



Stanovisko Asociácie priemyselných zväzov a dopravy

Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030

(ďalej aj „Koncepcia“)

1. Postoj APZD k materiálu

APZD súhlasí s predloženým materiálom a odporúča ho na ďalšie legislatívne konanie.

2. Zdôvodnenie postoja APZD

APZD uplatnila k materiálu v medzirezortnom pripomienkovom konaní 19 pripomienok, z toho **4 zásadné. 2 zásadné pripomienky boli akceptované. 2 zásadné pripomienky** týkajúce sa požiadaviek na úpravu sadziieb a prepočet úspor v Čl. 4.3.3 o podpore pri prepravách jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) boli po rokovaní **prekvalifikované na obyčajné**, vzhľadom na to, že úloha umožňuje podľa predkladateľa upravovať sadzby pre trvalú podporu JVZ a intermodálnych prepráv podľa analýz a Žilinská univerzita pripravuje štúdiu, v ktorej má byť detailnejšie rozpracovaný model externalizácie nákladov. Uvedené potvrdil predkladateľ vo vyhodnotení vznesených pripomienok.

3. Stručný popis navrhovaných zmien, cieľ a obsah materiálu

- Primárnym cieľom Koncepcie je prostredníctvom opatrení v nej uvedených **zvýšiť podiel prepravovaných objemov tovarov v ekologickej intermodálnej doprave** presunom z cestnej dopravy, čím sa zníži produkcia CO₂, zaťaženie cestnej infraštruktúry a zlepši kvalita ovzdušia.
- Koncepcia predstavuje **celoštátny rámcový dokument**, ktorý definuje ciele štátu v oblasti rozvoja intermodálnej dopravy a nadväzuje na iné národné strategické dokumenty rozvoja dopravy a európske strategické dokumenty (ako napr. Európska zelená dohoda, Biela kniha).
- Koncepcia je postavená **na troch základných prístupoch s cieľom navýšenia intermodálnej dopravy v SR**, a to:
 1. snaha presunu a udržania čo možno najväčšieho množstva prepravy tovaru z ciest na iný ekologickejší mód dopravy,
 2. snaha ponechať prepravované toky železničného systému jednotlivých vozňových zásielok na železnici a zamedziť ich budúce možné presuny na cestu,

3. ponechanie čo možno najväčšieho percenta tokov prepravovaných dnes železnicou na území SR na železnici.

- Jadro Konceptie tvoria nasledovné dve časti:

Analýza súčasného stavu

- V Konceptii sa konštatuje, že v súčasnom období výkony intermodálnej/ kombinovanej dopravy v SR rastú, ale nie výrazne rýchlejšie ako v krajinách EÚ a zároveň **podiel intermodálnej dopravy na železničnej nákladnej doprave v SR zostáva výrazne nižší za európskym priemerom.**
- Táto časť zahŕňa aj pohľad na rôzne formy podpory intermodálnej dopravy v Európe a dopady koronakrízy na stav intermodálnej dopravy v Európe. Najsilnejšiu dotačnú politiku v oblasti kombinovanej dopravy majú v Európe krajiny: Rakúsko, Nemecko, Francúzsko a Švajčiarsko. **Slovensko patrí spolu so Slovinskom, Španielskom, Estónskom a Lotyšskom ku krajinám EÚ, ktoré neposkytujú žiadnu formu dotácií na kombinovanú dopravu.** Najčastejšou formou podpory v EÚ sú prevádzkové dotácie, investície budovania železničnej infraštruktúry (prípojné trate) a budovania infraštruktúry intermodálnej prepravy (terminály).

Návrhová časť Konceptie rozvoja intermodálnej dopravy SR

- Konceptia predpokladá spracovanie schém štátnej pomoci, ktoré po odsúhlasení Európskou komisiou vytvoria podmienky na realizáciu opatrení na podporu intermodálnej dopravy.
- V rámci investícií z **Plánu obnovy a odolnosti bude vytvorený dotačný systém:**
 - a) **na zaobstaranie potrebných intermodálnych prepravných jednotiek** (manipulovateľných návesov, výmenných nadstavieb a dvojpaletových kontajnerov)- predpokladaná úhrada **maximálne 30%** oprávnených nákladov a
 - b) **na podporu spustenia nových intermodálnych liniek** s maximálnou úhradou **49%** oprávnených nákladov.
- Podpora rozvoja infraštruktúry terminálov intermodálnej/kombinovanej dopravy sa plánuje realizovať z **Operačného Programu Slovensko.**
- Pravidelná podpora na akceleráciu výkonov intermodálnej dopravy (presun tovarových tokov z ciest na ekologickejšie módy dopravy) a pravidelná podpora jednotlivých vozňových zásielok (udržanie tovarových tokov na železnici) má byť financovaná **zo štátneho rozpočtu.**