej“ podpory intermodálnej dopravy, 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 na ekologickejší mód dopravy v miere, ktorú intermodálny trh SR kapacitne zvládne. Alternatívne riešenie je možné v prípade, ak z vyčíslených odporúčaných prostriedkov bude schválená ich neúplná časť a tým pádom pravdepodobne dôjde len čiastočnému presunu tovarových tokov z cesty na iný ekologickejší mód a percento intermodálnej dopravy voči železničnej nákladnej doprave nevzrastie na očakávaných 26% do roku 2030 ale o nižšiu hodnotu, ktorej výška bude závislá od schválených prostriedkov v rokoch a ich úspešnosti čerpania sektorom kombinovanej dopravy
- „pravidelnej“ podpory JVZ – Jednotlivých Vozňových Zásielok založenej na prístupe ponechania prepravy substrátu na železnici, kde alternatívne riešenie môže byť definované rovnako v prípade, ak k schváleniu navrhovaných prostriedkov pre segment JVZ nedôjde. V tomto prípade Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy počíta s predikovaným variantom nie úplného zániku segmentu JVZ, ale jeho poklesu k roku 2030 na hodnotu len 30% oproti dnešnému stavu, pričom sa predpokladá, že zvyšných 70% tokov transportovaných JVZ bude presunutých na segment cestnej nákladnej dopravy, čo bude logicky predstavovať vysoko negatívny dopad.
- podpory infraštruktúry terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy, kde variantné riešenie možno definovať tak, že v prípade neschválenia odporúčaných finančných prostriedkov, respektíve nečerpania zdrojov vyčlenených na jednotlivé presne definované opatrenia podpory infraštruktúry nedôjde k čiastočnej modernizácii terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy, čo môže spôsobiť obmedzenia vo zvyšovaní kapacity terminálov. Kapacita terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy je kľúčová pre zabezpečenie nárastu výkonov intermodálnej/kombinovanej dopravy, keďže ide o miesta, kde dochádza k nevyhnutnej zmene dopravného módu a kde sú intermodálne jednotky privázané, prekladané, skladované a odvázané.
- Okrem uvedených alternatívnych riešení predstavujúcich neschválenie respektíve neúplné schválenie niektorého opatrenia z navrhovaných štyroch opatrení, existuje samozrejme aj **nulové variantne riešenie**, kedy Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy SR schválená nebude. V tomto prípade sa predpokladá aj napriek tomu pomalý rast intermodálnej dopravy v SR, avšak tento nulový variant bude predstavovať aj predpokladaný kontinuálny rast cestnej nákladnej dopravy so všetkými jej negatívnymi dopadmi pre SR. Taktiež neschválenie bude znamenať, že nenaplníme jednu z reforiem Plánu obnovy a odolnosti.

<b>6. Vykonávacie predpisy</b>	
Predpokladá sa prijatie/zmena vykonávacích predpisov? <input type="checkbox"/> Áno <input checked="" type="checkbox"/> Nie	
Ak áno, uveďte ktoré oblasti budú nimi upravené, resp. ktorých vykonávacích predpisov sa zmena dotkne:	
<b>7. Transpozícia práva EÚ</b>	
<b>8. Preskúmanie účelnosti</b>	
Kritéria účelnosti :	
1/ počet podporených IPJ v rokoch 2022 až 2026	
2/ počet podporených nových intermodálnych liniek v rokoch 2022 až 2026	
3/ úspora externalít presunom z cestnej na železničnú dopravu v rokoch 2023 až 2030	
4/ úspora externalít neprenesenej dopravy zo železnice na cestu	
5/ počet modernizovaných terminálov intermodálnej prepravy	
Plnenie kritérií sa bude vyhodnocovať v roku 2026 po ukončení a vyhodnotení Plánu obnovy a odolnosti a v roku 2029 v rámci aktualizácie Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy na roky 2031 až 2040.	

\* vyplniť iba v prípade, ak materiál nie je zahrnutý do Plánu práce vlády Slovenskej republiky alebo Plánu legislatívnych úloh vlády Slovenskej republiky.

