

Podpora prípravy Sociálno- klimatických plánov

Výstup 3

Správa o oprávnených opatreniach a investíciách, ktoré sa majú zohľadniť v rámci Sociálno-klimatického plánu

Záverečná správa pre Slovensko

REFORM/2021/OP/0006 Časť 1



Funded by
the European Union

Trinomics® 

Podrobnosti zmluvy

Európska komisia

Pracovná skupina pre reformy a investície (SG REFORM)

Referenčné číslo: REFORM/2021/OP/0006 Časť 1

Predložené

Trinomics B.V.

Mauritsweg 44

3012 JV Rotterdam

Holandsko

Kontaktná osoba

Andrea Demurtas

E: Andrea.Demurtas@trinomics.eu

Dátum

Rotterdam, 19/06/2025

Upozornenie

Táto správa bola vypracovaná s finančnou podporou Európskej únie. Za jej obsah zodpovedá výlučne autor (autori). Názory vyjadrené v tejto správe nemožno v žiadnom prípade považovať za oficiálny názor Európskej únie.

Trinomics



Rotterdam, 19/06/2025

REFORM/2021/OP/0006 Časť 1

Podpora prípravy Sociálno-klimatických plánov

V spolupráci s:



Copenhagen
Economics



Funded by
the European Union

Obsah

1. Manažárske zhrnutie.....	1
2. Úvod.....	14
3. Metodika	15
3.1. Vytvorenie zoznamu vhodných M&Is a výber M&Is na ďalšiu analýzu a možné zaradenie do Plánu.....	15
3.2. Charakteristika vybraných M&Is	20
3.3. Meranie vplyvov vybraných M&Is.....	21
4. Analýza vybraných M&Is	22
4.1. Zoznam a výber M&Is	22
4.1.1. Analýza MCA.....	22
4.1.2. Výberový proces.....	32
4.2. Opis a hlavné prvky vybraných M&I	35
4.2.1. Budovy	36
4.2.2. Doprava.....	66
4.2.3. Priama podpora príjmov.....	109
4.2.4. Náklady na M&Is.....	109
4.2.5. Metodika nákladov	109
4.3. Celkové predpokladané vplyvy	111
4.3.1. Kvantitatívne vplyvy Plánu	116
4.3.2. Vplyvy priamej podpory príjmov.....	118
5. Úvahy na úrovni Plánu	118
5.1. Účinná implementácia a monitorovanie	118
5.2. Konzistentnosť a doplnkovosť s inými iniciatívami	121
5.2.1. S existujúcimi národnými iniciatívami	121
5.2.2. S financovaním a programami EÚ.....	122
6. Odporúčania.....	124
Príloha A – Súhrn konzultácií so zainteresovanými stranami.....	128
Príloha B – Úplná charakteristika vybraných M&Is	130
Príloha C – Ďalšie metodické podrobnosti.....	265
Náklady a vplyvy	265
MCA: Kategorizácia opatrení a základné kritériá hodnotenia	278

Zoznam skratiek

Skratka / Akronym	Úplný termín / definícia
BA	Orgán príjemcu (NIKA)
BRP	Pasport obnovy budovy
CEF	Nástroj na prepojenie Európy
CO₂	Oxid uhličitý
DLV	Výstup
DNSH	Zásada nespôsobovať významnú škodu
EC	Európska komisia
EED	Smernica o energetickej efektívnosti
EPBD	Smernica o energetickej hospodárnosti budov
EPC	Energetický certifikát budovy
ETS2	Systém obchodovania s emisiami 2
GHG	Skleníkové plyny
MCA	Viac kritériová analýza
MoF	Modernizačný fond
MS	Členský štát (Európskej únie)
M&Is	Opatrenia a investície
NADA	Národný dopravný úrad
NECP	Národný energetický a klimatický plán
NIKA	Národná implementačná a koordinačná autorita (BA)
NGO	Nezisková organizácia
RD	Rodinný dom
NZEB	Budova s takmer nulovou potrebou energie
RES	Obnoviteľné zdroje energie
RRP	Plán obnovy a odolnosti
OPEX	Prevádzkové náklady
OSS	Jednotné kontaktné miesta
SAŽP	Slovenská agentúra životného prostredia
SCF/Fond	Sociálno-klimatický fond
SCP/Plán	Sociálno-klimatický plán
SEVA	Slovenská asociácia elektrických vozidiel
SG REFORM	Pracovná skupina Európskej komisie pre reformy a investície
SIEA	Slovenská inovačná a energetická agentúra
SK8	Združenie samosprávnych krajov Slovenska
SSKI	Sociálne služby krízovej intervencie
ŠFRB	Štátny fond rozvoja bývania
TCO	Celkové náklady na vlastníctvo
TSI	Nástroj technickej podpory
ZEB	Budova s nulovými emisiami
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

1. Manažérske zhrnutie

Tento dokument je tretím výstupom projektu *Podpora prípravy Sociálno-klimatických plánov*, financovaného Európskou úniou prostredníctvom nástroja technickej podpory (TSI) a riadeného pracovnou skupinou Európskej komisie (EK) pre reformy a investície (SG REFORM). Cieľom projektu je podporiť deväť členských štátov (ČŠ) (Belgicko, Chorvátsko, Česko, Dánsko, Fínsko, Lotyšsko, Litvu, Rumunsko a Slovensko) pri vypracovaní ich Sociálno-klimatických plánov (SCP). Tieto plány stanovujú národné prístupy na zníženie potenciálnych negatívnych vplyvov zavedenia systému obchodovania s emisiami 2 (ETS2) na zraniteľné domácnosti, používateľov dopravy a mikropodniky prostredníctvom cielených podporných opatrení v oblasti budov, čistej mobility a znižovania energetickej chudoby.

Výstup 3 – Správa o oprávnených opatreniach a investíciách, ktoré sa majú zohľadniť v rámci Sociálno-klimatického plánu, opisuje prístup použitý na výber a charakterizovanie opatrení a investícií (M&Is), analyzuje ich očakávané vplyvy, míliaiky a ciele, identifikuje ich súlad s inými národnými iniciatívami a poskytuje odporúčania na podporu ich účinného vykonávania a monitorovania.

Kľúčové kroky podniknuté na zostavenie zoznamu M&Is (na úrovni členských štátov)

- Preskúmanie dlhého EÚ zoznamu vypracovaného v rámci tohto projektu: Národný SCP tím začal preskúmaním EÚ zoznamu M&Is a súvisiacimi konzultáciami s národnými zainteresovanými stranami o situácii na Slovensku. Výsledkom bolo, že predbežne vybrané M&Is boli predstavené a prerokované počas workshopov v novembri 2024 s členmi pracovných skupín SCP pre budovy a dopravu.
- Príprava národného dlhého zoznamu: Na konci roka 2024 bol národný dlhý zoznam M&Is poskytnutý BA a následne zdieľaný s členmi pracovnej skupiny SCP na pripomienkovanie. V tejto súvislosti národný SCP tím dostal spätnú väzbu od rôznych zainteresovaných strán buď v písomnej, alebo ústnej forme počas rôznych bilaterálnych stretnutí alebo validačného workshopu DLV 2 na začiatku roka 2025.
- Výber M&Is: Následne BA konzultovala s príslušnými ministerstvami ich priority. V marci 2025 sa preto konalo rozhodujúce stretnutie s predstaviteľmi NIKA, slovenských ministerstiev hospodárstva, životného prostredia a dopravy a národného SCP tímu pre TSI týkajúce sa výberu M&Is najvhodnejších na úplnú charakterizáciu.
- Analýza vybraných M&Is: Národný TSI tím a kľúčoví partneri (OEKO) neskôr konzultovali výber s príslušnými ministerstvami a regionálnymi autoritami či expertnými združeniami, aby získali podklady na prípravu tabuliek s úplnou charakteristikou vybraných M&Is.

Analýza a celkový vplyv vybraných M&I

Táto správa sa zameriava na nasledujúce M&Is:

- Komponent budov:
 - Obnova rodinných domov;
 - Podpora obnovy bytových domov;
 - Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov;
 - Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie.
- Komponent doprava:
 - Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc;
 - Doprava na požiadanie;
 - Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi;
 - Investície do železničnej infraštruktúry;
 - Výstavba cyklistickej infraštruktúry.

Komponent budov

Vybrané opatrenia a iniciatívy v sektore budov sa zameriavajú hlavne na obnovu budov (najmä budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou) a na potrebnú pomoc, podporu a informácie. Cieľom opatrení a investícií je znížiť spotrebu energie, spotrebu fosílnych palív a emisií CO₂ prostredníctvom hĺbkovej obnovy (definícia v EPBD), dosiahnutej aj prostredníctvom postupného prístupu (definovaného v EPBD ako postupná hĺbková obnova), pričom kľúčové kroky sú stanovené v pasporte obnovy budovy. Tým sa zabezpečí zásada „energetická efektívnosť na prvom mieste“. Proces sa často začína opatreniami v tepelnej ochrane, po ktorých nasleduje výmena vykurovacích systémov, inštalácia systémov využívajúcich obnoviteľné zdroje energie a systémov riadenia.

Cieľovými skupinami, na ktoré sa vzťahujú vybrané M&Is, sú zraniteľné domácnosti v rodinných domoch, bytových domoch, sociálnych bytoch a zariadeniach sociálnych služieb, ako aj zraniteľné mikropodniky pôsobiace v rodinných domoch.

Dlhodobé investície do obnovy budov budú sprevádzané poradenstvom, odbornou pomocou a podporou poskytovanou v rámci jednotných kontaktných miest (OSS) zriadených na základe smerníc EPBD a EED. To bude kombinované s komunitnou a sociálnou prácou, ako aj budovaním kapacít miestnych úradníkov a ďalších odborníkov zapojených do implementácie SCP. Cieľom je doplniť služby OSS o pomoc a poradenstvo šité na mieru zraniteľným skupinám (domácnostiam, subjektom sociálneho bývania, spoločenstvám vlastníkov bytov a mikropodnikom) a bezplatné poskytovanie energetických certifikátov a pasportov obnovy

zraniteľným domácnostiam. Cieľom je zvýšiť mieru obnovy a kvalitu obnovy; podporiť implementáciu investícií SCP; znížiť emisie CO₂ a znížiť energetickú chudobu prostredníctvom hĺbkovej obnovy, čím sa zabezpečí skutočná úspora nákladov na energiu.

Opatrenia v oblasti budov by mali zasiahnuť 78 600 domácností. Z toho:

- počet energeticky zraniteľných domácností, ktoré sú výrazne ovplyvnené ETS2 a ktoré by mali byť podľa odhadov M&Is vymanené zo zraniteľnosti, sa odhaduje na 41 300 až 54 100.
- počet energeticky chudobných domácností, ktoré by mali byť vymanené z energetickej chudoby prostredníctvom navrhnutých M&Is, sa odhaduje na 41 300 až 57 000.

Na zasiachnutie celkového počtu zraniteľných domácností podľa článku 2 ods. 10 je potrebné zohľadniť prekryvanie sa *energeticky chudobných* a *významné zasiahnutých ETS2*, napríklad v prípadoch:

- takmer dokonalé prekryvanie medzi týmito dvoma skupinami (všetky energeticky chudobné domácnosti sú tiež výrazne ovplyvnené ETS2) naznačuje, že v rozmedzí od 41 300 do 57 000 domácností by po realizácii M&Is neboli zraniteľné ani považované za energeticky chudobné.
- minimálne prekryvanie (väčšina príjemcov je buď energeticky chudobná, alebo výrazne ovplyvnená ETS2, ale nie oboje) naznačuje, že všetky domácnosti, na ktoré sa vzťahujú M&Is (78 600), by po realizácii M&Is neboli ani zraniteľné, ani považované za energeticky chudobné.

Hoci nie je možné presne odhadnúť toto prekryvanie, očakávame vysoké prekryvanie v krajinách s vysokým podielom vykurovania fosílnymi palivami a nízke prekryvanie v krajinách s nízkym podielom vykurovania fosílnymi palivami. Kvalitatívne posúdenie prekryvania naznačuje strednú až vysokú úroveň prekryvania medzi energeticky chudobnými domácnosťami a zraniteľnými domácnosťami, ktoré sú výrazne ovplyvnené ETS2.

Odhady vychádzajú z počtu domácností, ktoré budú pravdepodobne oslovené prostredníctvom navrhovaných M&Is, podielu oslovených domácností, ktoré sú energeticky chudobné alebo výrazne ovplyvnené ETS2, a podielu oslovených a výrazne ovplyvnených ETS2, ktoré môžu byť vďaka opatreniu alebo investícii vyňaté zo zraniteľnosti.

Komponent dopravy

Vybrané merateľné a kvantifikovateľné ciele v sektore dopravy sa zameriavajú hlavne na verejnú dopravu. Zameriavajú sa na prístupnosť, dostupnosť, cenovú dostupnosť, ako aj kvalitu verejnej dopravy. Ukazovatele v oblasti dopravy je možné zlepšiť rozšírením služieb verejnej dopravy v odľahlých, riedko osídlených oblastiach (ktoré majú v súčasnosti slabé spojenie) a v regiónoch s nedostatočnou

dopravnou obslužnosťou. Ďalším vybraným prístupom je zlepšenie kvality vozidiel a vozového parku verejnej dopravy a prechod na vozidlá s nulovými emisiami. Vozidlá pre dopravu na požiadanie budú tiež s nulovými emisiami. Podpora pre domácnosti s najnižšími príjmami bude poskytovaná prostredníctvom zliav na cestovné a prvkom dopravného komponentu sú aj investície do kvality železničnej infraštruktúry, ktoré zlepšia dostupnosť železničnej dopravy vo východnej časti Slovenska. Kombinácia vyššie uvedených opatrení a investícií rieši zraniteľnosť dopravy tým, že: (1) sa zameriava konkrétne na ekonomickú situáciu obyvateľov a cenovú dostupnosť dopravy (a tým zabezpečuje uspokojenie základných potrieb v oblasti cestovania) a (2) zlepšuje dostupnosť verejnej dopravy v odľahlých oblastiach s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou prostredníctvom dopravných služieb na požiadanie, čím poskytuje možnosti a lacnejšiu alternatívu k používaniu súkromných áut na spojenie s ekonomickými centrami, školou, prácou atď. Z ekonomického hľadiska bude podpora prechodu na batériové elektrické vozidlá vo verejnej doprave prínosom pre všetkých cestujúcich, pretože poskytne finančne dostupné alternatívy dopravy – najmä pre ľudí s nízkymi príjmami, ktorí majú menšiu pravdepodobnosť, že budú vlastniť súkromné vozidlo.

Jedna z uvažovaných investícií je zameraná na podporu aktívnej nemotorizovanej dopravy prostredníctvom financovania výstavby cyklistickej a súvisiacej infraštruktúry, vrátane technickej podpory pri príprave projektov. Cieľom tejto investície je predĺženie dĺžky cyklistických ciest na Slovensku pre každodenné používanie a dochádzanie do práce. Poskytuje tiež alternatívu pre cestovanie na „posledný kilometer“ a spojenie s verejnou dopravou.

Očakáva sa, že investície do dopravy oslovia 140 000 používateľov dopravy (domácností). Z toho:

- počet zraniteľných používateľov dopravy, ktorých ETS2 výrazne ovplyvňuje, a ktorí by mali byť podľa posúdených M&Is vymanení zo zraniteľnosti, sa odhaduje na 41 700 až 104 100.
- počet dopravne chudobných používateľov dopravy (domácností), ktorí by mali byť podľa posúdených M&Is vymanení z dopravnej chudoby, sa odhaduje na 24 600 až 52 200.

Na zasiachnutie celkového počtu zraniteľných používateľov dopravy podľa článku 2 ods. 10 je potrebné zohľadniť prekrývanie medzi *dopravne chudobnými* a *významne zasiahnutými ETS2*, napríklad v prípadoch:

- takmer dokonalé prekrývanie medzi týmito dvoma skupinami (všetky dopravne chudobné domácnosti sú tiež výrazne ovplyvnené ETS2) naznačuje, že v rozmedzí od 41 700 do 104 100 používateľov dopravy by po M&Is neboli ani zraniteľní, ani považovaní za dopravne chudobných používateľov v doprave.

- minimálne prekryvanie (väčšina príjemcov je buď dopravne chudobná, alebo výrazne ovplyvnená ETS2, ale nie oboje) naznačuje, že po M&I by sa 66 200 až 140 200 používateľov dopravy nepovažovalo ani za zraniteľných, ani za dopravne chudobných.

Hoci nie je možné presne odhadnúť tento prekryvajúci sa počet, očakávame vysoký prekryvajúci sa počet v krajinách, kde nižšie príjmové decily vykazujú vysokú mieru vlastníctva automobilov a žijú v oblastiach so slabou dostupnosťou verejnej dopravy, ako sú vidiecke oblasti. Kvalitatívne hodnotenie prekryvajúceho sa počtu na základe analýzy citlivosti naznačuje nízky, resp. Stredný prekryv dopravne chudobných domácností a domácností, ktoré sú výrazne ovplyvnené ETS2.

Tieto odhady vychádzajú z počtu používateľov dopravy, ktorých je možné osloviť prostredníctvom navrhovaných M&Is, podielu oslovených domácností, ktoré sú dopravne chudobné alebo výrazne ovplyvnené ETS2, a podielu oslovených a výrazne ovplyvnených ETS2, ktoré môžu byť vďaka opatreniu alebo investícii vymanené z dopravnej chudoby a/alebo zraniteľnosti.

V prípade budov aj dopravných komponentov je dôležité zapojenie sociálno-ekonomických partnerov, vrátane zástupcov občianskej spoločnosti (prostredníctvom tematicky relevantných združení občianskej spoločnosti v sociálnej a environmentálnej oblasti alebo ich platforiem). V rámci tohto projektu TSI (sa uskutočnilo viacero konzultácií (počas bilaterálnych stretnutí, ako aj počas podujatí organizovaných s cieľom získať spätnú väzbu k DLV 2 a 3) a NIKA ako orgán BA zodpovedný za SCP, takisto viedla vlastné konzultácie o návrhu opatrení v SCP.

Doplnkovosť (konzistentnosť/koherentnosť vybraných M&Is) s inými relevantnými národnými plánmi a fondmi)

Komponent budov

Doplnkovosť je zabezpečená prepojením s existujúcimi schémami, relevantnými národnými plánmi a fondmi, najmä s tými, ktoré sú uvedené nižšie.

- Schéma „Obnov dom mini“, ktorá je financovaná z Plánu obnovy a odolnosti (kapitola REPowerEU) v časovom horizonte do konca roka 2025. Následne bude financovanie pokračovať z Modernizačného fondu. Doplnkovosť s M&Is *Obnova rodinných domov* je zabezpečená predĺžením času, vyššou úrovňou ambícií a poskytnutím 100 % grantov zraniteľným skupinám. Ďalšie financovanie tiež rozšíri cieľovú skupinu na zraniteľné domácnosti a zraniteľné mikropodniky a budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (EPBD čl. 3 a 9).
- ŠFRB poskytuje zvýhodnené úvery na obnovu bytových domov, sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb. Doplnkovosť so schémou ŠFRB spočíva

v kombinácii úverov s dotáciami (alebo odpustením úveru), čo je vhodnejšie pre zraniteľné skupiny.

- Obnova rodinných domov a zostávajúcich neobnovených bytových domov je prioritou NECP.
- Obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou prispeje k splneniu povinností vyplývajúcich z implementácie EPBD.
- Rozšírenie služieb jednotného kontaktného miesta (OSS) o poradenstvo prispôsobené zraniteľným domácnostiam je v súlade s článkom 18 revidovanej smernice EPBD a článkom 22 ods. 6 smernice EED. Opatrenie, ktoré poskytuje energetické certifikáty a pasporty budov zadarmo, je v súlade s článkami 12 a 19 revidovanej smernice EPBD.

Komponent dopravy

Vybrané M&Is dopĺňajú existujúce systémy, ktoré sú už zavedené, najmä tie, ktoré sú uvedené nižšie.

- V Slovenskej republike existuje program, ktorý poskytuje zľavy na verejnú dopravu. Rôzne zľavy sa poskytujú deťom do 6 rokov, študentom do 26 rokov, dôchodcom nad 62 rokov a osobám so zdravotným postihnutím. Existujúci systém je financovaný z rozpočtu štátu a rozpočtov samosprávnych krajov a obcí. Doplnkovosť navrhovaného opatrenia spočíva v rozšírení existujúceho systému zliav na obyvateľov s nízkymi príjmami, ktorí sú považovaní za ľudí v hmotnej núdzi.
- Na financovanie železničnej infraštruktúry sa v súčasnosti využívajú prostriedky slovenskej vlády a EÚ (Program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti, CEF). Prostriedky sa využívajú v rôznych programoch, z ktorých najdôležitejší je rozvoj železničnej infraštruktúry vrátane rekonštrukcie a modernizácie koľajníc, výstavby nových mestských železničných tratí a rozvoja cyklistickej infraštruktúry.
- Plán obnovy a odolnosti pre Slovensko financuje železničné a cestné vozidlá. Súčasťou komponentu „Udržateľná doprava“ je program na obstaranie nových železničných vozidiel a renováciu železničných vozidiel. Opatrenie 2.8.1 Programu Slovensko sa používa na financovanie cestných vozidiel.
- Financovanie slovenskej vlády a financovanie EÚ (Program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti) pre cyklistickú infraštruktúru.

Odporúčania pre účinné monitorovanie a implementáciu

Komponent budov

Na účinné monitorovanie a implementáciu bude potrebná medziinštitucionálna spolupráca medzi viacerými slovenskými ministerstvami (ministerstvom hospodárstva, dopravy a životného prostredia) a agentúrami (SAŽP, SIEA) už od samého začiatku. Okrem toho je potrebné zaviesť niektoré prvky vyplývajúce z

implementácie smerníc EPBD a EED, napríklad nové ukazovatele v EPC, právna implementácia pasportu obnovy budov a vytvorenie OSS. Odporúča sa vypracovať (i) špecifickú metodiku užitočnú na kontrolu úspor nákladov na energiu po obnove a (ii) usmernenia na zachovanie kvality a zároveň zníženie nákladov na pasporty obnovy budov, napríklad poskytnutím typizovaných riešení.

Komponent dopravy

Účinný monitoring a implementácia musia byť zabezpečené úzkou spoluprácou na národnej úrovni (Ministerstvo dopravy SR, Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny, NADA, ŽSR, ZSSK) a na regionálnej úrovni (samostatné kraje, obce, regionálni poskytovatelia dopravy, mimovládne organizácie poskytujúce dopravu na požiadanie, regionálne úrady práce, sociálnych vecí a rodiny). Kľúčová je aj spolupráca ďalších inštitúcií na národnej a regionálnej úrovni, najmä tých, ktoré sa zaoberajú procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie a procesom stavebného povoľovania. Osobitná pozornosť by sa mala venovať procesu verejného obstarávania (vozidiel, nabíjacích staníc, železničnej infraštruktúry). Úloha obcí a samosprávnych krajov je kľúčová pre budovanie cyklistickej infraštruktúry.

Pre ďalšiu analýzu boli vybrané M&Is zamerané na budovy a dopravu, s dôrazom na ich vplyv. V tabuľke nižšie sú uvedené hlavné ciele, odhadované náklady a zdroje financovania, rozdelené do kategórií budovy a doprava.

11 Prehľadná tabuľka M&Is vybraných na ďalšiu analýzu

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
Sektor budov	1 176,45 milióna EUR, z toho 882,34 milióna EUR (75 %) pochádza z SCF a 294,11 milióna EUR (25 %) z národných zdrojov	1. Obnova rodinných domov	1. Cieľom M&I je poskytovať dotácie na obnovu rodinných domov vo vlastníctve zraniteľných domácností a mikropodnikov s cieľom výrazne zvýšiť energetickú hospodárnosť, znížiť spotrebu fosílnych palív, produkciu emisií CO ₂ a náklady na energiu v budovách s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Môže to byť aj postupná, hĺbková obnova na základe pasportu obnovy budovy. M&I bude rozšírením programu „Obnov dom“ z hľadiska časového obdobia a zvýšením úrovne ambícií na hĺbkovú obnovu ako postupnú hĺbkovú obnovu s typicky 2 krokmi obnovy na zraniteľnú domácnosť na základe pasportu obnovy (zlepšenie obvodového plášťa výmenou okien a zateplením ako prvé kroky a technické systémy vrátane OZE, ako ďalší krok, ak je to potrebné).	Všetky opatrenia, tisíce domácností: - ak maximálne prekryvanie: 41,3 – 57 - ak minimálne prekryvanie: 82,6 – 78,6	251,5

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
		2. Podpora obnovy bytových domov	2. Podpora obnovy bytových domov poskytovaním dotácií na kompenzáciu zvýšených platieb do <i>Fondu prevádzky, údržby a opráv</i> súvisiacich s obnovou bytových domov s cieľom zvýšiť mieru obnovy zostávajúcich približne 25 % neobnovených bytových domov a zvýšiť mieru dokončenia čiastočne obnovených bytových domov (napr. zateplenie iba bočných fasád). Cieľovou skupinou sú zraniteľné domácnosti – vlastníci bytov, v neobnovených alebo čiastočne obnovených bytových domoch z dôvodu nedostatku 2/3 hlasov vlastníkov bytov na získanie súhlasu na úverovanie obnovy.		61.1
		3. Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov	3. Cieľom kombinácie dotácií a úverov na obnovu sociálnych bytov v bytových domoch a obnovu zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov je výrazne zlepšiť energetickú hospodárnosť, znížiť spotrebu fosílnych palív, emisie CO ₂ a náklady na energiu v budovách s najhoršou energetickou		157.1

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
			hospodárnosťou. Môže to byť aj postupná, hĺbková obnova na základe pasportu obnovy budovy. Toto M&I umožňuje tiež vykonávať prestavbu existujúcich bytov v bytových domoch, ak sú napríklad „neobývané“, čím sa umožňuje ich opätovné využitie.		
		4. Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie	4. Cieľom balíka opatrení a investícií “Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie” je poskytovať poradenstvo pre zvýšenie miery obnovy v budovách obývaných zraniteľnými domácnosťami a mikropodnikmi, zlepšiť kvalitu obnovy, podporovať realizáciu investícií SCP a tým znížiť spotrebu fosílnych palív, emisie CO₂ a znížiť zraniteľnosť a energetickú chudobu. Poradenské služby na mieru budú zahŕňať prvý kontakt s existujúcimi sociálnymi pracovníkmi v teréne, technické poradenstvo zamerané na zraniteľné skupiny a bezplatné		62.3

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
			poskytovanie energetických certifikátov a pasportov obnovy budov.		
Doprava	561,45 mil. EUR, z toho 421,09 EUR (75 %) je SCF a 140,36 EUR (25 %) je národné financovanie	5. Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc.	5. Vysoká kvalita verejnej dopravy ako alternatíva k používaniu automobilov. Nahradenie súčasného vozového parku verejnej dopravy vozovým parkom s nulovými emisiami a súvisiacimi nabíjacími stanicami.	Všetky opatrenia, tisíce používateľov dopravy: - pri maximálnom prekryvaní: 41,7 – 104,1 - ak minimálne prekryvanie: 66,2 – 140,2	35,4
		6. Doprava na požiadanie	6. Poskytovanie finančných prostriedkov na verejnú dopravu na požiadanie s cieľom zlepšiť dostupnosť spojení pre obyvateľov, najmä v nedostatočne obsluhovaných vidieckych a odľahlých oblastiach a regiónoch, čím sa zameriavame na zraniteľných používateľov dopravy s obmedzenými možnosťami dopravy.		2,9

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
		7. Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi	7. Poskytovanie finančných prostriedkov na zľavy z cestovného pre obyvateľov v hmotnej núdzi, čím sa zlepši dostupnosť verejnej dopravy pre najchudobnejšiu časť obyvateľstva.		16,9
		8. Investície do železničnej infraštruktúry	8. Zlepšenie kvality a dostupnosti verejnej dopravy v dôsledku možného zvýšenia a zlepšenia spojení prostredníctvom rekonštrukcie piatich železničných tratí/koľajníc v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.		0,7
		9. Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	9. Poskytovanie finančných prostriedkov na rozšírenie cyklotrás na Slovensku na každodenné používanie a dochádzanie do práce. Podpora aktívnej mobility a nemotorizovaných spôsobov dopravy.		634
Dočasná priama podpora príjmov	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Technická pomoc (článok 8 ods. 3)	51 mil. EUR (2,5 % celkového rozpočtu)	Určí BA	N/A	N/A	N/A

Oblasť intervencie	Celkové náklady (absolútne a % z celkového financovania) podľa zdroja financovania	Prehľad hlavných plánovaných M&I	Ciele M&I	Vplyv: Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	Vplyv: Zníženie emisií CO ₂ počas obdobia implementácie SCP (ktCO ₂ e)
Príspevok na TSI (článok 11 ods. 3)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Príspevok do oddelenia členských štátov v rámci Invest EU (článok 11 ods. 3)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

2. Úvod

Toto je správa o výsledkoch projektu *Podpora prípravy sociálno-klimatického plánu pre Slovensko*. Tento projekt je financovaný Európskou úniou prostredníctvom nástroja technickej podpory a riadi ho pracovná skupina EK pre reformy a investície (SG REFORM). Zhotoviteľ (konzorcium pod vedením spoločnosti Trinomics, ktoré zahŕňa spoločnosti Ecorys, E3-Modelling, IEECP, Oeko-Institut, Copenhagen Economics, Sweco Finland, EpV, EGÚ Brno, ENBEE, ELLE, ako aj niekoľko nezávislých konzultantov) podporuje deväť členských štátov (Belgicko, Chorvátsko, Česko, Dánsko, Fínsko, Lotyšsko, Litva, Rumunsko a Slovensko) pri vypracovaní ich národných plánov SCP. Tieto plány stanovujú národné prístupy na zníženie potenciálnych negatívnych vplyvov zavedenia systému obchodovania s emisiami 2 (ETS2) na zraniteľné domácnosti, používateľov dopravy a mikropodniky.

Táto správa poskytuje prehľad M&Is, ktoré je potrebné zohľadniť v rámci SCP. Táto správa predstavuje výsledky činností vykonaných počas tretej fázy projektu.

V súlade so štruktúrou a usmerneniami prílohy V nariadenia o SCF táto správa opisuje M&Is vybrané na ďalšiu analýzu v oblasti budov, dopravy a priamej podpory príjmov. Podrobne opisuje aj metodiku použitú na výber týchto M&I.

Správa je usporiadaná nasledovne:

Kapitola správy	Popis
Kapitola 1	Zhrnutie
Kapitola 2	Úvod
Kapitola 3	Metodika – výber M&Is, vrátane všeobecného a národného prístupu
Kapitola 4	Analýza vybraných M&Is
Kapitola 5	Úvahy na úrovni Plánu
Kapitola 6	Odporúčania
Príloha A	Zhrnutie konzultácií so zainteresovanými stranami
Príloha B	Úplná charakteristika vybraných M&Is
Príloha C	Ďalšie metodické podrobnosti

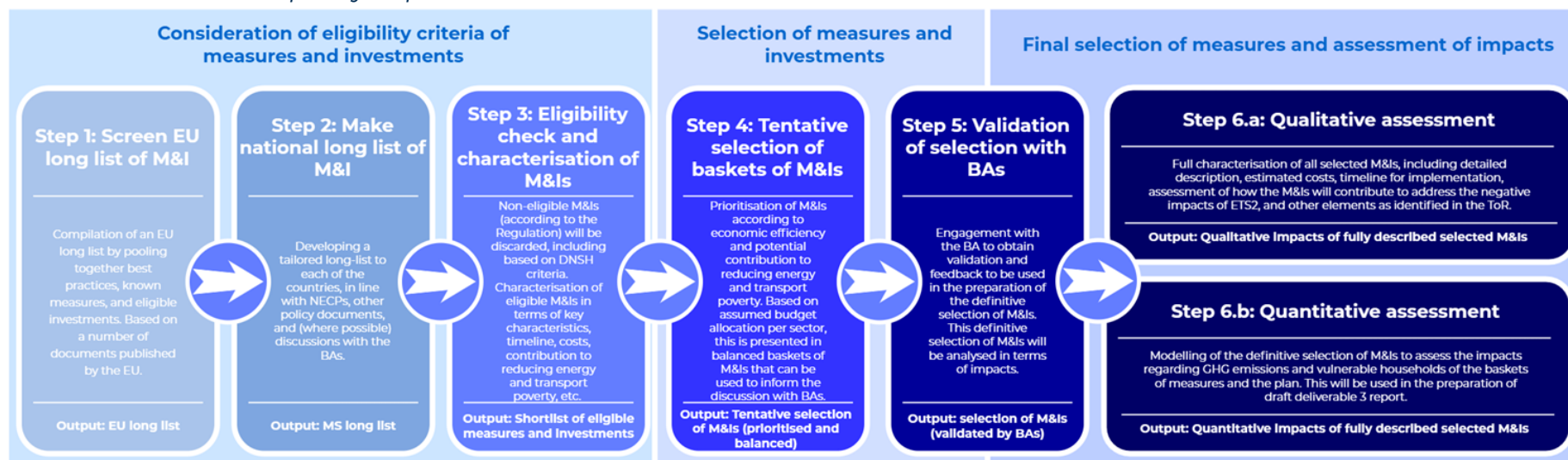
Počas tohto hodnotenia sme narazili na niekoľko problémov, ktoré je potrebné pri interpretácii výsledkov starostlivo zvážiť. V nadväznosti na DLV 2 predstavovali obmedzenia údajov významnú prekážku, keďže existujú relevantné medzery v údajoch, ktoré obmedzili hĺbku a presnosť poznatkov, najmä v súvislosti s odhadovaným vplyvom niektorých fúzií a akvizícií.

3. Metodika

3.1. Vytvorenie zoznamu vhodných M&Is a výber M&Is na ďalšiu analýzu a možné zaradenie do Plánu

Práca na výstupe 3 je štruktúrovaná podľa požiadaviek prílohy V nariadenia o SCF a postupuje podľa šesťkrokového procesu, aby sa zabezpečil systematický výber fúzií a akvizícií, ktoré sa majú podrobnejšie analyzovať. Cieľom tejto analýzy je poskytnúť potrebné informácie, ktoré sú potrebné na ich začlenenie do plánu podľa prílohy V nariadenia. Prehľad šesťkrokového procesu je uvedený na nižšie uvedenom obrázku.

Obrázok3 – Metodika1 pre výstup 3



Tento prístup sa snažil postupne zúžiť širokú škálu potenciálnych M&I na užší výber M&I, ktoré sú vhodné pre národný kontext a ktoré by mohli byť potenciálne zahrnuté do plánu, ako je znázornené na obrázku nižšie.

3-2 Proces tvorby krátkeho zoznamu a výberu M&I na ďalšiu analýzu



Krok 1 zahŕňal preskúmanie širšieho zoznamu M&I EÚ na základe osvedčených postupov, známych opatrení a oprávnených investícií identifikovaných v usmerneniach o SCF, dokumentácii osvedčených postupov, predchádzajúcich politických rámcov a súvisiacich konzultáciách s národnými zainteresovanými stranami o slovenskom kontexte.

V **kroku 2** vypracoval tím SCP pre danú krajinu na mieru prispôbený národný dlhý zoznam na základe zoznamu EÚ a národných plánov a politických kontextov (napr. národných energetických a klimatických plánov a ďalších politických dokumentov).

Krok 3 sa zameriaval na overenie oprávnenosti a (čiastočnú) charakteristiku projektov a investícií na základe informácií získaných od orgánov oprávnených prijímať pomoc (BA) a z národných plánov, ako sú NECP a politické dokumenty. V tomto kroku boli neoprávnené projekty a investície vylúčené, aby sa výber spresnil. Cieľom bolo zúžiť dlhý zoznam na krátky zoznam M&Is na úrovni členských štátov. Na konci roka 2024 (23. decembra) bol národný dlhý zoznam M&Is poskytnutý orgánom prijímajúcim pomoc a následne zdieľaný s členmi pracovnej skupiny SCP, aby mohli vyjadriť svoje reakcie. Ďalšia spätná väzba k národnému dlhému zoznamu M&Is bola získaná počas rôznych online stretnutí, vrátane validačného workshopu D2 (január – február 2025) so zástupcami socioekonomických partnerov, miestnych a regionálnych orgánov a iných štátnych orgánov (pozri prílohu A).

V **kroku 4** boli M&I predbežne zoradené podľa priority pomocou multikriteriálnej analýzy (MCA), ktorá posúdila potenciál M&I zmierniť vplyvy ETS2 na zraniteľné skupiny, ich nákladovú efektívnosť a ich potenciál znížiť spotrebu fosílnych palív a emisií CO₂ (kvalitatívne), ako aj ich potenciál hrubej pridanej hodnoty a vplyv na zamestnanosť v národnom hospodárstve (kvantitatívne). Dva posledné ukazovatele mali za cieľ poskytnúť BA informácie o tom, ktoré M&I môžu okrem zmierňovania vplyvov ETS2 priniesť širšie výhody pre hospodárstvo. Výsledné výstupy boli následne vo februári predložené Európskej komisii (EC) na overenie.

