

VZNESENÉ PRIPOMIENKY V RÁMCI MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Konceptia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných

76 / 30

Subjekt	Pripomienka	Typ	Akcep.	Odvôvodnenie
APZD	Pripomienka č. 1- obyčajná: K čl. 4.3.1.1. Prevádzkové dotácie koncepcie, Podpora začínajúcich liniek v systéme nesprievádzaná kombinovaná doprava Text pripomienky: Navrhujeme v prvom odseku článku doplniť ako príjemcov podpory aj pri tranzitných prepravách. Odôvodnenie: Za istých okolností by mohlo dôjsť k presunu z cesty na železnicu aj pri tranzitných tokoch a tým by mohlo dôjsť k odľahčeniu tranzitných cestných koridorov. Tieto prepravy dnes predstavujú hlavný tok tovarov.	O	N	Nesplňa podmienky POO z ktorého je táto podpora financovaná. Presun tovaru z cesty na železnicu pri tranzitných prepravách nevznikol (nevzniká) na území SR.
APZD	Pripomienka č. 10- obyčajná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: Na str. 62, v prvej odrážke žiadame zmeniť koniec vety nasledovne: ... pre cestných nákladných dopravcov cca 21 % cestnej infraštruktúry. Odôvodnenie: Podľa dát Slovenskej správy ciest je na území SR dĺžka ciest a diaľnic 18 130 km, z toho je spolatnených 3 792 km, čo predstavuje 20,92 %.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
APZD	Pripomienka č. 11 – zásadná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: V prvej tabuľke na strane 65 sú uvedené hodnoty, ktoré navrhujeme nepovažovať za pevné, ale podľa možnosti (aj v rámci jednaní pracovnej skupiny	Z	A	Uvedené sumy nie sú považované za pevné, ale vychádzajú z dostupných údajov v čase spracovania

	<p>ustanovenej k tejto koncepcii) za také, ktoré je možné upraviť.</p> <p>Odôvodnenie: Priemerná sadzba vychádza podľa tejto tabuľky na úrovni 12,59 EUR/tis. tkm. V tabuľke nižšie sú uvedené sadzby dotácie.</p> <p>Vzhľadom na štruktúru JVZ (cca 1/3 sú vnútroštátne prepravy, ktoré sú podporené vyššou sadzbou) by priemerná sadzba mala byť vyššia (min. 13,50 EUR/tis. tkm). Uvedené čísla podpory musia byť doložené vhodnou porovnávacou, transparentnou, podloženou a kvantifikovanou analýzou nákladov medzi železničnou dopravou a alternatívnymi možnosťami založenými na iných druhoch dopravy (podľa bodu 105 Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (2008/C 184/07)).</p>			<p>materiálu.</p> <p>Súčasťou návrhu uznesenia vlády SR je úloha B.1 podľa ktorej MDV SR bude povinné uplatňovať si pri príprave návrhu rozpočtu verejnej správy finančné prostriedky na realizáciu úloh a cieľov stanovených v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030. Uvedená úloha pre MDV SR umožňuje upravovať sadzby pre trvalú podporu JVZ a intermodálnych preprav podľa analýz a disponibilných zdrojov zo štátneho rozpočtu.</p> <p>Prepravy v systéme JVZ budú podporované až po spracovaní štúdie Žilinskej univerzity „Kalkulácia opravných nákladov pre uplatnenie pomoci na používanie železničnej infraštruktúry na zníženie externých nákladov v súvislosti s prepravami jednotlivých vozňových zásielok“, ktorú požaduje MF SR.</p>
APZD	<p>Pripomienka č. 12 – zásadná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: V tretej tabuľke</p>	Z	A	<p>Uvedené sumy nie sú považované za pevné, ale vychádzajú z dostupných údajov v čase spracovania</p>

	<p>na strane 65 sú uvedené hodnoty, ktoré rovnako navrhujeme nepovažovať za pevné, ale podľa možnosti (aj v rámci jednaní pracovnej skupiny ustanovenej k tejto koncepcii) za také, ktoré je možné upraviť. Odôvodnenie: Platí to isté, čo je uvedené v predchádzajúcom odôvodnení. Odhadové sadzby podpory musia byť podrobené ďalším výpočtom aby sa overilo, či celková výška pomoci na ročnej báze pri uplatnení týchto sadzieb nepresiahne oprávnenú výšku pomoci. Vyššia podpora by mala smerovať na vnútroštátne prepravy (ekonomický náročná preprava v tzv. prvej a poslednej míle nastáva aj na strane nakládky aj na strane vykládky). Pri dovoze a vývoze nastáva iba jedenkrát.</p>			<p>materiálu.</p> <p>Súčasťou návrhu uznesenia vlády SR je úloha B.1 podľa ktorej MDV SR bude povinné uplatňovať si pri príprave návrhu rozpočtu verejnej správy finančné prostriedky na realizáciu úloh a cieľov stanovených v Koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030. Uvedená úloha pre MDV SR umožňuje upravovať sadzby pre trvalú podporu JVZ a intermodálnych preprav podľa analýz a disponibilných zdrojov zo štátneho rozpočtu.</p> <p>Prepravy v systéme JVZ budú podporované až po spracovaní štúdie Žilinskej univerzity „Kalkulácia oprávnených nákladov pre uplatnenie pomoci na používanie železničnej infraštruktúry na zníženie externých nákladov v súvislosti s prepravami jednotlivých vozňových zásielok“, ktorú požaduje MF SR.</p>
APZD	<p>Pripomienka č. 13 – zásadná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: Na strane 66 v</p>	O	N	<p>Metodológiu výpočtu odhadu úspor považujeme za správnu.</p>

	<p>spodnej tabuľke žiadame prepočítať odhad úspor v poslednom riadku. Odôvodnenie: Odhad úspory uvedený v poslednom riadku tabuľky je podľa nášho názoru nesprávny. Porovnávať by sa mal stav, v prípade ktorého sú všetky výkony zrealizované po železnici so stavom, kedy je časť výkonov presunutá na cestu (rok 2022: 13,245 - 20,136 = - 6,891 mil. EUR).</p>			<p>Na základe e-mailovej požiadavky od APZD zo dňa 01.02.2022 pripomienka preklasifikovaná zo zásadnej na obyčajnú.</p>
APZD	<p>Pripomienka č. 14 – zásadná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: Na strane 66 v spodnej tabuľke žiadame uviesť údaje o externalitách za SR, nie priemer EÚ. Odôvodnenie: Vo výpočte je potrebné použiť dáta za SR (tak ako to urobili v AT, či HU), ktoré sú odlišné od priemeru EÚ (CND: 1,18/0,85/0,45/0,40/0,21/0,20/0,14/3,43; ŽND: 0,07/0,21/0,07/0,59/0,00/0,15/0,24/1,33 pri 30% podiele motorovej trakcie).</p>	O	N	<p>Pre výpočet je použitý údaj externalít „priemer EÚ“ z dôvodu jeho vyššej hodnovernosti voči údaju „externalita SR“, keďže v Handboku 2019, str. 163 hore je uvedené:</p> <p>„1.2.3. Priemerné externé náklady na krajinu“</p> <p>Výsledky za krajinu sú uvedené v tab. 73. Treba poznamenať, že úroveň presnosti rozčlenených výsledkov na krajinu je vo všeobecnosti výrazne nižšia ako na agregovanej úrovni EÚ.“</p> <p>Na základe e-mailovej požiadavky od APZD zo dňa 01.02.2022 pripomienka preklasifikovaná zo zásadnej na obyčajnú.</p>
APZD		O	N	<p>V tomto prípade príjemca podpory nie</p>

	Pripomienka č. 15- obyčajná: K čl. 4.3.4. Podpora modernizácie a výstavby nových terminálov Text pripomienky: V texte článku odporúčame zadefinovať, kto bude môcť podporu čerpať - vlastník , prevádzkovateľ alebo obaja podľa toho, kto bude investorom výstavby. Odôvodnenie: Prijemca podpory nie je definovaný.			je zadaný, nakoľko k poskytnutiu podpory je potrebné predložiť projekt, v ktorom je definovaný príjemca podpory.
APZD	Pripomienka č. 16- obyčajná: K čl. 4.3.4. Podpora modernizácie a výstavby nových terminálov Text pripomienky: Do predposledného odseku na strane 70 požadujeme doplniť aj možnosť podpory pre existujúce terminály. Odôvodnenie: Navrhujeme, aby sa podpora týkala aj možnosti modernizácie existujúcich terminálov, nie len ich možným rozširovaním, čím by došlo k skvalitneniu poskytovaných služieb a zatriktívneniu terminálu pre zákazníkov (zelené technológie, zníženie energetickej náročnosti, technológie pre logistiku a pod.).	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
APZD	Pripomienka č. 17- obyčajná: K čl. 4.3.4. Podpora modernizácie a výstavby nových terminálov Text pripomienky: Do štvrtej odrážky odspodu na strane 70 požadujeme doplniť k pozemným stavbám aj stavby typu colného skladu. Odôvodnenie: Uvedené požadujeme vzhľadom na možnosť vyloženia tvaru v colnom režime pri oprave IPJ a pod.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
APZD	Pripomienka č. 18- obyčajná: K čl. 5. Záver Text pripomienky: K tabuľke na poslednej strane 79 uvádzame, že jednoznačne odporúčame spustiť podporu skôr, ako až v roku 2023. Odôvodnenie: Podpora by aj vzhľadom na postupný rast výkonov v ustupujúcej pandémie mala podľa	O	N	Z dôvodu lehôt schvaľovacích procesov nie je možné skoršie spustenie podpôr.