\*\* vyplniť iba v prípade, ak sa záverečné posúdenie vybraných vplyvov uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. jednotnej metodiky.

<b>9. Vybrané vplyvy materiálu</b>			
Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy, v prípade identifikovaného negatívneho vplyvu	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input checked="" type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie	<input checked="" type="checkbox"/> Čiastočne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP  Mechanizmus znižovania byrokracie a nákladov sa uplatňuje:	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Áno		<input checked="" type="checkbox"/> Nie
Sociálne vplyvy	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na životné prostredie	<input checked="" type="checkbox"/> Pozitívne	<input type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na informatizáciu spoločnosti	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho vplyvy služieb verejnej správy na občana vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne
Vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu	<input type="checkbox"/> Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/> Žiadne	<input type="checkbox"/> Negatívne

<b>10. Poznámky</b>
<b>11.</b>
Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky Ing. Maroš Dušička štátny radca Odbor stratégie dopravy

Oddelenie integrovanej osobnej, intermodálnej nákladnej a nemotorovej dopravy  
Námestie slobody č. 6  
810 05 Bratislava  
Slovenská republika  
e-mail: maros.dusicka@mindop.sk

## 12. Zdroje

- Európska zelená dohoda (European Green Deal) je plánom EÚ na zabezpečenie udržateľnosti hospodárstva (Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu COM/2019/640 final)
- Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje „Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 158/1997 Z. z. o podpísaní Európskej dohody o pridružení uzatvorenej medzi Európskymi spoločenstvami a ich členskými štátmi na strane jednej a Slovenskou republikou na strane druhej“
- Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM/2020/789 final)
- Smernica o kombinovanej doprave (smernica Rady 92/106/EHS)
- Smernica o hmotnostiach a rozmeroch (smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES)
- Dohovory AGTC pre kombinovanú dopravu a vodnú dopravu
- Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030
- Plán obnovy a odolnosti Slovenskej republiky
- Európska dohoda o pridružení uzatvorená medzi európskymi spoločenstvami na strane jednej a Slovenskou republikou na strane druhej v čl. 82 Doprava
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ
- „Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 Text s významom pre EHP“ nariadenia (ES)
- Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) č. 680/2007 a Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 67/2010 stanovujúce všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí
- Dohovor 62/1986 medzinárodný dohovor o bezpečnosti kontajnerov KBK
- Množstvo ďalších súvisiacich nariadení a právnych predpisov: zákon o cestnej doprave, zákon o dani z motorových vozidiel, zákon o pozemných komunikáciách, zákon o dráhach, smernica o jednotnom železničnom priestore, vyhláška o stavbách na dráhach, nariadenie o konkurencieschopnej železničnej doprave, zákon o vnútrozemskej plavbe, vyhláška o vodných dopravcoch, ochrana údajov na intermodálnom termináli, zákon – zmluva o preprave vecí, vyhláška o určených zariadeniach, vyhláška o určených výrobkoch, zákon o technických požiadavkách, colný zákon, nariadenie ES o železničnej štatistike, nariadenie o územnom rozvoji, rezolúcia 95/C 169/01 o kombinovanej doprave, rezolúcia 2000/C 56/01 o podpore intermodality a samozrejme všetky súvisiace platné technické normy

## 13. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 191/2021

(v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 8.1 Jednotnej metodiky)

Súhlasné                       Súhlasné s návrhom na dopracovanie                       Nesúhlasné

**Uved'te pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:**

### 1/ doložka vybraných vplyvov

- aktualizovať termín začiatku a ukončenia PPK a MPK

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, termín bol aktualizovaný

- v bode 8., preskúmanie účelnosti, doplniť termín a kritérium preskúmania

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, kritéria a termíny preskúmania boli stanovené.