Krok 5 zahŕňal pokračovanie konzultácií s vnútroštátnymi orgánmi s cieľom diskutovať o prioritných M&I a zosúladiť ich s vnútroštátnymi prioritami a štruktúrami financovania. MCA poskytla štruktúrovaný základ pre tieto diskusie a pomohla vyvážiť kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou, uskutočniteľnosťou a zosúladením politik. Konzultácia s cieľom vybrať najvhodnejšie M&I na úplnú charakterizáciu s BA a tromi hlavnými ministerstvami pre hospodárstvo, životné prostredie a dopravu sa konala 13. marca 2025. V dôsledku toho boli 14. marca 2025 predložené BA M&Is vybrané do užšieho výberu

na ďalšiu analýzu. Konzultácie počas recenzie a revízie M&Is v DLV 3 však viedli k ďalším návrhom predloženým zainteresovanými stranami a BA.

Komponenty M&I týkajúce sa budov

- Počiatočnou požiadavkou Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky a tiež Ministerstva dopravy Slovenskej republiky z prvých diskusií v roku 2024, ktorú sme sa snažili splniť, bola **podpora čo najväčšieho počtu zraniteľných domácností**. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky dokonca navrhlo uplatniť len jedno alebo dve opatrenia v oblasti tepelnej ochrany, aby bolo možné podporiť viac domácností.
- Investície by sa mali zamerať na najzraniteľnejšie domácnosti, ako aj na **budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou**. To je v súlade s návrhom definície zraniteľnej domácnosti, ktorý predložilo Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky a ktorý predpokladá, že zraniteľná domácnosť „žije v budove s **nadmernou spotrebou energie**“. Taktiež je to v súlade s definíciou v nariadení, ktorým sa zriaďuje SCF, ktoré spája „zraniteľné domácnosti“ s nedostatkom prostriedkov na obnovu budovy, v ktorej bývajú. Pritom nie je do najhorších budov možná inštalácia niektorých technológií (napr. tepelných čerpadiel alebo fotovoltických systémov) bez predchádzajúceho zníženia spotreby energie (napr. zateplením obvodového plášťa budovy).

Počas celého procesu vypracovávania a analýzy M&I pre DLV 3 prebiehali diskusie aj s Ministerstvom hospodárstva SR. V nasledujúcej časti sú uvedené M&I, ktoré navrhlo Ministerstvo hospodárstva SR počas konzultácií po prezentácii DLV 3 zainteresovaným stranám, ako aj spôsob ich implementácie do správy DLV 3.

- **Priama podpora príjmov**
- V konečnom štádiu vylúčené zo zoznamu M&I Ministerstvom hospodárstva SR
- **Široká podpora pre zraniteľné mikropodniky** – toto M&I bolo navrhnuté ako nadväzujúce na existujúci program „Zelená podnikom“, ktorý implementuje SIEA. Zameriava sa na podporu rozvoja EA v spojení s inštaláciou RES v malých a stredných podnikoch, vrátane výrobných technológií.
- Po analýze a konzultácii s tímom expertov sa prišlo k záveru, že oprávnené sú iba M&Is, ktoré priamo znížia špecifické emisie spojené s budovami. Obnova budov vo vlastníctve mikropodnikov je zahrnutá v investícii 1: Obnova rodinných domov (pozri časť 4.2.1). Podpora výrobných procesov mikropodnikov nebola zahrnutá.
- **Podpora dekarbonizácie vykurovania a chladenia na úrovni komunity** – Táto investícia bola navrhnutá s cieľom poskytnúť príspevky na inštaláciu zdrojov vykurovania, chladenia a výroby elektrickej energie založenej na obnoviteľných zdrojoch energie. Podpora by bola poskytnutá zraniteľným domácnostiam, ktoré vlastní **rodinné domy** (najmä v súvislosti s projektmi „Zelená domácnosti“ a „Zelená solidarita“; **zariadeniam sociálnych služieb** zriadeným miestnymi orgánmi samosprávy; **komunitám vyrábajúcim energiu** z obnoviteľných zdrojov energie a **energetickým**

komunitám. Podpora by bola poskytovaná aj na výstavbu **systémov diaľkového vykurovania** založených na obnoviteľných zdrojoch energie na úrovni komunity, **ktoré prevádzkujú miestne samosprávy**, vrátane podpory pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania.

- **Inštalácia zdrojov tepla, chladu a výroby elektrickej energie založených na obnoviteľných zdrojoch energie je súčasťou investície 1: Obnova rodinných domov**, kde sú opatrenia požadované MH SR súčasťou obnovy budovy. Možné prepojenie so schémou "Zelená solidarita" (realizovanou SIEA) vo fáze implementácie je výslovne uvedené, pozri Tabuľka -01 v prílohe B, kde je podrobne opísaná investícia 1: „Existujúca schéma Zelená solidarita (SIEA) môže podporiť inštaláciu systémov založených na obnoviteľných zdrojoch energie v obnovených rodinných domoch, ak je to v súlade s pasportom obnovy a ak táto investícia nasleduje po predchádzajúcom zlepšení obvodového plášťa budovy. Kvalitatívne zlepšenie národného projektu "Zelená solidarita" sa dosiahne rozšírením zoznamu podporovaných zariadení o tepelné čerpadlá a systémy na ukladanie energie. Okrem toho budú môcť domácnosti požiadať o podporu na inštaláciu fotovoltických panelov, solárnych kolektorov a kotlov na biomasu...“.
- **Dekarbonizácia vykurovania a chladenia** je zahrnutá aj v **investícii 3: Obnova sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb** s cieľom zabezpečiť zameranie na zraniteľné domácnosti. Možnosť vybudovať sieť založenú na obnoviteľných zdrojoch alebo sa pripojiť k takejto sieti je výslovne uvedené v oddiele 4.2.1: „Ako obnova vykurovacieho systému môže byť v rámci tejto investície financovaná aj výstavba malej energetickej komunity (na nahradenie vykurovacích systémov) založenej na RES, vrátane podpory pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania“ a pozri Tabuľka -03 v prílohe B, v ktorej je podrobne opísaná investícia 3: „Výstavba malých komunálnych vykurovacích systémov založených na RES pre skupinu budov sociálneho bývania alebo budov sociálnych služieb môže byť zahrnutá do prevádzky miestnymi samosprávami, vrátane podpory pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania ako súčasť hĺbkovej obnovy (zmena vykurovacieho systému), ak je to relevantné“.

Počas konzultácií s Ministerstvom hospodárstva SR o DLV 3 sa dohodlo, že opatrenia navrhnuté MH SR vypracuje samotné Ministerstvo hospodárstva SR. Tieto opatrenia neboli zahrnuté do správy DLV 3 buď z procedurálnych dôvodov (Ministerstvo hospodárstva ich predložilo po termíne), alebo preto, že sú už zahrnuté do navrhovaných M&Is (investície 1 a 3), keďže podľa názoru expertného tímu by mali byť implementované s inými opatreniami (napr. zavedenie fotovoltických systémov alebo tepelných čerpadel by malo byť len pre budovy, ktoré prešli zlepšením tepelnotechnických vlastností obvodového plášťa). Niektoré M&Is navrhnuté Ministerstvom hospodárstva podľa odborného posúdenia projektovým tímom nepatria do rozsahu oprávnenosti pre SCP (napr. podpora výrobných technológií pre mikropodniky).

M&Is v oblasti dopravy

M&I v oblasti dopravy bola vypracovaná národným tímom SCP v rámci výstupu 3, nižšie uvedené M&I navrhované ministerstvom hospodárstva neboli vypracované z nasledujúcich dôvodov:

- **Cieľom M&I je rozvoj nabíjacej infraštruktúry** – ministerstvo dopravy navrhlo širokú investíciu z geografického hľadiska (cesty TEN-T, cesty národného významu a regionálne nabíjacie stanice) a z hľadiska používateľov (zahrnutie osobných automobilov, ľahkých úžitkových vozidiel a nákladných automobilov). To v prvom rade vytvorilo administratívne výzvy v oblasti cielenia a kritérií oprávnenosti. Po druhé, považuje sa to za menej prioritné, keďže ani existujúca nabíjacia infraštruktúra nie je plne využívaná a na jej rozvoj existujú iné zdroje financovania EÚ.
- **Opatrenie a investícia na podporu sociálneho prenájmu elektrických vozidiel** – Podpora elektrických vozidiel predstavuje pre ich používateľov nákladnú možnosť a je pravdepodobné, že cieľová skupina, ktorou sú zraniteľní používatelia dopravy, nebude môcť z tohto opatrenia a investície vôbec profitovať. V dôsledku toho by očakávané prínosy boli dostupné prevažne pre malú skupinu používateľov, čo by znamenalo, že toto opatrenie a investícia by boli menej účinné ako navrhovaná alternatíva – doprava na požiadanie (opatrenie a investícia 6, pozri oddiel 4.2.2). Ako bolo dohodnuté počas konzultácií v priebehu procesu vyberania a zúženia zoznamu, dôraz sa kládol na riešenia verejnej dopravy. Tieto sa považujú za výhodnejšie a budú zamerané na väčšiu skupinu zraniteľných používateľov dopravy ako podpora individuálneho používania cestnej dopravy. V rámci opatrení a investícií, ktoré uprednostňujú individuálne používanie dopravy, sa definícia zraniteľných používateľov dopravy a ich zameranie, ako aj administratívne určenie javia ako problematické.

Ministerstvo hospodárstva navrhlo uvedené M&I týkajúce sa dopravy až počas workshopu, na ktorom bola 30. apríla 2025 predstavená DLV 3. To znamenalo, že nebol dostatok času na vypracovanie a analýzu takéhoto komplexného návrhu v konečnej verzii DLV 3, najmä preto, že vzhľadom na dohodnuté zameranie na M&I verejnej dopravy nebola vykonaná žiadna predchádzajúca analýza týchto typov M&I.

Na základe konzultácií s národnými zainteresovanými stranami o výstupoch návrhu verzie výstupu 3 a na žiadosť BA bola analyzovaná dodatočná investícia do dopravnej zložky – investícia 9 *Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry*, ktorý bol pôvodne súčasťou národného dlhého zoznamu. To bolo možné vďaka existujúcej analýze, ktorá bola zhromaždená počas procesu výberu, ako aj aktívnej a včasnej spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami, najmä s mimovládnu organizáciou Cyklokoalícia a Ministerstvom dopravy.

Nakoniec, **krok 6** vyžadoval úplné posúdenie charakteristiky M&I vybraných na ďalšiu analýzu, s podrobným opisom ich očakávaného vplyvu, adicionality, rámca implementácie, súladu s požiadavkami SCF a intenzívnych konzultácií s príslušnými ministerstvami a regionálnymi orgánmi. Táto komplexná charakteristika je uvedená v prílohe B.

opatrení a intervencií a analýza z neho vyplývajúca sú v tomto dokumente predložené vnútroštátnym orgánom ako podklad pre ich vlastný konečný výber na zaradenie do plánu. Konečný výber potom závisí od vnútroštátnych orgánov, ktoré pripravujú plán, a podlieha spätnej väzbe z procesu konzultácií so zainteresovanými stranami a rokovaniam s Komisiou po predložení.

3.2. Charakteristika vybraných M&Is

S cieľom zabezpečiť konzistentnosť vo všetkých členských štátoch v rámci tejto TSI bola úplná charakteristika M&I vypracovaná podľa štruktúrovanej šablóny (ako je uvedené v prílohe B). Táto štruktúrovaná šablóna vo veľkej miere kopíruje osnovu prílohy V nariadenia o SCF, aby sa zabezpečilo, že všetky informácie potrebné pre plán sú poskytnuté pre každú analyzovanú M&I. Podobne, štruktúrovaná šablóna a jej pokyny tiež obsahovali dôležité prvky uvedené v rôznych dokumentoch Komisie, ako sú usmernenia k sociálno-klimatickým plánom, technické usmernenia k SCF (a jeho prílohám) týkajúce sa zásady „významne nepoškodiť“ (DNSH), ako aj odporúčania Komisie a rady poskytnuté v priebehu projektu.

Tímy čerpali z informácií z DLV 2, aby vytvorili kapitoly o kontexte a oprávnenosti v štruktúrovanej šablóne. To poskytlo základ pre posúdenie, ako každý M&I zodpovedá požiadavkám SCF. Kľúčový dôraz bol kladený na témy i) cielenosť M&I, ii) doplnkovosť, iii) zásada DNSH, ako aj iv) súvislosť s inými fondmi, programami a plánmi EÚ a národnými fondmi, programami a plánmi. V súvislosti s cielenosťou M&I sa zohľadnili výsledky DLV 2 a vykonala sa dodatočná kvantitatívna a kvalitatívna analýza. Pokiaľ ide o doplnkovosť a súvislosť, tím expertov poskytol národným tímom podrobné usmernenia. Tieto usmernenia objasnili kvalifikačné kategórie, vrátane kvantitatívneho nárastu, časového predĺženia, kvalitatívnej zmeny a celkového rozšírenia, ako aj spôsob, akým M&I interagujú s inými relevantnými programami.

Na posúdenie, či M&I spĺňajú tieto kritériá alebo by mali byť vylúčené, sa použil štruktúrovaný súbor kontrolných otázok. Súlad so zásadou DNSH sa overoval najmä na základe technických usmernení a porovnania s kategóriami M&I uvedenými v prílohách a v prípade potreby sa doplnil vlastnou analýzou. Nakoniec boli vypracované odhady nákladov pomocou modelovania E3M a dostupných finančných údajov rozdelených na úrovni členských štátov. Tam, kde to bolo možné, národné tímy začlenili do charakteristiky ďalšie zdroje údajov, ako napríklad informácie z NECP a príslušných slovenských ministerstiev alebo regionálnych orgánov, národné štatistiky o energetickej a dopravnej chudobe a existujúcich schémach/programoch alebo predchádzajúce hodnotenia politik.

Vzhľadom na to, že konečné rozhodnutia o financovaní ešte neboli prijaté, proces charakterizácie zostáva flexibilný v kontexte stanovenia konečného SCP. BA môžu upraviť rozpočtové pridelenia, čo môže mať vplyv na ciele a očakávané výsledky. Ak sa financovanie M&I zníži, bude potrebné zodpovedajúcim spôsobom revidovať jeho rozsah, pokrytie alebo ambície. Charakterizácia poskytuje potrebné stavebné prvky na zohľadnenie týchto potenciálnych úprav.

Podrobnosti o metodike výpočtu nákladov nájdete v prílohe C.

3.3. Meranie vplyvov vybraných M&Is

Hodnotenie vplyvu vybraných M&Is sa vykonalo kombináciou kvalitatívnych a kvantitatívnych metodík s cieľom posúdiť ich účinnosť pri zmierňovaní vplyvov ETS2 na zraniteľné skupiny a ich príspevok k cieľom SCP. Hodnotenie sa začalo identifikáciou kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI), čím sa zabezpečil súlad s prílohou IV nariadenia SCF. Medzi merateľné ukazovatele patrilo zníženie počtu zraniteľných domácností a jednotlivcov, zníženie nákladov domácností na energiu, zlepšenie energetickej hospodárnosti, zníženie emisií CO₂ a sociálno-ekonomické prínosy pre zraniteľné skupiny.

Pri posudzovaní vplyvu sa využili údaje zo zavedených modelovacích nástrojov (modely PRIMES a GEM-E3, model SEEK-EU), údaje z sekundárneho výskumu a iných zdrojov na odhad nákladov a vplyvov na energetickú spotrebu a emisie. Okrem toho sa z modelovacích nástrojov odvodili multiplikátory, aby sa získal odhad vplyvov na hospodárstvo (hrubá pridaná hodnota (HPH) a zamestnanosť) na vysokej úrovni.

V prípade M&Is súvisiacich s budovami sa úspory energie vypočítali pomocou metodiky zdola nahor, ktorá zahŕňala výpočet (konečnej) spotreby energie dotknutých domácností pred implementáciou M&I a po intervencii. Následne sa zaviedli technologické predpoklady súvisiace s rôznymi technológiami (napr. energetická účinnosť zariadení), aby sa definovala spotreba energie po intervencii. Úspory emisií dosiahnuté prostredníctvom intervencie boli vypočítané na základe emisného faktora a vypočítanej spotreby energie pred a po intervencii. Vyššie uvedené sa týka úspor energie a emisií v priestoroch dotknutej domácnosti (t. j. úspory emisií sa vypočítavajú na základe emisného faktora zariadení používaných na konkrétne účely v domácnostiach). V určitých prípadoch, napr. v prípade solárnych fotovoltických systémov a batérií, kde ušetrenou energiou je elektrina, boli ušetrené emisie vypočítané z hľadiska energetického systému (t. j. emisie ušetrené vďaka menšej potrebe výroby elektriny na strane dodávok). Podobne, v prípade M&Is súvisiacich s dopravou sa úspory energie a emisií odhadujú pomocou metodiky zdola nahor, ktorá zohľadňuje (konečnú) spotrebu energie dotknutých domácností pred implementáciou M&I a po intervencii. V niektorých prípadoch môžu M&I vzájomne interagovať, ale toto sa nezohľadňuje. V prípade napríklad nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá predpokladáme, že inštalácia nabíjajúcich staníc umožňuje využívanie elektrických vozidiel, a úspory vyplývajúce zo zmeny

vozového parku z vozidiel so spaľovacím motorom na elektrické vozidlá pripisujeme nabíjačke.

4. Analýza vybraných M&Is

4.1. Zoznam a výber M&Is

Postupný proces viedol k výberu M&I na ďalšiu analýzu. Tento výber bol podložený multikriteriálnou analýzou (MCA) vykonanou projektovými tímami, ako aj priamou spätnou väzbou od BA a zainteresovaných strán. V tejto kapitole sú uvedené výsledky tohto procesu pre každú zložku plánu, s uvedením zvažovaných M&I, ich hodnotenia podľa kritérií, výberu a odôvodnenia vybraných M&I.

4.1.1. Analýza MCA

Táto kapitola obsahuje výsledky MCA, ako aj odôvodnenie vybraných M&I v rámci komponentov budov a dopravy. Podrobnejšie informácie o analýze MCA sú uvedené v prílohe C.

Komponent budov

Tabuľka -41 Odôvodnenie a výsledky MCA pre komponent budovy

M&Is	Vybrali?	Odôvodnenie (ak boli vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ¹	Zamestnanosť (pracovné miesta) ²
Obnova rodinných domov	Vybrané, priorita ministerstva	Toto M&Is je pokračovaním úspešného programu obnovy rodinných domov „Obnov dom mini“ po jeho ukončení. Poskytuje dotácie na zvyčajne 2 opatrenia M&Is na jednu zraniteľnú domácnosť ako prvý krok postupnej, hĺbkovej obnovy s cieľom znížiť spotrebu fosílnych palív a náklady na energiu. Zameriava sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou.	Vysoká	Stredná	Vysoká	0,568	18,491
Podpora obnovy bytových domov	Vybrané, priorita ministerstva	Cieľom tohto M&Is je poskytnúť zraniteľným domácnostiam (vlastníkom bytov) grant na kompenzáciu ich podielu na úvere na obnovu celého bytového	Vysoká	Stredná	Vysoká	0,568	18,491

¹ Ročná dodatočná hrubá pridaná hodnota vytvorená investíciou vo výške 1 milión EUR do opatrení na úsporu energie (v miliónoch EUR).² Ročná dodatočná zamestnanosť generovaná investíciou vo výške 1 milión EUR do opatrení na úsporu energie.

M&Is	Vybrali?	Odôvodnenie (ak boli vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ¹	Zamestnanosť (pracovné miesta) ²
		domu, aby sa uľahčil proces rozhodovania o zvýšení energetickej hospodárnosti bytových domov. Zameriava sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, na neobnovené alebo čiastočne obnovené bytové domy (napr. zateplenie iba bočných fasád).					
Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov	Vybrané, priorita ministerstva	Cieľom tohto M&I je podporiť hĺbkovú obnovu alebo postupnú hĺbkovú obnovu sociálnych bytov (bytových domov) a zariadení sociálnych služieb spravovaných samosprávami a neverejnými poskytovateľmi. Zameriava sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou.	Vysoká	Stredná	Vysoká	0,614	20,128
Poradenstvo, odborná pomoc,	Vybrané, ministerská priorita	Tento M&I má za cieľ poskytovať poradenstvo a odbornú pomoc v rámci	Vysoká	Vysoká	Stredná	0,727	21,774

M&Is	Vybrali?	Odôvodnenie (ak boli vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ¹	Zamestnanosť (pracovné miesta) ²
budovanie kapacít a vzdelávanie		jednotných kontaktných miest (OSS) zriadených na základe smerníc EPBD a EED. Cieľom je doplniť služby OSS službami pre zraniteľné skupiny (domácnosti a mikropodniky) prostredníctvom poradenstva na mieru a poskytovania energetických certifikátov a pasportov obnovy budov bezplatne. Toto M&I zvýši mieru a kvalitu obnovy a je nevyhnutné pre implementáciu ostatných M&Is.					
Výstavba sociálnych bytov	Nevybrané	Výstavba sociálnych bytov – bytové domy vo vlastníctve samospráv a neziskového sektora alebo premena nebytových budov na bytové – sociálne byty (úroveň NZEB/ZEB).					
Svojpomocná výstavba rodinných domov	Nevybrané	Na základe kombinácie grantov a pôžičiek. Existuje široko definované podobné M&I, väčšinou pre svojpomocnú výstavbu individuálnych rodinných domov vo vidieckych oblastiach marginalizovanými rómskymi komunitami v prioritnom ciele 4 (PO4). Špecifické opatrenie RSO4.3: „Podpora sociálno-ekonomického začlenenia marginalizovaných komunít, domácností s nízkymi príjmami a znevýhodnených skupín, vrátane osôb so špeciálnymi potrebami, prostredníctvom integrovaných opatrení vrátane bývania a sociálnych služieb“.					

M&Is	Vybrali?	Odôvodnenie (ak boli vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ¹	Zamestnanosť (pracovné miesta) ²
Dekarbonizácia vykurovania na úrovni komunity	Nevybrané	Nahradenie systémov vykurovania na báze fosílnych palív na úrovni komunity a podpora pripojenia a rozvoja malých sietí pre vykurovanie na úrovni komunity.					
Podpora zdieľania obnoviteľných zdrojov energie a energetické komunity	Nevybrané	Podpora rozvoja komunít využívajúcich obnoviteľné zdroje energie, ktoré zdieľajú solárnu energiu (PV)					
Partnerstvá verejného a súkromného sektora	Nevybrané	Úvery na obnovu, garančné fondy, zmluvy o energetickej efektívnosti, finančné schémy typu „platte podľa úspor“ s finančnými inštitúciami a súkromnými investormi					
Zapojenie súkromného sektora do finančnej podpory na dosiahnutie minimálnych noriem energetickej hospodárnosti	Nevybrané	Zapojenie súkromného sektora do finančnej podpory na dosiahnutie minimálnych noriem energetickej hospodárnosti (EPBD čl. 9)					
Zapojenie súkromného sektora do	Nevybrané	Podpora využívania slnečnej energie (článok 10 smernice EPBD) pre zraniteľné skupiny (zapojenie súkromného sektora – úvery, mikroúvery na fotovoltiku, zapojenie distribučných spoločností do skladovania fotovoltickej energie).					

M&Is	Vybrali?	Odôvodnenie (ak boli vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ¹	Zamestnanosť (pracovné miesta) ²
podpory využívania slnečnej energie							
Fiškálne/regulačné reformy	Nevybrané	Fiškálne stimuly, znížené daňové sadzby na realizačné práce obnovy a materiály, daňové schémy, schémy na faktúrach, regulačné reformy na uľahčenie obnovy budov					

Komponent dopravy

Tabuľka –42 Odôvodnenie a výsledky MCA pre komponent dopravy

M&Is	Vybrané	Odôvodnenie (ak bolo vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ³	Zamestnanosť (pracovné miesta) ⁴
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc	Vybrané, Priorita ministerstva	Schéma poskytne dotácie na nákup vozidiel s nulovými emisiami, ako aj na rozvoj nabíjacích staníc pre vozidlá v depách a na konečných zastávkach/termináloch.	Stred	Nízka	Vysoká	0,515	17,109

³ Ročná dodatočná hrubá pridaná hodnota generovaná investíciou vo výške 1 milión EUR do opatrení na úsporu energie (v miliónoch EUR).⁴ Ročná dodatočná zamestnanosť generovaná investíciou vo výške 1 milión EUR do opatrení na úsporu energie.

M&Is	Vybrané	Odôvodnenie (ak bolo vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ³	Zamestnanosť (pracovné miesta) ⁴
		Cieľom M&Is je zlepšiť kvalitu vozového parku verejnej dopravy a poskytnúť možnosti dopravy s nulovými emisiami.					
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi	Vybrané, Priorita ministerstva	Cieľom M&Is je poskytovať cenovo dostupné služby verejnej dopravy pre skupinu občanov Slovenska s najnižšími príjmami, ktorí sa nachádzajú v hmotnej núdzi. M&Is sa zameriava hlavne na občanov vo vidieckych a riedko osídlených regiónoch, ktorí potrebujú dochádzať do práce a cestovať do ekonomických centier.	Stredná	Stredná	Nízka	0,675	19,408
Preprava na požiadanie	Vybrané,	Program M&Is je zameraný na oblasti a	Vysoká	Stredná	Nízka	0,679	20,543

M&Is	Vybrané	Odôvodnenie (ak bolo vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisí	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ³	Zamestnanosť (pracovné miesta) ⁴
	Priorita ministerstva	regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou a na domácnosti alebo jednotlivcov vo vidieckych a polomestských oblastiach s nedostatočným alebo neprimeraným dopravným spojením (časovým alebo frekvenčným) s hospodárskym centrom, nemocnicou, školou alebo inými základnými službami.					
Investície do železničnej infraštruktúry	Vybrané, Priorita ministerstva	Cieľom je zlepšiť kvalitu piatich železničných tratí v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou	Vysoká	Nízka	Stredná	0,763	19,427

M&Is	Vybrané	Odôvodnenie (ak bolo vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ³	Zamestnanosť (pracovné miesta) ⁴
		prostredníctvom prestavby dispečerského systému a elektrifikácie jednej z tratí.					
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Vybrané	Investícia je zameraná na budovanie a výstavbu nových cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry na Slovensku. Súčasťou investície je technická podpora na prípravu technickej dokumentácie pre oprávnené inštitúcie.	Vysoká	Nízka	Vysoká	0,586	18,823
Pokračovanie reformy verejnej dopravy zo strany Národného dopravného úradu	Nevybrané	Ministerstvo dopravy a ministerstvo financií začali v ostatných rokoch reformu verejnej dopravy. V dôsledku toho NADA pripravila nový plán dostupnosti verejnej dopravy (s perspektívou postupnej zmeny do budúcnosti). Všetky časti reformy sú zamerané na zjednodušenie cestovania verejnou dopravou, aby bola pohodlnejšia, užívateľsky prívetivejšia a modernejšia. Dlhodobým cieľom je dosiahnuť cenovo dostupnú a efektívnu verejnú dopravu s optimalizovanými nákladmi a nulovými alebo nízkymi emisiami. Toho je možné dosiahnuť reformou plánovania cestovných poriadkov v rôznych druhoch dopravy a spoluprácou na rôznych úrovniach štátnej správy. Reforma zahŕňa aj definovanie noriem pre dopravné služby obcí (a zastávok).					

M&Is	Vybrané	Odôvodnenie (ak bolo vybrané na ďalšiu analýzu)	Zmiernenie vplyvu ETS2 na zraniteľné skupiny	Nákladová efektívnosť	Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	Hrubá pridaná hodnota za rok (v mil. EUR) ³	Zamestnanosť (pracovné miesta) ⁴
Zber údajov o verejnej doprave a zber údajov o dopravnom správaní a nákladoch domácností	Nevybrané	Cieľom opatrenia je získať podrobnejšie údaje nad rámec reformy verejnej dopravy a rozpočtových možností. Cieľom je znížiť emisie, zvýšiť kvalitu verejnej dopravy a optimalizovať spojenia a frekvenciu verejnej dopravy.					
Podporný program pre elektrické bicykle a nákladné bicykle	Nevybrané	Cieľom je podporiť aktívne cestovanie a využívanie nemotorizovaných dopravných prostriedkov. Podpora nákladných bicyklov by mala viesť k nahradeniu nákladných služieb dodávkami alebo ľahkými úžitkovými vozidlami s nulovými emisiami v mestských a prímestských oblastiach					
Podpora trhu s ojazdenými vozidlami EV/BEV	Nevybrané	Cieľom programu je zvýšiť dostupnosť ojazdených elektrických vozidiel na trhu pre občanov, ktorí potrebujú auto na dochádzanie do práce. Cieľovou skupinou sú domácnosti s nízkymi príjmami, ktorých dopravné potreby nie sú uspokojené verejnou dopravou (). Alternatívne môže byť program navrhnutý ako podpora elektrických vozidiel prostredníctvom sociálneho lízingu nových áut.					
Multimodálne dopravné body	Nevybrané	Zamerané na rozvoj integrovaných terminálov hlavne v mestských oblastiach, najmä na účely dochádzania do práce. Program poskytne granty na vývoj a prípravu projektovej dokumentácie (štúdia uskutočniteľnosti, územné rozhodnutie a stavebné povolenie).					
Kampane propagujúce využívanie iných módov dopravy ako individuálna automobilová doprava	Nevybrané	Opatrenie by malo zahŕňať rôzne kampane, informačné dni, rôzne spôsoby marketingu a propagácie rôznych druhov dopravy s nulovými emisiami alebo verejnej dopravy.					

4.1.2. Výberový proces

Na základe iteratívneho procesu, do ktorého boli zapojené Európska komisia, národné orgány a zainteresované strany, a po zohľadnení výsledkov MCA, spätnej väzby zainteresovaných strán a ďalších prvkov boli vybrané nasledujúce M&Is (úplný popis je v kapitole 4.2):

Budovy

- **Obnova rodinných domov.** Táto investícia je zameraná na zraniteľné domácnosti a zraniteľné mikropodniky, ktoré spĺňajú národnú definíciu prahu príjmu a ďalšie podmienky. Ide o rozšírenie súčasného programu podpory obnovy rodinných domov „*Obnov dom mini*“ po jeho uplynutí. Poskytuje dotácie na hĺbkovú obnovu ako postupnú hĺbkovú obnovu. Dve hlavné opatrenia obnovy na zraniteľnú domácnosť by mali byť dodatočná tepelná izolácia a výmena okien ako prvé opatrenia. Zmena energetického systému bude podporená, ak existujúci systém dosiahol koniec svojej životnosti. Podpora bude poskytnutá aj na integráciu systémov RES a kontrolných systémov, ak je to relevantné. Dôraz by mal byť kladený na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou a na princíp „energetická efektívnosť na prvom mieste“. Cieľom je dosiahnuť hĺbkovú obnovu, ale postupný prístup nie je vylúčený, ak sú kroky odôvodnené pasportom obnovy budovy (BRP).
- **Podpora obnovy bytových domov.** Investícia poskytuje dotáciu zraniteľným domácnostiam (vlastníkom bytov) na obnovu ich bytového domu. Byty v bytových domoch sú väčšinou v súkromnom vlastníctve. Obnovu bytových domov na Slovensku riadia spoločenstvá vlastníkov alebo správcovské spoločnosti spravujúce bytový dom a obnovu financujú prostredníctvom nízko úročeného úveru. Hlavným príjemcom tohto opatrenia budú preto vlastníci bytov, ktorí sú zraniteľnou domácnosťou.. Splácanie úveru prebieha prostredníctvom povinného Fondu prevádzky, údržby a opráv (na základe zákona č. 182/1993 Z. z.). Mesačné platby domácností bývajúcich v bytovom dome sa zvýšia v dôsledku splácania úveru súvisiaceho s obnovou bytového domu. Na obnovu bytového domu je potrebný súhlas 2/3 väčšiny vlastníkov bytov, čo umožní prijať úver na obnovu. V dôsledku vyšších mesačných splátok spôsobených nákladmi na splácanie úveru na obnovu vlastníci bytov s nižšími príjmami často nesúhlasia s procesom obnovy. Toto M&I je zamerané na zraniteľné domácnosti tým, že znižuje ich náklady súvisiace so splácaním úveru na obnovu ich bytových domov. Znížením priamych nákladov pre zraniteľných vlastníkov bytov ich bude toto M&I motivovať k podpísaniu súhlasu s obnovou. Rozhodnutie o obnove bude prínosom pre vlastníkov bytov.

Investíciu sa navrhuje realizovať vo forme oslobodenia od splácania zo strany ŠFRB. ŠFRB v súčasnosti nemá nástroj podpory zameraný na zraniteľné

domácnosti. Doplnkovosť k existujúcemu nástroju ŠFRB spočíva v špecifickej podpore bytových domov s progresívnou podporou oslobodenia od splácania úveru pre bytový dom **v závislosti od podielu zraniteľných domácností** v ňom.

- **Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov.** Cieľom tejto investície je podporiť zraniteľné domácnosti prostredníctvom rozsiahlej obnovy sociálnych bytov (bytových domov) a obnovy zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov. Dôraz sa kladie na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. V prípade projektov, ktoré si vyžadujú obnovu vykurovacích systémov, je možné v rámci tejto investície financovať aj vytvorenie malých energetických komunít. V praxi by to znamenalo nahradenie vykurovacích systémov pre skupinu sociálnych budov komunitnými riešeniami v oblasti obnoviteľných zdrojov energie alebo diaľkového vykurovania. To by zahŕňalo podporu pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania. Toto M&I financuje aj čiastočnú obnovu, ak je súčasťou hĺbkovej obnovy na základe pasportu obnovy budovy.
- **Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie.** Cieľom tohto opatrenia je poskytovať poradenstvo a odbornú pomoc v rámci jednotných kontaktných miest (OSS) zriadených na základe smerníc EPBD a EED. Cieľom je doplniť služby poskytované v OSS zamerané na zraniteľné skupiny (domácnosti a mikropodniky) prostredníctvom poradenstva na mieru, zabezpečenia energetických certifikátov a pasportov obnovy budov bezplatne. Očakávané činnosti sú: poradenstvo pri prvom kontakte zo strany existujúcich terénnych sociálnych pracovníkov (poskytovanie poradenstva v oblasti základných opatrení na úsporu energie a v prípade potreby ich nasmerovanie na technické poradenstvo v OSS); podrobné technické poradenstvo v OSS (vytvorené podľa požiadaviek EED, EPBD) zamerané na zraniteľné skupiny; zahustenie OSS bližšie k zraniteľným skupinám; a v prípade potreby školenia, vzdelávanie a budovanie kapacít pre zainteresované strany zapojené do implementácie SCP.

Doprava

- **Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a nabíjacie stanice.** Cieľom investície je zlepšiť kvalitu vozového parku verejnej dopravy a poskytnúť možnosti dopravy s nulovými emisiami v kombinácii s cyklistickou dopravou na úvodnom a poslednom úseku cesty. Zameriava sa na zraniteľných používateľov dopravy a domácnosti s nízkymi príjmami, najmä v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obsluhnosťou, kde chýba dostupná verejná doprava, s cieľom motivovať k využívaniu verejnej dopravy namiesto individuálnej automobilovej dopravy. Na zabezpečenie efektívnosti investície z hľadiska

vplyvu na cieľovú skupinu sa na stanovenie priorít regiónov a podporu nákupu vozidiel použije index vypracovaný Inštitútom environmentálnej politiky⁵. Investícia je nová, s výnimkou železničných vozidiel s nulovými emisiami, ktoré môžu byť financované z fondov EÚ (program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti) kde ide o rozšírenie súčasných schém. V rámci Programu Slovensko, opatrenie 2.8.1 Podpora rozvoja udržateľnej mobility mimo samosprávneho regiónu Bratislava, je možné získať financovanie na obnovu vozidiel verejnej dopravy (autobusy s alternatívnym pohonom vrátane súvisiacej infraštruktúry na nabíjanie a dobíjanie). Investícia v rámci Programu Slovensko sa zameriava na oveľa širší rozsah mobility ako existujúce opatrenie a investíciu a skončí v roku 2027. Financovanie z SCF môže byť priebežne prepojené s týmto programom.