	nášho názoru začať plynúť čo najskôr.			
APZD	<p>Pripomienka č. 19- obyčajná: Ku koncepcii ako celku Text pripomienky: Odhliadnuc od toho, že je v dokumente koncepcie množstvo nesprávnych formulácií a diskriminačných vyjadrení na adresu prevádzkovateľov terminálov, samotnú ideu koncepcie, ako i navrhované podpory víťame a dúfame, že sa ich podarí čo najskôr zaviesť do praxe tak, aby prispeli k rozvoju železničnej – kombinovanej – intermodálnej dopravy. Ale zároveň považujeme za nutné zabezpečiť, aby to, čo už na Slovensku existuje a jazdí, na Slovensku po železnici aj jazdiť naďalej mohlo.</p>	O	A	Vzaté na vedomie.
APZD	<p>Pripomienka č. 2- obyčajná: K čl. 4.3.1.1. Prevádzkové dotácie koncepcie, Podpora začínajúcich liniek v systéme nesprievádzaná kombinovaná doprava Text pripomienky: V druhom odseku požadujeme vypustiť, príp. preformulovať ako podmienku podpory uvedenú v prvej odrážke, teda že dôjde k skutočnému a trvalému presunu nákladnej prepravy z cesty na železničnú alebo vodnú dopravu tak, aby počiatočné a koncové cestné úseky prepravnej trasy boli čo najkratšie. Odôvodnenie: Podmienka trvalého presunu z cesty na železniciu nie je dobre definovaná a prakticky sa dostáva do nevýhody akékoľvek prepravy po Novej hodvábnej ceste, nakoľko sú realizované práve v systéme železnica – železnica a sú konkurenciou pre systém voda – železnica. Smerovaním týchto liniek cez SR nedôjde k presunu z cesty na železniciu, ale k presunu z námornej prepravy na železničnú resp. k presmerovaniu z iných koridorov na ukrajinsko - slovenský koridor. V prípade možnosti rozšírenia operačného obvodu TKD Dobrá otvorením nového cestného</p>	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.

	prechodu Solomonovo – Čierna je však veľký predpoklad naplnenia práve tejto podmienky – trvalého presunu časti nákladnej prepravy z cesty na železnicu.			
APZD	Pripomienka č. 3-obyčajná: K čl. 4.3.1.1. Prevádzkové dotácie koncepcie, Podpora začínajúcich liniek v systéme nesprevádzaná kombinovaná doprava Text pripomienky: Rovnako navrhujeme preformulovať v druhom odseku tretiu odrážku, „že projekt nebude viesť k deformácii hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi jednotlivými druhmi dopravy v takom rozsahu, aký poškodzuje spoločný záujem“. Odôvodnenie: Určitá deformáciu tu predsa len nastane dotovaním prepráv po železničnej infraštruktúre (ak chceme vedieť konkurovať okolitým prekladiskám v PL, HU), preto považujeme splnenie tejto podmienky za diskutabilné.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
APZD	Pripomienka č. 4- obyčajná: K čl. 4.3.1.2. Podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek IPJ Text pripomienky: Názov článku navrhujeme zmeniť na: Podpora nákupu technického vybavenia pre rozvoj intermodálnej dopravy Odôvodnenie: Samotný text tohto článku hovorí práve o podpore technického vybavenia pre rozvoj intermodálnej dopravy, čo sa javí výstižnejšie ako podpora IPJ.	O	N	Názov nemení obsah cieľu podpory.
APZD	Pripomienka č. 5- obyčajná: K čl. 4.3.1.2. Podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek IPJ Text pripomienky: V štvrtom odseku článku požadujeme doplniť železničných dopravcov a rozšíriť ho o tranzitné prepravy. Odôvodnenie: Znenie článku znevýhodňuje	O	N	Pod pojmom podnikateľ považujeme aj železničného nákladného dopravcu.

	železničných nákladných dopravcov, nakoľko pomoc je orientovaná len na prevádzkovateľov kombinovanej dopravy. V prípade obstarania vozňov na intermodálne prepravy však môžu hrať kľúčovú úlohu aj nákladní dopravcovia. Ďalej je vylúčené nasadenie technických prostriedkov na tranzitné prepravy; ako aj možnosť nasadenia mimo územia SR v prípade nevyhnutnosti (predčasného ukončenia projektu z objektívnych dôvodov).			
APZD	<p>Pripomienka č. 6: K čl. 4.3.1.2. Podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek IPJ Text pripomienky: V piatom odseku článku požadujeme preformulovať znenie v zmysle nášho odôvodnenia. Odôvodnenie: Nejasne formulované. Čo znamená „výlučne v systémoch kombinovanej dopravy v SR“? Pre nákup IPJ by mala platiť podmienka, že dôjde k preukázateľnému presunu tovaru z cesty na železnicu na území SR tak, aby IPJ nešli na území SR výlučne po ceste a neboli na železnicu prehadzované až v zahraničí. Uvedená podmienka sťažuje obstaranie a zvyšuje riziko investície – navrhujeme umožniť obstaranie formou leasingu alebo dlhodobého prenájmu a pri kúpe umožnenie záložného práva v prospech financujúceho subjektu. Rovnako odporúčame zaviesť vratku pomoci vo výške (odstupňovanie v %) podľa doby užívania technologických prostriedkov. Napr. ak 1 z 5 rokov, tak 80 % pomoci ak 4 z 5 rokov, tak 20 % pomoci a pod.</p>	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
APZD	<p>Pripomienka č. 7: K čl. 4.3.2. Pravidelné podpory intermodálnej/kombinovanej dopravy Text pripomienky: V texte článku odporúčame zdefinovať, kto bude môcť podporu čerpať (dopravca, zákazník alebo obaja, samozrejme nie v súbehu). Odôvodnenie:</p>	O	N	V tomto prípade príjemca podpory nie je presne zdefinovaný. Uvedený návrh podpory bude predmetom schvaľovania schémy štátnej pomoci Európskou komisiou, kde bude presne

	Príjemca podpory nie je definovaný.			definovaný aj príjemca podpory.
APZD	Pripomienka č. 8: K čl. 4.3.2. Pravidelné podpory intermodálnej/kombinovanej dopravy Text pripomienky: V súvislosti s navrhovanou pravidelnou podporou v km pásmach na jednu TEU odporúčame v texte vhodným spôsobom uviesť, že je možný súbeh dotácie na IPJ aj s podporou na JVZ. Odôvodnenie: Uvedením navrhovaného bude jasne definované, že je to možné.	O	N	Koncepcia nevylučuje možnosť podpory na nákup IPJ a súčasne na JVZ.
APZD	Pripomienka č. 9- obyčajná: K čl. 4.3.3. Podpora pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok JVZ Text pripomienky: Na str. 61, v tretej odrážke žiadame vypustiť slová do stanice určenia. Odôvodnenie: Slová sa opakujú v jednej vete dvakrát. Jazyková pripomienka.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ČESMAD	k stanovisku Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov č. 191/2021 V prílohe č.1 Koncepcie - Doložka vybraných vplyvov je uvedené Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 191/2021 a jej výhrada, že „výdavky uvedené v tabuľkách 1 až 4 t.č. rešpektujú chválené limity rozpočtu verejnej správy na roky 2022 – 2025“. Toto konštatovanie je v rozpore s vypracovanou analýzou vplyvov, pretože z nej vyplýva rozpočtovo nekrytý vplyv“. Združenie ČESMAD Slovakia súhlasí s vyhodnotením MDV SR, aby vplyv bol rozpočtovo krytý.	Z	A	Vzaté na vedomie.
ČESMAD	Ku kapitole 4.3.1. „Jednorazová podpora" intermodálnej/kombinovanej	Z	A	Vzaté na vedomie. Suma 16,1 mil. Eur je rozpočtovaná

	<p>dopravy Združenie ČESMAD Slovakia navrhuje navýšiť finančné prostriedky pre rozvoj intermodálnej dopravy v kapitole 4.3.1. „Jednorazovej podpory“ intermodálnej/kombinovanej dopravy z 16,1 mil. eur na 32 mil. eur. Odôvodnenie: ČESMAD Slovakia považuje plánovanú výšku finančných prostriedkov vyčlenených pre rozvoj intermodálnej dopravy za nepostačujúcu. Vzhľadom na výšku finančných prostriedkov potrebných na nákup intermodálnych prepravných jednotiek ako aj na ich potrebné množstvo bude potrebné vyčleniť vyššiu sumu finančných prostriedkov. Hlavným cieľom intermodálnej/kombinovanej dopravy do roku 2030 je presun čo možno najväčšieho množstva prepravy tovaru z ciest na iný ekologickejší mód dopravy. Vzhľadom na obmedzenia železničnej nákladnej dopravy, vnútrozemskej vodnej alebo námornej dopravy aj naďalej bude zohrávať cestná nákladná doprava dôležitú úlohu najmä v počiatočnom alebo konečnom úseku intermodálnej prepravy. Za účelom podpory rozvoja intermodálnej dopravy na Slovensku sú potrebné významné investície do nákupu intermodálnych prepravných jednotiek.</p>			<p>z vyhradených prostriedkov pre POO a výšku nie je možné meniť.</p> <p>MDV SR pri rokovaníach s MF SR v súlade s úlohou B. 1 uznesenia vlády SR sa bude snažiť o navýšenie finančných prostriedkov pre intermodálnu dopravu.</p>
Klub 500	<p>Klub 500 zastáva názor, že zo strany štátu nestačí len propagovať využívanie intermodálnej prepravy ale rôznymi formami ju podporiť (prevádzkové dotácie, investície do budovania infraštruktúry, dotácie pre nákup intermodálnych jednotiek a pod.) Táto podpora by mala byť dlhodobá, pravidelne prehodnocovaná a reagujúca na zmeny podmienok trhu ale hlavne rýchla. Podľa nášho názoru je zo strany štátu potrebná skutočná podpora pre rozvoj infraštruktúry aj na strednom Slovensku.</p>	Z	A	Vzaté na vedomie.
MFSR	<p>Odporúčame dopracovať prehľad o nákladnej železničnej doprave na</p>	O	N	Podpora intermodálnej dopravy v SR oproti ostatným krajinám EÚ je