- v bode 9. uvedený iba pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy. Pritom v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy (ďalej len analýza vplyvov) je kvantifikovaný aj negatívny vplyv, čo žiada Komisia zohľadniť v bode 9. doložky vybraných vplyvov

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, vplyv na rozpočet upravený

## 2/ doložka vplyvov na rozpočet verejnej správy

- Predkladateľ v analýze vplyvov v tab. č. 1 kvantifikuje pozitívny vplyv na rozpočet verejnej správy z titulu príjmov z prenájmu intermodálneho terminálu v Žiline na roky 2022 až 2025 v sume 2 400 000 eur každoročne. Predpokladané príjmy je potrebné uviesť aj v riadku „Príjmy verejnej správy spolu“. Keďže uvedený vplyv sa týka ŽSR, je potrebné uviesť ho v riadku “-vplyv na ostatné subjekty verejnej správy – ŽSR”, uvedené je potrebné zohľadniť vo všetkých relevantných častiach analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, komentár bol upravený tak aby bolo zrejmé, že sa nejedná o príjem ŽSR, keďže v rozhodnutí o štátnej pomoci SA.34369 zo 17.07.2013 je vyslovene uvedené, že sa nejedná o príjem ŽSR ale o príjem verejnej správy

- V tab. č. 1 sú kvantifikované výdavky na rok 2022 v sume 41,1 mil. eur (z toho: rozpočtové prostriedky v sume 31,1 mil. eur, EÚ zdroje v sume 10 mil. eur), na rok 2023 v sume 46,3 mil. eur (z toho: rozpočtové prostriedky v sume 33,1 mil. eur, Plán obnovy a odolnosti v sume 3,2 mil. eur, EÚ zdroje v sume 10 mil. eur), na rok 2024 v sume 48,6 mil. eur (z toho: rozpočtové prostriedky v sume 35,4 mil. eur, Plán obnovy a odolnosti v sume 3,2 mil. eur, EÚ zdroje v sume 10 mil. eur) a na rok 2025 v sume 51,4 mil. eur (z toho: rozpočtové prostriedky v sume 38,2 mil. eur, Plán obnovy a odolnosti v sume 3,2 mil. eur, EÚ zdroje v sume 10 mil. eur). Rozpočtovo nekrytý vplyv je kvantifikovaný na rok 2022 v sume 28,7 mil. eur, na rok 2023 v sume 30,6 mil. eur, na rok 2024 v sume 33,0 mil. eur a na rok 2025 v sume 35,8 mil. eur. V bode 2.1.1. „Financovanie návrhu“ predkladateľ uvádza, že ide o strategický dokument dlhodobého charakteru a jeho vplyv na štátny rozpočet a verejné financie sa dá v súčasnosti len predpokladať a konkrétne sumy finančných prostriedkov na realizáciu opatrení budú uplatňované pri zostavovaní návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky. V bode 2.2.4. sa uvádza, že „výdavky uvedené v tabuľkách 1 až 4 t. č. rešpektujú schválené limity rozpočtu verejnej správy na roky 2022 – 2025“. Toto konštatovanie je v rozpore s vypracovanou analýzou vplyvov, pretože z nej vyplýva rozpočtovo nekrytý vplyv

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy sa uvádza, že vzhľadom na skutočnosť, že ide o strategický dokument dlhodobého charakteru, jeho vplyv na rozpočet verejnej správy je len indikatívny. Konkrétne sumy finančných prostriedkov na realizáciu opatrení si bude MDV SR uplatňovať pri zostavovaní návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky.

- S materiálom zakladajúcim rozpočtovo nekryté vplyvy Komisia nesúhlasí. Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2022 až 2024 vláda SR schválila 14. 10. 2021 a je predložený na rokovanie NR SR. Komisia žiada všetky finančné dôsledky súvisiace s realizáciou materiálu zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok a upraviť doložku vybraných vplyvov vrátane analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy tak, že z nich nebude vyplývať rozpočtovo nekrytý vplyv. Nadväzne žiada Komisia z návrhu uznesenia vlády vypustiť úlohu B.1. uloženú pre podpredsedu vlády a ministra financií. Je plne v kompetencii MDV SR stanoviť si priority takým spôsobom, aby nezakladali nekryté vplyvy na rozpočet verejnej správy

**Vyhodnotenie:** Pripomienka akceptovaná. Bol upravený návrh uznesenia vlády SR v bode B.4, podľa ktorého podpredsedovi vlády a ministrom financií Slovenskej republiky je daná úloha „, v súlade s možnosťami rozpočtu verejnej správy zohľadniť pri príprave návrhu rozpočtu verejnej správy finančné prostriedky na realizáciu úloh a cieľov stanovených v Konceptii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030. Táto otázka bola predmetom rokovania na úrovni ministra dopravy a výstavby SR a ministra financií.