- **Doprava na požiadanie.** Opatrenie a investícia⁶ je zameraná na oblasti a regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou a na domácnosti alebo jednotlivcov vo vidieckych a polomestských oblastiach so zlým alebo nedostatočným (časovým alebo frekvenčným) spojením s hospodárskym centrom, nemocnicou alebo inými základnými službami. Cieľovou skupinou sú aj ľudia s existujúcimi zdravotnými problémami a osoby so zdravotným postihnutím, ktorých mobilita je obmedzená. Ide o doplnkové opatrenie k existujúcemu systému verejnej dopravy, ktoré by sa nemalo považovať za náhradu pravidelnej dopravy a malo by vychádzať z ad hoc potrieb zraniteľných skupín.
- **Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi.** Cieľom opatrenia je poskytovať cenovo dostupné služby verejnej dopravy pre skupinu občanov so najnižšími príjmami na Slovensku, ktorí sa nachádzajú v hmotnej núdzi. Opatrenie je zamerané hlavne na občanov vo vidieckych a riedko osídlených regiónoch, ktorí potrebujú dochádzať do práce a cestovať do ekonomických centier. Okrem štandardných zliav je na Slovensku zavedená náhrada cestovných výdavkov za dopravu študentov základných škôl, stredných škôl a školských zariadení určená pre nízko príjmové domácnosti. V porovnaní so súčasným systémom zliav je toto opatrenie dodatočné pre študentov stredných škôl a dospelých v situácii hmotnej núdze, čím poskytuje súčasným opatreniam ďalší rozmer.
- **Investície do železničnej infraštruktúry.** Cieľom je zlepšiť kvalitu piatich železničných tratí v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou prostredníctvom prestavby dispečerského systému a elektrifikácie jednej z tratí. Projekty, na ktoré sú určené finančné prostriedky, sa nachádzajú v dvoch samosprávnych regiónoch s prevládajúcou dopravnou chudobou

⁵ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (n.d.). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

⁶ Označujeme to ako opatrenie + investícia, pretože zahŕňa náklady, ktoré by priniesli prínosy aj po roku 2032 (investície na nákup vozidiel), ale zahŕňa aj poskytovanie bezplatnej dopravy, klasifikované ako opatrenie.

podľa analýzy IEP⁷ – v Prešovskom samosprávnom kraji (ktorý má najhoršiu úroveň dopravnej chudoby) a v Košickom samosprávnom kraji (ktorý je charakterizovaný ako tretí najzraniteľnejší). Následná vyššia kvalita železničnej infraštruktúry vyrieši problém dostupnosti a uľahčí prechod na iný druh dopravy.

- **Výstavba cyklistickej infraštruktúry.** Cieľom investície je rozšírenie existujúcej infraštruktúry cyklotrás na Slovensku a poskytnutie, a očakávame, že z tejto investície budú mať prospech občania s nízkymi a strednými príjmami. Cieľom je výstavba nových cyklotrás na každodenné cestovanie s príslušnou infraštruktúrou a technickou podporou pre príjemcov pri príprave technickej dokumentácie projektu. Investícia dopĺňa existujúce schémy a programy financované z fondov EÚ a štátneho rozpočtu.

Priama podpora príjmov

Opatrenia priamej podpory príjmov nebudú v rámci tejto analýzy uvažované.

4.2. Opis a hlavné prvky vybraných M&I

Táto kapitola obsahuje súhrnný popis projektov M&I, ktoré boli v rámci tohto projektu vybrané na ďalšiu analýzu a posúdenie, ako aj niektoré výsledky tejto analýzy. Tento popis je spracovaný samostatne pre M&Is v oblasti budov a M&I v oblasti dopravy.

Je dôležité poznamenať, že výber M&Is je stále predmetom konzultácií so zainteresovanými stranami a konečného rozhodnutia príslušných orgánov na Slovensku, rovnako ako pridelenie rozpočtu pre každé M&I (a s tým súvisiaca úroveň ambícií). Ak bude potrebné odkloniť sa od návrhu rozpočtu, ktorý je uvedený v tejto správe pre dané opatrenie alebo investíciu v SCP predloženom Komisii, bude potrebné zodpovedajúcim spôsobom upraviť aj úroveň ambícií opatrenia alebo investície, ako je to potenciálne aj v prípade cieľov a očakávaných vplyvov. Konkrétne, zvýšenie alebo zníženie rozpočtu opatrenia alebo investície sa môže prejavovať vo vyššom alebo nižšom prínose na príjemcu, vyššom alebo nižšom počte príjemcov a/alebo dlhšom alebo kratšom trvaní. Tieto zmeny bude potrebné zohľadniť v cieľoch stanovených pre opatrenie alebo investíciu a v ich očakávaných vplyvoch.

Napríklad zvýšenie rozpočtu na M&I na obnovu budov (rodinné domy, bytové domy, sociálne bývanie) by sa mohlo prejavovať v zvýšení počtu domácností, ktoré budú oslovené. Podobne zvýšenie rozpočtu na investičný „program podpory nákupu nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc“ by sa mohlo prejavovať v zvýšení počtu

⁷ Inštitút environmentálnej politiky. (2025). „Nemám auto, nemám autobus – Analýza dopravnej chudoby na Slovensku na podporu opatrení Sociálneho klimatického plánu, strana 17.
https://www.minzp.sk/files/iep/analyzy/2025_2_mobilita_dopravna_chudoba.pdf.

vozidiel s nulovými emisiami (autobusy, batériové železničné vozidlá) a nabíjajúcich staníc, ktoré je možné zakúpiť a dodať.

V prípade, ako je opísaný vyššie, analýzu v tejto správe možno aj naďalej používať s úpravami. Do určitej miery je možné upravenie veľkosti. To platí najmä pre investičné podporné M&I. Metodika, ktorú používame, využíva jednotkové náklady pre väčšinu nákladových zložiek M&I, kde jednotky súvisia s cieľmi. To znamená, že ciele možno prispôbovať v súlade s dostupným rozpočtom a jeho zmenami. Podobne, vplyvy boli odhadnuté na základe týchto jednotiek, takže ich možno tiež prispôbovať v závislosti od zmien rozpočtu.

M&I, ktoré nie sú priamo spojené s investíciami, ako napríklad poradenské/informačné M&I alebo M&I využívajúce sprostredkovateľov, napr. One-Stop-Shops. V tomto prípade by zmena prideleného rozpočtu mohla mať za následok viac ako proporcionálne zníženie cieľov alebo oneskorenie míľnikov, čo by bolo potrebné zohľadniť v posúdení vplyvu. Ďalšie informácie nájdete v kapitole o metodike charakterizácie a merania vplyvov M&I (kapitoly 3.2 a 3.3).

Táto kapitola obsahuje opis M&I vybraných na ďalšiu analýzu, úplné odôvodnenie a súlad M&I s inými aktivitami nájdete v prílohe B.

4.2.1. Budovy

Investícia 1: Obnova rodinných domov

Popis

Cieľom tejto investície je podporiť zlepšenie energetickej hospodárnosti budov, v ktorých bývajú zraniteľné domácnosti alebo ktoré využívajú zraniteľné mikropodniky. Táto investícia by bola rozšírením súčasnej podpory čiastočnej obnovy rodinných domov poskytovanej v rámci súčasného programu „*Obnov dom mini*“ po jeho ukončení a poskytovala by granty na hĺbkovú obnovu vo forme postupnej hĺbkovej obnovy, zvyčajne na dve opatrenia na jednu zraniteľnú domácnosť (zateplenie a výmena okien ako prvé dva kroky a zmena systémov len v prípade potreby a integrácia OZE a riadiace systémy, ak je to relevantné).

Zatiaľ čo existujúci program „Zelená Solidarita“ (realizovaný SIEA) môže podporovať zmeny technických systémov založené na inštalácii zdrojov obnoviteľnej energie, ak je to v súlade s krokmi uvedenými v pasporte obnovy, táto investícia sa zameriava na hĺbkovú obnovu budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou s cieľom dosiahnuť významné úspory nákladov na energiu, ktoré sú obývané zraniteľnými a/alebo energeticky chudobnými domácnosťami. Je potrebné dodržiavať zásadu „energetická efektívnosť na prvom mieste“ a holistický prístup k obnove budov. Cieľom obnovy je samotná hĺbková obnova, ale je možný aj postupný prístup, ak sú kroky potvrdené pasportom obnovy budovy (POB).

V súčasnosti sa plánuje, že existujúci program „*Obnov dom mini*“ (súčasť celkového programu „*Obnov dom*“) podporí do konca roka 2025 čiastočnú obnovu 4 500 rodinných domov z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti (RRP, kapitola

REPowerEU). Ďalších 5 164 rodinných domov bude obnovených do júna 2026 (odhad, SAŽP). Oprávnenými žiadateľmi sú domácnosti, ktorých čistý príjem na člena za rok 2023 neprekročil stanovenú úroveň. Cieľom programov „Obnov dom mini“ a „Obnov dom mini 2“ je čiastočná obnova najmenej 4 080 domov do konca roka 2025. Výška finančného príspevku na jednu obnovu je maximálne 10 000 EUR, pričom časť prostriedkov sa vypláca vopred. Celková suma pridelená z REPowerEU, zelenej kapitoly Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky na obnovu domov v rámci výzvy, je 40 miliónov EUR. Žiadateľom počas celého procesu pomáhajú profesionálni zamestnanci regionálnych kancelárií a terénni pracovníci Slovenskej agentúry životného prostredia .

Po skončení programu RRP bude financovanie pokračovať z Modernizačného fondu až do výšky 186,34 milióna EUR, pričom bude podporených minimálne 16 940 žiadostí. Úplné podmienky na získanie finančnej podpory ešte nie sú definitívne stanovené, ale pravdepodobne budú podobné podmienkam programu RRP.

Súčasný program „Obnov dom mini“ financovaný z RRP bude ukončený v roku 2026. Časový rámec na čerpanie finančných prostriedkov z Modernizačného fondu je plánovaný od roku 2026 (alebo po vyčerpaní prostriedkov z RRP). Príspevok z Modernizačného fondu bude k dispozícii, kým nebude vyčerpaný. Do polovice roka 2026 (koniec plánu obnovy) bude prostredníctvom celkového programu „Obnov dom“ obnovených najmenej 25 164 domov (záväzný cieľ).

Táto investícia bude rozšírením existujúceho programu „Obnov dom“, ktorý je v súčasnosti financovaný z REPowerEU RRP. Doplnkovosť je zabezpečená predĺžením existujúceho úspešného programu, ambicióznym cieľom prejsť od čiastočnej obnovy k hĺbkovej obnove (definícia podľa EPBD) a postupným prístupom (definovaným v EPBD ako postupná hĺbková obnova), ak sú kroky overené pasportom obnovy budovy (BRP).

Financovanie tejto investície by rozšírilo cieľovú skupinu na zraniteľné domácnosti a zraniteľné mikropodniky a budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (definované v článkoch 3 a 9 EPBD). Definícia oprávnených žiadateľov sa líši od definície, ktorá sa v súčasnosti používa v programe „Obnov dom“. Tým sa obmedzí rozsah príjemcov na zraniteľné domácnosti a zraniteľné mikropodniky. Títo príjemcovia často nie sú schopní financovať obnovu za súčasných podmienok, pretože financovanie nie je dostatočné a požadované spolufinancovanie je príliš vysoké na opatrenia, ako je napríklad zateplenie obvodového plášťa.

Po dokončení obnovy približne 20 000 rodinných domov z programu RRP (4 080 domov do konca roka 2025) a Modernizačného fondu (16 940 domov) by potenciálny dosah rozšírenia programu v rámci investícií SCF mohol dosiahnuť úroveň ďalších 20 000 domov. V súčasnosti je výška podpory na domácnosť 10 000 EUR, ak sa však SCF zameriava na hĺbkovú obnovu alebo postupnú hĺbkovú obnovu, tento limit by sa mal zvýšiť na 30 000 EUR na domácnosť.

Táto investícia je v súlade s aktualizovaným NECP (konečná verzia z marca 2025).

Analýza výziev a riešení

Predpokladané výzvy pri implementácii sú uvedené nižšie.

- **Rozdielne príjmové hranice pre potvrdenie oprávnenej domácnosti;** Na základe návrhu definície Ministerstva hospodárstva sa administratívna identifikácia zraniteľných domácností líši od tej, ktorá sa v súčasnosti používa v programe „Obnov dom“. Bude potrebné dohodnúť sa na jednej definícii, aby sa zabezpečilo, že žiadni potenciálni príjemcovia investície nebudú vynechaní. Definícia navrhnutá Ministerstvom hospodárstva je založená na kombinácii príjmového prahu, podielu výdavkov na energiu na disponibilnom príjme a energetickej náročnosti budovy. Tieto údaje sú k dispozícii prostredníctvom národného štatistického úradu.
- **Chýbajúca národná definícia zraniteľných mikropodnikov.**
- **Chýbajúca definícia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD.** Do 29. mája 2026 každý členský štát stanoví národnú trajektóriu postupnej obnovy fondu bytových budov v súlade s národným plánom a cieľmi na roky 2030, 2040 a 2050 obsiahnutými v národnom pláne obnovy budov členského štátu. Očakáva sa, že národná trajektória postupnej obnovy bytového fondu identifikuje 43 % slovenského stavebného fondu ako budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Ako náhradný prístup v prípade chýbajúcej definície by sa za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou mohli považovať rodinné domy postavené pred rokom 1983 bez akejkoľvek obnovy. Rok 1983 je známym míľnikom pre zmenu požiadaviek na tepelnú ochranu budov a zlepšenie energetickej hospodárnosti nových budov postavených po tomto roku.

V dôsledku chýbajúcej definície môže byť identifikácia oprávnených rodinných domov výzvou pre tie domácnosti, ktoré nemusia byť schopné preukázať súčasnú energetickú hospodárnosť budovy, ktorú obývajú, alebo pre tie rodinné domy, ktoré patria medzi budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, aj keď boli postavené po roku 1983, ako sa navrhuje vyššie. Bude potrebné vypracovať presný postup komplexnej a kontextualizovanej definície budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktorý bude musieť byť dokončený do času realizácie investície. Podobne bude potrebné stanoviť prah príjmu v rámci tejto investície, aby sa zohľadnilo navrhované zvýšenie poskytovaných finančných prostriedkov na rodinný dom z 10 000 EUR na 30 000 EUR. Závery vyvedené z existujúceho opatrenia „Obnov dom“ by sa mali prispôbiť rozsahu tejto investície a bude potrebné revidovať a poskytnúť nové metodické usmernenia pre žiadateľov. Žiadateľom by sa mala pripomenúť aj podpora poskytovaná prostredníctvom samostatnej investície do financovania energetických certifikátov a pasportov obnovy.

Podrobnosti o investícii

Táto investícia je zameraná na zlepšenie energetickej hospodárnosti rodinných domov obývaných zraniteľnými domácnosťami a mikropodnikmi prostredníctvom obnovy budov. Cieľom je vykonať hĺbkové obnovy s cieľom výrazne zlepšiť energetickú hospodárnosť budov, konkrétne zlepšiť obvodový plášť ako prvý krok (zateplenie stien, strechy, podlahy a výmena okien) a výmena vykurovacích systémov a implementácia systémov využívajúcich obnoviteľné zdroje energie a systémov riadenia, ak je to relevantné. Zameranie je na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (definované v článkoch 3 a 9 smernice EPBD, avšak zatiaľ nedefinované v národnej legislatíve).

Táto investícia je rozšírením existujúceho programu podpory čiastočnej obnovy rodinných domov „*Obnov dom mini*“, ako je vysvetlené vyššie. Rozšírenie zahŕňa nasledujúce.

- Predĺženie platnosti súčasného programu s využitím finančných prostriedkov SCF od roku 2027 po skončení súčasných zdrojov financovania, pričom finančné prostriedky SCF v roku 2026 sa použijú na prípravu výzvy a administratívne nastavenie.
- Rozšírenie rozsahu, keďže sa zameriava na hĺbkovú obnovu.
- Rozšírenie cielenia, keďže sa obmedzuje na zraniteľné a energeticky chudobné domácnosti zameraním sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou a zvyšuje podiel podporovaných nákladov zo súčasných 10 000 EUR na 30 000 EUR na domácnosť. Na základe výpočtov vykonaných SAŽP sa náklady na hĺbkovú obnovu rodinného domu priemerných rozmerov pohybujú v priemere na úrovni 30 000 EUR, čo je dostatočné, keďže obnovu je možné realizovať aj postupne (ako je definované v EPBD) na základe pasportu obnovy budovy.

Ciele a zámery

Cieľom investície je obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, pri ktorých sa očakávajú najvyššie úspory energie. Cieľovou skupinou sú zraniteľné domácnosti, ktoré vlastnia rodinné domy a majú v nich svoje primárne (trvalé) bydlisko. Toto kritérium sa používa v súčasnom programe, takže jeho zachovanie uľahčí administratívnu identifikáciu. V rámci súčasného programu bolo pokryté len približne 50 % nákladov. Očakáva sa, že domácnosti, ktoré svoje domy neobnovili, nemali na to prostriedky a nemohli dokončiť obnovu financovať. Navrhovaný program poskytne vyššiu dotáciu na domácnosť, čím sa náklady pokryjú prostredníctvom dotácie. Pomocnú identifikáciu vykonávajú sociálni pracovníci (v rámci opatrenia 4 tejto správy, ktoré navrhuje poradenskú podporu). Cieľovou skupinou budú zraniteľné domácnosti v zmysle článku 2 ods. 10 nariadenia (ES) č. 2023/955 a podrobnejšie definovanou na vnútroštátnej úrovni (pozri nižšie). Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mali určiť na základe definície v národnom pláne obnovy budov (EPBD, články 3 a 9). Zraniteľné mikropodniky pôsobiace v rodinných domoch by tiež mohli byť oprávnenou cieľovou skupinou.

Doplnková poradenská podpora prostredníctvom opatrenia 4 ponúkne možnosť získať pasport obnovy domov vo vlastníctve zraniteľných domácností. To umožní cielené investície na optimalizáciu úspor energie a zníženie nákladov na energiu. Aby bolo zníženie spotreby energie a emisií CO₂ dlhodobé, je potrebné dodržiavať zásadu „energetická efektívnosť na prvom mieste“ v logicky na seba nadväzujúcich krokoch obnovy uvedených v pasporte obnovy budovy. Individuálne zásahy (napr. len výmena okien) alebo len zmeny technických systémov bez zateplenia obvodového plášťa nie sú vhodné pre budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou prispeje k dosiahnutiu cieľov stanovených v EPBD (článok 3 a článok 9).

Domácnosti musia pred začatím zásahu a po ukončení prác vykonať posúdenie energetickej hospodárnosti energetickým certifikátom, aby sa potvrdilo, že obnova dosiahla významné úspory energie. V prípade postupnej obnovy budú musieť vlastníci domov získať pasport obnovy budov. Financovanie by malo byť spojené s krokom smerujúcim k hĺbkovej obnove, ako je uvedené v pasporte obnovy.

Implementácia a správa

Investíciu bude realizovať Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP), orgán, ktorý spravuje existujúci program „*Obnov dom*“. Výzvy budú zamerané na rodinné domy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, na zraniteľné domácnosti alebo domácnosti s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami a na zraniteľné mikropodniky, ktoré pôsobia zo svojich domoch. Rodinné domy budú identifikované na základe národnej definície budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou obývaných zraniteľnými domácnosťami. Definícia zraniteľných mikropodnikov môže byť z administratívneho hľadiska ťažšie uplatniteľná. Cílené zameranie bude založené na kombinácii príjmového prahu a podielu výdavkov na energiu ako podielu na obrate a/alebo zisku. Táto investícia by sa mala realizovať spolu s opatrením 4, aby sa zabezpečilo, že žiadatelia budú pri podávaní žiadostí o financovanie vybavení a podporovaní (poradenstvo, odborná pomoc kombinujúca jednotné kontaktné miesta podľa EPBD a EED a komunitná/terénna sociálna práca).

Administratívna implementácia by vychádzala z existujúceho administratívneho systému zavedeného pre schému dotácií „*Obnov dom*“. Nevyhnutným prvým krokom bude administratívna identifikácia domácností v energetickej chudobe a zraniteľných domácností na základe národnej definície energetickej chudoby (ľudia ohrození energetickou chudobou podľa definície Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky). Po druhé, identifikácia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa definície v národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3 a 9) pomôže identifikovať a zamerať sa na najvyšší potenciál úspor nákladov na energiu. Potenciálne úspory nákladov na energiu by mali byť potvrdené pred poskytnutím investície prostredníctvom energetického certifikátu alebo pasportu obnovy budovy. V dôsledku toho by mali byť energetické certifikáty vydané pred a

po obnove. Oba certifikáty, pred a po obnove, spolu s pasportom obnovy by mali byť oprávnenými nákladmi.

Odhadované náklady

Kvantifikovanou hodnotou cieľov je obnova ďalších približne 20 000 rodinných domov s najhoršou energetickou hospodárnosťou zo SCF. Na odhad nákladov sa používajú údaje SAŽP z už financovaných a dokončených obnovených domov v rámci programu „Obnov dom“. Prepočet na rodinný dom priemerných rozmerov s hrubou podlahovou plochou 189 m² (prepočítané podľa Štatistického úradu Slovenskej republiky) viedol k nasledujúcim odhadovaným celkovým investičným nákladom:

- len zateplenie stien, výmena okien – 27 005 EUR;
- hĺbková obnova (minimálne zateplenie stien, výmena okien a vykurovací alebo fotovoltaiický systém) – 32 079 EUR.

Priemer týchto dvoch úrovní obnovy je 29 542 EUR. Predpokladané priemerné náklady na obnovu jedného rodinného domu sú preto 30 000 EUR. Náklady na obnovu zahŕňajú aj projektovú dokumentáciu a jej povinnú súčasť „Projektové energetické hodnotenie“. Odhadované náklady na sprievodnú kampaň k investícii sú približne 5 miliónov EUR a náklady na prípravu výzvy v prvom roku sú 0,06 milióna EUR.

Celkové náklady tejto investície sa odhadujú na 605,1 milióna EUR, z čoho 453,8 milióna EUR sa požaduje v rámci fondu a 151,3 milióna EUR je pokryté národným príspevkom.

Ciele vychádzajú zo skúseností SAŽP. Rozpis výkonnosti programu „Obnov dom“ podľa rokov je uvedený v tabuľke Tabuľka -43 nižšie.

Tabuľka -43 Výkonnosť programu „Obnov dom“ podľa rokov

Cieľový harmonogram	Počet prijatých žiadostí o platbu	Počet vykonaných kontrol a prostriedkov vyplatených SAŽP
12/2022	0	0
12/2023	683	106
12/2024	1 0804	5 539
12/2025	20 000 (odhad)	19 000 (odhad)
6/2026	25 164 (odhad)	25 164 (odhad)

Rodové hľadisko

Na Slovensku je podiel osamelých mužov a žien, ktorí sú podľa ukazovateľov EU-SILC identifikovaní ako energeticky chudobní, veľmi podobný, čo môže poukazovať na skutočnosť, že táto investícia nemá významný rodový aspekt. Energetická chudoba sa častejšie vyskytuje v domácnostiach osôb žijúcich samy a domácnostiach osamelých rodičov. Spomedzi domácností bez detí sú najviac ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením domácnosti osôb žijúcich samy vo

veku 65 rokov a viac. Pri navrhovaní odporúčaní týkajúcich sa tejto investície je potrebné zohľadniť rodové hľadisko pri zameraní a prispôbení odporúčaní.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Investícia 2: Podpora obnovy bytových domov

Opis

Investícia poskytuje dotáciu zraniteľným domácnostiam (vlastníkom bytov) na obnovu ich bytového domu. Obnova bytových domov na Slovensku je (i) organizovaná spoločenstvom vlastníkov alebo správcovskou spoločnosťou a (ii) financovaná prostredníctvom nízkoúročených úverov od ŠFRB (s možnosťou odpustenia úveru) alebo úverov poskytnutých súkromnými bankami alebo stavebnými sporiteľňami.

Splácanie úveru je organizované prostredníctvom povinne vytvoreného Fondu prevádzky, údržby a opráv (na základe zákona č. 182/1993 Z. z.). Mesačné platby domácnosti bývajúce v budove sa následne zvyšujú v dôsledku splácania úveru súvisiaceho s obnovou bytového domu. Na obnovu bytového domu je potrebný súhlas 2/3 väčšiny vlastníkov bytov s obnovou a prijatím úveru súvisiaceho s obnovou. Vlastníci bytov s nižšími príjmami často nesúhlasia s procesom obnovy pre vyššie mesačné splátky do povinného Fondu prevádzky, údržby a opráv v dôsledku nákladov na obnovu. To je bežný dôvod, prečo niektoré bytové domy nie sú obnovené alebo sú obnovené len čiastočne (napr. len zateplenie bočných fasád). Táto investícia je zameraná na zraniteľné domácnosti tým, že znižuje ich náklady súvisiace s obnovou ich bytových domov. Znížením priamych nákladov pre zraniteľných vlastníkov bytov ich môže táto investícia motivovať k podpísaniu súhlasu s obnovou bytového domu.

Program ŠFRB poskytuje dlhodobé (25-ročné) nízkoúrokové úvery na obnovu bytových domov spoločenstvám vlastníkov alebo správcovským spoločnostiam s možnosťou čiastočného odpustenia istiny úveru po splnení požiadaviek na vyššiu úsporu energie a využitie obnoviteľných zdrojov energie⁸. Program ŠFRB v súčasnosti funguje dobre, len malá časť bytových domov nie je v súčasnosti obnovená, na rozdiel od pomalého pokroku v obnove rodinných domov. Program v rámci SCP by bol zameraný na približne 25 % fondu bytových domov, ktorý v súčasnosti nie je obnovený.

Opatrenia obnovy financované zo ŠFRB sa zameriavajú najmä na zateplenie a výmenu okien a menej často na obnovu systémov, keďže väčšina bytových domov je napojená na diaľkové vykurovanie. Fond prevádzky, údržby a opráv je povinným fondom pre všetky bytové domy (vytvorený na základe príslušného zákona č. 182/1993 Z. z.). Tento fond sa používa na platby za obnovu, ako aj na prevádzkové náklady na vykurovanie budov. Väčšina budov je buď napojená na systém

⁸ Nízkoúrokové úvery poskytuje ŠFRB podľa zákona č. 150/2013 Z. z. o štátnom fonde rozvoja bývania v znení neskorších predpisov.

dial'kového vykurovania, alebo prevádzkuje vlastný systém ústredného vykurovania. Povinný mesačný príspevok vlastníkov bytov do tohto fondu sa musí zvýšiť, aby bolo možné splatiť úver súvisiaci s obnovou. Zvýšenie je zvyčajne o 0,5–0,8 EUR/m² čistej podlahovej plochy bytu za mesiac, na základe dohody medzi vlastníckmi bytov. Ide teda o zvýšenie o 30–48 EUR za mesiac pre priemerný byt s rozlohou 60 m² (čistá podlahová plocha). Aj pri tomto zvýšenom príspevku určenom na splácanie úveru sa celková mesačná platba vlastníka bytu po obnove zvyčajne zníži, pretože obnova prináša úspory nákladov zníženou spotrebou energie v dôsledku zlepšenia obvodového plášťa (zateplenie, výmena okien) v porovnaní s neobnoveným stavom.

Investícia navrhovaná v rámci SCP by poskytla dotáciu na splácanie časti úveru prislúchajúcej podielu zraniteľných domácností na nákladoch na obnovu bytového domu, ktoré sa platia do Fondu prevádzky, údržby a opráv. Dotácia na splácanie časti úveru zraniteľných domácností do Fondu prevádzky, údržby a opráv súvisiaca s obnovou bytového domu je rozšírením existujúceho programu ŠFRB o novú zložku dotácie pre zraniteľné domácnosti.

Analýza výziev a riešení

Menšie bytové domy tvoria hlavnú časť neobnoveného bytového fondu. Menšie budovy majú menej výhodný tvar (vyšší pomer obvodového plášťa k objemu) a ich spotreba energie v kWh/m² je oveľa vyššia ako vo veľkých budovách. Investičné náklady na zateplenie (steny, strecha, podlaha nad suterénom) sú tiež na m² bytu vyššie v menšej budove ako vo väčšej budove (pozri prílohu B). Dodatočná tepelná izolácia a výmena okien majú významný vplyv na úspory energie a zníženie nákladov na energiu pre vlastníkov bytov v bytových domoch.

Väčšina neobnovených bytových domov sú staršie nízkopodlažné tehlové budovy, väčšinou v pôvodnom stave. Náklady na obnovu týchto budov sú výrazne vyššie ako v prípade štandardných 7-podlažných alebo veľkých panelových bytových domov, ktoré už sú z veľkej časti obnovené.

Ponúknutím dotácie na splatenie časti úveru zraniteľnej domácnosti do Fondu prevádzky, údržby a opráv súvisiaceho s obnovou bytového domu by sa mali zmierniť vyššie náklady a motivovať tak k súhlasu s obnovou.

Na uľahčenie tejto investície bude potrebné prispôbiť existujúce právne predpisy alebo úverové zmluvy, pretože Fond prevádzky, údržby a opráv zvyčajne neobsahuje individuálne podúčty jednotlivých vlastníkov bytov. Platby od vlastníkov bytov sa zhromažďujú na jednom účte. Správca alebo spoločenstvo nevyčleňuje prostriedky ani neprideluje časti platieb vlastníkov špecificky na splácanie úveru. V praxi nie je potrebné priradovať sumy splátok úveru zraniteľným domácnostiam v bytovom dome. Tieto domácnosti by však nemali znášať vyššie príspevky do Fondu prevádzky, údržby a opráv v dôsledku úveru na obnovu. Dodatočné náklady budú pre spoločenstvo vlastníkov kompenzované časťou úveru, ktorá je poskytovaná vo forme grantu.

Ďalšou výzvou je skutočnosť, že správcovia budov by mali byť iniciátormi žiadostí o výzvu a mali by pomáhať zraniteľným domácnostiam v bytových domoch. Jednotné kontaktné miesta (OSS) a ŠFRB (opatrenie 4) by mohli podporovať správcov budov a informovať ich o procese podávania žiadostí o investície do obnovy bytových domov opísané v tomto dokumente.

Všeobecnou výzvou pre implementáciu SCF je uplatňovanie definície zraniteľných domácností na základe príjmového prahu. Ministerstvo hospodárstva plánuje automatizovať identifikáciu zraniteľných domácností prepojením databáz o príjmoch a výdavkoch na energiu. To môže zlepšiť implementačné procesy a pomôcť najzraniteľnejším. Ministerstvo hospodárstva pripravuje operačnú definíciu energetickej chudoby a zraniteľných domácností.

Podrobnosti o investícii

Jednou z priorít uvedených v aktualizovanom NECP (marec 2025) na obdobie do roku 2030 je stabilizácia poklesu obnovy bytových domov v ostatných rokoch. NECP odhaduje, že ponuka grantovej zložky k existujúcemu programu ŠFRB by bola dostatočnou motiváciou pre zraniteľné domácnosti v nezateplených alebo len čiastočne zateplených bytových domoch, aby súhlasili s obnovou celého domu.

Ciele a úlohy

Cieľom investície je zvýšiť energetickú hospodárnosť a znížiť náklady na energiu v bytoch prostredníctvom podpory zateplenia, výmeny okien, výmeny vykurovacieho systému (ak je to relevantné) a inštalácie OZE (ak je to relevantné) v zostávajúcich 25 % z celkového počtu nezateplených bytových domov. Konkrétne, investícia má za cieľ umožniť vlastníkom viacpodlažných bytových domov rozhodnúť sa o prístupe k programu ŠFRB alebo iným splatným fondom (napr. štrukturálnym fondom EÚ z programu Slovensko). Táto investícia je zameraná na zlepšenie energetickej hospodárnosti bytových domov poskytovaním grantov vlastníkom bytov klasifikovaných ako zraniteľné domácnosti; grant pokrýva splácanie úveru do Fondu prevádzky, údržby a opráv budovy (vytvoreného na základe zákona č. 182/1993 Z. z.) súvisiaceho s obnovou bytových domov.

Cieľovými skupinami sú vlastníci bytov, ktorí sú na základe národnej definície identifikovaní ako zraniteľné domácnosti, najlepšie bývajúcí v budovách s najhoršou energetickou hospodárnosťou, kde je potenciál zníženia nákladov najvyšší. Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mali určiť na základe definície v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3, 9). V rámci programu je možné podporiť aj obnovu iných budov, ak to pomôže zraniteľným domácnostiam. V závislosti od veku budovy môžu úspory energie dosiahnuť 30 – 70 %, čím toto opatrenie a investícia podporujú ciele fondu, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív. Doplnujúce opatrenie 4, prostredníctvom ktorého sa bude poskytovať poradenstvo a odborná pomoc, kombinujúce jednotné kontaktné miesta (zriadené na základe vykonávania smernice EPBD a EED) a

komunitnú/terénnu sociálnu prácu, môže pomôcť pri administratívnom zameraní tejto investície.

Budovy so systémom diaľkového vykurovania, ktoré sú už zahrnuté do systému ETS, by nemali byť prioritou, ale nemali by byť ani vylúčené. Pozornosť by sa mala zamerať na zostávajúci podiel neobnovených alebo čiastočne obnovených bytových domov (približne 25 %), kde prekážkou obnovy je schválenie úveru požadovanou dvojtretinovou väčšinou vlastníkov bytov v bytovom dome.

Implementácia a správa

Program bude spravovaný a realizovaný prostredníctvom existujúcej štruktúry programu ŠFRB na základe vyhlásených výziev pre zraniteľné domácnosti, ktoré sú identifikované na základe národnej definície zraniteľných domácností vrátane príjmového prahu. Správcovia budov by boli iniciátormi žiadosti v mene celého bytového domu.

Aby boli domácnosti oprávnené, musia byť splnené tieto podmienky.

- Energetická chudoba a nízky alebo nižší stredný príjem musia byť splnené na základe príjmového prahu a ďalších podmienok založených na definícii zraniteľných domácností podľa Ministerstva hospodárstva SR. To umožní správcovi budov a spoločenstvám vlastníkov identifikovať zraniteľné domácnosti od nezraniteľných a požiadať o dodatočné financovanie zo SCF. V súčasnosti je k dispozícii ďalšia podpora z fondov kohéznej politiky, ktorá je tiež spravovaná prostredníctvom ŠFRB pre nezraniteľné domácnosti.
- Domácnosti klasifikované „v hmotnej núdzi“ a poberajúce „príspevok na bývanie“ sa automaticky považujú za zraniteľné domácnosti oprávnené na túto investíciu. Príspevok z dôvodu „hmotnej núdze“ poberá celkovo 59 502 domácností, čo predstavuje 125 632 spoločne posudzovaných členov domácností. K 31. decembru 2024 bolo 24 663 domácnostiam priznané právo na „príspevok na bývanie“. Z toho 14 793 domácností vlastnilo byt alebo rodinný dom. Príspevok na bývanie je v súčasnosti viazaný na príspevok z dôvodu hmotnej núdze, čo znamená, že sa poskytuje výlučne najzraniteľnejším domácnostiam.
- Príspevok, určený výlučne na pokrytie výdavkov (napríklad splácanie úveru), bude poskytnutý na úver konkrétne oprávnenej domácnosti, ktorá vlastní byt. Suma je vopred stanovená a zvyčajne sa vypočítava na základe čistej podlahovej plochy bytu v m².

Po obnove budovy alebo schválení úveru môže byť uzavretá zmluva medzi implementačnou organizáciou SCF a spoločenstvom vlastníkov alebo správcovskou spoločnosťou, alebo môže byť aktualizovaná štandardná úverová zmluva. Táto zmluva sa týka príspevku na splácanie úveru, ktorý zodpovedá oprávneným zraniteľným domácnostiam. Platba môže byť smerovaná buď do Fondu prevádzky, údržby a opráv, alebo do ŠFRB. Povinný mesačný príspevok do

Fondu prevádzky, údržby a opráv pre oprávnené zraniteľné domácnosti sa v dôsledku úveru nezvyší.

Odhadované náklady

Na Slovensku je 77 113 bytových domov (adresných bodov), ktoré pozostávajú z 1 025 735 bytov na základe údajov zozbieraných Štatistickým úradom Slovenskej republiky v sčítaní ľudu v roku 2021, čo predstavuje v priemere 13,3 bytu na jeden bytový dom (adresný bod). 15 608 budov nie je obnovených, čo zodpovedá 207 600 bytom. Za predpokladu, že v bytových domoch žije 5,6 % domácností, ktoré sú najviac ohrozené zavedením ETS 2 (scenár DLV 2, pre 60 EUR/(tCO₂), počet bytov v neobnovených bytových domoch obývaných najviac ohrozenými domácnosťami je približne 11 626 bytov. Predpokladáme, že investícia podporí približne 11 600 vlastníkov bytov v bytových domoch, pričom investičné náklady budú v priemere približne 12 000 EUR na byt (v prípade menších budov). Tento odhad vychádza z dolnej hranice rozpätia nákladov 30 – 48 EUR mesačne pre byt priemerných rozmerov s čistou podlahovou plochou 60 m². Predpokladáme, že vlastník bytu bude musieť splácať nízkoúročenú pôžičku počas 25 rokov. Celkové náklady na splácanie 300 mesačných splátok pre menšie domy sú približne 12 000 EUR (max. 14 400 EUR)⁹.