	Slovensku. Odôvodnenie: Niektoré štatistiky o kombinovanej doprave sú skresľujúce, pretože železničná doprava má na celkovej nákladnej doprave na Slovensku veľký podiel. Napríklad mapa na str. 15 ukazuje, že na Slovensku nepodporujeme intermodálnu dopravu, ale železničnú nákladnú dopravu podporujeme.			nedostatočná, schéma na str. 15 a tabuľku na str. 34. Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR a ďalej na pripomienke netrvá.
MFSR	Odporúčame pri JVZ použiť náklady, externality a prepravné časy, ktoré sú špecifické pre JVZ, kde sú externality vyššie a prepravná rýchlosť nižšia, ako je priemer v železničnej nákladnej doprave.	O	N	Pre výpočet externalít v Konceptii bol použitý jednotný zdroj údajov Handbook 2019. Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR a ďalej na pripomienke netrvá.
MFSR	Odporúčame skontrolovať zdroje údajov a jednotky údajov, ktoré koncepcia cituje. Odôvodnenie: Vo viacerých prípadoch sú porovnávané rasty voči statickým štatistikám, alebo iné jednotky, ako uvádza zdroj (napr. na str.50 chýba zdroj, z ktorého vychádza predpoklad rastu intermodálnej dopravy v roku 2019 a 2020).	O	N	Prezentované východiskové údaje vychádzajú zo štúdie Deloitte. Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR a ďalej na pripomienke netrvá.
MFSR	Odporúčame vypracovať a uviesť spôsob, akým sa bude schéma podpory vykazovať a overovať.	O	A	Pred zverejnením výziev na predkladanie projektov bude zverejnený manuál na výber a hodnotenie projektov, ktorý bude

				spracovaný aj na základe pripomienok EK ku schémam štátnej pomoci.
MFSR	<p>Odporúčame vypracovať detailnejšiu analýzu segmentu jednotlivých vozňových zásielok a upraviť predpoklady, že 70% momentálne prevážaného nákladu bude presunuté na cestnú dopravu. Odôvodnenie: Absentuje údaj o terajších dotáciách na JVZ, ako aj špecifické benchmarky dotácií, ktoré existujú v Maďarsku a Rakúsku. Chýba opis krokov, ktoré ZSSK Cargo podstúpilo, aby znížilo pokles (napr. optimalizácia procesov, skvalitňovanie služieb). Vhodná by bola trhová analýza, ktorá by vyčíslila, pri akých typoch prepravy by došlo k presunu na cesty, aký percentuálny nárast dopravy na ceste by nastal a kde.</p>	O	A	<p>Pred zverejnením výziev na predkladanie projektov bude zverejnený manuál na výber a hodnotenie projektov a sadzby budú upravované podľa analýz a disponibilných zdrojov.</p>
MFSR	<p>Odporúčame zjednotiť a znížiť subjektívnosť hodnotiacich kritérií na podporu nových liniek (str. 53 a 54), a vytvoriť spôsob, ako ohodnotiť reálnosť výšky požadovanej podpory. Odôvodnenie: Dôveryhodnosť je subjektívne kritérium. Navrhujeme znížiť subjektivitu napr. doložením referencií a odporúčaní. Je tiež možné zvážiť, či nie je vhodné viac podporovať špecifické regióny, ktoré sú viac zaťažené cestnou nákladnou dopravou. Tiež nie je jasné, prečo majú niektoré kritériá viac maximálnych možných bodov ako iné.</p>	O	N	<p>Hodnotiace kritéria sú prevzaté z Programu Marco Polo II a EK v rámci posudzovania návrhu schémy podpory neuviedla ku hodnotiacim kritériám pripomienky.</p> <p>Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR a ďalej na pripomienke netrvá.</p>
MFSR	<p>Žiadame stanoviť maximálnu výšku jednotlivej dotácie a pridať kritérium ceny do podmienok podpory nových liniek (str. 53 a 54). Odôvodnenie: Momentálne chýba kritérium veľkosti žiadanej podpory</p>	Z	A	<p>Budú spracované analýzy a benchmarky pred vyhlásením výziev na predkladanie projektov, tak aby sa naplnili mílniky z POO.</p>

	ako jedno z hodnotiacich kritérií podpory. V prípade schválenia podpory nových liniek a podpory nákupu intermodálnych prepravných jednotiek môže veľkosť jednej požiadavky ovplyvniť možnosti podporiť iné projekty.			Na záklde rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR.
MFSR	<p>Žiadame upraviť analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy.</p> <p>Odôvodnenie: V analýze vplyvov na rozpočet verejnej správy je kvantifikovaný negatívny vplyv v rokoch 2023 až 2025, v roku 2023 v sume 28,8 mil. eur, v roku 2024 v sume 30,8 mil. eur a v roku 2025 v sume 33,1 mil. eur, pričom uvedené vplyvy predstavujú nekryté výdavky na dotácie podľa schém štátnej pomoci. V časti 2.1.1. Financovanie návrhu je uvedené, že „Konkrétne sumy finančných prostriedkov na realizáciu opatrení podľa analýzy majú byť uplatňované pri zostavovaní návrhu rozpočtu verejnej správy na príslušné rozpočtové roky.“. V časti 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, čo žiadame upraviť.</p>	Z	A	<p>MDV SR aktualizovalo údaje týkajúce sa finančných dopadov očakávaných z realizácie úloh a cieľov vyplývajúcich z materiálu. 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.</p> <p>Údaje v rámci analýzy vplyvov na rozpočet verejnej správy boli zosúladené s aktuálne uvádzanými údajmi v rámci aktualizácie rozpočtu MDV SR podľa jednotlivých zdrojov financovania (ŠR, POO, OPSK).</p>
MFSR	<p>Žiadame uviesť a riadne rozpracovať metodiku použítú pri vytvorení schémy podpory. Odôvodnenie: V prípade, ak bude podpora nových</p>	Z	ČA	<p>Pri tvorbe schém podpôr sme vychádzali z príkladov dobrej praxe v EÚ. Nákup IPJ a modernizácia</p>

	<p>liniek a/alebo podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek schválená, je potrebné uviesť a riadne rozpracovať metodiku použitú pri vytvorení schémy podpory. Pre metodiku CBA existuje jednotná metodika, ktorá by mala byť použitá. Nie je jasné, ako boli vypočítané presné výšky navrhovaných dotácií, alebo z akého dôvodu je lepší zvolený variant oproti napr. schéme verejných súťaží na dopravcov na jednotlivých linkách/tratiach (podobne ako pri osobnej železničnej doprave). Tiež nie je zrejmé, ako sa schéma bude vykazovať a overovať.</p>			<p>intermodálnych terminálov podľa vzoru z ČR, podpora vzniku nových liniek a JVZ podľa vzoru z Rakúska.</p> <p>Všetky schémy, z ktorých sme čerpali poznatky sú schválené EK.</p> <p>Jednotná metodika CBA je vypracovaná pre infraštruktúrne projekty, a preto v našom prípade bola urobená len ekonomická analýza. IRR sa dá spracovať len pre investičné projekty.</p> <p>Metodiky sú a budú rozpracované v Notifikačných formulároch schém pôdpor, ktoré podliehajú schváreniu zo strany PMÚ a EK.</p> <p>Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MF SR akceptuje vysvetlenie MDV SR. MDV SR dodá MF SR podklady ohľadom poskytnutých podpôr pre intermodálne prepravy, nákup IPJ a prepráv JVZ v Rakúsku, Maďarsku a v Českej republike.</p>
MFSR	Žiadame uviesť konkrétny subjekt, s ktorým sa viaže pozitívny vplyv na	Z	A	Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MDV SR

	rozpočet verejnej správy. Odôvodnenie: Sú kvantifikované pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy od roku 2022 v sume 2,4 mil. eur ročne vyplývajúce z koncesie za prenájom intermodálneho terminálu Žilina. O tieto príjmy je ponížený nekrytý vplyv. Žiadame uviesť konkrétny subjekt, ktorého príjmy sú kvantifikované v analýze. Až na základe uvedeného bude možné určiť, či je možné ponížiť nekrytý vplyv o tieto príjmy.			upravilo príjmy vo výške 2,4 mil. EUR z koncesie za prenájom TIP Žilina vo svojich rozpočtových kapitolách. Zároveň bola upravená aj analýza vplyvov na rozpočet verejnej správy.
MFSR	Žiadame uviesť prehľad terajších dotácií na železničnú dopravu. Odôvodnenie: Iba pri komplexnom prehľade celkových dotácií na železničnú dopravu je možné vyhodnotiť, či je vhodné povoliť ďalšie dotácie. Momentálne existujú dotácie napr. pre železničných nákladných dopravcov vo výške cca. 22 mil. EUR. Tiež sú nespoplatnené prepravné služby za cca 10 mil. eur (dominantný príjemca Cargo a primárne jeho JVZ).	Z	A	MDV SR doplnilo tabuľkový prehľad poskytovaných dotácií v rámci železničného sektora, ktorý sa týka kompenzácie zľavy z dopravnej cesty pre železničnú nákladnú dopravu.
MFSR	Žiadame všetky finančné dôsledky súvisiace s realizáciou materiálu zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok a upraviť doložku vrátane analýzy vplyvov tak, že z nich nebude vyplývať rozpočtovo nekrytý vplyv. Odôvodnenie: S materiálom zakladajúcim rozpočtovo nekryté vplyvy nie je možné súhlasiť. Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2022 až 2024 vláda SR schválila 14. 10. 2021 a je predložený na rokovanie NR SR. Žiadame všetky finančné dôsledky súvisiace s realizáciou materiálu zabezpečiť v rámci schválených limitov výdavkov kapitoly MDV SR na príslušný rozpočtový rok a upraviť doložku vrátane analýzy vplyvov tak, že z nich	Z	A	Návrh výšky finančných prostriedkov potrebných na plnenie cieľov a úloh vyplývajúcich z Koncepcie má indikatívny charakter, pričom je z časti zabezpečená v rámci POO a OPSK. Dopady na štátny rozpočet nie je možné zabezpečiť v rámci aktuálne stanovených limitov MDV SR v rámci rozpočtu verejnej správy na roky 2022-2024, nakoľko v čase prípravy tohto rozpočtu neboli známe dopady vyplývajúce z tohto materiálu

	nebude vyplývať rozpočtovo nekrytý vplyv.			<p>a tým pádom si ich kapitola nemohla ani v procese tvorby rozpočtu uplatňovať. 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.</p> <p>Rozpor bol odstránený na rozporovom konaní na úrovni ministra dopravy a ministra financií SR dňa 18. 3. 2022.</p>
MFSR	Žiadame vypustiť úlohu B.1. z návrhu uznesenia vlády. Odôvodnenie: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky by malo nájsť prostriedky v rámci svojej výdavkovej kapitoly.	Z	A	Rozpor bol odstránený na rozporovom konaní na úrovni ministrov dňa 18. 3. 2022. Návrh uznesenia bol preformulovaný.
MFSR	Žiadame vypustiť z návrhu podporu jednotlivých vozňových zásielok (tretí bod navrhovaných opatrení na str. 4 a ďalej v rámci dokumentu). Odôvodnenie: Je potrebné, riešiť intermodálnu dopravu koncepčne. Stratégia rozvoja dopravy do 2030 konštatuje, že o tokoch a typoch produktov v nákladnej preprave nie je na Slovensku dostatok informácií,	Z	A	Finančné dopady týkajúce sa JVZ boli z materiálu vypustené s poznámkou, že po dokončení štúdie Žilinskej univerzity „Kalkulácia oprávnených nákladov pre uplatnenie pomoci na používanie železničnej infraštruktúry a