- Komisia žiada do analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy rozpisovať v tabuľkovej forme vplyv každej zo štyroch navrhovaných podporných schém osobitne. Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov v časti 5. Alternatívne riešenia boli tieto štyri schémy podpory opísané ako možné kombinovateľné riešenia, ktoré sa dajú implementovať aj nezávisle jeden od druhého

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, tabuľka jednotlivých opatrení bola doplnená

-Komisia žiada zosúladiť tab. č. 1 v analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy v časti Výdavky verejnej správy s tabuľkami na str. 5 a 79 vo vlastnom materiáli, pretože uvedené EÚ zdroje na rok 2022 sú v analýze vplyvov uvedené vo výške 10 mil. eur, pričom vo vlastnom materiáli sú nulové

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, vlastný materiál a analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy boli zosúladené a upravené. V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy je potrebné k predpokladanému financovaniu z OP Slovensko v sume 10 mil. eur za zdroj EÚ vyčísliť aj spolufinancovanie zo ŠR

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, spolufinancovanie v príslušnej doložke bolo vyčíslené

-V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy žiada Komisia prepracovať podrobnú tabuľku č. 4, pretože nie je v súlade s tabuľkou č. 1. Údaje za výdavky verejnej správy celkom sú v týchto tabuľkách rozdielne. V zmysle

metodického postupu pre analýzu vplyvov sa údaje v súhrnnej tabuľke č. 1 uvádzajú na základe podrobnejších údajov z tabuliek č. 3 až 5 a tabuľka č. 1 má vyjadrovať celkový vplyv

**Vyhodnotenie :** pripomienka akceptovaná, zapracované do doložky

-V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy v podrobných tabuľkách č. 3 a 4 je potrebné uviesť konkrétne roky. Zároveň je potrebné v týchto tabuľkách príjmy aj výdavky rozpísať až do položiek ekonomickej klasifikácie

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, boli upravené príslušné doložky

### **3/ doložka sociálnych vplyvov**

- Predloženú analýzu sociálnych vplyvov je potrebné vypracovať v súlade s aktualizovanou Jednotnou metodikou na posudzovanie vybraných vplyvov platnou od 1. júna 2021, ktorej súčasťou je aj nový formulár analýzy sociálnych vplyvov

**Vyhodnotenie:** Pripomienka bola akceptovaná, doložka bola spracovaná na novom formulári

-Z časti 4.1 analýzy sociálnych vplyvov je potrebné odstrániť všetky texty uvedené predkladateľom, pretože táto časť je v súlade s metodickým pokynom určená len na opis a kvantifikáciu konkrétnych opatrení, ktoré majú priamy finančný vplyv na hospodárenie domácností. Takéto opatrenia sa v predložennom materiáli nenachádzajú. Zároveň však Komisia predkladateľovi odporúča presunúť text s odhadovaným socioekonomickým prepočtom benefitov z časti 4.1 do časti 4.2 analýzy sociálnych vplyvov, pretože uvedené znenie možno považovať za kvantifikáciu prístupu k zdrojom, právam, tovarom a službám obyvateľstva

**Vyhodnotenie :** pripomienka akceptovaná, celá doložka prepracovaná na základe pripomienok

## **14. Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov zo záverečného posúdenia č. ....** (v prípade, ak sa uskutočnilo v zmysle bodu 9.1. Jednotnej metodiky)

Súhlasné

Súhlasné s návrhom na dopracovanie

Nesúhlasné

**Uved'te pripomienky zo stanoviska Komisie z časti II. spolu s Vaším vyhodnotením:**