Na základe týchto predpokladov celkové náklady investície predstavujú 139,3 milióna EUR, z čoho 104,5 milióna EUR sa požaduje z fondu a 34,8 milióna EUR sa kryje z národného príspevku.

Rodové hľadisko

Na Slovensku je podiel osamelých mužov a žien, ktorí sú podľa ukazovateľov EU-SILC identifikovaní ako energeticky chudobní, veľmi podobný, čo môže naznačovať, že táto investícia nemá žiadny významný rodový aspekt. Zároveň však národné údaje ukazujú, že osamelí rodičia (väčšinou ženy) sú viac ohrození chudobou. Spomedzi domácností bez detí sú najviac ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením jednočlenné domácnosti žien vo veku 65 rokov a viac.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Investícia 3: Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov

Opis

Cieľom tejto investície je podporiť hĺbkovú obnovu sociálnych bytov v bytových domoch a obnovu zariadení sociálnych služieb v správe samospráv (obce a vyššie územné celky) a neverejných poskytovateľov. Hĺbková obnova zahŕňa ako prvé kroky zlepšenie obvodového plášťa, výmenu technických systémov a integráciu OZE, ak je to relevantné. Ďalej obnova môže zahŕňať systémy automatizácie a

⁹ ŠFRB. (n.d.). Obnovujte s nami. <https://www.sfrb.sk/ziadatel/obnovujte-s-nami/>.

riadenia budov a inteligentné meranie pre malých odberateľov energie, ktorí nemajú k dispozícii inteligentné meracie zariadenia vzhľadom na pomerne nízku mieru zavádzania inteligentných meracích zariadení na Slovensku, aby bolo možné prepojiť ich s predplatenou elektrinou. Zameriava sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktoré vyžadujú komplexný prístup k obnove, aby sa zabezpečilo výrazné zníženie nákladov na energiu po obnove.

Táto investícia umožňuje tiež vykonávať prestavbu existujúcich bytov, ak sú napríklad „neobývané“, čím sa umožňuje ich opätovné využitie.

Môže sa zahrnúť inštalácia malých komunálnych vykurovacích systémov napájaných z OZE pre skupiny sociálnych bytov alebo budov sociálnych služieb spravovaných miestnymi alebo regionálnymi samosprávami. Investícia môže zahŕňať aj podporu pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania v rámci hĺbkovej obnovy, konkrétne pri výmene existujúceho vykurovacieho systému, ak je to vhodné. Obnova môže byť aj postupná hĺbková obnova, ale v takýchto prípadoch je povinné vypracovať pasport obnovy. Pred a po obnove by sa mal vydať energetický certifikát, aby sa potvrdilo dosiahnutie úspor energie.

Očakáva sa, že budú potrebné aj náklady na obnovu základnej infraštruktúry spojené s bytovými domami používanými na sociálne bývanie, preto by sa mala zachovať určitá flexibilita pre nepredvídané investície, ktoré sa môžu vyskytnúť. Pri obnove by sa mala zohľadniť súčinnosť z hľadiska dopravnej chudoby a potreba bezbariérového prístupu.

Investícia je rozšírením existujúcich schém v rámci ŠFRB. Rozšírenie sa dosiahne hĺbkovou obnovou prostredníctvom kombinácie grantov a pôžičiek, so zameraním na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Investícia umožní zapojenie sa subjektov, pre ktoré nie sú existujúce grantové programy zvyčajne otvorené (neziskové organizácie/sociálne podniky, charitatívne organizácie, núdzové ubytovacie zariadenia, dočasné ubytovanie a byty s nižším štandardom).

Hoci existujú medzery v údajoch týkajúcich sa zariadení sociálnych služieb, na identifikáciu cieľových skupín by sa mohli použiť nasledujúce štatistiky a údaje. V roku 2024 bolo 18,3 % obyvateľov Slovenska, čo predstavuje viac ako 980 000 ľudí, ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením. Počet a podiel ľudí ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením sa medziročne zvýšil o 37 000 ľudí, pričom viditeľný nárast bol zaznamenaný už štvrtý rok po sebe. Pre porovnanie, v roku 2023 bolo 17,6 % obyvateľstva (943 000 ľudí) ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením, čo znamená, že ich podiel sa medziročne zvýšil o 0,7 percentuálneho bodu.

Analýza výziev a riešenie

Štandardné bytové domy sociálneho bývania sú určené pre domácnosti s nízkymi príjmami, zatiaľ čo služby krízovej intervencie sú určené na podporu

najzraniteľnejších osôb. Do obnovy však môžu byť zahrnuté všetky typy sociálneho bývania a zariadení sociálnych služieb. Samosprávy budú potrebovať finančnú podporu na prípravu projektov pre oprávnené budovy. Výzvou je absencia jasnej definície „budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou“ podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD, hoci za takéto budovy by sa mohli považovať budovy postavené pred rokom 1983 bez akejkoľvek obnovy.

Pre poskytovateľov sociálneho bývania je dôležité zohľadniť vlastnícke štruktúry a zabezpečiť, aby investície do obnovy neviedli k zvýšeniu nájomného alebo k zmene zamýšľanej sociálnej funkcie budovy.

Kľúčové bude tiež aktualizovať údaje o zariadeniach sociálneho bývania, ktoré v súčasnosti chýbajú. Hoci sa v dlhodobej stratégii obnovy budov (LTRS 2020) a v sčítaní ľudí z roku 2011 (SODB 2011) uvádza hrubý odhad, na efektívne realizovanie tejto investície bude potrebné vykonať dôkladnú analýzu sociálneho bývania v kontexte celého fondu budov.

Podrobnosti o investícii

Táto investícia podporuje hĺbkovú obnovu sociálneho bývania v bytových domoch a zariadeniach sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov. Cieľ je úspora nákladov na energiu a môže sa dosiahnuť aj postupnou hĺbkovou obnovou v logicky po sebe nasledujúcich krokoch obnovy uvedených v pasporte obnovy budovy alebo navrhnutých v návrhu obnovy v prípade jednokrokovej hĺbkovej obnovy. Investícia môže zahŕňať zateplenie (steny, strecha, podlahy), výmenu okien ako prvé dva kroky, výmenu zastaraných vykurovacích systémov, integráciu obnoviteľných zdrojov energie (OZE) a systémov riadenia budov ako ďalšie kroky, ak je to relevantné. Funkčný vykurovací systém by sa nemal nahrádzať, pokiaľ sa nedosiahnu významné úspory CO₂ a nákladov.

Sociálne bývanie patrí výlučne do pôsobnosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a pozostáva z verejného nájomného sektora, t. j. približne 55 000 bytov, väčšinou vo veľkých bytových domoch, podľa sčítania obyvateľstva a bývania z roku 2021.

Neštátni poskytovatelia sociálnych služieb, ktorí poskytujú približne 45 % sociálnych služieb, v súčasnosti nevyužívajú žiadny z hlavných grantových programov (medzi ktoré patrí Plán obnovy a odolnosti SR, Program Slovensko a Environmentálny fond) zameraných na zvýšenie energetickej efektívnosti budov, hoci často pôsobia v budovách nízkej kvality.

Pokiaľ ide o typy **zariadení sociálnych služieb**, pre SCF sú najvhodnejšie sociálne služby krízovej intervencie (SSKI), ktoré poskytujú ubytovanie v rezidenčných zariadeniach (útulky, resocializačné zariadenia, núdzové ubytovacie zariadenia), poskytujú útočisko/nočné ubytovanie (ubytovňa) a sociálne služby poskytované ambulantnou alebo terénnou formou (terénna krízová intervenčná služba,

nízkoprahové denné centrum, integračné centrum, komunitné centrum a nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodiny).

Táto investícia vyplňuje medzeru vo financovaní tým, že ponúka prispôsobenú kombináciu grantov a pôžičiek, najmä pre neziskové organizácie, charitatívne organizácie a sociálne podniky zamerané na krízové služby. Mnohí klienti v týchto zariadeniach si nemôžu dovoliť platiť za služby alebo energiu osobitne, čo robí zníženie nákladov na energiu obzvlášť dôležitým. Investícia do rekonštrukcie budov tiež rozširuje ponuku sociálneho bývania. Doplnkovosť je zabezpečená zameraním sa na hĺbkovú obnovu budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktoré vlastní príjemcovia v iných kategóriách ako podporujú ostatné existujúce opatrenia. Ide hlavne o neziskové organizácie, sociálne podniky a charitatívne organizácie, ktoré sa zameriavajú na krízové intervenčné služby. Situácia neverejných poskytovateľov si vyžaduje zavedenie vhodnej kombinácie grantov a pôžičiek. Navyše, neverejní poskytovatelia sociálnych služieb sú v súčasnosti vylúčení z existujúcich grantových schém pre obnovu budov. Táto investícia rozšíri okruh oprávnených príjemcov grantov a prispeje k zníženiu energetickej chudoby najzraniteľnejších skupín spoločnosti.

Ciele a zámery

Cieľom investície je obnova budov so sociálnymi bytmi s najhoršou energetickou hospodárnosťou, zníženie spotreby fosílnych palív a dosiahnutie úspor nákladov na energiu pre zraniteľné domácnosti v niektorých typoch sociálneho bývania. Cieľom je obnoviť 472 500 m² hrubej podlahovej plochy budov, ako je uvedená v EPC, ročne v rokoch 2028 až 2032. Cieľom je zlepšiť energetickú hospodárnosť a znížiť spotrebu fosílnych palív so zameraním na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktoré majú najvyšší potenciál úspor energie, buď na úrovni hĺbkovej obnovy (NZEB alebo budovy s nulovými emisiami), alebo postupne na základe krokov uvedených v BRP.

Cieľovými skupinami tejto investície sú domácnosti žijúce v budovách sociálneho bývania a domácnosti/jednotlivci, ktorí využívajú zariadenia sociálnych služieb vo vlastníctve samospráv alebo neziskových organizácií/sociálnych podnikov a charitatívnych organizácií. V rámci zariadení sociálnych služieb odporúčame zamerať sa na sociálne služby krízovej intervencie (SSKI) a neverejných poskytovateľov.

Implementácia a správa

Implementácia bude vychádzať z existujúceho dlhodobého programu národnej bytovej politiky, ktorý riadi Ministerstvo dopravy SR. V prípade sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb by táto investícia vyžadovala využitie existujúcej štruktúry ŠFRB. ŠFRB už viac ako 10 rokov poskytuje zvýhodnené úvery na obnovu sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb všetkým typom žiadateľov, vrátane neverejných poskytovateľov. Miestne a regionálne samosprávy dobre využili úvery ŠFRB, pretože disponujú potrebnými stabilnými finančnými príjmami na ich

splatenie. To neplatí pre neverejných poskytovateľov sociálnych služieb, ktorí pôsobia ako neziskové organizácie a preto nemajú zisk na splatenie úverov ŠFRB. Táto investícia bude preto vychádzať z existujúcej implementačnej štruktúry, ale rozšíri okruh oprávnených príjemcov.

Cieľové skupiny možno identifikovať na základe údajov o domácnostiach, ktoré poberajú dávky v hmotnej núdzi. V roku 2024 poberalo dávky v hmotnej núdzi 59 502 domácností, pričom celkový počet spoločne posudzovaných členov domácností bol 125 632 osôb. Nárok na príspevok na bývanie bol k 31. decembru 2024 priznaný 24 663 domácnostiam, z toho:

- domácnosti, ktoré vlastní byt alebo rodinný dom – 14 793;
- domácnosti, ktoré sú nájomcami bytu, rodinného domu alebo obývacej izby – 7 115;
- domácnosti s doživotným právom užívania – 944; a
- domácnosti žijúce v zariadení sociálnych služieb – 1 811.

Príspevok na bývanie je v súčasnosti viazaný na príspevok na hmotnú núdzu, t. j. dostávajú ho len najzraniteľnejšie osoby.

V prípade sociálnych služieb krízovej intervencie (SSKI) medzi typy sociálnych služieb, ktoré sú oprávnené na financovanie zo SCF, patria služby poskytované v rezidenčných zariadeniach – ako sú útulky, resocializačné zariadenia a núdzové ubytovanie – ako aj služby, ktoré poskytujú dočasné ubytovanie, ako sú ubytovne. Zahŕňa aj ambulantné a terénne sociálne služby, vrátane krízovej intervencie v teréne, nízkoprahových denných centier, integračných centier, komunitných centier a nízkoprahových služieb pre deti a rodiny. Príjemcovia SSKI patria do skupiny osôb ohrozených chudobou a sociálnym vylúčením a budú tiež tvoriť jadrovú skupinu v rámci skupiny osôb ohrozených energetickou a dopravnou chudobou.

Rozdelenie počtu SSKI podľa poskytovateľov k 31. decembru 2023:

- celkový počet SSKI – 880 s kapacitou 15 242 miest;
- počet SSKI zriadených alebo založených samosprávou – 491 s kapacitou 8 886 miest;
- počet SSKI prevádzkovaných neverejnými poskytovateľmi služieb – 361 s kapacitou 5 929 miest, čo predstavuje 41 % z celkového počtu registrovaných SSKI (pozri Analýza poskytovania sociálnych služieb v Slovenskej republike, s. 112).

Celková kapacita v zariadeniach pre krízovú intervenciu k 31. decembru 2023 podľa údajov z informačného systému SoS Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Ministerstva zdravotníctva SR bola 3 611 miest, kde boli sociálne služby poskytované až 4 762 príjemcom, z toho 3 414 príjemcom v útlukoch, 1 073 príjemcom v zariadeniach núdzového ubytovania a najmenej 276 príjemcom v resocializačných zariadeniach.

Odhadované náklady

Údaje o veľkosti a celkovom počte budov sociálneho bývania a zariadení sociálnych služieb nie sú k dispozícii. Veľkosť budov sa veľmi líši, od veľkých viacpodlažných budov sociálneho bývania a zariadení sociálnych služieb v mestách po malé zariadenia podobné rodinným domom v malých obciach. Náklady sa preto odhadujú na m² obnovených budov. Priemerné náklady na energetickú obnovu na základe údajov z programu pre rodinné domy sa odhadujú na 160 EUR/m² hrubej podlahovej plochy uvedenej v EPC. To predstavuje 211 EUR/m² čistej podlahovej plochy a vzhľadom na dostatočnú spoľahlivosť údajov z programu „Obnov dom“ je to základný predpoklad pre nižšie uvedené náklady.

Vážený priemer podlahovej plochy rodinného domu podľa sčítania ľudu z roku 2021, prepočítaný z čistej podlahovej plochy na hrubú podlahovú plochu uvedenú v energetickom certifikáte budovy, je 189 m². 2 500 budov veľkosti jedného rodinného domu obnovených za rok predstavuje 472 500 m²/rok hrubej podlahovej plochy. Ročná obnovená hrubá celková podlahová plocha 472 500 m² zodpovedá 2 500 priemerným rodinným domom (189 m²) alebo 236 väčším budovám (hrubá podlahová plocha 2 000 m²). V prípade bytových domov sa predpokladá priemerný pomer 1,32¹⁰ medzi m² hrubej celkovej podlahovej plochy budovy a m² čistej úžitkovej plochy jedného bytu. Tento rozsah zahŕňa typy sociálneho bývania, ktoré sú oprávnené na investície. Predpokladá sa, že počet žiadateľov (subjektov) bude 1 500.

V prípade analyzovanej investície „Obnova sociálneho bývania v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov“ v rámci zložky budovy sú celkové náklady 378,1 milióna EUR, z čoho 283,5 milióna EUR sa požaduje v rámci fondu a 94,5 milióna EUR je pokryté národným príspevkom.

Rodové hľadisko

V Slovenskej republike už dlho platí, že domácnosti s deťmi sú výrazne viac ohrozené chudobou ako domácnosti bez detí. V roku 2024 čelila chudobe pätina domácností s nezaopatrenými deťmi (20,4 % ľudí) a o niečo viac ako 15 % ľudí žijúcich v domácnostiach bez detí. Medzi domácnosťami s deťmi boli najviac ohrozené rodiny s jedným rodičom (1 rodič/dospelý s 1 alebo viacerými deťmi), kde chudobe čelilo takmer 38 % ľudí. Jedinými rodičmi sú prevažne ženy. Medzi domácnosťami bez detí boli najviac ohrozené jednočlenné domácnosti žien vo veku 65 rokov a viac (30,3 %).

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Opatrenie 4: Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie

Opis

Toto opatrenie poskytne poradenstvo a odbornú pomoc v rámci jednotných kontaktných miest (OSS) zriadených na základe smerníc EPBD a EED. Cieľom je

¹⁰ Sternová et al. (2010). Energetická náročnosť a energetická certifikácia budov. (dostupné v slovenčine).

zlepšiť služby OSS prostredníctvom pomoci zraniteľným skupinám (domácnostiam v rodinných domoch, ako aj prostredníctvom subjektov sociálneho bývania a spoločenstiev vlastníkov bytov/spoločností spravujúcich bytové domy a mikropodnikov), poskytovaním poradenstva na mieru a bezplatným poskytovaním energetických certifikátov a pasportov obnovy zraniteľným domácnostiam (EPBD čl. 12 a 19). Podporované budú dva druhy pomoci – prvý bude mať formu prvého kontaktného poradenstva existujúcimi sociálnymi pracovníkmi v teréne (pod záštitou Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR), ktorí budú poskytovať základné energetické poradenstvo a identifikovať oprávnené domácnosti. Oprávnené domácnosti nasmerujú do najbližšieho OSS alebo iného podporného centra. Podrobné technické poradenstvo zamerané na zraniteľné skupiny bude poskytované v OSS (na základe implementácie EED a EPBD), kde príjemca dostane podporu pri procese podávania žiadostí o projekty, vrátane výziev na projekty vyplývajúce z M&I opísaných vyššie a technického poradenstva prostredníctvom odborne spôsobilých osôb pre energetickú certifikáciu budov. Do tohto opatrenia by mohli byť zahrnuté aj iné druhy pomoci od terénnych pracovníkov (zo spotrebiteľských organizácií a mimovládnych organizácií), ak sú vyškolení a budú pôsobiť pod Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR s cieľom zabezpečiť transparentnosť financovania a kvalitu prostredníctvom školení o opatreniach a investíciách.

V rámci tohto opatrenia bude podporované aj zahustenie OSS prostredníctvom väčšieho počtu kontaktných miest alebo vytvorenie OSS v regiónoch s ohrozenými skupinami, aby sa zabezpečil ľahký prístup aj pre ohrozených potenciálnych prijímateľov žijúcich vo vzdialených oblastiach. Súčasťou opatrenia je aj odborná príprava, vzdelávanie a budovanie kapacít zainteresovaných strán zapojených do jeho implementácie. Cieľovými skupinami odbornej prípravy sú: miestne samosprávy, odborne spôsobilé osoby zapojené do poradenstva a projektovania obnovy a zlepšovania energetickej hospodárnosti budov, vedenie a správa SCF a terénni sociálni pracovníci v oblasti základného energetického poradenstva. Program by sa mohol realizovať prostredníctvom existujúcich programov odbornej prípravy a budovania kapacít, ktoré poskytujú SAŽP, SKSI a SIEA. Patria sem napríklad programy „Obnov dom mini“ a „Zelená solidarita“.

V rámci OSS (vytvoreného na základe EED a EPBD) pre všetkých občanov bude SCK poskytovať dodatočné ciele poradenstvo pre zraniteľné skupiny, organizovať poskytovanie bezplatných energetických certifikátov a pasportov obnovy (EPBD čl. 12 a 19) nezávislými externými odborníkmi na energetickú certifikáciu budov, zapájať existujúcich terénnych pracovníkov (Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR) do prvého kontaktu s energetickým poradenstvom, zapájať miestne samosprávy a ďalšie zainteresované strany zapojené do implementácie SCP do školení a budovania kapacít.

Analýza výziev a riešení

SAŽP poskytla údaje o počte konzultácií, školeniach zamestnancov a celkových potrebných zdrojoch. Pre 20 000 dokončených realizácií obnovy z programu „Obnov dom“ bolo poskytnutých 25 000 komplexných konzultácií. Každá konzultácia trvala v priemere až 10 hodín a bola vykonávaná v etapách v priebehu projektu a zahŕňala základné energetické poradenstvo a administratívnu podporu v každej fáze procesu (žiadosť/určenie zraniteľného statusu, kroky na získanie EPC a pasportu obnovy budovy, žiadosť o grant, podpis zmluvy a konečná kontrola kvality). Priemerná hodinová sadzba (superbrutto) je v súčasnosti približne 20 EUR. Dodatočný fixný poplatok za súvisiace administratívne náklady (ako je zvykom pri projektoch financovaných EÚ) je vo výške 15 %. Oprávnené administratívne náklady zahŕňajú materiálové a technické výdavky a náklady na dopravu zamestnancov SAŽP.

Regionálne úrady SAŽP sú však primárne určené na posudzovanie žiadostí, nie na poskytovanie technického poradenstva v oblasti obnovy. Poradenstvo v súvislosti so žiadosťami by mohli poskytovať zamestnanci SAŽP z 10 regionálnych kancelárií, ktorí by pravidelne navštevovali jednotlivé OSS, kde by poskytovali poradenstvo zraniteľným skupinám. Výlučne ich platy by boli financované zo SCF, pričom by využívali priestory OSS financované z iných zdrojov. Aby bolo možné poskytovať komplexné služby, bude potrebné zapojiť aj subjekty zo súkromného sektora na poskytovanie technickej poradenstva v OSS (napr. projektantov, konzultantov a odborne spôsobilé osoby pre energetickú hospodárnosť budov).

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky je v tejto fáze považované za implementačnú organizáciu. Toto opatrenie si však vyžaduje veľké koordinačné úsilie. Bude potrebná koordinácia medzi Ministerstvom dopravy SR (zodpovedným za implementáciu EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (zodpovedným za implementáciu EED), ktoré sú zodpovedné za zriadenie OSSs. Ďalšia koordinácia bude potrebná so SAŽP (implementačným orgánom programu „Obnov dom“ a opatrenia 1) a Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR (zodpovedným za oblasť terénnych sociálnych pracovníkov) s cieľom poskytovať poradenské služby v OSSs. Predpokladané výzvy pri implementácii sú súčasný nedostatok odborných kapacít, podmienky poskytovania bezplatných energetických certifikátov a pasportov obnovy musia byť špecifikované vo fáze implementácie, kompetencie terénnych pracovníkov musia byť stanovené v spolupráci s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR. Podobne bude potrebné dohodnúť jasné vymedzenie kompetencií medzi uvedenými zainteresovanými ministerstvami a agentúrami, čo by mohlo viesť k výzvam v oblasti koordinácie.

Podrobnosti opatrenia

Cieľom je poskytnúť odbornú pomoc žiadateľom a prípravu odborníkom, ktorí pomáhajú zraniteľným domácnostiam. Mohla by sa zahrnúť odborná príprava v oblasti inkluzívneho dizajnu a potrieb osôb so zdravotným postihnutím. Súčasťou sú aj informačné a osvetové kampane (v slovenčine a v menšinových jazykoch), aby sa zabezpečilo, že cieľové skupiny sú informované o opatrení a môžu využívať jeho

zdroje. Poradenstvo a pomoc poskytované v rámci OSS, vytvorených v súlade s článkom 22 ods. 6 smernice EED 2023/1791 a článkom 18 ods. 1 a 2 smernice EPBD 2024/1275, budú k dispozícii všetkým občanom.

Bezplatné odborné poradenstvo už poskytovala SIEA v poradenských centrách v rokoch 2016 až 2023 v rámci projektu „Žiť energiou“. Centrá „Žiť energiou“ sú pod záštitou SIEA a Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky.

Doplnkovosť tohto opatrenia spočíva v rozšírení OSS alebo existujúcej podpory existujúcich schém (napr. „Obnov dom“) o ciele zameranie na SCF, zraniteľné domácnosti a zameranie na špecifické oblasti a terénnych pracovníkov, ktorí sú bližšie k zraniteľným skupinám (napr. marginalizované skupiny alebo špecifické lokality, ako sú menej rozvinuté prioritné okresy).

Základné energetické poradenstvo môžu poskytovať sociálni pracovníci a iní odborní pracovníci okrem základného a špecializovaného sociálneho poradenstva (SSP) v rámci nasledujúcich služieb – terénna krízová intervenčná služba, nízkoprahové denné centrum, integračné centrum, komunitné centrum a nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodiny alebo poradcovia v rámci špecializovaného sociálneho poradenstva. Je možné využiť existujúcich odborných pracovníkov v registrovaných SSKI, ktorí pôsobia priamo v regiónoch a v marginalizovaných rómskych komunitách. Väčšina odborných pracovníkov je v súčasnosti financovaná v rámci národného programu „Spoločne pre komunitu“. Kapacity existujúcich a dobre fungujúcich programov „programy „Healthy Regions“ a terénni sociálni pracovníci (TSP), by sa mohli využiť na školenia a vzdelávanie. V tejto súvislosti je nevyhnutné komplexné odmeňovanie a rozšírenie pôsobnosti existujúcich podporných profesií, terénnych sociálnych pracovníkov, komunitných centier a programov „Healthy Regions“.

Ciele a úlohy

Hlavným cieľom je zvýšiť mieru obnovy medzi zraniteľnými skupinami, zlepšiť kvalitu obnovy, poskytovať podporu pri implementácii ďalších M&Is zo SCF a konkrétne nasmerovať ľudí k M&Is poskytovaným v rámci SCK. Konkrétne ide o obnovu rodinných domov, bytových domov, zariadení sociálnych služieb a sociálnych bytov s cieľom dosiahnuť úspory konečnej energie, primárnej energie a emisií CO₂ a znížiť spotrebu fosílnych palív a výdavky na energiu, aby sa znížila zraniteľnosť a energetická chudoba. Poradenstvo a pomoc zraniteľným skupinám sú kľúčové pre úspech ďalších M&Is v SCP. Toto opatrenie by mohlo tiež poskytovať poradenstvo vyškolenými terénnymi sociálnymi pracovníkmi v oblasti zlepšenia správania a mäkkých opatrení na úsporu energie, ktoré by tiež mohli prispieť k cieľom SCF. V rámci SCF bude toto opatrenie rozšírením poradenstva a pomoci v rámci OSS prispôsobeného zraniteľným skupinám a bližšieho špecifikám SCK a geograficky bližšieho identifikovaným zraniteľným skupinám (domácnostiam aj prostredníctvom subjektov sociálneho bývania a spoločenstiev vlastníkov bytov/spoločností spravujúcich zariadenia a mikropodnikov) ako hlavnej cieľovej

skupine. Schéma by sa realizovala prostredníctvom programov odbornej prípravy, vzdelávania a budovania kapacít pre zainteresované strany zapojené do implementácie M&I pre SCP. Toto opatrenie má vplyv na dosiahnutie cieľov fondu, na zvýšenie miery obnovy a zlepšenie kvality obnovy, podporu implementácie investícií SCF, zníženie emisií CO₂ a na zníženie zraniteľnosti a energetickej chudoby prostredníctvom obnovy, ktorá zabezpečí dosiahnutie skutočných úspor nákladov na energiu.

Implementácia a správa

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky je v tejto fáze považované za vykonávaciu organizáciu. Napriek tomu bude potrebná koordinácia najmä medzi dvoma ministerstvami: Ministerstvom dopravy SR (zodpovedným za implementáciu EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (zodpovedným za implementáciu EED), ktoré sú zodpovedné za zriadenie OSS. Bude tiež potrebná spolupráca so SAŽP, ako aj s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (terénni sociálni pracovníci).

Odhadované náklady

Počet kontaktných miest, obnovených budov po poradenstve a pomoci poskytnutej zraniteľným a marginalizovaným skupinám sa odhaduje na približne 20 000 obnovených rodinných domov, 1 500 sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb a 2 320 správcov budov/spoločenstiev vlastníkov bytov vo viacpodlažných budovách. Približne 25 000 energetických certifikátov budov pre rodinné domy (opatrenie 1) vydaných pred a po obnove a pasпорty obnovy budú uhradené odborne spôsobilým osobám pre energetickú hospodárnosť budov, ktoré by mali byť hlavnými technickými poradcami. Energetický certifikát pre bytové domy nepredstavuje podstatné náklady, pretože sa vydáva pre celú budovu. Pokrytie súvisiacich nákladov na energetické certifikáty pre sociálne bývanie a zariadenia sociálnych služieb by tiež nemalo predstavovať významný problém. Odhady zohľadňujú aj žiadateľov o obnovu rodinných domov, ktorí sa nakoniec rozhodnú obnovu nevykonať. Je to dôležité, pretože úhrada nákladov na energetický certifikát budovy a pasпорт obnovy nemôže byť podmienená skutočným vykonaním obnovy. Môžu existovať oprávnené dôvody, prečo sa niektorí žiadatelia rozhodnú obnovu nevykonať, a nemusia mať finančné prostriedky na úhradu nákladov na energetický certifikát a pasпорт budovy.

V súčasnosti sa predpokladá, že do implementácie opatrenia SCF sa zapojí približne 550 vyškolených zainteresovaných odborníkov, vrátane tých, ktorí poskytujú pomoc a poradenské služby. Okrem toho sa v procese plánovania musí zohľadniť potreba budúcich kampaní na zvyšovanie povedomia s cieľom podporiť využívanie a informovanú účasť.

Predpoklady pre výpočet nákladov sú uvedené nižšie.

- Predpokladá sa 10 hodín/klient pre 5 000 klientov/rok (pre 4 000 skutočne obnovených rodinných domov ročne) a 300 subjektov sociálneho bývania a

sociálnych služieb ročne, čo zodpovedá 331 osobo-mesiacov ročne venovaných zraniteľným skupinám.

- Priemerné hrubé náklady na jedného zamestnanca OSS: 3 000 EUR/mesiac.
- Sociálni pracovníci v teréne, ktorí sú vyškolení na prvý kontakt v oblasti energetického poradenstva, poskytnú 5 000 prípadov pomoci (pre 4 000 skutočne obnovených domov) ročne. Predpokladá sa 8 hodín na jednu pomoc, čo predstavuje 250 osobo-mesiacov ročne s priemernými hrubými nákladmi na jedného zamestnanca v teréne: 2 500 EUR/mesiac.
- Správcovia budov/spoločenstvá vlastníkov bytov (približne 464 ročne, celkovo 2 320 v závislosti od koncentrácie zraniteľných domácností v jednom bytovom dome) dostanú podporu 6 hodín na klienta, čo zodpovedá 17,4 osobo-mesiacov za rok. Očakávame, že správcovia budov majú skúsenosti s obnovou bytových domov, takže technické poradenstvo osloví pomerne veľa z nich, ale dôležitá je aj kampaň na zvýšenie povedomia o možnosti poskytovať dotácie zraniteľným domácnostiam v bytových domoch.

Celkový počet klientov, ktorým bola poskytnutá podpora, je 28 820 za 5 rokov implementácie SCF. Majitelia rodinných domov (25 000) sú podporovaní dvakrát, raz prostredníctvom OSS (10 hodín) a raz prostredníctvom terénnych pracovníkov (8 hodín). Energetické certifikáty budovy (vydávané pred a po obnove) a pasporty obnovy sa majú poskytovať bezplatne pre 5 000 rodinných domov ročne: 1 700 EUR za dva energetické certifikáty a pasport obnovy. Na vzdelávanie (vývoj vzdelávacích materiálov, školenia, školenia súvisiacu kampaň na zvyšovanie povedomia sa predpokladá 1,2 milióna EUR.

V prípade analyzovaného opatrenia týkajúceho sa budov sú celkové náklady 53,95 milióna EUR, z toho 40,46 milióna EUR sa požaduje v rámci fondu a 13,49 milióna EUR je pokryté národným príspevkom.

Rodové hľadisko

Na Slovensku je podiel osamelých mužov a žien, ktorí sú podľa ukazovateľov EU-SILC identifikovaní ako energeticky chudobní, veľmi podobný, čo môže naznačovať, že toto opatrenie nemá významný rodový aspekt. Zároveň však národné údaje ukazujú, že osamelí rodičia (väčšinou ženy) sú viac ohrození chudobou. Medzi domácnosťami bez detí sú najviac ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením jednočlenné domácnosti žien vo veku 65 rokov a viac. Pri navrhovaní poradenských mechanizmov by sa malo zohľadniť, kto je hlavným rozhodovateľom v domácnosti, a podpora by sa mala zamerať na túto osobu. Rodové roly a rozdiely v príjmoch majú významný vplyv na kultúrne a praktické rozdelenie tejto úlohy. Pri zameraní a prispôbení poradenstva je potrebné zohľadniť rodové hľadisko. Ženy ako osamelé matky môžu pri rozhodovaní o obnove vyžadovať individuálny prístup.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Zhrnutie

V prípade analyzovaných M&Is týkajúcich sa zložky budov bol v úplnej charakteristike posúdený súlad s kritériami stanovenými v požiadavkách DNSH v súlade s technickými usmerneniami DNSH pre SCF. V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté rôzne činnosti v rámci týchto M&Is a ich vzťah k posúdeniu DNSH. Kritériá DNSH boli ďalej zohľadnené v míľnikoch a cieľoch a relevantné ex ante posúdenie súladu s DNSH kritériami je zahrnuté.

Tabuľka -44 Porovnanie M&Is v sektore budov s činnosťami v súlade s DNSH

Opatrenie alebo investícia	Aktivity v súlade s DNSH
Investícia 1. Obnova rodinných domov	Aktivity B3.1 (obnova existujúcich budov z hľadiska energetickej efektívnosti), B5 (inštalácia, údržba a oprava nástrojov a zariadení na meranie, reguláciu a kontrolu energetickej efektívnosti budov), B6 (inštalácia, údržba a oprava zariadení na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov) a E10 a E11 (skladovanie elektrickej a tepelnej energie) prílohy k technickým usmerneniam
Investícia 2. Podpora obnovy bytových domov	Činnosť B3.1 (energetická obnova existujúcich budov) prílohy k technickým usmerneniam
Investícia 3. Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov	Činnosti B3.1 (energetická obnova existujúcich budov) prílohy k technickým usmerneniam, B5 (inštalácia, údržba a oprava prístrojov a zariadení na meranie, reguláciu a kontrolu energetickej efektívnosti budov), B6 (inštalácia, údržba a oprava zariadení na využívanie energie z obnoviteľných zdrojov) a B9 (pripojenie na sieť diaľkového vykurovania a chladenia) prílohy k technickým usmerneniam
Opatrenie 4. Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie	Činnosť B1 (činnosti zamerané na zvyšovanie povedomia) prílohy k technickým usmerneniam

M&I analyzované v časti týkajúcej sa budov.