	<p>ktoré je najprv potrebné vyzbierať. Až následne je možné vytvoriť novú koncepciu intermodálnej dopravy. Zdôvodnenie na podporu JVZ nespĺňa tieto požiadavky. Tiež nie je reálne očakávať, že až 70% momentálne prevážaného nákladu prejde na cestnú dopravu, ak nepribudnú ďalšie dotácie. Ide totiž o substráty (napr. uhlie), ktoré pravdepodobne prejdú na dopravu ucelenými alebo zbernými vlakmi. Biela Kniha má za cieľ presunúť cesty dlhšie ako 300 km na železnice, pričom JVZ sú typicky používané na kratšie trasy a preprava je časovo neefektívna.</p>			<p>na zníženie externých nákladov v súvislosti s prepravami jednotlivých vozňových zásielok“ bude táto podpora dopracovaná do materiálu v rámci jeho aktualizácie spolu s vyčíslením potrebnej finančnej podpory vyplývajúcej zo samotnej štúdie.</p>
MFSR	<p>Žiadame vypustiť z tabuľky 1 sumu 2,4 mil. eur. Odôvodnenie: Z tabuľky č. 1 žiadame vypustiť sumu 2 400 000 eur uvedenú v poslednom riadku „Rozpočtovo nekrytý vplyv/úspora“, nakoľko sa nejedná o úsporu/nekrytý vplyv, ale o príjem.</p>	Z	A	<p>Zámerom je, aby príjmy generované z intermodálnej infraštruktúry boli účelovo viazané na rozvoj intermodálnej dopravy.</p> <p>Na základe rozporového konania konaného 19.01.2022 MDV SR upraví tabuľku č.1 podľa pripomienky MF SR.</p>
MFSR	<p>Žiadame vypustiť z vlastného materiálu druhý cieľ: „snahou ponechať prepravované toky železničného systému jednotlivých vozňových zásielok na železnici a zamedziť ich budúce možné presuny na cestu“. Odôvodnenie: Presunutie nákladnej dopravy z ciest na železnice je možné dosiahnuť aj inými spôsobmi, ako špecificky podporou JVZ.</p>	Z	A	<p>Na základe rozporových konaní bol rozpor odstránený.</p> <p>Finančné dopady týkajúce sa JVZ boli z materiálu vypustené s poznámkou, že po dokončení štúdie Žilinskej univerzity „Kalkulácia oprávnených nákladov pre uplatnenie pomoci na používanie železničnej infraštruktúry a na zníženie externých nákladov v</p>

				súvislosti s prepravami jednotlivých vozňových zásielok“ bude táto podpora dopracovaná do materiálu v rámci jeho aktualizácie spolu s vyčíslením potrebnej finančnej podpory vyplývajúcej zo samotnej štúdie.
MKSR	<p>K vlastnému materiálu (s. 32, ods. 3) Na str. 32 žiadame do tretieho odseku pred poslednú vetu doplniť vetu, ktorá znie: „Potenciál intermodálnej prepravy však nesmie znižovať potenciál turistického ruchu daného územia, ani narúšať iný všeobecný verejný záujem, predovšetkým záujem na ochrane prírody a kultúrneho dedičstva.“. A zároveň v poslednej vete slovo „Príkladom“ nahradiť slovami „Príkladom nevhodného zásahu do verejného záujmu na ochrane prírody a kultúrneho dedičstva“. Pripomienka je zásadná.</p>	Z	A	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotknutými subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p>

<p>MKSR</p>	<p>K vlastnému materiálu (s. 72, ods. 2) Na str. 72 žiadame v druhom odseku v prvej vete slová „terminálu v oblasti Holíč“ nahradiť slovami „sporného terminálu v oblasti Holíč, ktorého umiestnenie hrubo zasiahne do pamiatkovo hodnotnej lokality s výrazným rizikom zníženia potenciálu turistického ruchu daného územia, ako aj poškodenia verejného záujmu na ochrane kultúrneho dedičstva.“. Pripomienka je zásadná.</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotnutými subjektami:</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>
<p>MŽPSR</p>	<p>1. Vlastný materiál, 3.4.2 Dunajská vodná cesta, časť týkajúca sa terminálu v Holíči. S jeho umiestnením zásadne nesúhlasíme a celú časť žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Navrhovaný terminál nie je v Koncepcii územného rozvoja Slovenska 2001 v znení zmien a doplnkov č. 1 - KURS 2011 a ani v územnom pláne regiónu Trnavského kraja. Navyše takáto rozsiahla investícia by narušila z hľadiska tvorby krajiny územia Pomoravia s jeho hodnotnými prírodným a historickým územím. Vzhľadom na to, že doteraz neboli predložené žiadne relevantné dokumenty nie je ani možné posúdiť zásah do územia chráneného podľa medzinárodných dohovorov, predovšetkým v zmysle Dohovoru o mokradiach (Ramsarský dohovor – 3 územia – Dunajské luhy, Alúvium Moravy a Alúvium Rudavy).</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotnutými subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do</p>

				<p>Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>
MŽPSR	<p>2. Vlastný materiál, strana 30, žiadame doplniť nasledovný text: „Doterajšie regulačné úpravy pre zlepšovanie, obnovu a údržbu plavebnej dráhy spôsobili závažné hydromorfologické zmeny Dunaja. Zmierňujúce alebo kompenzačné revitalizačné opatrenia na zlepšenie hydromorfológie koryta, brehov a bočných ramien zatiaľ neboli realizované. V zmysle dokumentu Spoločné vyhlásenie o rozvoji vodnej dopravy a ochrane životného prostredia v povodí Dunaja (https://icpdr.org/main/issues/navigation), v súlade s Európskou dohodou o vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a odporúčaniami Dunajskej komisie bude potrebné zlepšiť plavebné podmienky na kritických úsekoch bez zhoršenia ekologického stavu vodných útvarov.“ Následne žiadame, aby na str. 30, veta: „Pre zvýšenie využívania nákladnej kontajnerovej dopravy v rámci dunajskej oblasti, sa odporúča prehodnotiť nasledovné kroky:“ bola formulovaná nasledovne: „Pre zvýšenie využívania nákladnej kontajnerovej dopravy v rámci dunajskej oblasti, sa odporúča prehodnotiť plavebné podmienky pri</p>	Z	A	<p>Zmena podľa pripomienky zapracovaná.</p>

	plnení environmentálních cílův rámcové směrnice o vodě (č. 2000/60/ES) následovně:“			
PMÚSR	1. K části 3.1. Stručný vývoj intermodálnej dopravy v Slovenskej republike Na strane 14, posledný odsek, k predposlednej vete odporúčame doplniť poznámku pod čiarou napr. v tomto znení: „Schéma je momentálne v štádiu posudzovania zo strany Európskej komisie v procese notifikácie.“.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
PMÚSR	2. K časti 4.3.1. "Jednorázová podpora" intermodálnej/kombinovanej dopravy Odporúčame predkladateľovi slovné spojenie "vypracovania/schválenia/zavedenia" upraviť na "vypracovania a implementácie", z dôvodu, že Schému neschvaľuje Ministerstvo dopravy a výstavy SR, ale Európska komisia.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
PMÚSR	3. K časti 4.3.1. "Jednorázová podpora" intermodálnej/kombinovanej dopravy V prvom odseku odporúčame doplniť na koniec poznámku pod čiarou so znením napr.: „V čase vypracovania koncepcie bola schéma Európskej komisii notifikovaná.“.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná
RÚZSR	1. Zásadná pripomienka k časti 4.3.1 Jednorázová podpora (str. 52 a nasl.) Navrhujeme navýšiť finančné prostriedky v kapitole „Jednorazovej podpory“ intermodálnej/kombinovanej dopravy Koncepcie z 16,1 mil. eur na 32 mil. eur. Plánovanú výšku finančných prostriedkov vyčlenených pre kapitolu „Jednorazovú podporu“	Z	A	Vzaté na vedomie. Suma 16,1 mil. Eur je rozpočtovaná z vyhradených prostriedkov pre POO a výšku nie je možné meniť. MDV SR pri rokovaníach s MF SR

	intermodálnej/kombinovanej dopravy považujeme za nepostačujúcu. Vzhľadom na výšku finančných prostriedkov potrebných na nákup intermodálnych prepravných jednotiek ako aj na ich potrebné množstvo bude potrebné vyčleniť vyššiu sumu finančných prostriedkov. Hlavným cieľom intermodálnej/kombinovanej dopravy do roku 2030 je presun čo možno najväčšieho množstva prepravy tovaru z ciest na iný ekologickjší mód dopravy. Vzhľadom na obmedzenia železničnej nákladnej dopravy, vnútrozemskej vodnej alebo námornej dopravy aj naďalej bude zohrávať cestná nákladná doprava dôležitú úlohu najmä v. počiatocnom alebo konečnom úseku intermodálnej prepravy. Za účelom podpory rozvoja intermodálnej dopravy na Slovensku sú potrebné významné investície do nákupu intermodálnych prepravných jednotiek.			ma záklde návrhu úlohy B.1 uznesenia vlády SR sa bude snažiť o navýšenie finančných prostriedkov pre intermodálnu dopravu.
RÚZSR	2. Zásadná pripomienka – Doložka vybraných vplyvov, Príloha č. 1 V Prílohe č.1 Doložka vybraných vplyvov je uvedené Stanovisko Komisie na posudzovanie vybraných vplyvov z PPK č. 191/2021 a jej výhrada „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", s tým, že súhlasíme s vyhodnotením MDV SR, aby vplyv bol rozpočtovo krytý.	Z	A	Vzaté na vedomie.
SAV	K vlastnému materiálu SAV žiada v kapitole 3.4.2. Dunajská vodná cesta vypustiť vetu "Príkladom môže byť pripravovaný terminál v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konstanca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – voda loďami po Dunaji	Z	A	Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotknutými

<p>do Bratislavy a následne železnicou z Bratislavy do Holíča." SAV žiada v kapitole 4.3.4. Podpora modernizácie a výstavby nových terminálov za vetu "Zaznamenaný bol zámer vybudovania terminálu v oblasti Holíča. V prvej fáze ako prekladisko cesta/železnica, následne v druhej fáze predpokladá sprevádzkovanie trimodalitu prostredníctvom vodnej dopravy, keďže existuje memorandum o spolupráci s čínskym partnerom na splavenie úseku Dunaj – Hodonín." vložiť novú vetu "Tento zámer však nemá podporu českej strany, miestnych občanov najmä obce Kopčany, a je spätý s viacerými negatívnymi dopadmi na kultúrnu históriu, prostredie, a rozvoj miestnej turistiky." Zdôvodnenie: Slovenská akadémia vied v rámci svojho dlhodobého zámeru poskytovať expertíznu činnosť pre verejnosť a štátny sektor v celom spektre vedných odborov podrobne sleduje vývoj starostlivosti o kultúrne dedičstvo národného a nadnárodného významu a jeho využitie pre ďalší rozvoj regiónov. Zámer vytvorenia dopravného terminálu v oblasti Holíča sa negatívne dotkne záujmového územia Archeopark Mikulčice – Kopčany. Ide o územie s vysokým potenciálom výskytu archeologických nálezov a nálezísk z praveku, včasnej doby dejinnej a stredoveku. Osobitný význam regiónu je v časoch počiatkoch našich národných dejín, ktoré sa vzťahujú k jednej z najdôležitejších metropol na území Slovenska a Moravy – Veľkomoravskej ríše. V katastri Mikulčíc ležalo jedno z ústredných mocenských centier včasného stredoveku jedinečné hradisko s rozsiahlym zázemím a súborom sakrálnych stavieb, vrátane jedného z najlepšie zachovaných kostolov 9. storočia v strednej Európe ležiaceho v Kopčanoch - kostol sv. Margity Antiochejskej. Aglomerácia na území dnešného Slovenska mala jadro v katastroch dnešného Holíča a Kopčian, avšak zasahovala na ešte väčšie územie. Zázemie pozostávalo aj z neopevnených sídiel, hospodárskych areálov, komunikácií a ďalších</p>		<p>subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>
---	--	---

	<p>segmentov dobového osídlenia. Na slovenskej strane bolo územie vyhlásené za pamiatkovú zónu, vykonávajú sa kroky na sprístupnenie tohto jedinečného areálu verejnosti, vybuďovala sa lávka cez rieku Moravu, príjazdové komunikácie, pracuje sa na stavbe informačného centra (Kačenáreň) a v súčasnosti je v procese prípravy návrh na zápis Mikulčicko - kopčianskej aglomerácie do zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO. Vybudovanie dopravného terminálu zasiahne extrémne negatívne celý mikroregión a nepriaznivo zasiahne slovenskú časť vyššie spomenutého archeoparku, ktorého ďalšia existencia by bola značne oklieštená. Realizáciou predmetnej stavby by prišlo k zníženiu kultúrno-historickej hodnoty daného územia, pravdepodobne k narušeniu archeologických nálezísk a k potlačeniu rozvíjajúceho sa turistického ruchu v regióne. SAV upozorňuje, že spomenutý zámer výstavby ohrozí aj proces zápisu územia na oboch stranách rieky Morava do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO.</p>			
<p>TTSK</p>	<p>TTSK žiada vypustiť z vlastného materiálu vetu v kapitole 3.4.2. Dunajská vodná cesta v znení: "Príkladom môže byť pripravovaný terminál v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konstanca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – voda lodami po Dunaji do Bratislavy a následne železnicou z Bratislavy do Holíča." Odôvodnenie: Realizácia zámeru by znížila hodnotu kultúrno-historického dedičstva národného a nadnárodného významu v danom území a pravdepodobne by narušila bohaté archeologické náleziská. Ohrozila by tiež jeho využitie pre ďalší turistický a sociálno-ekonomický</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotknutými subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných</p>

	<p>rozvoj regiónu, ako aj možnosť zápisu územia do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO, o čo sa Trnavský samosprávny kraj dlhodobo usiluje spolu s Juhomoravským krajom. Kraje aktívne spolupracujú na rozvoji potenciálu tejto destinácie cestovného ruchu. Archeopark Kopčany-Mikulčice z iniciatívy dvoch partnerských krajov od roku 2019 spája lávka pre peších a cyklistov. V záujmovom území historickej veľkomoravskej aglomerácie leží aj Kostol sv. Margity Antiochejskej a prechádza ním Cyrilometodská cesta, ktorá v roku 2021 získala prestížnu certifikáciu Kultúrna cesta Rady Európy, a to ako prvá z takto certifikovaných ciest, ktorá je zameraná na slovanské kultúrne dedičstvo. V neposlednom rade by realizácia zámeru mala extrémne negatívny vplyv aj na životné prostredie, konkrétne na Chránené vtáčie územie Záhorské Pomoravie.</p>			<p>nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>
<p>TTSK</p>	<p>TTSK žiada za vetu "Zaznamenaný bol zámer vybudovania terminálu v oblasti Holíča. V prvej fáze ako prekladisko cesta/železnica, následne v druhej fáze predpokladá sprevádzkovanie trimodality prostredníctvom vodnej dopravy, keďže existuje memorandum o spolupráci s čínskym partnerom na splavenie úseku Dunaj – Hodonín." v kapitole 4.3.4. Podpora modernizácie a výstavby nových terminálov vložiť novú vetu v znení: "Tento zámer však nemá podporu obce Kopčany, Trnavského samosprávneho kraja, Okresného úradu Skalica, Pamiatkového úradu SR, občianskych a ochranárskych združení, ani viacerých subjektov z Českej republiky vrátane Ministerstva životného prostredia ČR, ktoré presadzujú uprednostnenie verejného záujmu a pamiatkovej ochrany územia. Navyše je spätý s viacerými negatívnymi vplyvmi na kultúrno-historickú hodnotu územia, životné prostredie v širšom okolí a</p>	<p>Z</p>	<p>A</p>	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotknutými subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori,</p>

	<p>regionálny rozvoj založený na cestovnom ruchu." Odôvodnenie: Realizácia zámeru by znížila hodnotu kultúrno-historického dedičstva národného a nadnárodného významu v danom území a pravdepodobne by narušila bohaté archeologické náleziská. Ohrozila by tiež jeho využitie pre ďalší turistický a sociálno-ekonomický rozvoj regiónu, ako aj možnosť zápisu územia do Zoznamu svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO, o čo sa Trnavský samosprávny kraj dlhodobo usiluje spolu s Juhomoravským krajom. Kraje aktívne spolupracujú na rozvoji potenciálu tejto destinácie cestovného ruchu. Archeopark Kopčany-Mikulčice z iniciatívy dvoch partnerských krajov od roku 2019 spája lávka pre peších a cyklistov. V záujmovom území historickej veľkomoravskej aglomerácie leží aj Kostol sv. Margity Antiochejskej a prechádza ním Cyrilometodská cesta, ktorá v roku 2021 získala prestížnu certifikáciu Kultúrna cesta Rady Európy, a to ako prvá z takto certifikovaných ciest, ktorá je zameraná na slovanské kultúrne dedičstvo. V neposlednom rade by realizácia zámeru mala extrémne negatívny vplyv aj na životné prostredie, konkrétne na Chránené vtáčie územie Záhorské Pomoravie.</p>			<p>následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>
UOOU SR	<p>K materiálu ako k celku: Upozorňujeme, že po aplikačnej stránke je nevyhnutné, aby bol pri implementácii jednotlivých riešení vyplývajúcich z predmetného dokumentu zabezpečený súlad s požiadavkami ochrany osobných údajov v zmysle Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (ďalej len „Nariadenie“). Odôvodnenie: Upozorňujeme, že v prípade praktickej</p>	O	A	<p>Vzaté na vedomie.</p>