Tabuľka -45 Tabuľka obsahujúca míľniky, ciele a časový harmonogram pre komponent budov

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Obnova rodinných domov	Míľnik	Nadobudnutie platnosti programu	Zavedenie schémy financovania do vnútroštátneho práva	-	-	-	Q1/2027	Nadobudnutie platnosti programu a prijatie právnych opatrení na nadobudnutie platnosti, vrátane splnenia požiadaviek DNSH stanovených v činnosti B3.1 prílohy k technickým usmerneniam DNSH k SCP.
	Cieľ	Dokončená obnova rodinných domov	-	Počet rodinných domov (pre domácnosti alebo mikropodniky), ktoré prechádzajú obnovou	0	8 000	4. štvrťrok 2029	8 000 domácností/mikropodnikov získalo financovanie prostredníctvom programu.
	Cieľ	Dokončená obnova 16 000	-	Počet rodinných domov (pre	0	16 000	Q4/2031	16 000 domácností/mikropodnikov získalo financovanie

M&Is	Mílnik/ Cieľ	Názov mílnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (mílniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých mílnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
		rodinných domov		domácnosti alebo mikro podniky), ktoré prechádzajú obnovou				prostredníctvom programu.
	Cieľ	Dokončená obnova 20 000 rodinných domov využívaných cieľovou skupinou		Počet rodinných domov (pre domácnosti alebo mikropodniky), ktoré prechádzajú obnovou	0	20 000	4. štvrťrok 2032	20 000 domácností/mikropodnikov získalo financovanie prostredníctvom programu.
Podpora obnovy bytových domov	Mílnik	Nadobudnutie platnosti programu	Finančný program zapracovaný do vnútroštátnych právnych predpisov	-	-	-	Q1/2027	Program sa zavedie administratívne, pričom sa prijímú právne opatrenia na jeho uvedenie do platnosti, vrátane splnenia požiadaviek DNSH stanovených v činnosti B3.1 prílohy k technickým

M&Is	Mílnik/ Cieľ	Názov mílnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (mílniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých mílnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
								usmerneniam DNSH k SCP.
	Cieľ	Podporovaní vlastníci bytov - zraniteľné domácnosti v obnovených bytových domoch	-	Počet podporovaných vlastníkov bytov v obnovených bytových domoch	0	4 640 podporovaných vlastníkov bytov	4Q/2029	4 640 vlastníkov bytov získalo financovanie prostredníctvom programu
	Cieľová skupina	Podporovaní vlastníci bytov – ohrozené domácnosti v obnovených bytových domoch		Počet podporovaných vlastníkov bytov v obnovených bytových domoch	0	9 280 podporovaných vlastníkov bytov	4Q/2031	9 280 vlastníkov bytov získalo finančné prostriedky prostredníctvom programu
	Cieľ	Podpora vlastníci bytov - zraniteľné domácnosti v obnovených bytových domoch	-	Počet podporovaných vlastníkov bytov v obnovených bytových domoch	0	11 600 vlastníkov bytov	Q4/2032	11 600 vlastníkov bytov získalo finančné prostriedky prostredníctvom programu

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Obnova sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb	Míľnik	Nadobudnutie platnosti programu	Finančný program zapracovaný do vnútroštátneho práva	-	-	-	Q1/2027	Program sa administratívne zavedie a prijímajú sa právne opatrenia na jeho nadobudnutie platnosti, vrátane splnenia požiadaviek DNSH stanovených v dokumente v činnostiach B3.1 a B9 prílohy k technickým usmerneniam DNSH k SCP.
	Cieľ	Dokončená obnova	-	Obnovené metre štvorcové	0	945 000 m ²	4Q/2029	V rámci programu sa má obnoviť celková hrubá podlahová plocha 945 000 m ² , ako je uvedené v energetických certifikátoch. V prípade budov napojených na diaľkové vykurovanie alebo chladenie sa vyžaduje:

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
								- predložiť osvedčenie, že systém spĺňa podmienky efektívneho systému diaľkového vykurovania alebo chladenia v súlade s článkom 26 smernice o energetickej efektívnosti, a - predložiť plán na zlepšenie energetickej efektívnosti primárnej energie, zníženie strát pri distribúcii a zvýšenie podielu obnoviteľnej energie v súlade s článkom 26 ods. 5 smernice.
	Cieľ	Dokončená obnova	-	Obnovené metre štvorcové	0	1 890 000 m ²	4Q/2031	1 890 000 m ² hrubej podlahovej plochy (ako je uvedené v EPC)

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
								obnovené v rámci programu
	Cieľ	Dokončená obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov	-	Obnovených metrov štvorcových	0	2 362 500 m ²	Q4/2032	2 362 500 m ² hrubej podlahovej plochy (ako je uvedené v EPC) obnovené v rámci programu. Hrubý odhad je 1 500 podporených subjektov (na základe priemernej podlahovej plochy na obnovenú budovu). Údaje o veľkosti a celkovom počte zariadení sociálneho bývania a sociálnych služieb nie sú k dispozícii.
Poradenstvo, odborná pomoc, vzdelávanie	Míľnik	Nadobudnutie platnosti programu	Finančný program zapracovaný do vnútroštátnych právnych predpisov	-	-	-	Q1/2027	Budúce jednotné kontaktné miesta budú zriadené v súlade s článkom 22 ods. 6 smernice EED 2023/1791 a článkom 18 ods. 1 a 2 smernice EPBD 2024/1275 na základe SCF.

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
	Cieľ	Poradenstvo a pomoc poskytované zraniteľným skupinám	-	Počet podporovaných klientov	0	11 528 podporených klientov	Q4/2029	11 528 klientov podporovaných prostredníctvom poradenstva, kontaktu
	Cieľ	Poradenstvo, pomoc poskytovaná zraniteľným skupinám	-	Počet podporovaných klientov	0	23 056 podporených klientov	Q4/2031	23 056 klientov podporených poradenstvom, kontakt
	Cieľ	Poradenstvo, pomoc poskytovaná zraniteľným skupinám alebo subjektom sociálneho bývania a sociálnych služieb a vzdelávanie poskytované zainteresovaným stranám	-	Počet podporovaných klientov (domácnosti v rodinných domoch, mikropodniky, subjekty poskytujúce sociálne bývanie, spoločenstvo vlastníkov bytov)	0	28 820 podporovaných klientov (25 000 vlastníkov rodinných domov + 1 500 subjektov sociálneho bývania + 2 320 spoločenstiev vlastníkov bytov)	Q4/2032	28 820 podporovaných klientov.

M&Is	Míľnik/ Cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok/rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
		zapojeným do SCF						

V tabuľke nižšie je zhrnutý časový harmonogram nákladov na monitorovanie a hodnotenie analyzované v rámci komponentu budov.

Tabuľka -46 Odhadované celkové náklady analyzovaných M&I v rámci komponentu budovy

Súvisiace M&I	Príslušné časové obdobie		Odhadované náklady, na ktoré sa žiada financovanie z fondu							
	Od dátumu	Do dátumu	Celková požadovaná suma Suma (v mil. EUR)	Ak je k dispozícii: rozdelenie podľa rokov						
				2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Obnova rodinných domov	1.1.2027	31.12.2032	605,1		0,1	121	121	121	121	121
Podpora obnovy bytových domov	1.1.2027	31.12.2032	139,3		0,1	27,84	27,84	27,84	27,84	27,84
Obnova sociálnych bytov	1.1.2027	31.12.2032	378,1		0,1	75,6	75,6	75,6	75,6	75,6
Poradenstvo, odborná pomoc, vzdelávanie	1.1.2027	31.12.2032	53,95		1,2	10,55	10,55	10,55	10,55	10,55
			Celkom: 176,45	1						

4.2.2. Doprava

Predtým, ako predstavíme M&I dopravnej zložky, je dôležité predstaviť štúdiu Inštitútu environmentálnej politiky, ktorá tvorí základ pre stanovenie cieľov, administratívnu identifikáciu a výpočtové predpoklady. Štúdia „Nemám auto, nemám autobus“¹¹ ponúka komplexný prehľad a analýzu dopravnej chudoby na Slovensku a jej sprievodné dokumenty poskytujú základné výpočty použité najmä pre opatrenie 7, ktorého cieľom je rozšíriť existujúce zľavy v systéme verejnej dopravy.

Investícia 5: Systém podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku s nabíjacích staníc

Analýza výziev a riešení

Investícia rieši potrebu modernizácie vozového parku používaného vo verejnej doprave prechodom na vozidlá s nulovými emisiami. To je obzvlášť relevantné v prípade verejnej autobusovej dopravy a čiastočne aj v železničnej doprave, pokiaľ ide o nahradenie vozidiel s dieselovým pohonom. Nákup elektrických vozidiel je finančne náročný pre inštitúcie objednávajúce verejnú dopravu, ktoré platia za službu vo verejnom záujme, a tieto výrazne zvýšené náklady sa môžu preniesť na konečného zákazníka/cestujúceho prostredníctvom zvýšenej ceny alebo cestovného, ak iné opatrenia na úsporu nákladov nie sú dostatočné.

Poskytnutím dotácie na modernizáciu vozového parku sa riešia dva kritické aspekty: (1) celkové náklady na vlastníctvo a náklady na službu vďaka nižším nákladom na palivo a žiadnym nákladom na nákup (v prípade 100 % dotácie) a (2) prevádzka nového vozového parku s nulovými emisiami priamo prispeje k zmierneniu zmeny klímy (18 % emisií skleníkových plynov pripadá na sektor dopravy, 2011¹²). Zníženie prevádzkových nákladov prostredníctvom tejto investície môže pomôcť minimalizovať zvýšenie cestovného a zabezpečiť dostupnosť verejnej dopravy. Chráni tiež náklady na prevádzku elektrických vozidiel pred kolísaním cien fosílnych palív. Z dlhodobého hľadiska môžu tieto úspory pomôcť udržať a dokonca zvýšiť dostupnosť a spoľahlivosť služieb verejnej dopravy.

Podrobnosti

Investícia patrí do kategórie „Rozšírenie vozového parku: Rozšírenie a modernizácia vozového parku verejnej dopravy o vozidlá s nízkymi emisiami, ako sú elektrické autobusy“.

Cieľom investície je poskytnúť finančné prostriedky na výmenu starých (menej efektívnych z hľadiska emisií) vozidiel vo verejnej doprave, vrátane železničných vozidiel, autobusov, mikrobusev na nákup nových vozidiel alebo na rozšírenie

¹¹ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

¹² Slovenský hydrometeorologický ústav. (n.d.). Doprava – Emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok z odvetvia dopravy. <https://oeab.shmu.sk/emisie/doprava/trendy.html>.

spojení v regiónoch s nedostatočnou dostupnosťou verejnej dopravy. Uprednostňuje sa posilnenie služieb verejnej dopravy prostredníctvom zavedenia nových spojení alebo hustejšieho rozvrhu verejnej dopravy. Schéma by mala byť navrhnutá tak, aby zabezpečila nákup vozidiel s nulovými emisiami a železničných vozidiel v súlade so zákonom č. 214/2021 Z. z. o podpore čistých dopravných prostriedkov. Do schémy by mali byť zahrnuté nosiče bicyklov pre vozidlá, aby bola zabezpečená možnosť využívať nemotorizovanú dopravu z cieľovej alebo východiskovej zastávky. Okrem toho by vozidlá mali byť nízkopodlažné, aby sa zvýšila dostupnosť pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Cieľom je znížiť emisie, umožniť multimodálne dopravné cesty a zvýšiť kvalitu verejnej dopravy. Spolu s očakávanými nižšími prevádzkovými nákladmi autobusov s elektrickým pohonom pomôžu všetky uvedené výhody riešiť očakávaný nárast ceny fosílnych palív v dôsledku zavedenia systému EU ETS2, a tým znížiť ekonomickú záťaž prenesenú na cestujúcich vo verejnej doprave. Časť financovania by mala byť pridelená na inštaláciu nabíjacích staníc pre vozidlá v depách a na konečných zastávkach/termináloch.

Na základe výsledkov modelovania by kritériá pre stanovenie priorít pri získavaní finančných prostriedkov mali vychádzať z dostupnosti služieb verejnej dopravy a z indexu regiónov s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Štandardy pre dostupnosť verejnej dopravy sa v súčasnosti pripravujú a budú definované Národným dopravným úradom, orgánom Ministerstva dopravy. Štúdia vypracovaná Inštitútom environmentálnej politiky uvádza, ktoré regióny môžu byť v porovnaní s ostatnými ohrozené nedostatočnou dopravnou obslužnosťou s pomocou vypracovaného indexu (index IEP). Investícia bude navrhnutá tak, aby uprednostňovala a priorizovala regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou na základe uvedených štandardov alebo indexu IEP¹³, čím sa dosiahne zníženie emisií prostredníctvom nákupu nových vozidiel (nová flotila v porovnaní so starou) alebo zmenou TCO. Navrhujeme použiť kritérium vytvorenia nového spojenia alebo poskytnutia dodatočnej služby verejnej dopravy na posilnenie hustoty grafikonu verejnej dopravy pre tento program. Oprávnenými príjemcami by boli samosprávne regióny, obce, spoločnosti založené obcami, ZSSK a spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu na základe zmluvy vo verejnom záujme.

Investícia je nová, s výnimkou železničných vozidiel, ktoré môžu byť financované z existujúcich fondov EÚ (Program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti). V takom prípade ide o rozšírenie súčasných schém. V rámci opatrenia 2.8.1 programu Slovensko, zameraného na „podporu rozvoja udržateľnej mobility mimo

¹³ Index IEP udáva, ktoré obce a regióny možno považovať za dopravne znevýhodnené. Ide o zložený index pozostávajúci z 13 čiastkových indexov, napríklad: priemerná doba cestovania, počet spojení, doba cestovania do najbližšej nemocnice, podiel obyvateľstva s dostupnou zastávkou verejnej dopravy do 500 metrov, priemerný príjem, priemerný vek automobilu, podiel dôchodcov atď. Viac informácií nájdete v DLV2 alebo štúdii, tabuľka č. 2.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (2025.). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

samosprávneho kraja Bratislava“, je možné získať financovanie na obnovu vozidiel verejnej dopravy (autobusy s alternatívnym pohonom vrátane súvisiacej infraštruktúry na nabíjanie a dobíjanie).

Ciel' a ciele

Cieľom investície je poskytovať služby verejnej dopravy vo forme vysokokvalitnej možnosti cestovania ako alternatívy k používaniu automobilu. To sa dosiahne nahradením súčasného vozového parku verejnej dopravy vozovým parkom s nulovými emisiami a poskytnutím finančných prostriedkov na súvisiacu infraštruktúru (nabíjacie stanice). Nový vozový park zabezpečí vyššiu kvalitu verejnej dopravy a prevádzku s nulovými emisiami, čím prispeje k zníženiu spotreby fosílnych palív a emisií. Na zabezpečenie efektívnosti investície z hľadiska vplyvu na cieľovú skupinu sa na určenie priorít regiónov a podporu nákupu vozidiel použije index vypracovaný Inštitútom environmentálnej politiky. Nové vozidlá by mali mať nižšie celkové náklady na vlastníctvo vrátane nákladov na palivo, čím sa zmierni vplyv ETS2 na používateľov dopravy, a to najmä na skupiny s nižšími príjmami.

Implementácia a správa

Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia – Národný dopravný úrad (NADA). Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a objednávkou železničnej spoločnosti – ZSSK), samosprávne regióny (objednávkou v súkromných alebo verejných spoločnostiach na základe verejného obstarávania), obce (objednávkou na základe verejného obstarávania v súkromných alebo verejných spoločnostiach alebo objednávkou prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti).

Investícia je navrhnutá pre samosprávne regióny, obce, ZSSK a verejné alebo súkromné spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávkou samosprávneho regiónu alebo obce).

Výzvy investície súvisia s procesom verejného obstarávania vozidiel a možnými oneskoreniami dodávky vozidiel. Okrem toho pri budovaní nových nabíjajúcich staníc a pripojení k elektrickej sieti môže byť proces získavania potrebných stavebných povolení výzvou, a to ako z hľadiska času potrebného na získanie príslušných povolení, tak aj z hľadiska splnenia všetkých procedurálnych krokov v procese udeľovania povolení.

Odhad nákladov

V prípade analyzovanej investície celkové náklady dosahujú 232 605 000 EUR, z čoho 174 453 750 EUR sa požaduje v rámci fondu a 58 151 250 EUR je pokryté národným príspevkom. Základné predpoklady pre výpočty (s využitím údajov od NADA, IEP a SEVA) sú nasledovné:

- Jednotková cena krátkeho elektrického autobusu: 350 000 EUR;

- Jednotková cena dlhého elektrického autobusu: 510 000 EUR;
- Jednotková cena batériového železničného vozidla: 8,675 milióna EUR;
- Jednotková cena nabíjacej stanice: 30 000 EUR (podľa aktuálnej výzvy programu na obnovu a odolnosť pre verejné nabíjacie stanice);
- Predpokladaný počet podporovaných krátkych autobusov: 217;
- Predpokladaný počet podporovaných dlhých autobusov: 217;
- ;
- Očakávaná podpora pre batériové železničné vozidlá: 5;
- Predpokladaný počet nabíjacích staníc: 87 (1 na 5 autobusov).

Rodové hľadisko

Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovými faktormi¹⁴. Muži majú tendenciu používať na dochádzanie do práce individuálnu automobilovú dopravu a zlepšenie kvality vozového parku verejnej dopravy môže motivovať mužov k zníženiu využívania súkromných automobilov. Na druhej strane sa zdá, že ženy vo vidieckych a riedko osídlených oblastiach viac využívajú verejnú dopravu, a preto bude mať vyššia dostupnosť služieb verejnej dopravy pozitívny vplyv. To platí najmä v prípadoch, keď majú ženy obmedzené možnosti vlastniť súkromný automobil.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Opatrenie a Investícia 6: Doprava na požiadanie

Podrobnosti

Opatrenie a investícia Doprava na požiadanie¹⁵ patrí do kategórie „Doprava na požiadanie a zdieľaná mobilita“. Zameriava sa na zraniteľné domácnosti a zraniteľných používateľov dopravy v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Opatrenie a investícia zahŕňa nákup vozidiel s nulovými emisiami, nabíjaciú infraštruktúru, prevádzkové náklady na službu na obdobie 3 rokov a na maximálnej úrovni 50 % a objednávací a dispečerský systém pre občanov (napr. potrebný softvér).

Opatrenie a investícia je zameraná na oblasti a regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou a na domácnosti alebo jednotlivcov vo vidieckych a polomestských oblastiach so zlým alebo nedostatočným (časovým alebo frekvenčným) spojením s hospodárskym centrom, nemocnicou alebo inými základnými službami. Cieľovou skupinou sú aj ľudia s existujúcimi zdravotnými problémami a osoby so zdravotným postihnutím s obmedzenou mobilitou.

Toto opatrenie a investícia je doplnkové a nemalo by nahradiť bežnú verejnú dopravu. Okrem toho by malo vychádzať z ad hoc potrieb zraniteľných skupín.

¹⁴ Tieto predpoklady vychádzajú z obrázku 3-37 v Deliverable 2: „Individuálnu automobilovú dopravu (najviac ovplyvnenú ETS2) využívajú prevažne muži vo veku od 30 do 45 rokov. Ženy častejšie využívajú verejnú alebo individuálnu nemotorizovanú dopravu. Preto by mohli byť menej vystavené vplyvu ETS2 na náklady na dopravu.“

¹⁵ Tento program má prvok investície (nákup dlhodobých dopravných prostriedkov) aj opatrenia (poskytovanie bezplatnej dopravy zraniteľným osobám).

Môže sa použiť aj model dopravy na požiadanie „od dverí k dverám“ alebo model s definovanými zastávkami. Výber modelu určí potrebu a zložitosť systému objednávaní a dispečingu.

Opatrenie a investícia by poskytla podporu na zavedenie spojení na požiadanie pre obce, samosprávne regióny alebo organizácie v systéme sociálnej starostlivosti, vrátane mimovládnych organizácií. Zvolené administratívne opatrenia určia klasifikáciu podpory ako opatrenie alebo investíciu¹⁶.

Primárnym kritériom pre podporu dopravy na požiadanie je zvýšené začlenenie občanov žijúcich v dopravne chudobných regiónoch a zabezpečenie dostupnosti dopravy a dostupnosti dopravných prostriedkov (na základe budúcich štandardov NADA alebo práce IEP na indexe dopravnej chudoby).

Podmienka zamerania sa na zraniteľných používateľov dopravy na základe indexu dopravnej chudoby zabezpečí efektívne zameranie. Pokiaľ ide o výberový proces zavádzaných liniek, kritériá by mali zahŕňať nákladovú efektívnosť, napr. náklady na kilometer a na očakávaného cestujúceho. Integráciu nových spojení dopravných služieb na požiadanie s existujúcimi železničnými a autobusovými službami zabezpečí NADA ako ústredný orgán pre plánovanie verejnej dopravy na Slovensku. Integráciu zabezpečia organizátori regionálnych integrovaných systémov; výber liniek a trás bude v zodpovednosti a kompetencii regionálnych objednávateľov.

Toto opatrenie a investícia je nový program.

Analýza výziev a riešení

Na Slovensku má 4,9 % obyvateľov vidieckych oblastí veľmi obmedzený prístup k verejnej doprave, v porovnaní s 3 % celkovej populácie. Modelovanie v Správe 2 ukázalo, že v riedko osídlených oblastiach sa za zraniteľných považuje 12 % až 14,5 % obyvateľstva, v závislosti od úrovne ceny ETS2. Vplyv nákladov ETS2 bude treba riešiť najmä v prípade tých, ktorí používajú individuálnu dopravu na dochádzanie do práce bez akejkoľvek alternatívy. Okrem toho sa individuálna motorizovaná doprava používa častejšie vo vidieckych oblastiach na dochádzanie do miest s základnými službami.

Opatrenie a investícia rieši dostupnosť verejnej dopravy vo vidieckych a riedko osídlených regiónoch tým, že poskytuje možnosť rozšírenia spojenia verejnej dopravy prostredníctvom služby na požiadanie. Je to alternatíva k používaniu automobilu (pre tých, ktorí sú nútení ho mať/vlastniť) alebo nová možnosť na uspokojenie potrieb cestovania občanov, ktorí nemajú/nevlastnia automobil. Zlepšením cenovej dostupnosti a dostupnosti verejnej dopravy pomáha opatrenie a investícia zmierniť finančný vplyv rastúcich nákladov na fosílna palivá spojených

¹⁶ Podľa nášho posúdenia by táto podpora bola investíciou, ak by vozidlá boli vo vlastníctve obcí, a opatrením, ak by podpora bola poskytovaná vo forme grantu súkromným poskytovateľom verejnej dopravy.

so zavedením ETS2, čím sa zabezpečuje, že verejná doprava zostane konkurencieschopnou a udržateľnou možnosťou mobility.

Cieľ a ciele

Cieľom opatrenia a investície je poskytnúť financovanie verejnej dopravy na požiadanie s cieľom zlepšiť dostupnosť spojení pre občanov, najmä v nedostatočne obsluhovaných vidieckych a odľahlých oblastiach a regiónoch, a tým sa zamerať na zraniteľných používateľov dopravy s obmedzenými možnosťami dopravy. Doprava na požiadanie by mala poskytovať lepší prístup k základným službám (vzdelávanie, zdravotná starostlivosť, práca, nakupovanie, verejná správa, koníčky) najmä v riedko osídlených oblastiach. Je vhodné prepojiť tieto regióny so železničnými zastávkami alebo uzlami, aby sa zlepšilo spojenie s uvedenými službami. Opatrenie sa dotkne domácností s nízkymi príjmami, pretože doprava na požiadanie je lacnejšou alternatívou v porovnaní s používaním automobilu a individuálnej dopravy. Využitie verejnej dopravy na požiadanie v čase, keď nie je k dispozícii dostatočné spojenie, pre domácnosti, ktoré nevlastnia automobil, sprístupňuje dopravu tejto skupine občanov. Opatrenie a investícia navrhuje podporovať iba vozidlá s nulovými emisiami, aby sa prispelo k zníženiu spotreby fosílnych palív (a tým k zníženiu emisií skleníkových plynov). Vozidlá by mali byť v prípade potreby prispôsobené na prepravu cestujúcich so zdravotným postihnutím/obmedzenou mobilitou.

Implementácia a správa

Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia NADA. Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a služieb železničnej spoločnosti ZSSK), samosprávne regióny (objednávaním služieb prostredníctvom súkromných alebo verejných spoločností na základe verejných obstarávaní) a obce (objednávaním služieb na základe verejného obstarávania súkromným alebo verejným spoločnostiam alebo objednávaním prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti). Opatrenie a investícia budú koordinované a integrované do existujúcich cestovných poriadkov verejnej dopravy. Ide o doplnok k existujúcemu cestovnému poriadku a bude to nová služba.

Opatrenie a investícia sa preto navrhuje a bude realizované samosprávnymi regiónmi, obcami a verejnými alebo súkromnými spoločnosťami poskytujúcimi verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávky samosprávneho regiónu alebo obce). Okrem toho môžu o schému požiadať mimovládne organizácie poskytujúce sociálne služby, ak spĺňajú požiadavky zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej doprave.

Výzvy pri implementácii opatrenia a investície spočívajú v integrácii dopravy na požiadanie do štandardnej siete verejnej dopravy a v zabezpečení udržateľného financovania (opatrenie a investícia navrhuje 3 roky financovania prevádzkových nákladov (OPEX) maximálne do výšky 50 %). Pod prevádzkovými nákladmi (OPEX)

rozumieme najmä: náklady na palivo; náklady na údržbu vozidiel a náklady na pneumatiky; mzdy vodičov, administratívnych pracovníkov a mechanikov; náklady na poistenie; poplatky za používanie ciest alebo diaľnic; náklady na čistenie a dezinfekciu; a ďalšie administratívne náklady súvisiace s dopravou (licencie, účtovníctvo, dispečing atď.). Ďalšou výzvou je vývoj systému objednávaní a dispečingu alebo rezervácie, ktorý musí byť užívateľsky prívetivý pre široké spektrum užívateľov (seniorov, osoby bez pripojenia na internet a osoby bez IT zručností alebo s obmedzenými IT zručnosťami).

Odhad nákladov

Pre analyzované opatrenie + investíciu sú celkové náklady 7 900 000 EUR, z ktorých 5 925 000 EUR sa požaduje v rámci fondu a 1 975 000 EUR je pokryté národným príspevkom. Celkové náklady sa delia na investičné náklady na vozidlá, dispečing/objednávanie/rezervačný systém a nabíjacie stanice vo výške 3,4 milióna EUR a prevádzkové náklady vo výške 4,5 milióna EUR. Odhady ceny vozidiel a nabíjajúcich staníc boli konzultované so SEVA, aby sa dosiahli odhady založené na údajoch z odvetvia.

pre výpočty sú nasledovné pre 20 liniek s 2 vozidlami na linku:

- jednotkové náklady na vozidlo (8+1 cestujúcich): 62 500 EUR;
- jednotkové náklady na kombinované pomalé a rýchle nabíjacie stanice: 30 000 EUR (rovnaké náklady sa v súčasnosti používajú v rámci Plánu obnovy a odolnosti pre verejné nabíjacie stanice), 1 na linku
- Odhad prevádzkových nákladov: 75 000 EUR na vozidlo (maximálne 50 % bude hrazených z programu počas 3 rokov po spustení služby na trati);
- vývoj systému objednávaní/dispečingu/rezervácie: 15 000 EUR na linku.

Rodové hľadisko

Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovými faktormi¹⁷. Muži majú tendenciu používať na dochádzanie do práce individuálnu automobilovú dopravu a zavedenie dopravných služieb na požiadanie by ich mohlo motivovať k zníženiu využívania automobilov. Na druhej strane, ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy v riedko osídlených a vidieckych oblastiach, a preto bude mať pozitívny vplyv vyššia dostupnosť služieb verejnej dopravy. To je obzvlášť relevantné v prípadoch, keď je alternatíva vlastníctva súkromného automobilu pre ženy obmedzená.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Opatrenie 7: Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi

Podrobnosti o opatrení

¹⁷ Tieto predpoklady vychádzajú z obrázku 3-37 v výstupe 2: „Individuálnu automobilovú dopravu (najviac ovplyvnenú ETS2) využívajú prevažne muži vo veku od 30 do 45 rokov. Ženy skôr využívajú verejnú alebo individuálnu nemotorizovanú dopravu. Preto by mohli byť menej vystavené vplyvu ETS2 na náklady na dopravu.“

Opatrenie patrí do kategórie „Cenovo dostupné dopravné riešenia: Ponuka dotácií na cestovné lístky verejnej dopravy a iné cenovo dostupné možnosti mobility s cieľom zabezpečiť dostupnosť pre všetkých“.

Je zamerané na zraniteľných používateľov dopravy – občanov v hmotnej núdzi, najchudobnejšiu časť obyvateľstva. Systém zľavneného cestovného už existuje. V prípade železničnej dopravy sa zľavy uplatňujú na deti do 6 rokov (bezplatná preprava), na študentov do 26 rokov po registrácii (bezplatná preprava, pričom je stanovená kvóta, koľko bezplatných cestovných lístkov sa môže vydať na každý vlak) alebo zľava 50 % vo všeobecnosti a na dôchodcov nad 62 rokov (bezplatná preprava). V autobusovej doprave závisia zľavy od objednávajúcej inštitúcie. Vo všeobecnosti sa zľavy uplatňujú pre deti do 6 rokov (zvyčajne nulové cestovné), študentov do 26 rokov (zvyčajne zľava 50 %) a dôchodcov nad 62 rokov (najčastejšie zľava 50 %). Zľavnené cestovné sa uplatňuje aj pre osoby so zdravotným postihnutím v železničnej aj autobusovej doprave, vrátane sprievodnej osoby.

Náhrada cestovných nákladov na dopravu na základe zákona č. 597/2003 Z. z. o financovaní základných škôl, stredných škôl a školských zariadení je zavedená pre školákov. Nárok na ňu majú žiaci materských a základných škôl a náhradu poskytuje Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a mládeže.

V porovnaní s existujúcim systémom zliav je toto opatrenie doplnkové pre študentov stredných škôl v situácii materiálnej deprivácie a pre dospelých v situácii materiálnej deprivácie. Navrhujeme zaviesť:

- zľavu vo výške 100 % cestovného pre študentov, ktorí navštevujú základnú alebo strednú školu alebo iné formy vzdelávacieho procesu; a
- zľavu vo výške 50 % pre dospelých (vo veku 18 rokov a viac) a občanov vo veku nad 15 rokov, ktorí nie sú zapísaní v žiadnej vzdelávacej inštitúcii, na základe kritérií stanovených v predchádzajúcom bode.

Z územného hľadiska je opatrenie zamerané na celé územie Slovenska, hoci predpokladáme, že väčšina občanov v hmotnej núdzi žije v menej rozvinutých regiónoch, ktoré boli podľa indexu IEP identifikované aj ako dopravne chudobnejšie.

Opatrenie je novým programom, ktorý nadväzuje na súčasný systém. Program dopĺňa existujúce zľavy a znížené cestovné vo verejnej doprave.

Toto opatrenie bolo zvolené s cieľom riešiť ekonomický aspekt dopravnej chudoby. V pôvodnom návrhu bolo opatrenie navrhnuté v širšom rozsahu – integrovať všetky systémy zliav na Slovensku a riešiť dopravnú chudobu z ekonomického hľadiska. Vysoká administratívna záťaž takéhoto komplexného opatrenia a zameranie sa na občanov však boli považované za nerealizovateľné. Preto bolo opatrenie zúžené iba na občanov v hmotnej núdzi. Hoci sa to môže javiť ako odraz primárne sociálnej alebo ekonomickej povahy, predpokladáme, že významná väčšina občanov v hmotnej núdzi môže mať problém s pokrytím svojich

cestovných výdavkov. Forma kompenzácie pre poskytovateľov verejnej dopravy, obce, samosprávne regióny a ZSSK bola zvolená na základe minulých skúseností, ktoré odhalili časté zneužívanie priamej finančnej podpory na cestovanie. Najmä v skupinách s nízkymi príjmami boli prostriedky určené na dopravu často použité na iné účely alebo cestovné karty s predplateným kreditom neboli vôbec použité na cestovanie.

Analýza výziev a riešení

Systém zliav vo verejnej doprave už na Slovensku existuje. Tento systém nie je integrovaný a zľavy závisia od druhu dopravy a od toho, ktorá organizácia si službu objednala (keďže služby verejnej dopravy objednávajú Ministerstvo dopravy, samosprávne regióny a obce). Samotnú službu vykonáva štátny subjekt (ZSSK), subjekty vo vlastníctve obcí (zvyčajne mestá a obce vlastnia spoločnosť poskytujúcu dopravnú službu) alebo súkromné spoločnosti na základe verejného obstarávania dopravných služieb vo verejnom záujme. Vo všeobecnosti platia zľavy pre deti, študentov, dôchodcov a občanov so zdravotným postihnutím.

Opatrenie je zamerané na občanov, ktorí sú podľa slovenského práva oficiálne klasifikovaní ako žijúci v hmotnej núdzi a predstavujú segment obyvateľstva s najnižšími príjmami. Subvencovaním prístupu k verejnej doprave pre tieto osoby sa zaručuje, že budú uspokojené ich základné potreby v oblasti mobility. Táto zložka sa zameriava na ľudí v dopravnej chudobe, ktorí ešte nie sú priamo vystavení vplyvom ETS2. Keďže sa očakáva, že ETS2 zvýši náklady na fosílna palivá pre súkromné vozidlá aj verejnú dopravu, čím sa zvýši finančný tlak na domácnosti s nízkymi príjmami, opatrenie má za cieľ zmierniť túto záťaž.

Cieľ a ciele

Cieľom opatrenia je poskytnúť finančné prostriedky na zľavy z cestovného pre občanov v hmotnej núdzi a tým zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre najchudobnejšiu časť obyvateľstva.

Opatrenie je zamerané na zraniteľných používateľov dopravy – občanov v hmotnej núdzi, najchudobnejšiu skupinu obyvateľstva (hmotná núdza a sociálna pomoc a dávky sú definované v zákone č. 417/2013 Z. z. o pomoci v hmotnej núdzi). V dôsledku toho budú ovplyvnené domácnosti s nízkymi príjmami, keďže opatrenie by malo zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre vyššie uvedené osoby alebo im dokonca umožniť dopravu.

Implementácia a správa

Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia NADA. Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a objednávok pre železničnú spoločnosť ZSSK), samosprávne regióny (objednávkami v súkromných alebo verejných spoločnostiach na základe verejného obstarávania) a obce (objednávkami na základe verejného obstarávania v súkromných alebo verejných

spoločnostiach alebo objednávkami prostredníctvom vlastných obecných spoločností).

Opatrenie sa navrhuje pre samosprávne regióny a obce a poskytovateľov verejnej dopravy na základe dohody vo verejnom záujme.

Administratívnu identifikáciu občanov v hmotnej núdzi by mali vykonávať regionálne úrady Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny, keďže osoby alebo domácnosti, ktoré patria do prahu hmotnej núdze (stanoveného „minimálnym životným štandardom“) a majú nárok na túto sociálnu dávku, sú registrované na miestnej úrovni tohto úradu. Ak má oprávnená osoba záujem o zľavnené cestovné, požiada úrad o potvrdenie na účely získania zľavy (samoidentifikácia).

Systém poskytovania znížených cestovných je navrhnutý prostredníctvom vydávania cestovných kariet pre zraniteľných občanov. Pri navrhovaní opatrenia sa však môžu použiť aj iné možnosti, napr. typy mobilných peňaženiek.

Odhady nákladov

Celkové náklady analyzovaného opatrenia sú 50 133 020 EUR, z toho 37 599 765 EUR sa požaduje z fondu a 12 533 255 EUR sa kryje z národného príspevku. Tieto náklady sú doplnkové k existujúcemu systému poskytovaných zliav na cestovné a cestovné lístky, ktorý je už zavedený¹⁸.

Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúceho systému zliav na cestovné v Slovenskej republike. Očakávané náklady opatrenia vyplývajú zo štúdie IEP o dopravnej chudobe a jej výpočtoch. Predpoklady nákladov IEP vychádzajú z výpočtov¹⁹:

- dodatočné náklady na jednu cestu: 0,52 EUR pre študentov a 0,44 EUR pre dospelých (obe sumy bez DPH);
- počet ciest: 15 589 945 ročne;
- počet občanov v hmotnej deprivácii podľa kategórie (študenti, dospelí) a podľa priemernej mobility (deti bez študentov sa nezapočítavajú, pretože nie sú oprávnené na toto opatrenie): 16 732 študentov a 116 744 dospelých;
- cena dopravnej karty: 4,58 EUR (bez DPH) za kartu.

Rodové hľadisko

Opatrenie sa nezaoberá rodovým aspektom.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

¹⁸ Ministerstvo dopravy a Ministerstvo financií (2016). Prehľad výdavkov na dopravu.

<https://www.mfsr.sk/files/archiv/uhp/3370/76/SK-spending-review-transport-final-rep-Oct-2016-EN.pdf>.

Dostupné údaje o dotáciách na zľavy vo verejnej doprave možno nájsť v kapitolách 7.1 až 7.3.

Ďalší zdroj pre železničnú dopravu: STVR (2024). Prežili štyroch premiérov aj konsolidáciu: Vlaky zadarmo fungujú desať rokov, podľa odborníka je čas na zmenu. <https://spravy.stvr.sk/2024/11/prezili-styroch-premierov-aj-konsolidaciju-vlaky-zadarmo-funguju-desat-rokov-podla-odbornika-je-cas-na-zmenu/>.

¹⁹ Viac informácií o výpočtoch nájdete v štúdii IEP. Konkrétne v súbore „Tabuľka opatrení“. Inštitút environmentálnej politiky (2025). Nemám auto, nemám autobus.

<https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>.

Investícia 8: Investície do železničnej infraštruktúry

Podrobnosti o investícii

Investícia patrí do kategórie „Rozvoj infraštruktúry: Investície do rozvoja infraštruktúry verejnej dopravy, vrátane nových trás“.

Cieľom navrhovanej investície je zlepšiť kvalitu a prepojitelnosť železničných služieb na Slovensku, konkrétne v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou, s cieľom zvýšiť ponuku a dostupnosť verejnej dopravy. Nižšie uvedené projekty (na ktoré sú určené finančné prostriedky) sa nachádzajú v dvoch samosprávnych regiónoch s prevládajúcou dopravnou chudobou podľa analýzy IEP²⁰ – v Prešovskom samosprávnom kraji s najhoršou úrovňou dopravnej chudoby a v Košickom samosprávnom kraji, ktorý je charakterizovaný ako tretí najzraniteľnejší. Podľa správy 107 000 občanov v Prešovskom samosprávnom kraji a 58 000 občanov v Košickom samosprávnom kraji.

V dôsledku toho by sa mali poskytnúť investície na financovanie piatich projektov železničnej infraštruktúry. Zahŕňa to štyri železničné trate/kolaje, dispečing a diaľkové ovládanie priesestných systémov na týchto trasách: Humenné – Medzilaborce, Humenné – Stakčín, Poprad – Stará Ľubovňa a Nálepko – Margecany. Piaty projekt je elektrifikácia jednej železničnej trate na trase Prešov – Kapušany.