	<p>aplikácie jednotlivých bodov koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030 je potrebné, aby napríklad v prípade, že bude uskutočňovaný zber dát nielen o doprave ako takej ale aj o dopravcoch – fyzických osobách prípadne fyzických osobách – členoch štatutárnych orgánov a podobne, bolo takéto spracúvanie osobných údajov súladné s požiadavkami, ktoré sú kladené Nariadením z pohľadu ochrany osobných údajov, a to najmä, aby boli dodržiavané zásady ochrany osobných údajov v zmysle čl. 5 Nariadenia. Pokiaľ ide o právny základ spracúvania osobných údajov, aby tento zodpovedal požiadavkám na kvalitu právneho predpisu upravujúceho spracovateľskú operáciu v zmysle čl. 6 ods. 3 Nariadenia, t. j. musia byť jednoznačne určené zodpovednostné vzťahy ako aj účely, pre ktoré k takémuto spracúvaniu dochádza. Zároveň v neposlednom rade je potrebné dbať aj na bezpečnosť, a tiež spracúvať len údaje, ktoré sú nevyhnutné a primerané.</p>			
ÚVSR	<p>Kapitola 3.1 Na str. 13 dole a na začiatku str. 14 odporúčame korigovať už neaktuálne tvrdenia o raste cestnej nákladnej dopravy, napr.: „... dopravné výkony cestnej nákladnej dopravy dlhodobo rástli a napriek stagnácii v ostatných rokoch zostávajú výrazne dominantné.“ Odôvodnenie: Neaktuálne tvrdenia - zrejme prevzaté zo starších dokumentov - sú v rozpore s dátami v grafe.</p>	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ÚVSR	<p>Kapitola 3.1 Na str. 13 odporúčame v 2. odseku opraviť nezrozumiteľné porovnanie a doplniť aj aktuálnejšie údaje/ vývoj. Odôvodnenie: Porovnanie vývoja v čase sa nedá vyjadriť inou jednotkou do r. 1994 a inou neskôr v r. 1995 – 2002. Zároveň nie je jasné, prečo popis vývoja</p>	O	A	Uvedené neaktuálne údaje boli z Koncepcie odstránené.

	končí rokom 2002, keď sa koncepcia predkladá v roku 2021.			
ÚVSR	Kapitola 3.2 Na str. 13 skratka „RoLa“, na str. 19 skratka „BSL“ i niektoré ďalšie odporúčame pri prvom použití vysvetliť. Odôvodnenie: V terminológii tieto skratky nefigurujú, preto je potrebné pri prvom použití uviesť aj neskrátené pomenovania, ak sa v dokumente používajú opakovane, je vhodnejšie ich tiež doplniť do terminológie.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ÚVSR	Kapitola 3.2 Na str. 17 odporúčame v titulkoch grafov namiesto „v Európe“ uviesť „v EÚ“. V záujme zrozumiteľnosti porovnania v grafoch tiež odporúčame zosúladiť: 1) slovosled v názve grafov – prvý opraviť na Rozdelenie výkonov vnútroštátnej kombinovanej dopravy v EÚ a 2) farebnú škálu - rovnaké km intervaly prezentovať rovnakou farbou v oboch grafoch Odôvodnenie: Údaje vychádzajú z údajov za EÚ, je nesprávne prezentovať ich ako rozdelenie za celú Európu. Rozdielny slovosled v názvoch i odlišné použitie farieb zbytočne sťažuje zrozumiteľnosť.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ÚVSR	Kapitola 3.2 Na str. 17 v texte medzi grafmi sa uvádza, že štatistické údaje o kombinovanej doprave v SR nie sú sledované, odporúčame preto uviesť, o čo sa opierajú vzápätí prezentované údaje. Odôvodnenie: Ani zo zdroja uvedeného pod grafom nie je jasné, či ide o vlastné spracovanie MDV, portálu intermodal.sk alebo niekoho iného (napr. autorov štúdie, z ktorej MDV grafy/údaje prevzalo). Je potrebné to vyjasniť v tomto i ďalších grafoch, kde sa nejasné uvedenie zdroja	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.

	opakuje.			
ÚVSR	<p>Kapitola 3.2 Na str. 19 odporúčame k informácii, že „na Slovensku tvoril na základe dát BSL v rokoch 2016 a 2018 podiel železničnej dopravy okolo 30 % z celkovej nákladnej dopravy“ doplniť aj podiel podľa štatistík, s ktorými MDV pracuje inde a vyjadrujú nižší podiel železničnej nákladnej dopravy + vyjasniť možné príčiny rozdielu. Odôvodnenie: Nemalo by sa stať, že v tomto dokumente MDV bude iný údaj ako v iných dokumentoch MDV a rozdiel nie je priznaný ani vysvetlený. Na predchádzanie nedorozumeniam je vhodné uviesť na jednom mieste oba údaje, vysvetliť prečo sa líšia a z akého dôvodu táto koncepcia pracuje s údajmi UIRR.</p>	O	N	Zachytiť komplexnú problematiku intermodálnej dopravy v EÚ a disponovať koncentrovanými dátami je problematické. Najdôverhodnejší a najkomplexnejší zdroj sú práve analýzy UIRR pokiaľ sa porovnávajú krajiny medzi sebou navzájom ohľadom vyjadrenia zastúpenia výkonov intermodálnych dopráv.
ÚVSR	<p>Kapitola 3.2 Na strane 15 v druhej vete odporúčame nejednoznačný a mätúci popis vyjasniť, napr. vypustením nadbytočných slov „prekládky alebo“ a tiež „tovaru“. V závere rovnakej vety navrhujeme vypustiť slová „a energie“ a opraviť gramatické chyby. Odôvodnenie: Uvádzať palivá a energie je duplicita (iné vyjadrenie rovnakého predmetu), v poslednom riadku použitý pád nezodpovedá predložke, ktorou sa výpočet účinkov začína.</p>	O	ČA	Zmena podľa pripomienky čiastočne zapracovaná. Slová palivo a energia sme ponechali.
ÚVSR	<p>Kapitola 3.3 Na str. 25 odporúčame pri TIP Žilina doplniť podstatné informácie, najmä 1) kedy bol postavený, 2) s akými investičnými nákladmi z verejných zdrojov, 3) aké predpokladané výkony v TEU mal priniesť, 4) na koľko rokov je prenajatý prevádzkovateľovi, ktorý je súčasťou skupiny Metrans, 5) záväzok prevádzkovateľa uplatňovať</p>	Z	ČA	Zmena podľa pripomienky bola čiastočne zapracovaná.

	<p>otvorený prístup a rovnaké podmienky pre všetkých operátorov a 6) dôvody, pre ktoré TIP Žilina len minimálne využívajú iní operátori ako Metrans. Odôvodnenie: Ak sa koncepcia uchádza o ďalšie verejné investície do nových terminálov, je neprijateľné, aby obsahovala také nedostatočné informácie o jedinom termináli, ktorý bol vybudovaný v SR za verejné zdroje za ostatné desaťročie a mal byť pilotným projektom v budovaní verejných terminálov intermodálnej prepravy. Keďže od jeho vybudovania, ktoré bolo v súlade z koncepciou z roku 2010, uplynulo viac ako 5 rokov, je potrebné zhodnotiť, čo spôsobilo nesplnenie očakávaní a hľadať poučenie, aby sa diametrálny rozdiel medzi deklaroványmi a skutočnými prínosmi neopakoval aj pri podporných nástrojoch, ktoré navrhuje aktuálne predkladaná koncepcia a ktoré majú byť sčasti podporené aj z Fondu obnovy.</p>			
ÚVSR	<p>Kapitola 3.3 Na str. 26 odporúčame pri TKD Dobrá doplniť rok, od ktorého je terminál otvorený, kto sú vlastníci súčasného operátora terminálu (jeho názov treba opraviť) a na aké obdobie je prenajatý. Odôvodnenie: Odkedy je terminál v prevádzke je uvedené aj pri termináloch súkromných vlastníkov, nie je dôvod, aby takáto informácia chýbala pri terminály vo vlastníctve štátneho subjektu. Nie je jasné, čo znamená formulácia „operujúci spoločnosť Budamar Logistics“.</p>	O	ČA	Zmena podľa pripomienky bola čiastočne zapracovaná.
ÚVSR	<p>Kapitola 3.3 Na str. 27 v časti o pripravovaných termináloch žiadame objasniť, kto terminály pripravuje a čo sa myslí pod a) reálnou prípravou a b) projektovo pripravenými. Optimálne uviesť, aké fázy projektovej dokumentácie a ktoré povolenia už majú (odkedy) a ktoré ešte budú potrebovať. Odôvodnenie: Z nateraz uvedených formulácií sa vôbec nedá</p>	O	ČA	Zmena podľa pripomienky bola čiastočne zapracovaná.

	<p>odhadnúť, koľko prípravy majú uvedené zámery už za sebou a koľko ich ešte čaká. Formulácie „v reálnej príprave“ a „projektovo pripravené“ tak môžu vyvolávať mylný dojem, nereálne očakávania, a potenciálne aj odvádzať pozornosť od hľadania možností lepšieho využitia jestvujúcich terminálov.</p>			
<p>ÚVSR</p>	<p>Kapitola 3.3 Na str. 28 v závere kapitoly 3.3. žiadame objasniť, ako je možné, že pri slabej vyťaženosti kapacít jestvujúcich terminálov tvorí voľná skladovacia kapacita iba 35 % z celkovej. A tiež objasniť, prečo do výpočtu voľnej kapacity neboli zahrnuté údaje za terminály, ktoré majú nevyužitú väčšinu skladovacej kapacity. Taktiež žiadame vyčíslieť % voľných kapacít aj v iných dôležitých parametroch (najmä spracovateľných vlakoch, zmanipulovateľných TEU a pod.). Optimálne by bolo poskytnúť takýto odhad aj s rozlíšením dostupnosti voľných kapacít v termináloch po regiónoch – aspoň západ / stred/ východ SR. Odôvodnenie: Prezentovaný odhad voľnej kapacity sa javí ako umelo podhodnotený. Zároveň upozorňujeme, že rast frekvencie intermodálnych vlakov by mal skracovať čas potrebného skladovania kontajnerov v termináloch. Preto by vyťaženosť skladovacích kapacít mala rásť menej ako výkony intermodálnej dopravy. Predkladanú argumentáciu teda nepovažujeme za korektnú a vyváženú, ale skôr účelovú na presadenie investícií do ďalších terminálov, ktorá môže zbytočne odkloniť pozornosť a zdroje od nateraz potrebných foriem podpory. Nepochybujeme možnosť, že ďalšie terminály časom budú potrebné, ale z poskytnutých údajov to nevyplýva, predkladané úvahy preto treba lepšie podložiť dátami a argumentmi.</p>	<p>O</p>	<p>ČA</p>	<p>Uvedená časť má len informatívny charakter. Každá prípadná investícia do výstavby, rozširovania a modernizácie terminálov z verejných zdrojov bude podliehať analýzám obsahujúcim aj požiadavky uvedené v pripomienke.</p> <p>Objasnenie odhadu vyčíslenia voľnej kapacity bolo doplnené o vysvetľujúcu vetu v časti 3.3. na str. 28.</p>