Vybrané železničné trate sú v zlom stave, čo má za následok zníženie celkovej rýchlosti, nemožnosť pridávať ďalšie vlaky na trate, čím sa znižuje dostupnosť verejnej dopravy, a trate nie sú elektrifikované. Rekonštrukcia tratí je zahrnutá v dokumente Priorizácia železničnej infraštruktúry – strategický dokument Ministerstva dopravy²¹, ktorý obsahuje metodiku a kategorizáciu pre priorizáciu železničných projektov. Je to tiež založené na integrácii a dostupnosti existujúcich železničných alebo iných dopravných služieb. Je však dôležité poznamenať, že vybrané projekty uvedené vyššie sa nachádzajú vo veľmi raných fázach štúdií uskutočniteľnosti a zatiaľ nebola pripravená žiadna technická dokumentácia.

Navrhujeme realizáciu ďalších opatrení a investícií v rámci SCF a iných programov alebo fondov previazať s investíciami do železničnej dopravy vo vybraných regiónoch. Odporúčame úzku integráciu projektov týkajúcich sa (i) výmeny vozového parku, (ii) dopravy na požiadanie a (iii) výstavbu cyklistickej infraštruktúry s investíciami do železničnej infraštruktúry.

Všetky investície by mala realizovať ŽSR, ktorá je štátnou železničnou spoločnosťou zodpovednou za železničnú infraštruktúru na Slovensku. ŽSR je financovaná z

²⁰ Inštitút environmentálnej politiky. (2025). Nemám auto, nemám autobus – Analýza dopravnej chudoby na Slovensku na podporu opatrení Sociálneho klimatického plánu.

https://www.minzp.sk/files/iep/analyzy/2025_2_mobilita_dopravna_chudoba.pdf, strana 17.

IEP použil kompozitný index založený na 13 subindexoch. Na vývoj indexu bola použitá metóda DEA. Výsledok je na úrovni obce a obce sú zoradené od 1 (najlepšie) do 10 (najhoršie).

²¹ Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. (n.d.). Priority v oblasti výstavby železničnej infraštruktúry. <https://www.mindop.sk/priority/zeleznice>.

rozpočtu štátu, ako aj z príjmov z poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry. Vládne prostriedky však nie sú dostatočné, a preto sa využívajú prostriedky z operačného programu Slovensko a z Plánu obnovy a odolnosti. Fondy CEF v súčasnosti využíva aj ŽSR. Financovanie z SCF by bolo doplnkové pre železničné trate v týchto piatich regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.

Analýza výziev a riešení

Na Slovensku je 3 630 km železničných tratí. Najdôležitejšie sú trate, ktoré spájajú západ a východ Slovenska, a trate vedúce do zahraničia, najmä do Českej republiky, Maďarska a Rakúska. Tieto trate sú financované zo štátneho rozpočtu alebo z fondov EÚ. Regionálne a miestne trate zaznamenali za posledných 30 rokov pokles počtu cestujúcich v dôsledku zlepšenia ekonomickej situácie občanov a s tým súvisiaceho výrazného nárastu používania automobilov²². Vzhľadom na úsilie o dekarbonizáciu hospodárstva a dopravy je nevyhnutné, aby verejná doprava predstavovala cenovo dostupnú alternatívu cestovania a zabezpečovala štandardy kvality. Investície do infraštruktúry a jej modernizácie sú zamerané práve na túto oblasť. Týmto spôsobom je možné dosiahnuť presun medzi dopravnými prostriedkami a zvýšiť počet cestujúcich v železničnej doprave, ktorá je menej emisne náročná. Železničná doprava ako vládou dotovaná doprava zároveň predstavuje lacnejšiu alternatívu k používaniu automobilov, čím rieši možný nárast ceny paliva v dôsledku zavedenia ETS2.

Cieľ a úlohy

Cieľom investície je zlepšenie kvality a dostupnosti verejnej dopravy vyplývajúce z možného zvýšenia a zlepšenia spojení prostredníctvom rekonštrukcie piatich železničných tratí/kolajní v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.

Investícia sa konkrétne zameriava na nasledujúce okresy s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou v Prešovskom a Košickom samosprávnom regióne prostredníctvom rekonštrukcie existujúcich železníc: Humenné, Medzilaborce, Snina, Stará Ľubovňa, Kežmarok a Gelnica.

²² Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky. (n.d.). Celkový počet registrovaných vozidiel.

<https://www.minv.sk/?celkovy-pocet-evidovanych-vozidiel-v-sr>.

Údaje o verejnej dopravnej službe podľa druhu dopravy: Štatistický úrad Slovenskej republiky (2025). Osobná doprava – prepravené osoby a výkony – mesačne.

https://datacube.statistics.sk/#/view/sk/vbd_sk_win2/do1802ms/v_do1802ms_00_00_00_sk.

Štatistický úrad Slovenskej republiky (2016). Výkony osobnej dopravy [do2016rs].

https://datacube.statistics.sk/#/view/sk/VBD_SLOVSTAT/do2016rs/v_do2016rs_00_00_00_sk

Informácie možno nájsť aj v prehľade výdavkov na dopravu, ktorý vypracovalo oddelenie Value for Money Ministerstva financií, s. 64: Ministerstvo dopravy a Ministerstvo financií (2016). Prehľad výdavkov na dopravu.

<https://www.mfsr.sk/files/archiv/uhp/3370/76/SK-spending-review-transport-final-rep-Oct-2016-EN.pdf>.

Dostupné údaje o dotáciách na zľavy vo verejnej doprave možno nájsť v kapitolách 7.1 až 7.3.

Články týkajúce sa zrušenia liniek a spojení: TA3 (2012). Vlaky vo viacerých regiónoch končia.

<https://www.ta3.com/clanok/14677/vlaky-vo-viacerych-regionoch-koncia>; Railpage (2011). Rušenie aj toho posledného, čo tu zostalo. <https://www.railpage.net/rusenie-aj-toho-posledneho-co-tu-zostalo/>; SME (2011).

Rušenie železničných spojov by malo najtvrdší dopad na Trenčiansky kraj.

<https://mytrecin.sme.sk/c/5721065/rusenie-zeleznicnych-spojov-by-malo-najtvrdsi-dopad-na-trenciansky-kraj.html>;

Svet Dopravy (2023). Trend vývoja v cestnej osobnej doprave a pandémie Covid-19.

<https://www.svetdopravy.sk/trend-vyvoja-v-cestnej-osobnej-doprave-a-pandemia-covid-19/>.

Projekt elektrifikácie je zameraný na zlepšenie spojenia s okresmi Humenné a Bardejov.

Očakáva sa, že investícia zlepši kvalitu verejnej dopravy, zvýši počet spojení verejnej dopravy, a tým podporí prechod na verejnú dopravu a zlepši jej dostupnosť.

Investícia by mala zabezpečiť:

- dispečing 154,7 km tratí;
- elektrifikáciu 9,8 km tratí;
- úsporu času v celkovom rozsahu 18 minút po rekonštrukcii dispečerského systému (na 4 linkách); a
- zvýšenie počtu cestujúcich v priemere o 4,7 % po rekonštrukcii dispečerského systému (na 4 linkách).

Realizácia a správa

Investíciu by realizovali ŽSR a ministerstvo dopravy.

Predpokladané výzvy pri implementácii sú:

- proces vypracovania projektovej dokumentácie a získania všetkých povolení, vrátane procesu EIA; a
- proces verejného obstarávania na výstavbu infraštruktúry a možné oneskorenia.

Na zmiernenie týchto problémov budú ŽSR a Ministerstvo dopravy musieť zriadiť skúsený projektový tím, ktorý sa bude zaoberať prekážkami a problémami s dokumentáciou, vrátane procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa slovenských právnych predpisov a postupu vydávania stavebného povolenia. V fáze výstavby bude kľúčová kvalita dokumentácie verejného obstarávania. Na riešenie možných oneskorení počas fázy výstavby sa vo verejnom obstarávaní môže použiť kvalitatívne kritérium týkajúce sa dĺžky výstavby.

Odhady nákladov

Celkové náklady analyzovanej investície sú 165 000 000 EUR, z toho 123 750 000 EUR sa požaduje z fondu a 41 250 000 EUR sa kryje z národného príspevku. Nižšie je uvedený zoznam tratí a ich príslušných nákladov:

1. Dispečing trate Humenné – Medzilaborce:

- Dĺžka trate: 40,9 km
- Investičné náklady: 37,4 milióna EUR

2. Dispečing trate Nálepko – Margecany:

- Dĺžka trate: 39,5 km
- Investičné náklady: 30,8 milióna EUR

3. Dispečing trate Poprad – Stará Ľubovňa:

- Dĺžka trate: 47,4 km
- Investičné náklady: 52,8 milióna EUR

4. Dispečing trate Humenné – Stakčín:

- Dĺžka trate: 26,9 km
- Investičné náklady: 25,3 milióna EUR

5. Elektrifikácia trate Prešov – Kapušany:

- Dĺžka trate: 9,8 km
- Investičné náklady: 18,7 milióna EUR

Rodové hľadisko

Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov sa na Slovensku líši podľa pohlavia. Ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy pri dochádzaní do práce, a preto budú mať pozitívny vplyv vyššia dostupnosť a zlepšená kvalita verejnej dopravy.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Investícia 9: Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry

Analýza výziev a riešení

V súčasnosti mnoho malých obcí nemá dostatočné finančné prostriedky na prípravu dokumentácie potrebnej na požiadanie o financovanie projektov cyklistickej infraštruktúry z rôznych existujúcich programov a fondov. Tieto obce váhajú s prípravou potrebnej dokumentácie, pretože nemajú záruku, že budú môcť tieto výdavky získať späť – obávajú sa, že náklady budú považované za nenávratné. Navyše malé obce často nemajú dostatočné finančné zdroje ani na pokrytie výdavkov na projektovú dokumentáciu. Preto navrhujeme technickú podporu na riešenie tohto problematického problému, aby sme pomohli obciam pokryť výdavky na prípravnú fázu projektov.

Investícia čelí výzvam súvisiacim s prípravou technickej dokumentácie a procesom verejného obstarávania pre fázu výstavby. Na prekonanie tejto prekážky investičný plán zahŕňa technickú podporu ako kľúčové riešenie. Tento mechanizmus podpory je navrhnutý tak, aby pomáhal obciam financovať prípravnú fázu projektov, vrátane štúdií uskutočniteľnosti, technických návrhov a inej potrebnej dokumentácie. Pokrytím týchto počiatočných výdavkov technická podpora znižuje finančné riziko pre obce a podporuje väčšiu účasť v programoch financovania.

Okrem fázy dokumentácie je ďalšou veľkou výzvou proces verejného obstarávania pre fázu výstavby projektov. Tento proces je často zložitý a prísne regulovaný, čo si vyžaduje špecifické odborné znalosti na jeho efektívne zvládnutie. Mnohé samosprávy a samosprávne regióny nemajú vlastné kapacity ani skúsenosti na riadenie postupov verejného obstarávania v súlade s právnymi a finančnými normami. Na riešenie tohto problému navrhované riešenie povzbudzuje samosprávy, aby buď vyčlenili kvalifikovaných interných zamestnancov na dohľad nad procesom verejného obstarávania, alebo aby nadviazali partnerstvo so skúsenými profesionálnymi agentúrami špecializujúcimi sa na verejné

obstarávanie. Tieto partnerstvá môžu pomôcť zabezpečiť súlad s príslušnými predpismi, zvýšiť efektívnosť a zlepšiť celkovú úspešnosť projektov.

Podrobnosti o investícii

Investícia patrí do kategórie „Cyklistická infraštruktúra: Rozvoj bezpečnej a atraktívnej cyklistickej infraštruktúry, vrátane cyklistických chodníkov oddelených od motorovej dopravy a cyklistických pruhov na uliciach s nižšou hustotou dopravy“. Je zameraná na občanov a domácnosti s nízkymi a strednými príjmami, ktorí žijú v regiónoch s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou. Projekt by mal byť umiestnený v regiónoch s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou na základe indexu dopravnej chudoby Inštitútu environmentálnej politiky. Investícia sa zameriava na výstavbu a budovanie nových cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry. Investícia by mala zahŕňať stojany a prístrešky na bicykle a počítadlá dopravy. Tam, kde je to možné, môžu byť cyklotrasy rozšírené o chodníky pre chodcov, aby sa zvýšil vplyv investície na používateľov nemotorizovaných spôsobov dopravy.

Investícia bude zameraná na zraniteľných používateľov dopravy prostredníctvom zlepšenia prístupu k bezpečným, cenovo dostupným a udržateľným dopravným možnostiam v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou, kde je závislosť od súkromného vlastníctva automobilov jedným z hlavných spôsobov dopravy. Z priestorového hľadiska údaje ukazujú, že väčšina aktívnej mobility sa uskutočňuje v rámci mesta alebo vo vidieckych oblastiach, ale nie v prípade ciest, ktoré spájajú mestá alebo mestá a vidiecke oblasti. Podpora rozširovania cyklistickej infraštruktúry by mala motivovať a prispieť k prechodu občanov na nemotorizované druhy dopravy tým, že poskytne nové spojenia s hospodárskymi centrami, inštitúciami, dôležitými obytnými oblasťami alebo dôležitými priemyselnými oblasťami, kde je intenzita dopravy občanov vysoká. Sekundárnym účinkom bude zníženie emisií a rozvoj aktívnej dopravy na Slovensku a zlepšenie bezpečnosti cyklistov v doprave, najmä zo strany obcí a regionálnych správ.

V súčasnosti je na Slovensku 18 608,64 km cyklotrás (vrátane turistických trás) a len 1 358,64 km je určených na každodenné používanie a dochádzanie do práce. Na Slovensku bol podiel cyklistickej dopravy na celkovom rozdelení dopravných prostriedkov 8 % a podiel vzdialenosti na bicykli bol 3 % z celkovej dĺžky ciest (podiel najazdených kilometrov). Priemerná dĺžka ciest absolvovaných na bicykli bola približne 4 km. Využitie bicykla ako dopravného prostriedku na cesty s dĺžkou do 5 km²³ je v porovnaní s inými dopravnými prostriedkami vysoké²⁴.

Pri hodnotení projektu a výbere projektu na podporu navrhujeme použiť nasledujúce kritériá.

²³ Štúdia Ústavu dopravnej politiky Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (2020). Ako cestujeme – mobilitné správanie obyvateľstva. <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky/publikacie/komentare>

²⁴ Pozri graf č. 6 na strane 10 uvedenej štúdie.

- Umiestnenie projektu v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou je výhodné, minimálne 75 % finančných prostriedkov sa musí použiť v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Na definovanie regiónu s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou možno použiť index Inštitútu environmentálnej politiky²⁵.
- Prepojenie verejnej dopravy. Odporúča sa uprednostniť trasy, ktoré spájajú zastávky alebo body verejnej dopravy s hospodárskym centrom, inštitúciami, dôležitými oblasťami s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou alebo nedostatočným servisom, alebo dôležitými priemyselnými oblasťami, kde je intenzita dopravy občanov vysoká. Toto kritérium by sa malo použiť na integráciu cyklistickej infraštruktúry s inými opatreniami a investíciami v dopravnej zložke SCF, hlavne na zmenu vozového parku verejnej dopravy na elektrické vozidlá a na investície do železničnej infraštruktúry. Prepojenie relevantných opatrení a investícií považujeme za jednu z hlavných podmienok hodnotenia alebo dokonca za podmienku oprávnenosti projektov cyklistickej infraštruktúry.
- Nákladová efektívnosť projektu. Môže sa použiť pomer nákladov k dĺžke trasy v km (pozri CBA Ministerstva dopravy).
- Ďalšie prínosy: napríklad dvojité využitie trasy pre cyklistov a chodcov.

Časť investície by mala byť venovaná technickej podpore oprávnených inštitúcií pri príprave projektov cyklotrás. Táto podpora by mala byť hrazená centrálné a mala by zahŕňať prípravu štúdií uskutočniteľnosti, technické projektové plány, poradenstvo pri výbere trasy a ďalšiu podporu pri získavaní všetkých povolení potrebných na výstavbu. V dôsledku toho príjemca získa všetku technickú dokumentáciu potrebnú na podanie žiadosti o rámcový finančný program v rámci tejto investície. V prípade neúspechu v rámci schémy je možné dokumentáciu použiť v rámci iných schém alebo na financovanie samotným príjemcom. Výberový proces oprávnených príjemcov by mal byť založený na vzťahu k ostatným opatreniam a investíciám dopravnej zložky SCF a na príslušnosti k regiónu s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou, ako sú opatrenia a investície 5, 6 a 8.

V dôsledku toho budú obce a regionálne orgány ochotné pripraviť projektovú dokumentáciu, keďže mnohé menšie mestá alebo obce nemajú finančné zdroje na prípravu projektov a nie sú ochotné vynakladať rozpočtové prostriedky bez záruky konečného schválenia investície. Niektoré najmenšie obce nemajú ani zdroje na pokrytie výdavkov na technickú dokumentáciu. Oprávnenými príjemcami investície by preto boli samosprávne regióny, obce a ŽSR.

²⁵ Konštrukciu indexu nájdete v štúdií Inštitútu environmentálnej politiky. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (2025.). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analyza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

Na hodnotenie žiadostí sa odporúča použiť existujúcu metodiku založenú na analýze nákladov a prínosov (CBA), ktorú vypracovalo ministerstvo dopravy a ktorá sa už uplatňuje vo výzvach v rámci plánu na obnovu a odolnosť.

Investícia je doplnková k existujúcemu programu ponúkanému Ministerstvom dopravy a programami v rámci fondov EÚ (program Slovensko a Plán obnovy a odolnosti). Z predchádzajúcich programov EÚ (integrováný regionálny program a INTERREG) bolo vynaložených celkovo 120 miliónov EUR. V rámci výzvy z národného rozpočtu Ministerstva dopravy na rok 2021 bola pridelená suma 13,8 milióna EUR. Z plánu odolnosti a obnovy bolo podporených 76 projektov v sume približne 74 miliónov EUR (celková alokácia je 102 miliónov EUR), pričom plán obnovy a odolnosti končí v roku 2026. V rámci programu Slovensko bola v roku 2024 otvorená príslušná výzva z opatrenia 2.8.2 s alokáciou 84 miliónov EUR. Program Slovensko skončí v roku 2027.

Na Slovensku však stále existuje dopyt po tomto type investícií, ktorý je poháňaný hlavne obcami a samosprávnymi regiónmi. Financovanie cyklistickej infraštruktúry z SCF bude naďalej prepojené s predchádzajúcimi programami.

Ciele a zámery

Cieľom investície je rozšírenie existujúcej infraštruktúry cyklotrás na Slovensku a poskytnutie aktívneho spôsobu dopravy pre občanov ako alternatívy k používaniu osobných automobilov, najmä v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Cieľom je výstavba nových cyklotrás na každodenné cestovanie s príslušnou infraštruktúrou a technickou podporou pre príjemcov projektovej technickej dokumentácie. Výstavba cyklistickej infraštruktúry má sekundárny cieľ odblokovať prechod na aktívny, nemotorizovaný spôsob dopravy ako alternatívu k individuálnej motorovej doprave. Tento prechod povedie k zníženiu dopytu a spotreby fosílnych palív, a tým k zníženiu emisií v sektore dopravy.

Podľa posúdenia vplyvu ETS 2 tvoria zraniteľné skupiny predovšetkým osoby, ktoré používajú osobné automobily na dochádzanie do práce bez alternatívy²⁶. Investícia je zameraná na používateľov s obmedzeným prístupom k doprave, konkrétnejšie na skupiny obyvateľstva s nízkymi a strednými príjmami v regiónoch s obmedzeným prístupom k doprave. Občania s nízkymi príjmami môžu z investície profitovať, pretože cyklistika ako spôsob dopravy je relatívne lacná (v porovnaní s druhmi dopravy poháňanými fosílnymi palivami) a ako nemotorizovaný spôsob dopravy nie je ovplyvnená vplyvom systému EU ETS2 na ceny fosílnych palív. Očakáva sa, že regióny s obmedzenou dostupnosťou dopravy budú mať z tohto programu prospech, pretože občanom poskytne alternatívu k využívaniu iných druhov dopravy, najmä súkromných automobilov. Investícia je zameraná na používateľov dopravy, ktorí sú ochotní prejsť z používania súkromných automobilov na používanie bicyklov, chôdzu alebo iné formy nemotorizovanej

²⁶ Pozri obrázok 3-45 v dokumente Deliverable 2 a zhrnutie vplyvov v bode 3.3.4.

dopravy alebo dopravu s využitím cyklistických chodníkov na elektrických kolobežkách alebo elektrických bicykloch.

Implementácia a správa

Hlavným orgánom zodpovedným za dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Ministerstvo má skúsenosti s programami financovanými vládou. Investícia je navrhnutá pre samosprávne regióny, obce a ŽSR.

Ako je uvedené v podrobnostiach o investícii, časť investície by mala byť venovaná technickej podpore poskytovanej oprávneným inštitúciám na prípravu projektov cyklotrás. Táto podpora by mala byť hrazená centrálnou a mala by zahŕňať prípravu štúdií uskutočniteľnosti, technické projektové plány, poradenstvo pri výbere trasy a ďalšiu podporu na získanie všetkých povolení potrebných na výstavbu. Táto podpora bude zahŕňať prácu odborníkov/konzultantov pri výbere najpotrebnejších ciest s najvyšším potenciálom a trasovanie ciest s cieľom dosiahnuť najlepšie výsledky a prínosy z hľadiska nákladovej efektívnosti.

Na základe kritérií uvedených v časti podrobností o investíciách by realizácia investície prebiehala podľa nasledujúcich krokov.

- Implementačný orgán alebo agentúra zabezpečí organizáciu, agentúru alebo súkromnú organizáciu (alebo konzorcium dodávateľov) na prípravu projektovej dokumentácie, vrátane technickej dokumentácie pre oprávnených príjemcov.
- Ak potenciálny príjemca požiada o podporu, implementačný orgán venuje časť zmluvy príjemcovi.
- Získaná organizácia poskytne príjemcovi podporu.

Odhad nákladov

Celkové náklady na investíciu predstavujú 105 814 834,14 EUR, z čoho 79 361 125,60 EUR sa požaduje z fondu a 26 453 1708,54 EUR sa kryje z národného príspevku. Základné predpoklady pre výpočty (s využitím podkladov od Ministerstva dopravy a Cyklokoalície) sú nasledovné:

- Jednotková cena jedného kilometra štandardnej cyklotrasy: 516 755,42 EUR
- Jednotková cena 1 dopravného počítadla s inštaláciou: 9 340 EUR
- Jednotková cena 1 stojiska na bicykle: 141,24 EUR
- Jednotková cena 1 prístrešku pre bicykle: 6 043,99 EUR
- Priemerná jednotková cena za 1 technickú podporu na príjemcu vrátane všetkej nožnej dokumentácie: 18 201,42 EUR
- Predpokladaná celková dĺžka nových cyklotrás: 200 km
- Predpokladaný počet nabíjajúcich staníc: 20
- Predpokladaný počet počítadiel dopravy: 40
- Predpokladaný počet stojísk na bicykle: 200
- Predpokladaný počet prístreškov pre bicykle: 40
- Predpokladaný počet technických podpôr: 100

Rodové hľadisko

Nové cyklistické trasy a cesty sú alternatívou k iným druhom dopravy, najmä k individuálnej automobilovej doprave. Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovými faktormi. Muži majú tendenciu používať individuálnu automobilovú dopravu na dochádzanie do práce a poskytnutie dostupnej alternatívy môže motivovať mužov k zníženiu využívania súkromných automobilov. Ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy a nemotorizovanej dopravy. Vytvorenie lepšej siete cyklistických ciest môže ešte viac zvýšiť dostupnosť a atraktivnosť cyklistiky v porovnaní so súčasným stavom.

Úplná charakteristika je uvedená v prílohe B.

Zhrnutie

V prípade analyzovaných opatrení a investícií v oblasti dopravy bola v úplnej charakteristike posúdená súlad s kritériami stanovenými v požiadavkách DNSH v súlade s technickými usmerneniami DNSH pre SCF. V nasledujúcej tabuľke je zhrnuté rôzne činnosti v rámci týchto opatrení a investícií a ich vzťah k posúdeniu DNSH.

Tabuľka -47 Porovnanie M&I v sektore dopravy s činnosťami v súlade s DNSH

Opatrenie alebo investícia	Aktivity v súlade s DNSH
Investícia 5. Schéma podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc	Činnosti T4 (vozidlá s nulovými emisiami kategórií M2, M3, N2 a N3), T14 (individuálne infraštruktúrne opatrenia pre verejnú cestnú dopravu) a T18 (železničné, metro alebo tramvajové vozidlá s nulovými emisiami, vrátane ich komponentov) uvedené v prílohe k technickým usmerneniam
Opatrenie + investícia 6. Doprava na požiadanie	Činnosti T4 (vozidlá s nulovými emisiami kategórií M2, M3, N2 a N3), T7 (zavádzanie a využívanie inteligentných dopravných systémov) a T14 (individuálne infraštruktúrne opatrenia pre verejnú cestnú dopravu) uvedené v prílohe k technickým usmerneniam, ako aj mestská a prímestská doprava, cestná osobná doprava podľa definície v taxonómii EÚ
Opatrenie 7. Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi	Aktivita T8 (opatrenia založené na dopyte vo forme mesačných cestovných lístkov na verejnú dopravu, predplatných na zdieľanú mobilitu, dopravných služieb na požiadanie) v prílohe k technickým usmerneniam

Opatrenie alebo investícia	Aktivity v súlade s DNSH
Investícia 8. Investície do železničnej infraštruktúry	Aktivity T23 (individuálna infraštruktúra pre verejnú železničnú dopravu) a T25 (modernizácia lineárnej infraštruktúry pre verejnú železničnú dopravu) v prílohe k technickým usmerneniam
Investícia 9. Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Činnosť T13 (infraštruktúra pre súkromnú mobilitu s nulovými emisiami) v prílohe k technickým usmerneniam

Niektoré z činností uvedených v tabuľke vyššie nie sú zahrnuté v činnostiach a aktívach, na ktoré sa vzťahuje príloha k technickým usmerneniam DNSH k SCP. V súlade s týmito usmerneniami boli tieto činnosti a aktíva podrobené ďalšiemu preskúmaniu, ktorého výsledky sú zhrnuté v tabuľke nižšie.

48 Dodatočné preskúmanie opatrení a investícií v oblasti dopravy z hľadiska DNSH.

M&I a činnosť	Otázka	Odôvodnenie absencie významnej ujmy podľa kontrolného zoznamu v pododdielke 2.2 technických usmernení
Opatrenie + investícia 6. Doprava na požiadanie (mestská a prímestská doprava, cestná osobná doprava)	Vylúčené činnosti a aktíva ²⁷	Nie
	Zmierňovanie zmeny klímy ²⁸	Činnosť spĺňa technické kritériá posudzovania stanovené v delegovaných aktách, ktoré dopĺňajú nariadenie o taxonómii, pokiaľ ide o „podstatný príspevok“, a to tým, že poskytuje mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu a jej priame emisie CO ₂ (z výfukových plynov) sú nulové.
	Prispôbenie sa zmene klímy ²⁹	Činnosť alebo majetok nemá žiadny alebo má len zanedbateľný predpokladaný škodlivý vplyv na environmentálny cieľ podľa usmernení uvedených v technických usmerneniach o uplatňovaní zásady

²⁷ Je činnosť alebo majetok uvedený v zozname vylúčených činností a majetku v niektorej prílohe špecifickej pre dané odvetvie?

²⁸ Očakáva sa, že táto činnosť alebo majetok povedie k významným emisiám skleníkových plynov?

²⁹ Očakáva sa, že táto činnosť alebo majetok povedie k zvýšenému nepriaznivému vplyvu súčasného podnebia a očakávaného budúceho podnebia na samotné opatrenie alebo na ľudí, prírodu alebo majetok?

M&I a činnosť	Otázka	Odôvodnenie absencie významnej ujmy podľa kontrolného zoznamu v pododdieli 2.2 technických usmernení
		DNSH podľa nariadenia SCF, a ako taký sa považuje za súladný so zásadou DNSH pre tento cieľ.
	<i>Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov³⁰</i>	Činnosť nemá zo svojej povahy žiadny alebo má zanedbateľný predpokladaný škodlivý vplyv na environmentálny cieľ, a ako taká sa považuje za súladnú so zásadou DNSH pre tento cieľ.
	<i>Prechod na obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie³¹</i>	V rámci tejto činnosti sa uplatňujú opatrenia na nakladanie s odpadom v súlade s hierarchiou odpadu, a to ako vo fáze používania (údržba), tak aj na konci životnosti vozového parku, a to aj prostredníctvom opätovného použitia a recyklácie batérií a elektroniky z vozidiel () (najmä kritických surovín v nich obsiahnutých).
	<i>Prevencia a kontrola znečistenia³²</i>	V prípade cestných vozidiel kategórie M táto činnosť spĺňa požiadavky na vonkajší valivý hluk pneumatík triedy A a koeficient valivého odporu tried A alebo B, ako je stanovené v nariadení (EÚ) 2020/740 a ako je možné overiť v Európskom registri výrobkov pre energetické označovanie (EPREL). Vozidlá budú mať nulové emisie výfukových plynov, takže spĺňajú požiadavky typového schválenia emisií ťažkých úžitkových vozidiel Euro VI stanovené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009.
	<i>Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov³³</i>	Táto činnosť nemá zo svojej povahy žiadny alebo má len zanedbateľný predpokladaný škodlivý vplyv na environmentálny cieľ, a ako taká sa považuje za súladnú so zásadou DNSH pre tento cieľ.

³⁰ Očakáva sa, že činnosť alebo majetok bude mať nepriaznivý vplyv: i) na dobrý stav alebo dobrý ekologický potenciál vodných útvarov, vrátane povrchových a podzemných vôd, alebo ii) na dobrý environmentálny stav morských vôd?

³¹ Očakáva sa, že táto činnosť alebo majetok: i) povedie k významnému nárastu produkcie, spaľovania alebo likvidácie odpadu, s výnimkou spaľovania nebezpečného odpadu, ktorý nie je recyklovateľný; alebo (ii) k významnej neefektívnosti pri priamom alebo nepriamom využívaní akéhokolvek prírodného zdroja v akejkoľvek fáze jeho životného cyklu, ktorá nie je minimalizovaná primeranými opatreniami; alebo (iii) k významnému a dlhodobému poškodeniu životného prostredia z hľadiska obehového hospodárstva?

³² Očakáva sa, že táto činnosť alebo majetok povedie k významnému zvýšeniu emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia, vody alebo pôdy?

³³ Očakáva sa, že táto činnosť alebo majetok bude: (i) významne škodlivý pre dobrý stav a odolnosť ekosystémov; alebo (ii) škodlivý pre stav zachovania biotopov a druhov, vrátane tých, ktoré sú v záujme Únie?

M&I analyzované v rámci dopravnej zložky.

Tabuľka –49 Tabuľka obsahujúca míľniky, ciele a harmonogram pre zložku

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc	Míľnik	1.1.2026: Platnosť programu	Uplatňovanie programu.	-	-	-	Q1/2026	Program sa administratívne zavedie a prijímajú sa opatrenia na jeho uvedenie do platnosti, vrátane splnenia požiadaviek DNSH stanovených v činnosti T4 prílohy k technickým usmerneniam DNSH k SCP.
Systém podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a	Míľnik	31.12.2026: Prvé obstarávanie sú ukončené, zmluvy podpísané.	Súvisiace verejné obstarávanie týkajúce sa vozidiel a výstavby nabíjajúcich	-	-	-	4. štvrťrok 2026	Verejné obstarávanie sa vykonávajú a dokončia.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc			staníc sú ukončené.					
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc	Míľnik	31.12.2027: Dodanie a uvedenie do prevádzky prvých vozidiel. Vybudovanie prvých nabíjacích staníc.	Prvé vozidlá v prevádzke.	-	-	-	4. štvrťrok 2027	Prvé dodané a prevádzkované vozidlá, prvé vybudované a prevádzkované nabíjacie stanice.
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie	Míľnik	4. štvrťrok 2031: dodanie všetkých vozidiel a vybudovanie nabíjacích staníc	Všetky vozidlá boli zakúpené a dodané. Všetky nabíjacie stanice boli vybudované.	-	-	-	4. štvrťrok 2031	Všetky vozidlá zakúpené a dodané. Všetky nabíjacie stanice vybudované.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
vozového parku vrátane nabíjacích staníc								
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc	Cieľ	Počet krátkych a dlhých autobusov, železničných vozidiel zakúpených, dodaných a v prevádzke. Nabíjacie stanice pre autobusy vybudované a v prevádzke.	-	Vozidlá – krátke autobusy Vozidlá – dlhé autobusy Vozidlá – železničné Nabíjacie stanice pre autobusy	Počet autobusov na Slovensku v roku 2023: 8690. Počet elektrických autobusov v prevádzke: 33 Počet batériových železničných vozidiel: 0 ³⁴	Vozidlá – krátke autobusy: 40 Vozidlá – dlhé autobusy: 40 Nabíjacie stanice: 16.	4. štvrťrok 2027	Ciele sú stanovené na presný počet vozidiel a nabíjacích staníc v období od roku 2027 do roku 2031.

³⁴ V súčasnosti prebieha verejné obstarávanie na 16 vozňov s možnosťou rozšírenia o ďalších 20 vozňov zo strany ZSSK.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Schéma podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc	Cieľ	Počet krátkych a dlhých autobusov, železničných vozidiel zakúpených, dodaných a v prevádzke. Nabíjacie stanice pre autobusy postavené a v prevádzke.	-	Vozidlá – krátke autobusy Vozidlá – dlhé autobusy Vozidlá – železničné Nabíjacie stanice pre autobusy	Počet autobusov na Slovensku v roku 2023: 8 690. Počet elektrických autobusov v prevádzke: 33 Počet batériových železničných vozidiel: 0 ³⁵	Vozidlá – krátke autobusy: 95 (kumulatívne), nové 55. Vozidlá – dlhé autobusy: 95 (kumulatívne), nové 55. Nabíjacie stanice: 38 (kumulatívne), nové 22.	4. štvrťrok 2028	Ciele sú stanovené na presný počet vozidiel a nabíjajúcich staníc v období 2027 až 2031.
Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre	Cieľ	Počet krátkych a dlhých autobusov, železničných vozidiel zakúpených, dodaných a v prevádzke. Nabíjacie	-	Vozidlá – krátke autobusy Vozidlá – dlhé autobusy	Počet autobusov na Slovensku v roku 2023: 8 690.	Vozidlá – krátke autobusy: 145 (kumulatívne), nových 50.	4. štvrťrok 2029	Ciele sú stanovené na presný počet vozidiel a nabíjajúcich staníc v období

³⁵ Idem.

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc			stanice pre autobusy postavené a v prevádzke.		Vozidlá – železničné Nabíjacie stanice pre autobusy	Počet elektrických autobusov v prevádzke: 33 Počet batériových železničných vozidiel: 0 ³⁶	Vozidlá – dlhé autobusy: 145 (kumulatívne), nové 50. Nabíjacie stanice: 58 (kumulatívne), nových 20.		od roku 2027 do roku 2031.
Schéma podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane		Cieľ	Počet krátkych a dlhých autobusov, železničných vozidiel zakúpených, dodaných a v prevádzke. Nabíjacie stanice pre autobusy postavené a v prevádzke.	-	Vozidlá – krátke autobusy Vozidlá – dlhé autobusy Vozidlá – železničné Nabíjacie stanice pre autobusy	Počet autobusov na Slovensku v roku 2023: 8690. Počet elektrických autobusov v	Vozidlá – krátke autobusy: 185 (kumulatívne), nové 40. Vozidlá – dlhé autobusy: 185 (celkovo), nových 40. Nabíjacie stanice: 74	4. štvrťrok 2030	Ciele sú stanovené na presný počet vozidiel a nabíjajúcich staníc v období od roku 2027 do roku 2031.

³⁶ V súčasnosti prebieha verejný obstarávanie na 16 kusov s možnosťou ďalších 20 kusov zo strany ZSSK.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
nabíjacích staníc					prevádzke: 33 Počet batériových železničných vozidiel: 0 ³⁷	(celkovo), nových 16. Vozidlá – železničné: 3 nové (okrem súčasného verejného obstarávania).		
Systém podpory na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc	Cieľ	4. štvrťrok 2031: Počet krátkych a dlhých autobusov, železničných vozidiel zakúpených, dodaných a v prevádzke. Nabíjacie stanice pre autobusy postavené a v prevádzke.	-	Vozidlá – krátke autobusy Vozidlá – dlhé autobusy Vozidlá – železničné Nabíjacie stanice pre autobusy	Počet autobusov na Slovensku v roku 2023: 8 690. Počet elektrických autobusov v prevádzke: 33 Počet batériových	Vozidlá – krátke autobusy: 217 Vozidlá – dlhé autobusy: 217 Nabíjacie stanice: 87. Vozidlá – železničné: 5 kumulatívne, nové 2 (okrem súčasného verejného	4. štvrťrok 2031	Ciele sú stanovené na presný počet vozidiel a nabíjacích staníc v období od roku 2027 do roku 2031.