<p>ÚVSR</p>	<p>Kapitola 3.4 Na strane 30 v tabuľke odporúčame opraviť chybné uvedené jednotky, údaje sú pravdepodobne nie v tisícoch ale v miliónoch TEU.</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Zmena podľa pripomienky zapracovaná.</p>
<p>ÚVSR</p>	<p>Kapitola 3.4 Na strane 31 sa uvádza, že podľa štúdie Daphne „Container Market Report“ konštatovala potenciál vytvoriť pravidelnú linku pri preprave plných kontajnerov po Dunaji od Budapešti k prístavu Konstanca. Odporúčame uviesť, na základe akých faktorov štúdia konštatovala takýto potenciál iba od Budapešti nižšie, teda pre aké dôvody ho neidentifikovala aj pre slovenský úsek Dunaja. Zároveň navrhujeme v texte, ktorý nasleduje, uviesť nielen pozitíva ale aj riziká / negatíva a zmienku o termináli v Holíči vypustiť. Odôvodnenie: Je dôležité vedieť, či konštatovanie potenciálu len po Budapešť má prechodné/ odstrániteľné dôvody, alebo majú trvalý charakter. Ak vládna koncepcia prezentuje vízie, nemala by uvádzať iba ich možné prínosy a zamlčovať všetky negatíva. A už vôbec by nemala zvyšovať legitimitu kontroverzných súkromných zámerov, ktoré sú v rozpore s územnými plánmi i ochranou životného prostredia a nebola pri nich vierohodne preukázaná spoločenská efektívnosť (terminál v Holíči).</p>	<p>O</p>	<p>ČA</p>	<p>Uvedené má len informatívny charakter. Koncepcia nerieši zdroje a metodológiu štúdie Daphne.</p> <p>Dodatočné dohľadanie zdôvodnenia potenciálu od Budapešti nižšie bolo neúspešné. Z toho dôvodu bola veta Daphe reportu o tejto časti potenciálu od Budapešti nižšie zmazaná. Zároveň po diskusiách s predstaviteľmi prístavu Pálenisko, bol potvrdený potenciál novej logistiky prázdnych kontajnerov, takže jestvujúce znenie textu je korektné.</p> <p>Ohľadom pripomienky zámeru v Holíči: Výsledkom rozporového konania s MŽP SR, MK SR, TTSK je úprava pripomienkovanej vety, tak aby bolo zrejmé, že to je príklad možného pripravovaného zámeru výstavby intermodálneho terminálu.</p> <p>Nové znenie textu:</p>

				Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konsatnca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.
ÚVSR	Kapitola 3.4 Na strane 32 v texte (pod schémou nákladných koridorov) o predpoklade, že objem tovaru prepravený medzi Áziou a Európou do roku 2028 stúpne na 650 tis. TEU, odporúčame vyjasniť a doplniť: 1) kto to predpokladá, 2) či ide o predpoklad za koridor 8 alebo spolu za všetky medzi EÚ a Čínou, 3) či ide o hodnotu za rok a 4) východiskovú/ poslednú známu hodnotu Odôvodnenie: Údaje, ktoré nemajú jasne uvedený obsah, nemajú informačnú hodnotu a môžu byť ľahko nesprávne interpretované a používané, s odkazom na vládnu koncepciu.	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ÚVSR	Kapitola 4.3.3. Na stranách 66 - 68 v tabuľkách žiadame opraviť nesprávne predpoklady, ktoré významne skresľujú uvádzané prepočty a výslednú ekonomickú analýzu zavedenia podpory JVZ. Zároveň je potrebné jasnejšie uviesť zdroj – v tabuľkách spresniť či ide o vlastné	O	A	Vlastné spracovanie = spracovanie zo zdrojov MDV SR a z vyžiadaných zdrojov. Pre výpočet externalít v Koncepcii bol

	<p>spracovanie MDV alebo iného subjektu (akého), ktorý spracovanie pre MDV pripravil. Odôvodnenie: Upozorňujeme, že citovaný zdroj predpokladov v tabuľke na str. 67 sa týka železničnej dopravy, v ktorej výrazne dominujú ucelené vlaky. Nie je korektné pre JVZ predpokladať rovnakú úsporu negatívnych externalít ako v kapitole 4.3.2. pri kontajnerovej doprave ucelených dlhých vlakov na väčšie vzdialenosti. Doprava a manipulácia krátkych vlakov často na menšie vzdialenosti v systéme JVZ je spojená s podstatne vyššou spotrebou palív a teda aj emisiami na čistý tonokilometer prepraveného nákladu. Žiadame nesprávne uvedené predpoklady a z nich vychádzajúci prepočet úspory negatívnych externalít a ekonomickej efektívnosti podpory opraviť a zrealizovať, alebo nateraz neuvádzať a dopracovať k rozhodnutiu o konkrétnych podmienkach a výške podpory pre systém JVZ. Prezentovať v tejto kapitole a aj v závere podporu JVZ ako porovnateľne efektívnu k podpore intermodálnej dopravy ucelených vlakov/ liniek môže pri obmedzených zdrojoch štátneho rozpočtu viesť k uprednostneniu menej efektívneho nástroja a nevyužitiu synergií s podporou z Fondu obnovy a odolnosti.</p>			<p>použitý jednotný zdroj údajov Handbook 2019.</p> <p>Handbook 2019 nešpecifikuje externality jednotlivo pre segment JVZ.</p> <p>Pre doplnenie uvádzame, že aktuálne sa pripravuje štúdia podrobnej analýzy segmentu JVZ, ktorú bude realizovať Žilinská univerzita a tá by mala presnejšie definovať nákladovosť segmentu, čo bude použité pri následných rokovaniach s Európskou komisiou v rámci notifikačného procesu schémy podpory.</p>
<p>ÚVSR</p>	<p>Kapitola 4.3.3. Na strane 62 je uvedený zavádzajúci argument, že pre železničných nákladných dopravcov je spoplatnených 100 % železničnej infraštruktúry, pre cestných nákladných dopravcov cca 15 % cestnej infraštruktúry. Odporúčame doplniť na účely porovnania relevantnejší údaj, aká časť výkonov cestnej nákladnej dopravy je zaťažená mýtom. Odôvodnenie: Uvedené porovnanie je zavádzajúce, keďže podiel výkonov cestnej dopravy na spoplatnenej sieti je niekoľkonásobne vyšší ako 15 % (po nespoplatnených cestách jazdí nákladná doprava oveľa</p>	<p>O</p>	<p>A</p>	<p>Zmena podľa pripomienky zapracovaná.</p>

	<p>menej). Ministerstvo dopravy má možnosť získať takéto údaje z mýtného systému, ktorý v SR zaznamenával prejazdy vozidiel >3,5 tony po rozhodujúcej časti aj nespoplatnenej cestnej sieti (úseky s nulovou sadzbou). Odporúčame tieto údaje využiť a použiť na korektné porovnanie podielu železničnej a cestnej nákladnej dopravy, ktorá je zaťažená platbou za využívanie dopravnej cesty.</p>			
ÚVSR	<p>Kapitola 4.3.3. Odporúčame text podkapitoly o podpore jednotlivých vozňových zásielok výrazne redukovať. Odôvodnenie: Venovať tomuto jednému segmentu, ktorého význam v EÚ upadá, až 9 strán – tretinu celej návrhovej časti - považujeme za neprimerané, navrhujeme redukovať na adekvátnejší rozsah a obsah (eliminovať opakujúce sa informácie, opraviť alebo vypustiť zavádzajúce porovnanie). Nevylučujeme možnosť, že podpora tohto segmentu je potrebná, ale používanie zavádzajúcich porovnaní a tvrdení zbytočne spochybňuje legitimitu tejto snahy.</p>	O	N	<p>Systém JVZ považujeme za významný pre ponechanie tovarových tokov na železnici a preto rozsah strán považujeme za primeraný.</p>
ÚVSR	<p>Kapitola 4.3.3. V kapitole 4.3.3. v prvom grafe na str. 60 sú údaje iba za jedného dopravcu, odporúčame nahradiť porovnaním údajov – o ucelených vlakoch a JVZ - za celú železničnú nákladnú dopravu v SR (všetkých dopravcov spolu). Zároveň žiadame spresniť, v akých jednotkách sú uvedené údaje (čisté či hrubé milióny ton?) a doplniť aj výkony v tonokilometroch. Odôvodnenie: Na účely koncepcie nie je relevantné porovnať iba údaje jedného dopravcu. Mala by poskytnúť reálnejší obraz o veľkosti segmentu JVZ pre celkové výkony na železnici, nielen pre jedného dopravcu, ktorý ich zabezpečuje. Keďže v celej koncepcii sa na porovnanie správne používajú výkony v</p>	O	ČA	<p>Údaje prezentované v grafe považujeme za dostatočne jasné pre potreby spracovania analýzy segmentu JVZ, avšak pod uvedený graf sme doplnili vetu zdôvodňujúcu, z akého dôvodu je graf uvádzaný.</p> <p>Rovnako sme v úvode v časti manažérskeho zhrnutia uviedli Poznámku 2, ktorá definuje používanie jednotiek v celom</p>

	tonokilometroch, je potrebné aj za segment JVZ doplniť na porovnanie tiež takéto údaje (stačí v tabuľke).			dokumente.
ÚVSR	<p>Manažérske zhrnutie Na 4. strane v 3. odseku odporúčame vypustiť slová „jednotlivých vozňových zásielok“, aby bol 2. prístup (cieľ) komplementárny k 1. prístupu (cieľu), nielen zúžený na 1 konkrétny nástroj (JVZ). Je systémovjšie vyjadriť snahu predísť ďalšiemu neželanému modal shiftu zo železnice na cestu a nezužovať túto snahu na jediný nástroj. Odôvodnenie: V návrhu koncepcie uvedený systém jednotlivých vozňových zásielok predstavuje iba jeden z nástrojov na dosiahnutie 2. cieľa, ktorým by malo byť udržanie významných jestvujúcich železničných prepráv na železnici. Povýšiť nástroj na cieľ je nekoncepčné a môže viesť k neefektívnej podpore jedného opatrenia a nevyužívaniu iných, o ktorých sa koncepcia nezmieňuje, hoci môžu k udržaniu významných nákladných prepráv na železnici prispievať možno efektívnejšie (napr. postupná eliminácia pomalých jász, úzkych miest, neefektívností v riadení prevádzky zbytočne predlžujúcich prepravné časy, či ďalších faktorov, ktoré prepravcov odrádzajú od využívania železničných tratí v SR).</p>	O	ČA	<p>Zmena podľa pripomienky JVZ zapracovaná.</p> <p>Čo sa týka ostatných spomenutých opatrení (napr. úzke miesta, železničná infraštruktúra, a pod.) tieto Koncepcia nerieši , keďže sú riešené operatívne na viacerých fórach/úrovniach.</p>
ÚVSR	<p>Manažérske zhrnutie a kapitola 4.3 vlastného materiálu Na 5. strane a tiež v kapitole 4.3 odporúčame spojenie „externalizácia nákladov“ všade, kde sa uvádza, opraviť na „úspory negatívnych externalít“.</p> <p>Odôvodnenie: Spoločenská výhodnosť opatrenia nemôže byť tvorená úsporami z externalizácie nákladov. Zrejme sa v Manažérskom zhrnutí (i ďalej v dokumente) používa nesprávny výraz, v skutočnosti sa myslí</p>	Z	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.

	úspora negatívnych externalít. Najmä v kapitole 4.3 sa pojem používa viackrát, a to aj v tabuľkách a grafe v kapitolách 4.3.2 a 4.3.3.			
ÚVSR	Návrh uznesenie Do úloh v návrhu uznesenia vlády odporúčame doplniť úlohu pre MDV (prípadne v súčinnosti s MF): Predložiť komplexnú analýzu príčin doterajšieho obchádzania SR linkami intermodálnej kontajnerovej dopravy a možností ich odstránenia. Odôvodnenie: Kontajnerová doprava po železnici obchádza SR z viacerých príčin, nielen pre chýbajúcu finančnú podporu (napr. veľa pomalých jásd pre zanedbanú údržbu tratí, neefektívnosti v riadení prevádzky zbytočne predlžujúce prepravné časy, či ďalšie faktory, ktoré prepravcov odrádzajú od využívania železničných tratí v SR). Je potrebné všetky takéto príčiny a tiež príčiny slabého využívania verejného TIP Žilina identifikovať a podľa možnosti odstraňovať, aby sa nestalo, že koncepciou navrhované i v Pláne obnovy chystané podporné nástroje neprinesú očakávaný efekt z dôvodov, ktoré predložený návrh koncepcie vôbec neskúmal, zameriavajúc sa iba na odôvodnenie potreby priamej finančnej podpory.	Z	ČA	Táto otázka by mala byť riešená v Koncepcii rozvoja železničnej dopravy. Dodatočne však podľa dohody bude odporúčaný nástroj, akým spôsobom efektívnejšie eskalovať a riešiť operatívne nedostatky spojené „s obchádzaním intermodálnej dopravy“ v SR.
ÚVSR	Vlastný materiál - celý dokument Odporúčame doplniť číslovanie grafov a tabuliek, a taktiež jasnejšie uvádzať zdroje údajov v grafoch. Odôvodnenie: Chýbajúce číslovanie sťaží a obmedzí budúce odkazovanie sa na konkrétne grafy/ tabuľky z koncepcie. V grafoch sa ako zdroj často uvádza „vlastné spracovanie“, pričom nie je jasné, či sa myslí vlastné spracovanie MDV alebo iného spracovateľa, ktorého grafy ministerstvo prevzalo do koncepcie bez toho, aby pôvodcu údajov riadne	O	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.

	uviedlo ako zdroj.			
ÚVSR	Vlastný materiál - celý dokument Všade, kde sa uvádzajú údaje v tonokilometroch (tkm) alebo podiely dopravných módov odporúčame spresniť/ vyjasniť, či ide o údaje podľa čistých alebo hrubých tonokilometrov. Odôvodnenie: Nejednoznačné uvádzanie jednotiek môže viesť k nedorozumeniam i k chybnnej interpretácii údajov prezentovaných v koncepcii.	O	ČA	t=čistá tona hrt = hrubá tona tkm=čisté tonokilometre V úvodnej časti Manažérskeho zhrnutia bola doplnená vysvetľujúca Poznámka 2, ktorá definuje používanie uvedených skratiek v dokumente.
ÚVSR	Záver Na stranách 77 a 78 je neúčelné obsiahlo vymenúvať, k čomu sa pri kombinovanej doprave zaviazala vláda v PVV z roku 2002 alebo čo boli závery koncepcie z roku 2010 – a potom bez konkretizácie skonštatovať, že mnohé z opatrení nedospeli k realizácii a tiež že mnohé predpoklady z roku 2010 sa nenaplnili. Žiadame radšej uviesť, ktoré opatrenia sa zrealizovali a prečo sa mnohé ďalšie (väčšina) nezrealizovala a predpoklady nenaplnili. Odôvodnenie: Vecný odpočet/ reflexia (ne)plnenia predošlej koncepcie chýba v celom aktuálne predkladanom návrhu, nerozumieme prečo. Bez reflexie nedochádza k poučeniam, nenapĺňanie očakávaní sa potom opakuje. Veríme, že toto nie je v záujme predkladateľov koncepcie a porovnanie predpokladov/zámerov z roku 2010 a skutočnosti bude ešte doplnené (optimálne do kapitoly 2 alebo 3, v závere stačí stručne s odkazom na	O	N	Uvedený obsah v danej kapitole má len informatívny charakter poukávať na predchádzajúce snahy riešiť problematiku intermodálnej dopravy v SR.

	kapitolu).			
Verejnosť	<p>V materiáli sa uvádza ako príklad pripravovaný terminál v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konstanca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – voda loďami po Dunaji do Bratislavy a následne železnicou z Bratislavy do Holíča. Tento zámer navrhujem vypustiť z dôvodu, že zámer je umiestnený v lokalite významných archeologických pamiatok a lokalita sa uchádza spolu s ČR- Archeopark Mikulčice a obce Kopčany o zápis do zoznamov UNESCO. V ďalšej časti materiálu sa uvádza neznáme memorandum memorandum o spolupráci s čínskym partnerom na splavenie úseku Dunaj – Hodonín, čo je v rozpore s KURS a aj územnými plánmi TTSK a BSK. Pripomienka na vypustenie tejto časti z koncepcie je zásadná. Anna Zemanová, poslankyňa NRSR</p>	Z	A	<p>Na základe rozporových konaní, v rámci MPK ku terminálu Holíč, so subjektami MK SR, MŽP SR, TTSK bol konsenzuálne dohodnutý text akceptovaný všetkými dotknutými subjektami:</p> <p>Str. 30 Nové znenie textu: Príkladom môže byť pripravovaný zámer vybudovania terminálu v Holíči, ktorého filozofia je postavená na presune časti trás námorných nosičov kontajnerov z Ázie do prístavu Konstanca v Čiernom mori, následná preprava kontajnerov kombináciou železnica – Dunaj do Bratislavy a následne železnicou do Holíča, a ktorého realizácia bude závisieť aj od hodnotenia EIA a ďalších postupov v rámci konania podľa stavebných predpisov.</p> <p>Str. 70 Zmienka o termináli Holíč na uvedenej strane bude z Koncepcie rozvoja intermodálnej dopravy vymazaná.</p>

ÚNMSSR ÚVSR	<p>K vlastnému materiálu, bodu 2.2. Právne predpisy pre intermodálnu/kombinovanú dopravu a medzinárodné dohody o kombinovanej doprave, časti Strategické predpisy/dohody pre kombinovanú dopravu a jej prevádzku, v poslednej odrážke žiadame vypustiť na konci vety slová „a samozrejme všetky súvisiace platné technické normy“. Odôvodnenie: Technické normy nie sú právnymi predpismi ani medzinárodnými dohodami. Priamo účinné nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012) v platnom znení definuje v čl. 2 ods. 1 normu ako technickú špecifikáciu prijatú uznaným normalizačným orgánom, na opakované alebo nepretržité používanie, s ktorou súlad nie je povinný. Podľa druhej vety § 3 ods. 1 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii v znení neskorších predpisov technická norma nie je technickým predpisom. Podľa § 3 ods. 10 zákona č. 60/2018 Z. z. o technickej normalizácii v znení neskorších predpisov dodržiavanie slovenskej technickej normy alebo technickej normalizačnej informácie je dobrovoľné.</p>	Z	A	Zmena podľa pripomienky zapracovaná.
ÚJDSR	Odoslané bez pripomienok			
ÚPVS	Odoslané bez pripomienok			
NBÚ	Odoslané bez pripomienok			

MVSR	Odoslané bez pripomienok			
MPSVRSR	Odoslané bez pripomienok			
MOSR	Odoslané bez pripomienok			
NBS	Odoslané bez pripomienok			
MSSR - Sekcia legislatívy	Odoslané bez pripomienok			
ŠÚSR	Odoslané bez pripomienok			
AZZZ SR	Odoslané bez pripomienok			
ÚGKKS SR	Odoslané bez pripomienok			
KOZSR	Odoslané bez pripomienok			
MZVEZ SR	Odoslané bez pripomienok			
GPSR	Odoslané bez pripomienok			
MZSR	Odoslané bez pripomienok			
MIRRI SR	Odoslané bez pripomienok			
ÚMS	Odoslané bez pripomienok			

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

Z – zásadná

Vysvetlivky k pripomienkám:

A - akceptovaná

N - neakceptovaná

ČA – čiastočne akceptovaná