³⁷ Idem.

Fúzie akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľníka/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľníkov a cieľov
				Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
					železničný h vozidiel: 0 ³⁸	obstarávania)		
Doprava na požiadanie	Míľnik	1.1.2026: Nadobudnutie platnosti systému dopravy na požiadanie 1.1.2027: Spustenie prvých liniek	Uplatňovanie systému.	-	-	-	Q1/2026	Schéma sa zavedie administratívne a prijímú sa opatrenia na jej uviedenie do platnosti, vrátane splnenia požiadaviek DNSH stanovených v činnosti T4 prílohy k technickým usmerneniam DNSH pre SCP.
Preprava na požiadanie	Míľnik	31.12.2026: Verejné obstarávanie vozidiel, nabíjacích staníc a dispečerského	Súvisiace verejné obstarávania týkajúce sa vozidiel,	-	-	-	4. štvrťrok 2026	Verejné obstarávania budú realizované a ukončené.

³⁸ V súčasnosti prebieha verejné obstarávanie na 16 vozňov s možnosťou rozšírenia o ďalších 20 vozňov zo strany ZSSK.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľníka/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
		systému ukončené, vozidlá dodané, nabíjacie stanice nainštalované.	nabíjacích staníc a dispečerského systému ukončené.					Prvé dodané vozidlá, vybudované nabíjacie stanice.
Doprava na požiadanie	Míľnik	1.1.2027 Spustenie prvej dopravnej služby na požiadanie.	Prvá služba na požiadanie v prevádzke.	-	-	-	Q1/2027	Prvá služba na požiadanie v prevádzke.
Doprava na požiadanie	Míľnik	4. štvrťrok 2030 Služba na požiadanie v prevádzke	Všetky služby na požiadanie v prevádzke.	-	-	-	4. štvrťrok 2030	Všetky služby na požiadanie v prevádzke.
Doprava na požiadanie	Cieľ	Zlepšenie mobility používateľov v chudobnejších regiónoch zavedením dopravy na požiadanie		Používatelia dopravy využívajúci dopravné služby na požiadanie.	1 400	10 557	4. štvrťrok 2028	Cieľ 10 557 používateľov dopravy po 2 rokoch využívania dopravnej služby na požiadanie.
Doprava na požiadanie	Cieľ	Zlepšenie mobility používateľov v chudobnejších regiónoch u zavedením dopravy na požiadanie		Používatelia dopravy využívajúci dopravnú službu na požiadanie.	1 400	18 848	4. štvrťrok 2032	Cieľ 18 848 používateľov dopravy v rámci regiónu, ktorí využívajú

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
									dopravu na požiadanie.
Doprava na požiadanie		Cieľ	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy zavedením 20 nových spojov v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.	-	Počet liniek/služieb na požiadanie v prevádzke.	1 (V súčasnosti existuje iba 1 známa služba na požiadanie v Trnavskom samospráv nom kraji.)	Služba na požiadanie v 10 regiónoch (nové) Podpora OPEX	4. štvrťrok 2027	Ciele sú stanovené na presný počet služieb na požiadanie v období 2027 až 2030.
Doprava na požiadanie		Cieľ	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy zavedením 20 nových spojov v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.	-	Počet liniek/služieb na požiadanie v prevádzke.	1 (V súčasnosti existuje iba 1 známa služba na požiadanie v Trnavskom samospráv nom kraji.)	Služby na požiadanie v 15 regiónoch (kumulatív e) (nové sú 5 služby) Podpora OPEX	Q4/2028	Ciele sú stanovené na presný počet služieb na požiadanie v období 2027 až 2030.
Doprava na požiadanie		Cieľ	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy zavedením 20 nových spojov v regióne s	-	Počet liniek/služieb na požiadanie v prevádzke.	1 (V súčasnosti existuje iba 1 známa služba na	Služby na požiadanie v 18 regiónoch (kumulatív	4. štvrťrok 2029	

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
			nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.			požiadanie v samospráv nom regióne Trnava.)	e) (nové sú 3 služby) Podpora OPEX		
Doprava na požiadanie		Cieľ	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy zavedením 20 nových spojov v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.	-	Počet liniek/služieb na požiadanie v prevádzke.	1 (V súčasnosti existuje iba 1 známa služba na požiadanie v Trnavskom samospráv nom regióne.)	Služba na požiadanie v 20 regiónoch (kumulatívne) (nové sú 2 služby) Podpora OPEX	4. štvrťrok 2030	Ciele sú stanovené na presný počet služieb na požiadanie v období 2027 až 2030.
Doprava na požiadanie		Cieľ	Zlepšenie dostupnosti verejnej dopravy zavedením 20 nových spojov v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.	-	Počet liniek/služieb na požiadanie v prevádzke.	1 (V súčasnosti existuje v Trnavskom samospráv nom regióne len 1 známa služba na	Podpora OPEX pre 20 dopravných služieb na požiadanie	4. štvrťrok 2032	Podpora OPEX pre dopravné linky na požiadanie je do roku 2032.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
					požiadanie.)			
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi	Míľnik	1.1.2026 Schéma a nadobudnutie platnosti.	Uplatňovanie programu.	-	-	-	Q1/2026	Program sa administratívne zavedie a prijímú sa opatrenia na jeho uvedenie do platnosti.
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi	Míľnik	1. štvrťrok 2026: Zľavy sa uplatňujú vo všetkých dopravných systémoch vo všetkých poskytovateľoch verejnej dopravy	Zľavy sa uplatňujú.	-	-	-	1. štvrťrok 2026	Zľavy sa uplatňujú na základe schémy (zľavy na cestovné vo verejnej doprave).
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi	Cieľ	Cenovo dostupná doprava pre občanov v hmotnej núdzi. Oslovenie 130 239 používateľov dopravy (celkovo).	-	Počet dotknutých/adresovaných cestujúcich.	0 (V roku 2023 bolo približne 192 tisíc občanov v hmotnej núdzi a približne 74 tisíc bolo v regiónoch s	65 119 (Na základe mobility a vzorcov dopravy je cieľom zabezpečiť cenovú dostupnosť verejnej	Q2/2029	Cieľom je poskytovať občanom v hmotnej núdzi cenovo dostupné dopravné služby, najmä v regiónoch s nedostatočnou

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
					dopravnou chudobou (štúdia IEP).)	dopravy pre celú skupinu občanov v hmotnej núdzi s dôrazom na študentov vo vzdelávacom procese.)		dopravnou dostupnosťou.
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi	Cieľ	Cenovo dostupná doprava pre občanov v hmotnej núdzi. Riešenie pre 130 239 používateľov dopravy (celkovo).	-	Počet dotknutých/ oslovených cestujúcich.	0 (V roku 2023 bolo približne 192 tisíc občanov v hmotnej chudobe a približne 74 tisíc bolo v regiónoch s dopravnou chudobou (štúdia IEP)).	130 239	Q4/2032	Cieľom je poskytovať občanom v hmotnej deprivácii cenovo dostupné dopravné služby, najmä v regiónoch s nedostatočnou dopravnou dostupnosťou.
Investície do železničnej infraštruktúry	Míľnik	Dokončenie posúdenia vplyvu na životné prostredie a	Uverejnenie posúdenia vplyvu na životné	-	-	-	4. štvrťrok 2029	Posúdenie environmentálnych a klimatických

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľníka/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľníky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľníkov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
			posúdenia klimatických rizík	prostredie a posúdenia klimatických rizík					rizík potrebné na dodržanie zásady DNSH, vrátane dodržania požiadaviek DNSH stanovených v činnosti T25 prílohy k technickým usmerneniam DNSH k SCP.
Investície do železničnej infraštruktúry		Míľnik	31.12.2029: Verejné obstarávanie je ukončené a dodávateľom pre fázu výstavby je vybraná spoločnosť. Zmluva je podpísaná.	Verejné obstarávanie ukončené.	-	-	-	4. štvrťrok 2029	Verejné obstarávania sa vykonávajú a dokončujú spôsobom .
Investície do železničnej infraštruktúry		Míľnik	4. štvrťrok 2032 Trať je v prevádzke	Rekonštrukcia dokončená a trate v prevádzke.	-	-	-	4. štvrťrok 2032	Trať v prevádzke.

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
Investície do železničnej infraštruktúry		Cieľ	Rekonštrukcia 5 železničných tratí: 4 dispečerské a 1 elektrifikácia.	-	Km zrekonštruov aných železničných tratí, vrátane elektrifikova ných	0 (ŽSR spravuje 3 630 km tratí, z toho 1 585 km je elektrifikov aných (2023).)	54,7	4. štvrťrok 2030	Cieľom je rekonštrukcia piatich železničných tratí s cieľom zlepšiť kvalitu verejnej dopravy, vrátane skrátenia cestovného času. Očakáva sa, že zvýšená kvalita služieb podporí prechod na železničnú dopravu a zvýši počet cestujúcich. Celkovo projekt zahŕňa rekonštrukciu piatich tratí (), vrátane 154,7 km tratí a 9,8 km novo

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
									elektrifikovanýc h tratí.
Investície do železničnej infraštruktúry		Cieľ	Rekonštrukcia 5 železničných tratí: 4 dispečerské a 1 elektrifikácia.	-	Km zrekonštruov aných železničných tratí, vrátane elektrifikova ných	0 (ŽSR spravuje 3 630 km koľajníc, z toho 1 585 km je elektrifikov aných (2023).)	154,7	Q4/2032	Cieľom je rekonštrukcia 5 železničných tratí a tým zvýšenie kvality verejnej dopravy, vrátane úspory času. Lepšia kvalita služieb môže viesť k prechodu na železničnú dopravu a zvýšeniu počtu cestujúcich. Nakoniec bude zrekonštruovan ých 5 nových tratí vrátane dispečingu 154,7 km tratí a elektrifikácie 9,8 km tratí.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Míľnik	1.1.2026 Plán v platnosti	Uplatňovanie plánu.	-	-	-	1. štvrťrok 2026	Program sa administratívne zavedie a prijímajú sa opatrenia na jeho uvedenie do platnosti.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Míľnik	31.1.2026 Verejné obstarávanie poskytovateľa technickej podpory je ukončené	Verejné obstarávanie ukončené.	-	-	-	4. štvrťrok 2026	Verejné obstarávanie sa vykoná a ukončí.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Míľnik	31.1.2027 Prvé verejné obstarávanie na výstavbu cyklistických chodníkov sú ukončené.	Verejné obstarávanie ukončené.	-	-	-	4. štvrťrok 2027	Verejné obstarávanie sa vykonajú a dokončia.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Míľnik	31.1.2029 Všetky očakávané počty projektovej dokumentácie/podpory už boli pripravené a doručené oprávneným príjemcom.	Všetky plánované podpory poskytnuté	-	-	-	4. štvrťrok 2029	Všetky plánované podpory budú pripravené a doručené príjemcom.

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Míľnik	31.12.2030 Všetky projekty sú dokončené a v prevádzke. Celkový cieľ 200 km nových cyklotrás je dosiahnutý.	Dosiahnutá celková dĺžka cyklotrasy.	-	-	-	4. štvrťrok 2030	Plánovaná dĺžka novej cyklotrasy, ktorá bude vybudovaná a uvedená do prevádzky.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Cieľ			Počet km nových cyklotrás vybudovaných a počet poskytnutých h podpora	Celková dĺžka cyklotrás na každodenné používanie a dochádzanie do práce je na Slovensku 1 358,64 km. Poskytovanie podpory je nový plán.	20 km cyklistických ciest na každodenné používanie a dochádzanie do práce. 15 poskytnutých h podpora pre oprávnené inštitúcie.	4. štvrťrok 2026	Cieľom je rozšírenie cyklotrás na každodenné používanie a dochádzanie do práce o 200 km nových ciest. Cieľom programu je tiež poskytnutie 100 podpora samosprávnym regiónom, obciam a ŽSR na prípravu štúdií uskutočniteľnosti, projektovej dokumentácie a

Fúzie a akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
								technickej podpory.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Cieľ			Počet nových km cyklistických chodníkov a počet poskytnutých podpôr	Celková dĺžka cyklotrás na každodenné používanie a dochádzanie do práce je 1 358,64 km na Slovensku. Poskytované podpory je nový program.	Nová cyklistická trasa s dĺžkou 40 km na každodenné používanie a dochádzanie do práce (kumulatívne 60 km). Poskytnutie 35 nových podpôr oprávneným inštitúciám (kumulatívne 50).	4. štvrťrok 2027	Cieľom je rozšírenie cyklotrás na každodenné používanie a dochádzanie do práce o 200 km nových ciest. Cieľom programu je tiež poskytnutie 100 podpôr samosprávnym regiónom, obciam a ŽSR na prípravu štúdií uskutočniteľnosti, projektovej dokumentácie a technickej podpory.
Schéma na výstavbu	Cieľ			Počet nových km cyklotrás	Celková dĺžka cyklotrás	50 nových km cyklotrás na	4. štvrťrok 2028	Cieľom je výstavba 200 km nových

Fúzie akvizície	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogram dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
				Merná jednotka	Východisková situácia	Cieľ		
cyklistickej infraštruktúry				vybudovaných a počet poskytnutých podopôr	pre každodenné používanie a dochádzanie do práce je na Slovensku 1 358,64 km. Poskytované podpory je novým programom.	každodenné používanie a dochádzanie do práce (celkovo 110 km). 30 nových poskytnutých oprávneným inštitúciám (celkovo 80).		cyklotrás na podporu každodenného používania a dochádzania do práce. Program má tiež za cieľ poskytnúť 100 grantov samosprávnym regiónom, obciam a ŽSR na prípravu štúdií uskutočniteľnosti, projektovej dokumentácie a technickej podpory.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	Cieľ			Počet km nových cyklotrás a počet poskytnutých podopôr	Celková dĺžka cyklotrás na každodenné používanie a	Nová 50 km cyklistická trasa na každodenné používanie a dochádzanie do práce (celkovo 160	4. štvrťrok 2029	Cieľom programu je vybudovať 200 km nových cyklotrás na podporu každodenného dochádzania do

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
						dochádzani e do práce je na Slovensku 1 358,64 km. Poskytovan ie podpory je nový program.	km). Nových 20 podpôr poskytnutýc h oprávneným inštitúciám (celkovo 100).		práce a pravidelného používania. Zameriava sa tiež na poskytnutie 100 balíkov podpory samosprávnym regiónom, obciam a ŽSR na vypracovanie štúdií uskutočniteľnos ti, projektovej dokumentácie a technickej pomoci.
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry		Cieľ			Počet km nových cyklotrás vybudovanýc h a Počet poskytnutýc h podpôr	Celková dĺžka cyklotrás pre každodenn é používanie a dochádzani e do práce	Nová cyklistická trasa s dĺžkou 40 km na každodenné používanie a dochádzanie do práce (	4. štvrťrok 2030	Cieľom je vybudovať 200 km nových cyklotrás na podporu každodenného používania a dochádzania do práce. Program má tiež za cieľ

Fúzie akvizície	a	Míľnik/cieľ	Názov míľnika/cieľa	Kvalitatívne ukazovatele (míľniky)	Kvantitatívne ukazovatele (ciele)			Časový harmonogra m dosiahnutia Štvrťrok Rok	Popis jednotlivých míľnikov a cieľov
					Merná jednotka	Východisk ová situácia	Cieľ		
						je na Slovensku 1 358,64 km. Poskytované podpory je nový program.	kumulatívne 200 km).		poskytnúť 100 balíkov podpory samosprávnym regiónom, obciam a ŽSR na prípravu štúdií uskutočniteľnosti, projektovej dokumentácie a technickej podpory.

Nakoniec, v tabuľke nižšie je zhrnutý časový harmonogram nákladov na M&I analyzované v rámci dopravnej zložky.

Tabuľka -410 Odhadované celkové náklady analyzovaných M&I dopravnej zložky

8	Príslušné časové obdobie		Odhadované náklady, na ktoré sa žiada financovanie z fondu							
			Celková požadovaná suma	Rozdelenie podľa rokov						
	Od dátumu	Do dátumu		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Podporné schémy na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami typu „	2027	2031	232 605 000	0	34 880 000	47 960 000	43 600 000	60 905 000	45 260 000	0

pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc										
Doprava na požiadanie	2027	2032	7 900 000	0	2 450 000	1 975 000	1 860 000	1 090 000	375 000	150 000
Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi	2026	2032	50 133 020	7 161 860	7 161 860	7 161 860	7 161 860	7 161 860	7 161 860	7 161 860
Investície do železničnej infraštruktúry	2026	2032	165 000 000	1 237 500	1 237 500	1 237 500	1 237 500	53 350 000	53 350 000	53 350 000
Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry	2026	2030	105 814 834,14	10 672 490,51	21 435 988,13	26 544 715,64	26 362 701,44	20 798 938,43	0	0
CELKOM			561 452 854,14	19 071 850,51	67 165 348,13	84 879 075,64	80 222 061,44	143 305 798,43	106 146 860	60 661 860

4.2.3. Priama podpora príjmov

Priama podpora príjmu nie je uvažovaná ako súčasť tohto návrhu správy.

4.2.4. Náklady na M&Is

V tabuľke nižšie je uvedený prehľad celkových nákladov na monitorovanie a hodnotenie M&Is analyzovaných v tejto správe, vrátane rozdelenia podľa pôvodu finančných prostriedkov a pre rôzne scenáre implementácie ETS2.

Tabuľka -411 Súhrn nákladov fondu podľa zdroja financovania

Celkové náklady na sociálno-klimatický plán	Základný scenár	V prípade článku 30k smernice 2003/87/ES
Odhadované celkové náklady SCP, z toho	1 789 miliónov EUR	1 714 miliónov EUR
Pokryté z SCF	1 342 miliónov EUR	1 285 miliónov EUR
Národný príspevok	447 miliónov EUR	429 miliónov EUR
Prevody z programov zdieľaného riadenia	N/A	N/A
(Prevody z programov spoločného riadenia)	N/A	N/A

4.2.5. Metodika nákladov

Komponent budov

Investícia: Metodika nákladov na „obnovu rodinných domov“

Pre túto investíciu sme použili odhad nákladov špecifický pre danú krajinu, ktorý predpokladá priemerné jednotkové náklady vo výške 30 000 EUR na obnovu jedného rodinného domu. Náklady na obnovu zahŕňajú aj projektovú dokumentáciu a „projektové energetické hodnotenie“. Tento predpoklad jednotkových nákladov vychádza z údajov poskytnutých SAŽP z programu „Obnov dom“. Údaje boli analyzované pre všetky žiadosti prijaté v rámci výziev programu „Obnov dom“ (9 922 žiadostí). Údaje od SAŽP boli prepočítané na priemernú podlahovú plochu rodinných domov podľa sčítania obyvateľov, domov a bytov z roku 2021, a boli prepočítané z čistej podlahovej plochy (sčítanie z roku 2021) na hrubú celkovú podlahovú plochu uvedenú v EPC. Pri tejto investícii predpokladáme, že pre každú domácnosť a mikropodnik je financovaných 100 % nákladov. Tento predpoklad vychádza zo skúseností z programu „Obnov dom“ a schopností zraniteľných domácností na Slovensku.

Investícia: Metodika nákladov „Podpora obnovy bytových domov“

Pre túto investíciu sme použili odhad nákladov špecifický pre danú krajinu, ktorý stanovuje jednotkové náklady vo výške 12 000 EUR na byt. Tento predpoklad jednotkových nákladov vychádza z odborných skúseností a podkladov Ministerstva dopravy SR (od 6 700 EUR na byt v prípade malých bytových domov až po 14 400 EUR na byt v prípade veľkých bytových domov – s prihliadnutím na to, že malé

bytové domy sa častejšie neobnovujú). Veľkosť štandardného bytu sa predpokladá 60 m² (čistá podlahová plocha) na základe zákona č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a sociálneho bývania. Pre túto investíciu predpokladáme, že 100 % nákladov na investíciu je financovaných pre každú zraniteľnú domácnosť – vlastníka bytu. Tento predpoklad vychádza z možností zraniteľných domácností na Slovensku.

Investícia: „Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a verejných poskytovateľov

Pre túto investíciu sme použili odhad nákladov špecifický pre danú krajinu, ktorý predpokladá jednotkové náklady vo výške 160 EUR/m² hrubej celkovej podlahovej plochy uvedenej v EPC, čo je v priemere približne 211 EUR/m² čistej úžitkovej podlahovej plochy bytu na energetickú obnovu budovy sociálneho bývania a zariadenia sociálnych služieb. Náklady na obnovu zahŕňajú aj projektovú dokumentáciu a „projektové energetické hodnotenie“. Tento predpoklad jednotkových nákladov vychádza z údajov poskytnutých SAŽP z programu „Obnov dom“. Pre túto investíciu predpokladáme, že 100 % nákladov na investíciu súvisiacich s nákladmi na energetickú obnovu je financovaných pre každú zraniteľnú domácnosť. Pre bytové domy sa predpokladá priemerný pomer 1,32³⁹ medzi m² hrubej celkovej podlahovej plochy budovy z EPC a m² čistej úžitkovej podlahovej plochy bytu. Ostatné náklady sa predpokladajú financované štandardnou pôžičkou od ŠFRB zo SCF (prestavba existujúcej budovy na sociálne bývanie, základná infraštruktúra, neočakávané investície, bezbariérový prístup). Tento predpoklad vychádza zo skúseností z programu „Obnov dom“ a schopností poskytovateľov sociálneho bývania a sociálnych služieb a zraniteľných domácností na Slovensku.

Opatrenie: „Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie“ metodika nákladov

Pre toto opatrenie sme použili odhad nákladov špecifický pre danú krajinu, ktorý stanovuje jednotkové náklady na mesačný hrubý plat vo výške 3 000 EUR/mesiac pre technických odborníkov, 2 500 EUR/mesiac pre terénnych sociálnych pracovníkov, 1 700 EUR/rodinný dom za EPC vydaný pred a po obnove a pasport obnovy budovy a počet hodín na konzultáciu/klienta. Tento predpoklad jednotkových nákladov vychádza zo skúseností SAŽP z 10 regionálnych kancelárií SAŽP, ktoré sú primárne určené na hodnotenie žiadostí, nie na technické poradenstvo v oblasti obnovy a školenia poskytované zamestnancom. Pre toto opatrenie predpokladáme, že 100 % nákladov na opatrenie je financovaných pre každý kontakt/klienta/školenie. Tento predpoklad vychádza zo schopností zraniteľných domácností a mikropodnikov na Slovensku.

³⁹ Sternová et al. (2010). Energetická náročnosť a energetická certifikácia budov. (dostupné v slovenčine).

Komponent dopravy

Investícia: „Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc“ metodika nákladov

Pre túto investíciu sme použili údaje o jednotkových nákladoch na základe konzultácií so SEVA (Slovenská asociácia elektrických vozidiel) a SK8 (Asociácia samosprávnych regiónov Slovenska) (pozri prílohu B Úplná charakteristika M&Is).

Opatrenie a investícia: Metodika nákladov „Dopravy na požiadanie“

Pre toto opatrenie a investíciu sme použili údaje a jednotkové náklady na základe konzultácie so SK8 (Združenie samosprávnych regiónov Slovenska) (pozri prílohu B Úplná charakteristika M&Is).

Investícia: Metodika nákladov „Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi“

Pre túto investíciu sme použili údaje zo štúdie Inštitútu environmentálnej politiky o dopravnej chudobe⁴⁰.

Investícia: „Investície do železničnej infraštruktúry“ – metodika výpočtu nákladov

Pre túto štúdiu poskytlo údaje a cestovné poriadky Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

Investícia: „Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry“

Pre túto investíciu sme použili údaje o jednotkových nákladoch poskytnuté Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky a údaje založené na konzultáciách s mimovládnu organizáciou „Cyklokoalícia“ (pozri prílohu B Úplná charakteristika M&Is).

4.3. Celkové predpokladané vplyvy

Nasledujúce tabuľky poskytujú kvalitatívny a kvantitatívny odhad celkových vplyvov SCP a vplyvov jednotlivých zložiek. Urobili sme to agregovaním vplyvov jednotlivých M&I. Jedným z obmedzení tejto tabuľky je implicitný predpoklad, že každá domácnosť alebo používateľ dopravy má prospech len z jedného M&I. V skutočnosti však môže byť prípad, že domácnosť alebo používateľ dopravy má prospech z viac ako jedného M&I v SCP. V takom prípade bude celkové zníženie počtu zraniteľných domácností a používateľov dopravy nižšie, ako sa odhaduje. Popis metodiky použitej v odhadoch nájdete v kapitole 3.3.

⁴⁰ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

Tabuľka -412 Vplyvy celkového Plánu

Celkový plán	Očakávané kvalitatívne vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
Energetická efektívnosť	Zmena vykurovacích systémov a zavedenie OZE je zahrnutá v hĺbkovej obnove budov.	1129,6 GWh ročných úspor energie od roku 2032; 9802 GWh celkových úspor počas obdobia SCP 2026-2032
Obnova budov	Pri všetkých opatreniach na obnovu budov sa dlhotrvajúce M&Is zameriavajú na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (podľa definície v Národnom pláne obnovy budov podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD). Cieľom obnovy je hĺbková obnova (definícia v EPBD – NZEB alebo ZEB) aj prístupom v postupných krokoch (definovaný v EPBD ako postupná hĺbková obnova) so zameraním na prvé dva kroky odporúčané v pasporte obnovy budovy. Tým sa zabezpečí zásada „energetická efektívnosť na prvom mieste“ a následne, ak je to potrebné, sú ďalšími krokmi obnovy výmena vykurovacích systémov, inštalácia systémov RES a riadiacich systémov. To znamená, že minimálnym opatrením je aspoň zateplenie obvodového plášťa a výmena okien na úroveň NZEB.	7 063 880 m2 obnovených
Mobilita doprava nulovými nízkymi emisiami	- Program na nákup vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu (príjemcovia: ZSSK, samosprávne regióny, obce, poskytovatelia verejnej dopravy) - V rámci dopravy na požiadanie M&Is podpora pre 40 nových elektrických mikrobusev (Príjemcovia: samosprávne regióny, obce, mimovládne organizácie s licenciou na dopravu podľa slovenského	0 elektrických vozidiel – osobná doprava; 0 elektrických vozidiel LDV – osobná doprava; 0 nabíjacích staníc (verejných a súkromných); 0 bicyklov; 38,7 milióna km verejnej dopravy; 200 km cyklotrás

Celkový plán	Očakávané kvalitatívne vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
	práva, poskytovatelia verejnej dopravy) - Investíciou do železničnej infraštruktúry sa zlepši kvalita koľajníc pre cestujúcich (príjemca: ŽSR). - Investícia do výstavby cyklotrás poskytne financovanie na 200 km nových cyklotrás () a podporu na prípravu projektovej dokumentácie pre 100 príjemcov.	
Zníženie emisií skleníkových plynov	- Budú zakúpené a nadobudnuté nové autobusy s elektrickým pohonom a batériové železničné vozidlá. - Pre dopravnú službu na požiadanie budú zakúpené a zakúpené nové elektrické minibusy. - Elektrifikácia 9,8 km železničnej trate. 200 km nových cyklotrás bude alternatívou k používaniu súkromných áut - Hĺbková obnova alebo zlepšenie obvodového plášťa budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou (rodinné domy, bytové domy, sociálne bývanie, zariadenia sociálnych služieb) výrazne zníži emisie skleníkových plynov.	Zníženie emisií o 111,7 ktCO₂e ročne od roku 2032; celkové zníženie emisií o 1195 ktCO₂e počas obdobia SCP 2026-2032
Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy (jednotka: domácnosti)	- Poskytnutím zliav na cestovné pre občanov v hmotnej núdzi môže byť ovplyvnených až 190 tisíc ľudí. - Dopravná služba na požiadanie ovplyvní najmä občanov vo vzdialených, riedko osídlených oblastiach.	Tisíce zraniteľných domácností: - pri maximálnom prekrývaní: 41,3 – 57 - pri minimálnom prekrývaní: 78,6 Tisíce zraniteľných používateľov dopravy: - pri maximálnom prekrývaní: 41,7 – 104,1

Celkový plán	Očakávané kvalitatívne vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
	- Nové cyklistické chodníky poskytnú alternatívu k používaniu súkromných áut na dochádzanie do práce a každodenné používanie/cestovanie prevažne do vzdialenosti 5 km. Očakáva sa, že to ovplyvní 8 000 občanov, z ktorých 4000 môžu byť noví používatelia. - Hĺbková obnova alebo zlepšenie obvodového plášťa budov s najhoršou energetickou náročnosťou (rodinné domy, bytové domy, sociálne bývanie, zariadenia sociálnych služieb) výrazne zníži spotrebu fosílnych palív a náklady na energiu a zníži počet zraniteľných domácností.	ak minimálne prekryvanie: 66,2 – 140,2

Tabuľka -413 Vplyvy zložky budovy

Komponenty budov	Kvalitatívne očakávané vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
Energetická efektívnosť	Výmena vykurovacích systémov a zavedenie OZE je zahrnutá v hĺbkovej obnove budov. Samostatné výmeny vykurovacích systémov a inštalácie OZE sa nenavrhujú, pretože zameranie je na obnovu budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou.	1 115,7 GWh ročných úspor energie od roku 2032; 5 578 GWh celkových úspor počas obdobia SCP 2026-2032
Obnova budov	Minimálne zateplenie obvodového plášťa a výmena okien pre: 20 000 rodinných domov 2 362 500 m² hrubej podlahovej plochy sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb 11 600 bytov vo vlastníctve zraniteľných domácností v bytových domoch (približne 464 väčších bytových domov) bude obnovených (zraniteľné a nezraniteľné domácnosti)	7 063 880 m ² obnovených
Mobilita doprava	a s	

nulovými a nízkymi emisiami		
Zníženie emisií skleníkových plynov	Hĺbková obnova alebo zlepšenie obvodového plášťa budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou (rodinné domy, bytové domy, sociálne bývanie, zariadenia sociálnych služieb) na úroveň NZEB alebo ZEB výrazne zníži spotrebu fosílnych palív a emisie skleníkových plynov.	106,4 ktCO ₂ e ročné zníženie emisií od roku 2032; 532 ktCO ₂ e celkové zníženie emisií počas obdobia SCP 2026-2032
Zníženie počtu zraniteľných domácností a zraniteľných používateľov dopravy	Hĺbková obnova alebo zlepšenie obvodového plášťa budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou (rodinné domy, bytové domy, sociálne bývanie, zariadenia sociálnych služieb) výrazne zníži náklady na energiu a počet zraniteľných domácností.	Tisíce zraniteľných domácností: - pri maximálnom prekryvaní: 41,3 – 57 - ak minimálne prekryvanie: 78,6

Tabuľka -414 Vplyv dopravnej zložky

Komponent dopravy	Kvalitatívne očakávané vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
Energetická efektívnosť	434 nových autobusov s nulovými emisiami v prevádzke 5 nových batériových železničných vozidiel 1 elektrifikovaná železničná trať (9,8 km) 4 trate s novým dispečingovým systémom (154,7 km) 40 elektrických minibusov pre dopravu na požiadanie	13,9 GWh ročná úspora energie od roku 2032; 4 224 GWh celková úspora počas obdobia SCP 2026-2032
Obnova budov		
Mobilita a doprava s nulovými a nízkymi emisiami	434 nových autobusov s nulovými emisiami v prevádzke 5 nových batériových železničných vozidiel 1 elektrifikovaná železničná trať (9,8 km) 4 trate s novým dispečingovým systémom (154,7 km) 40 elektrických minibusov pre dopravu na požiadanie 200 km nových cyklotrás	0 elektrických vozidiel – osobné; 0 elektrických vozidiel LDV – osobné; 0 nabíjaciach staníc (verejných a súkromných); 0 bicyklov; 38,7 milióna km verejnej dopravy

Komponent dopravy	Kvalitatívne očakávané vplyvy	Kvantifikácia vplyvu (ak je k dispozícii)
Zníženie emisií skleníkových plynov	Podľa vyššie uvedených bodov.	5,3 ktCO ₂ e ročné zníženie emisií od roku 2032; 663 ktCO ₂ e celkové zníženie emisií počas obdobia SCP 2026-2032
Zníženie počtu zraniteľných domácností zraniteľných používateľov dopravy	Zľavou na cestovné pre občanov v hmotnej núdzi môže byť ovplyvnených 192 000 ľudí vo všeobecnosti a 74 000 ľudí v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Vďaka doprave na požiadanie môže byť ovplyvnených 75 623 až 303 273 zraniteľných občanov. Očakáva sa, že výstavba nových cyklotrás ovplyvní 8 000 občanov, z ktorých 4 000 môžu byť noví používatelia.	Tisíce zraniteľných používateľov dopravy: - pri maximálnom prekryvaní: 41,7 – 104,1 - pri minimálnom prekryvaní: 66,2 – 140,2

4.3.1. Kvantitatívne vplyvy Plánu

V tabuľke nižšie sú uvedené odhady kvantifikovaného vplyvu plánu.

Tabuľka -415 Vplyv plánu – počet domácností, používateľov alebo rozdiel v ktCO₂ oproti neutrálnej základnej úrovni politiky

	Emisie skleníkových plynov (ktCO ₂ ročné zníženie emisií)	
	Krátkodobé (3 roky dopredu)	Strednodobé (koniec plánu)
Celkom (budovy a doprava)	147,50	246,70
Komponent budovy	63,80	106,40
Komponent dopravy	83,70	140,30

	Príjemcovia	Chudoba a zraniteľnosť (tisíce)						
		Výrazne postihnuté domácnosti	Domácnosti v energetickej chudobe	Zraniteľné domácnosti	Výrazne postihnuté domácnosti využívajúce dopravu	Domácnosti v dopravnej chudobe	Zraniteľní používatelia dopravy	Zraniteľné mikropodniky
Celkom (budovy a doprava)	218,8	41,3 – 54,1	41,3 – 57		41,7 – 104,1	24,6 – 52,2		0,0
Komponent budovy	78,6	41,3 – 54,1	41,3 – 57	- ak maximálne prekryvanie: 41,3 – 57 - ak minimálne				

				prekrývanie: 78,6				
Dopravná zložka	140,2				41,7 – 104,1	24,6 – 52,2	- ak maximálne prekrývanie: 41,7 – 104,1 - ak minimálne prekrývanie: 66,2–140,2	

Úspory skleníkových plynov uvedené v dokumente „**Chyba! Nenašiel sa žiaden zdroj odkazov.**) boli odhadnuté na základe očakávaných vplyvov každého M&I zahrnutého v Pláne podľa metodiky opísanej v prílohe C.

Vplyvy energetickej a dopravnej chudoby a zraniteľnosti boli odhadnuté podľa nasledujúceho prístupu:

- celkový počet príjemcov (domácností alebo používateľov dopravy) sa odhaduje na základe rozpočtu a jednotkových nákladov každého opatrenia alebo investície.
- Počet príjemcov, ktorí sú energeticky/dopravne chudobní alebo sú výrazne ovplyvnení ETS2, sa odhaduje na základe súboru predpokladov (rozpätí), ktoré sa líšia v závislosti od opatrenia alebo investície. Tieto predpoklady sú uvedené v samostatnej metodologickej poznámke.
- Počet príjemcov, ktorí sú energeticky/dopravne chudobní alebo sú výrazne ovplyvnení ETS2 a ktorí sa po opatrení alebo investícii dostali z tejto situácie, sa tiež odhaduje na základe súboru predpokladov (rozpätí), ktoré sa líšia v závislosti od opatrenia alebo investície. Tieto predpoklady sú uvedené v samostatnej metodologickej poznámke.
- Rozsah *maximálneho prekrývania* opisuje prípad, v ktorom dochádza k významnému prekrývaniu medzi oboma skupinami, a preto bude celková zmena v počte zraniteľných domácností/užívateľov dopravy v dôsledku M&Is nižšia;
 - Rozsah *minimálneho prekrývania* opisuje prípad, v ktorom dochádza k minimálnemu prekrývaniu medzi týmito dvoma skupinami, a preto bude celková zmena v počte zraniteľných domácností/užívateľov dopravy v dôsledku M&Is vyššia.

Odhadovanie prekrývania medzi týmito dvoma skupinami je zložité. Líši sa podľa krajiny, opatrenia alebo investície a podľa zvolených administratívnych identifikačných pravidiel. Napríklad očakávame vysoké prekrývanie v prípade energetickej chudoby a zraniteľnosti voči ETS2 v krajinách s vysokým podielom vykurovania fosílnymi palivami a nízke prekrývanie v krajinách s nízkym podielom vykurovania fosílnymi palivami. Pokiaľ ide o zraniteľnosť v oblasti dopravy, očakávame vysoké prekrývanie v krajinách, kde nižšie príjmové decily vykazujú

vysokú mieru vlastníctva automobilov a žijú v oblastiach so slabým pokrytím verejnou dopravou, ako sú vidiecke oblasti. Celkovo očakávame stredné až vysoké prekryvanie v prípade energetickej zraniteľnosti a veľké až stredné prekryvanie v prípade dopravy. V tomto momente nie je možné byť presnejší ako uvedené rozpätia.

Použité predpoklady budú uvedené v samostatnej poznámke.

4.3.2. Vplyvy priamej podpory príjmov

Priama podpora príjmu nie je uvažovaná ako súčasť tohto návrhu správy.

5. Úvahy na úrovni Plánu

5.1. Účinná implementácia a monitorovanie

Komponent budov

Investícia: „Obnova rodinných domov“

Za implementáciu, meranie a podávanie správ v súvislosti s touto investíciou bude zodpovedná SAŽP. Tento orgán implementuje program „Obnov dom“ a disponuje administratívnou štruktúrou a skúsenosťami s monitorovaním a implementáciou.

Relevantnými ukazovateľmi pre orientačné míľniky a ciele tejto investície je počet rodinných domov, ktoré prešli obnovou.

Táto investícia prispeje k nasledujúcim spoločným ukazovateľom, ktoré by mali byť vykazované:

- zvýšenie počtu budov/podlahovej plochy budov, ktoré prešli hĺbkovou obnovou alebo inou energetickou obnovou;
- zníženie počtu domácností v energetickej chudobe a zraniteľných domácností;
- zníženie emisií skleníkových plynov;
- úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé rodinné domy energetickým certifikátom budovy (EPC) pred obnovou a po obnove.

Investícia: „Podpora obnovy bytových domov“

Za túto investíciu bude zodpovedný ŠFRB, ktorý bude zodpovedný za implementáciu, meranie a podávanie správ. ŠFRB má administratívnu štruktúru a skúsenosti s poskytovaním pôžičiek a čiastočných dotácií na bytové domy s bytmi v súkromnom vlastníctve. Dotácie od ŠFRB poskytuje Ministerstvo dopravy SR. Potenciálne môžu byť zapojené aj dotácie z iných fondov (napr. štrukturálne fondy EÚ z programu Slovensko).

Relevantným ukazovateľom pre orientačné míľniky a ciele tejto investície je počet podporených zraniteľných domácností – vlastníkov bytov žijúcich v neobnovených bytových domoch, ktoré prešli obnovou.

Táto investícia prispeje k nasledujúcim ukazovateľom, ktoré by mali byť vykazované:

- zvýšenie počtu budov/podlahovej plochy bytových domov, ktoré prešli obnovou,
- zníženie počtu domácností v energetickej chudobe,
- zníženie emisií skleníkových plynov,
- úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé budovy energetickým certifikátom budovy (EPC) pred obnovou a po obnove.

Investícia: „Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov“

Za túto investíciu bude zodpovedná ŠFRB, ktorá bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ.

Ministerstvo dopravy priamo podporuje obce pri financovaní výstavby nájomných bytov prostredníctvom Programu rozvoja bývania. V rámci tohto programu môžu obce kombinovať štátnu dotáciu s dlhodobou nízkopríjmovou pôžičkou od ŠFRB. Dotácie poskytuje Ministerstvo dopravy podľa zákona č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a sociálneho bývania v znení neskorších predpisov.

Relevantným ukazovateľom pre indikatívne míľniky a ciele tejto investície je hrubá podlahová plocha v m² budov, ktoré prešli obnovou. Podlahová plocha môže byť prepočítaná na počet bytov na základe štandardnej veľkosti bytu podporovaného dotáciami podľa legislatívy (zákon č. 443/2010 Z. z.).

Táto investícia prispeje k nasledujúcim ukazovateľom, ktoré by mali byť vykazované:

- zvýšenie počtu budov/podlahovej plochy budov, ktoré prešli hĺbkovou obnovou alebo inou energetickou obnovou ,
- zníženie počtu domácností v energetickej chudobe,
- zníženie emisií skleníkových plynov,
- obnove

Opatrenie: „Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie“

V tejto fáze sa za implementačnú organizáciu zodpovednú za implementáciu, meranie a podávanie správ v spolupráci s SAŽP a Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR (terénni sociálni pracovníci) považuje Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Bude potrebná spolupráca medzi Ministerstvom dopravy SR (implementácia EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (implementácia EED), ktoré sú zodpovedné za zriadenie OSSs.

Regionálne kancelárie SAŽP sú určené predovšetkým na hodnotenie žiadostí, nie na technické poradenstvo v oblasti obnovy. Poradenstvo v oblasti žiadostí by mohli poskytovať zamestnanci SAŽP z 10 regionálnych úradov.

Mohli by sa využiť existujúce kapacity ďalších dobre fungujúcich programov. Odporúča sa koordinovať tieto snahy a školenia aj s regionálnymi centrami pod Ministerstvom pre investície a regionálny rozvoj, rozvojovými tímami splnomocnenca pre rómske komunity, regionálnymi úradmi SIEA a inými príslušnými organizáciami. Školenia by sa mali týkať predovšetkým konkrétnych výziev, takže tie, ktoré sa týkajú obnovy rodinných domov, by malo riadiť SAŽP.

Relevantným ukazovateľom pre indikatívne míľniky a ciele tohto opatrenia je počet zraniteľných domácností v rodinných domoch, v sociálnych bytoch a zariadeniach sociálnych služieb prostredníctvom subjektov sociálneho bývania a spoločenstva vlastníkov bytov a mikropodnikov, ktorým sa poskytla pomoc a rada (napr. počet kontaktov).

Toto opatrenie zvýši mieru obnovy a kvalitu obnovy a prispeje k nasledujúcim ukazovateľom:

- počet budov a zodpovedajúca podlahová plocha obnovená s podporou M&Is po poradenstve a pomoci;
- zníženie počtu domácností v energetickej chudobe;
- zníženie emisií skleníkových plynov;
- úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé budovy energetickým certifikátom (EPC) pred obnovou a po obnove.

Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy a jeho organizácia Národný dopravný úrad (NADA). Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a objednávok železničnej spoločnosti – ZSSK), samosprávne regióny (objednávkami súkromných alebo verejných spoločností na základe verejného obstarávania) a obce (objednávkami na základe verejného obstarávania súkromných alebo verejných spoločností alebo objednávkami prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti).

Ministerstvo dopravy a NADA budú vykonávacími orgánmi všetkých navrhovaných meraní a inštalácií v oblasti dopravy. Samostatné regióny a obce budú poskytovať regionálne a miestne údaje na účely podávania správ. Poskytovatelia služieb – verejné alebo súkromné spoločnosti, ZSSK – budú mať prospech z meraní a inštalácií a budú poskytovať údaje na účely ďalšieho podávania správ.

Opatrenie a investícia „Doprava na požiadanie“ je navrhnutá pre samosprávne regióny, obce a verejné alebo súkromné spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávky samosprávneho regiónu alebo obce) a bude realizovaná týmito subjektmi. Okrem toho môžu o tento program požiadať aj mimovládne organizácie poskytujúce sociálne služby, ak spĺňajú

požiadavky zákona č. 332/2023 Z. z. o verejnej doprave. V prípade opatrenia a investície „Doprava na požiadanie“ môžu mimovládne organizácie merať a poskytovať údaje.

Za implementáciu, meranie a vykazovanie investície „Investície do železničnej infraštruktúry“ budú zodpovedné Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) a Ministerstvo dopravy, keďže plná kompetencia a následná prevádzka spadá do agendy týchto dvoch subjektov.

„Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc“: Investícia je navrhnutá pre samosprávne regióny, obce, ZSSK a pre verejné alebo súkromné spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávky samosprávneho regiónu alebo obce).

Opatrenie „Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi“ je navrhnuté pre samosprávne regióny a obce a poskytovateľov verejnej dopravy na základe dohody vo verejnom záujme. Administratívnu identifikáciu občanov v hmotnej núdzi by mali vykonávať regionálne úrady Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny, keďže jednotlivci alebo domácnosti, ktoré patria do definície hmotnej núdze (stanoveného „minimálnym životným štandardom“) a majú nárok na túto sociálnu dávku, sú registrované na miestnej úrovni tohto úradu. Znížené cestovné alebo zľavy by poskytovali poskytovatelia verejnej dopravy a následne by ich kompenzovala objednávajúca inštitúcia a financoval by ich SCF.

Ministerstvo dopravy bude vykonávacím orgánom zodpovedným za implementáciu, meranie a podávanie správ o investícii.

5.2. Konzistentnosť a doplnkovosť s inými iniciatívami

5.2.1. S existujúcimi národnými iniciatívami

Všetky vybrané M&Is pre komponent budov sú v súlade s celkovým rámcom národnej politiky a s implementáciou revidovaných smerníc EPBD a EED. Obnova rodinných domov a zostávajúcich neobnovených bytových domov je prioritou v NECP. Obnova obytných budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou prispeje k splneniu povinností vyplývajúcich z implementácie smernice EPBD. Podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD členské štáty do 29. mája 2026 stanovujú národnú trajektóriu postupnej obnovy bytového fondu v súlade s cieľmi na roky 2030, 2040 a 2050 stanovenými v Národnom pláne obnovy budov.

Vytvorenie jednotných kontaktných miest (OSS) s poradenstvom prispôbeným zraniteľným domácnostiam je v súlade s článkom 18 revidovanej smernice EPBD a článkom 22 ods. 6 smernice EED. Bezplatné poskytovanie energetických certifikátov a pasportov obnovy budov je v súlade s článkami 12 a 19 revidovanej smernice EPBD, podľa ktorých členské štáty prijímú opatrenia na zabezpečenie dostupnosti pasportov obnovy a energetických certifikátov a zväžia, či na ne

poskytnú finančnú podporu zraniteľným domácnostiam, ktoré chcú obnoviť svoje budovy.

Opatrenie v oblasti dopravy „Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre občanov v hmotnej núdzi“ dopĺňa iné formy poskytovania zliav na Slovensku na ústrednej alebo regionálnej úrovni. Tieto však nie sú určené špeciálne pre občanov v hmotnej núdzi. Všeobecne sa existujúce zľavy poskytujú deťom, žiakom, študentom, dôchodcom a občanom so zdravotným postihnutím. Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže tiež zaviedlo systém náhrady cestovných výdavkov pre deti v materských a základných školách.

5.2.2. S financovaním a programami EÚ

Komponent budovy

Doplňkovosť je zabezpečená prepojením monitorovania a hodnotenia s existujúcimi schémami, príslušnými národnými plánmi a fondmi, najmä s nasledujúcimi.

- Systém „Obnov dom mini“, ktorý je financovaný z RRP (kapitola REPoweEU) v časovom horizonte do konca roka 2025. Následne bude financovanie pokračovať z Modernizačného fondu. Doplňkovosť s investíciami do obnovy rodinných domov je zabezpečená predĺžením časového horizontu, vyššou úrovňou ambícií a poskytnutím 100 % grantov zraniteľným skupinám. Ďalšie financovanie rozšíri cieľovú skupinu aj na zraniteľné domácnosti s nízkymi príjmami a zraniteľné mikropodniky a budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (EPBD čl. 3 a 9).
- Existujúci program dotácií ŠFRB poskytuje úvery na obnovu bytových domov a zariadení sociálneho bývania a sociálnych služieb. ŠFRB však neposkytuje granty s výnimkou čiastočného odpustenia istiny úveru po splnení požiadaviek na vyššiu úsporu energie. Doplňkovosť s programom ŠFRB spočíva v kombinácii úverov s grantmi (napr. až do výšky 100 % na energetickú obnovu a úver na ostatné práce obnovy), čo je vhodnejšie pre zraniteľné skupiny a neziskové organizácie.

Plán obnovy a odolnosti:

Komponent 2: Obnova budov

- Investícia 1: Zlepšenie energetickej hospodárnosti rodinných domov;
- Investícia 2: Obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov.

Komponent 19: RePowerEU sa zameriava aj na obnovu a správu budov

- Investícia 2: Zlepšenie energetickej hospodárnosti a efektívnosti vládnych budov;
- Investícia 3: Obnova verejných historických a pamiatkovo chránených budov;

- Investícia 4: Podpora obnovy domácností ohrozených energetickou chudobou.

Hoci zariadenia sociálnych služieb, ktoré vlastní a spravujú neverejní poskytovatelia sociálnych služieb, nie sú verejnými budovami (t. j. nie sú vo vlastníctve štátu alebo samosprávy), používajú sa na účely verejného prospechu.

Program Slovensko

Priorita: 2P1. Energetická efektívnosť a dekarbonizácia

Špecifický cieľ RSO2.1 Podpora energetickej efektívnosti a znižovanie emisií skleníkových plynov sa dosiahne prostredníctvom týchto opatrení:

- 2.1.1. Zlepšenie energetickej efektívnosti v podnikoch
- 2.1.2. Zníženie energetickej náročnosti budov/podpora obnovy verejných a obytných budov
- 2.1.3. Podpora rozvoja regionálnej a miestnej energetiky

Mechanizmus podpory nezahŕňa budovy sociálnych zariadení, ktoré vlastní a spravujú neverejní poskytovatelia sociálnych služieb. Tieto budovy nie sú verejnými budovami.

Priorita: 4P5. Aktívne začleňovanie a prístupné služby

Špecifický cieľ RSO 4.3 Podpora sociálno-ekonomického začlenenia marginalizovaných komunít, domácností s nízkymi príjmami a znevýhodnených skupín, vrátane ľudí so špeciálnymi potrebami, prostredníctvom integrovaných opatrení, vrátane bývania a sociálnych služieb:

- dokončenie komunitných centier a zlepšenie ich zariadení;
- zabezpečenie dostupnej a prístupnej infraštruktúry pre potreby služieb sociálnej krízovej intervencie, vrátane ich vybavenia;
- vybudovanie/zriadenie komplexných domovov pomoci pre deti, ktoré zažívajú násilie.

Opatrenia v rámci priority 4P5 sa implementujú prostredníctvom integrovaného mechanizmu územných investícií s využitím finančných prostriedkov, o ktorých rozhodujú partnerské rady (samostatné regióny) a rady pre spoluprácu (obce), čo veľmi sťažuje neverejným poskytovateľom sociálnych služieb získanie akéhokoľvek príspevku.

Z uvedeného vyplýva, že obnova budov vo vlastníctve alebo spravovaných neverejnými poskytovateľmi sociálnych služieb vypadla zo všetkých podporných mechanizmov zameraných na obnovu budov a implementáciu opatrení zameraných na zvýšenie energetickej hospodárnosti budov.

Komponent dopravy

Podpora na nákup batériových železničných vozidiel v rámci investície „Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjajúcich staníc“ čiastočne dopĺňa

financovanie EÚ (RRP – zložka Udržateľná doprava a kapitola REPowerEU) prebiehajúceho verejného obstarávania ZSSK na nové batéiové železničné vozidlá. Predpokladá sa obstaranie 16 vozidiel s možnosťou dodatočných 20 vozidiel. Okrem toho je v rámci programu Slovensko prostredníctvom opatrenia „2.8.1 Podpora rozvoja udržateľnej mobility mimo samosprávneho regiónu Bratislava“ možné získať financovanie na obnovu vozidiel verejnej dopravy (autobusy s alternatívnym pohonom vrátane súvisiacej nabíjacej a dobíjacej infraštruktúry). Navrhovaný program v rámci SCF sa na rozdiel od programu financovaného EÚ zameriava iba na elektrické autobusy a vlaky a súvisiacu nabíjacie infraštruktúru pre autobusy.

Investícia „Investície do železničnej infraštruktúry“ dopĺňa financovanie EÚ⁴¹ (program Slovensko – zložka Prepojené Slovensko, RRP – zložka Udržateľná doprava a kapitola REPowerEU, CEF). Vybrané trate/kolaje tejto investície však neboli vybrané na financovanie z uvedených fondov. Štátny rozpočet je primárnym zdrojom financovania rekonštrukcie a modernizácie železničnej infraštruktúry.

Investícia „Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry“ dopĺňa financovanie EÚ. Z predchádzajúcich programov EÚ (Integrovaný regionálny program a INTERREG) bolo vynaložených celkovo 120 miliónov EUR. Z plánu odolnosti a obnovy bolo podporených 76 projektov v hodnote približne 74 miliónov EUR (celková alokácie je 102 miliónov EUR). Okrem toho bola z rozpočtu Ministerstva dopravy v roku 2021 a z výzvy pre školy pridelená suma 13,8 milióna EUR. Plán obnovy a odolnosti trvá do 2. štvrtroka 2026. Prostredníctvom programu Slovensko bola v roku 2024 otvorená výzva z opatrenia 2.8.2 s pridelenými prostriedkami vo výške 84 miliónov EUR. Program Slovensko sa skončí v roku 2027.

Okrem informácií uvedených v tejto podkapitole vás pozývame, aby ste si podrobnosti vyhľadali v prílohe B (úplná charakteristika analyzovaných M&I).

6. Odporúčania

Všeobecné odporúčania pre komponent budov sú nasledovné.

- Navrhované M&Is by sa mali implementovať na základe existujúcich dobre fungujúcich schém, pokiaľ je to možné. Administratívna organizácia, odborné znalosti v oblasti implementácie a personál existujúcich schém by sa mali využiť pre nové M&Is. Príkladmi existujúcich schém sú schéma obnovy bytov ŠFRB alebo schéma SAŽP „Obnov dom“, vrátane využitia regionálnych kancelárií SAŽP na poskytovanie podpory žiadateľom a vzdelávacie aktivity v sociálnom sektore.

⁴¹ ŽSR (2024). Projekty v realizácii a plánované projekty. <https://www.zsr.sk/pre-media/vyjadrenie-media/2024/december/>.

- Na správnu implementáciu SCP je potrebné formálne prijať legislatívne zmeny vyplývajúce z transpozície revidovaných smerníc EPBD a EED do vnútroštátneho legislatívneho rámca. To zahŕňa nové ukazovatele požadované smernicou o energetickej hospodárnosti budov, ktoré sa majú uvádzať v energetickom certifikáte budovy. Napríklad konečná potreba energie bude musieť byť zahrnutá do EPC, čo bude poskytovať priamejšie prepojenie s nákladmi na energiu ako primárna energia.
- Efektívny návrh pasportov obnovy budov bude nevyhnutný na určenie správneho poradia a úrovne ambícií pre kroky obnovy v prípade postupnej hĺbkovej obnovy. Pasporty obnovy budov by mali zabrániť zbytočnej zmene vykurovacích systémov v prípade, že existujúce systémy majú dostatočnú zostávajúcu životnosť. To umožní efektívne využiť financovanie zo SCF na obnovu väčšieho počtu budov. Pasporty obnovy budov by mali zabezpečiť, aby každý krok obnovy financovaný zo SCF pripravil cestu pre budúce ciele EÚ v oblasti budov (úroveň NZEB alebo ZEB pre všetky budovy).
- Mali by sa vypracovať usmerňujúce dokumenty a manuály s cieľom zachovať kvalitu a znížiť náklady na pasporty obnovy budov (napr. poskytnúť typické riešenia). To by mohlo byť vhodné najmä pre rodinné domy a bytové domy napojené na diaľkové vykurovanie.
- Je potrebné zriadiť priestory pre jednotné kontaktné miesta OSSs ako miesta, kde sa bude organizovať a poskytovať poradenstvo zraniteľným skupinám. Pri návrhu implementácie týchto prvkov požadovaných smernicou EPBD (Ministerstvo dopravy SR) a EED (Ministerstvo hospodárstva SR) by sa mali zohľadniť potreby a usmernenia SCF.
- Vykonávacie orgány by mali definovať konkrétnu metodiku na overenie, či sa predpokladané úspory nákladov po obnove skutočne realizujú, keďže existujúca metodika hodnotenia energetickej hospodárnosti nie je pre tento výpočet úplne vhodná. Na odhad skutočných úspor nákladov sú potrebné nasledujúce ukazovatele: konečná energia; dodaná energia podľa energetických nosičov; a potreba energie upravená na základe skutočných klimatických podmienok, prípadne vrátane porovnania so skutočnou nameranou spotrebou energie. Na prípravu metodík alebo usmernení pre odborne spôsobilé osoby pre energetickú certifikáciu budov na účely predikcie a potvrdenia úspor nákladov na energiu po obnove bude potrebné zapojiť príslušných technických expertov.
- Vytvorenie komisie pre sociálno-klimatický plán, ktorá by mohla fungovať v synergii, alebo skôr v rámci monitorovacieho výboru pre operačný program Slovensko. Kvalitná spolupráca so sociálno-ekonomickými partnermi a spoločné monitorovacie štruktúry majú potenciál zlepšiť programovanie, ale aj synergie a doplnkovosť jednotlivých fondov.
- Bude potrebná medziinštitucionálna spolupráca medzi viacerými ministerstvami a agentúrami. Táto spolupráca by mala existovať od samého začiatku, t. j. už počas prípravy prvých výziev na predkladanie žiadostí o

financovanie. NIKA, ústredný vykonávací orgán SCF, by mala aktívne podporovať medziinštitucionálnu spoluprácu prostredníctvom pravidelných procesov a zabezpečiť, aby boli zavedené v dostatočnom predstihu pred obdobím implementácie. Projektové tímy na prípravu príslušných schém by mali byť zriadené hneď po schválení SCF. Dobrá spolupráca a koordinácia medzi rôznymi ministerstvami a agentúrami je kľúčová najmä pre tieto dve M&Is:

- **Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov:** V prípade tejto investície je potrebné rozlišovať medzi „sociálnymi bytmi“ a „zariadeniami sociálnych služieb“. Sociálne bývanie patrí výlučne do pôsobnosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (zodpovedné za budovy a implementáciu smernice EPBD) a pozostáva z verejného nájomného sektora. Zariadenia sociálnych služieb sú širokou škálou typov zariadení – ubytovne, útulky, resocializačné zariadenia, zariadenia pre seniorov atď. – ktoré patria do pôsobnosti Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny a Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky.
- **Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie:** Toto opatrenie je multisektorové. V tejto fáze sa za vykonávaciu organizáciu považuje Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Bude potrebná spolupráca medzi Ministerstvom dopravy SR (zodpovedným za EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (zodpovedným za EED). Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny musí rozšíriť kompetencie sociálnych pracovníkov v teréne, ktorí sú prvým kontaktným bodom pre poradenstvo. Odborná príprava by sa mala týkať predovšetkým konkrétnych výziev, takže výzvy týkajúce sa obnovy rodinných domov by mohla riadiť SAŽP, ostatné odborné prípravy by sa mali organizovať v spolupráci so SIEA. Zapojenie technických expertov, odborne spôsobilých osôb pre energetickú certifikáciu budov a profesijných organizácií, ako je Slovenská komora stavebných inžinierov (SKSI), je nevyhnutné pri vzdelávacích a odborných prípravách a pri príprave metodík.

Všeobecné odporúčania pre dopravnú zložku sú nasledovné.

- Projektové tímy na prípravu príslušných schém je potrebné zriadiť ihneď po schválení SCP. Každý projektový tím by mal byť zložený zo zamestnancov, ktorí sa už v minulosti podieľali na príprave podobných schém. Tento tím by mal pokračovať vo fáze implementácie každého M&Is.
- Súčasne je potrebné zriadiť tímy na realizáciu verejného obstarávania a na vypracovanie projektovej dokumentácie. Tímy by mali byť zložené z odborníkov na verejné obstarávanie a prípravu projektovej dokumentácie z radov súčasných skúsených členov existujúcich tímov a nových členov špecializujúcich sa na konkrétne problémové oblasti.

- Regionálne orgány musia byť súčasťou prípravných a implementačných tímov, pretože M&I sa zameriavajú aj na regionálnu úroveň. Je nevyhnutné, aby sa zástupcovia miestnych orgánov a miestnych samospráv zapájali do vývoja programov od samého začiatku, počas prípravy a navrhovania programov. Tým sa predišiel problémom počas implementácie a zabezpečí sa dosiahnutie cieľov a míľnikov.
- Je potrebné realizovať regionálne kampane (v slovenčine a menšinových jazykoch) týkajúce sa dopravy na požiadanie. Tieto kampane by mali realizovať inštitúcie, ktoré poskytujú služby verejnej dopravy – samosprávne regióny a obce. Mali by byť zamerané na konkrétne regióny.
- Spolupráca vládnych orgánov na ústrednej a regionálnej úrovni by mala zabezpečiť včasné vykonanie základných povolení a iných administratívnych postupov, ako je proces EIA alebo stavebné povolenia. Na úspešnú realizáciu cieľov a míľnikov M&I je potrebné zabezpečiť, aby miestne a ústredné vládne orgány spolupracovali a koordinovali svoje činnosti zamerané na implementáciu SCF. Toto odporúčanie vyplýva zo skúseností s prípravou iných schém a implementáciou iných programov, kde kvalita administratívnych pracovníkov zohráva zásadnú úlohu pri úspešnej implementácii programov.
- Osobitná pozornosť by sa mala venovať procesu verejného obstarávania s cieľom zabezpečiť spravodlivosť a kvalitu. Toto odporúčanie vychádza zo skúseností a súčasnej situácie v procese verejného obstarávania. Verejné obstarávanie– proces je zdĺhavý a zložitý. Správne a dobre organizovaná súťaž môže takéto problémy eliminovať.

Príloha A – Súhrn konzultácií so zainteresovanými stranami

Na konci roka 2024 (23. decembra) bol NIKA poskytnutý národný dlhý zoznam M&Is, ktorý NIKA následne zdieľala s členmi pracovnej skupiny SCP na účely spätnej väzby. V dôsledku toho národný tím TSI dostal písomnú spätnú väzbu od Inštitútu environmentálnej politiky, Inštitútu finančnej politiky a slovenských ministerstiev dopravy, životného prostredia a práce, sociálnych vecí a rodiny začiatkom januára 2025.

Ďalšie spätné väzby k národnému zoznamu M&Is boli získané počas online stretnutí s:

- Inštitútom environmentálnej politiky (doprava) 21. januára;
- BPB a Slovenskou klimatickou iniciatívou – mimovládne organizácie (budovy) 23. januára;
- Úniou miest Slovenska – miestna samospráva (doprava) 24. januára;
- Úniou miest Slovenska – miestna samospráva a mimovládne organizácie – Priatel'ia Zeme-CEPA Klimatická koalícia, Cyklokoalícia, Friedrich-Ebert-Stiftung, ETP Slovensko, Inštitút 2050, Slovenská katolícka charita (budovy) 24. januára;
- Ministerstvo dopravy SR (budovy) 28. januára;
- NADA a Cyklokoalícia – mimovládna organizácia (doprava) 30. januára;
- Inštitút 2050 – mimovládna organizácia (doprava) 31. januára;
- Slovenský paralympijský výbor (doprava) 4. februára;
- SK8 – regionálna samospráva (doprava) 6. februára;
- Nadácia DEDO – mimovládna organizácia (budovy) 7. februára;
- Bratislavský samosprávny kraj (budovy) 11. februára;
- SK8 – regionálna samospráva (budovy) 13. februára;
- Ministerstvo životného prostredia SR a Slovenská agentúra životného prostredia (budovy) 14. februára; a
- Rôzne zainteresované strany počas validačného workshopu 19. februára.

Okrem toho národný TSI tím dostal písomnú alebo ústnu spätnú väzbu k navrhovaným M&Is od ďalších zainteresovaných strán, ako sú ZMOS zastupujúca slovenské obce, Ministerstvo hospodárstva SR, Inštitút sociálnej politiky Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR, Inštitútu finančnej politiky Ministerstva financií SR alebo SEVA (Slovenská asociácia elektrických vozidiel).

Po validačnom workshope D2 konzultovala NIKA s príslušnými ministerstvami ich priority. Následne sa 13. marca 2025 konalo kľúčové stretnutie zástupcov NIKA, ministerstiev hospodárstva, životného prostredia a dopravy a národného tímu TSI, na ktorom sa rokovalo o výbere najvhodnejších M&Is pre ich úplnú charakterizáciu.

V dôsledku toho národný tím TSI pripravil a doručil (14. marca 2025) BA zoznam ôsmich M&Is a niektoré ďalšie M&Is, ktorých oprávnenosť bola diskutabilná. Neskôr národný tím TSI intenzívne konzultoval s príslušnými ministerstvami, regionálnymi orgánmi, expertným tímom TSI a relevantnými zainteresovanými stranami s cieľom pripraviť tabuľky s úplnou charakteristikou vybraných M&Is a oprávnenosťou dodatočne predložených M&Is. Nakoniec boli podrobné informácie o ôsmich M&Is z finálneho zoznamu verejne prezentované počas workshopu DLV3, ktorý sa konal 30. apríla 2025. Po diskusii počas tohto workshopu BA požiadala národný tím TSI, aby analyzoval aj opatrenie týkajúce sa budovania cyklistickej infraštruktúry, ktoré už bolo súčasťou národného dlhého zoznamu M&Is. Konečný zoznam navrhovaných M&Is sa preto rozšíril na deväť M&Is.

Príloha B – Úplná charakteristika vybraných M&Is

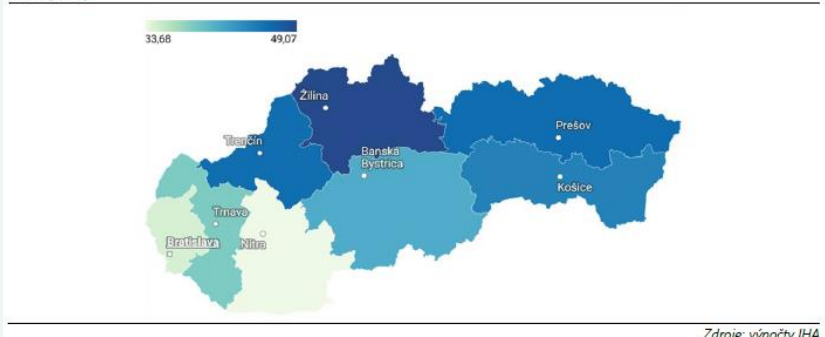
Tabuľky s úplnou charakteristikou vybraných M&Is.

Tabuľka –01 Investícia 1: Obnova rodinných domov

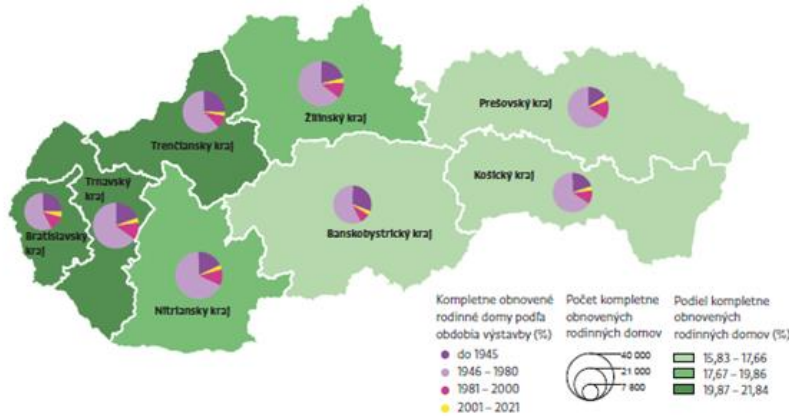
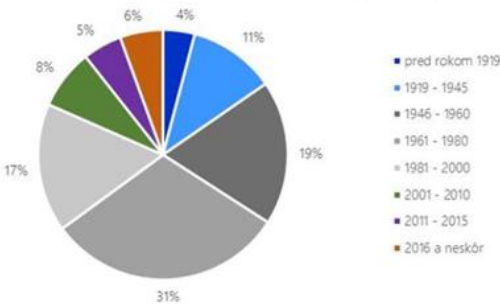
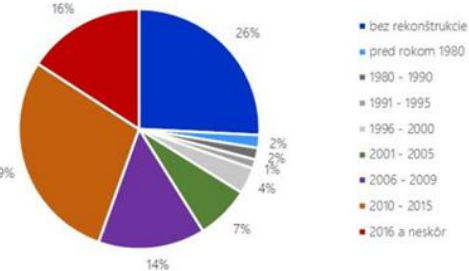
Prvok	Popis
1	Všeobecný popis M&Is Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, veľkosť a typ M&I – vrátane toho, či ide o nový alebo existujúci projekt Povaha: Táto investícia je zameraná na zlepšenie energetickej hospodárnosti rodinných domov obývaných zraniteľnými domácnosťami a mikropodnikmi. Cieľom je vykonanie hĺbkovej obnovy, a to aj formou postupnej, krok za krokom realizovanej hĺbkovej obnovy, s cieľom výrazne zlepšiť energetickú hospodárnosť budov. Prvé dva kroky obnovy na jednu zraniteľnú domácnosť súvisia so zlepšením obvodového plášťa, t.j. zateplenie stien, strechy, podlahy a výmena okien a tretí krok vo forme výmeny vykurovacích systémov a implementácie systémov RES a riadiacich systémov sa realizuje len ak je to potrebné. Existujúci program “Zelená solidarita” (SIEA) môže podporiť inštaláciu systémov založených na obnoviteľných zdrojoch energie v obnovených rodinných domoch, ak je to v súlade s pasportom obnovy. Kvalitatívne zlepšenie národného projektu “Zelená solidarita” sa dosiahne rozšírením zoznamu podporovaných zariadení o tepelné čerpadlá a systémy na ukladanie energie. Okrem toho budú môcť domácnosti požiadať o podporu na inštaláciu fotovoltaických panelov, solárnych kolektorov a kotlov na biomasu. Zameranie je na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (definované v EPBD čl. 3 a 9). Cieľom samotnej obnovy by mala byť hĺbková obnova, ale ak je to rozumné, aj v postupných krokoch overených povinným pasportom obnovy budovy (BRP), aby sa predišlo riziku efektu uzamknutia a hygienických závad (plesní). Typ: Obnova budov Nové alebo existujúce: Táto investícia je rozšírením existujúceho programu podpory čiastočnej obnovy rodinných domov „Obnov dom mini“. V súčasnosti sa plánuje, že program „Obnov dom mini“ bude do konca roka 2025 podporovať čiastočnú obnovu 4 500 rodinných domov z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti (POO, kapitola REPowerEU). V súčasnosti sú oprávnenými

Prvok	Popis
	žiadateľmi domácností, ktorých čistý príjem na člena za rok 2023 neprekročil 8 165,30 EUR. Príspevok na tento program je 40 miliónov EUR + DPH a keďže ide o čiastočnú obnovu, maximálny príspevok je 10 000 EUR na jednu žiadosť. Po skončení programu Plán obnovy a odolnosti SR (POO) bude financovanie pokračovať z Modernizačného fondu (MoF) až do výšky 186,34 milióna EUR, pričom by malo byť podporených najmenej 16 940 žiadostí. Časový rámec na implementáciu programu Modernizačného fondu je plánovaný od roku 2026 (alebo po vyčerpaní pridelených prostriedkov z POO) až do vyčerpania prostriedkov. Mala by sa zabezpečiť doplnkovosť a zabrániť sa prekrývaniu. Rozšírenie zahŕňa: • Predĺženie času po uplynutí programu v rámci Modernizačného fondu. Po obnove približne 20 000 rodinných domov z POO a MoF odhadujeme, že potenciálna absorpčná kapacita zo SCF by mohla byť na úrovni ďalších 20 000 domácností. • V súčasnosti je výška uvedenej podpory 10 000 EUR, ak sa SCF zameria na hĺbkovú obnovu, tento limit by sa mal zvýšiť na 30 000 EUR na domácnosť. • Zavedenie doplnkovej podpory prostredníctvom vyššej sadzby grantu (100 %) pre vyššiu úroveň ambícií, hĺbkovú a prípadne aj postupnú hĺbkovú obnovu, ak sú jednotlivé kroky overené pasportom obnovy a je zabránené riziku hygienických nedostatkov (plesní). Požiadavky sa zamerajú na úspory nákladov na energiu, nie na úspory primárnej energie. Potrebné je zabezpečiť jasné rozlíšenie v rozsahu financovania tým, že sa uprednostnia budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (článok 3 a 9 smernice EPBD), prvotné obnovy, budovy postavené pred rokom 1983 bez obnovy, na ktoré sa nevzťahuje MoF. Táto investícia je v súlade s aktualizovaným NECP (konečná verzia marec 2025).
1.b	Cieľ M&Is, definovanie cieľových skupín, výsledkov a vplyvov, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľ investície: Cieľom je obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, kde budú výrazné úspory energie, zníženie emisií CO₂ a úspory nákladov. Cieľové skupiny: Táto investícia je zameraná na zraniteľné domácnosti alebo zraniteľné mikropodniky v budovách s najhoršou energetickou hospodárnosťou, rodinné domy vo vlastníctve majiteľov, ktorí v

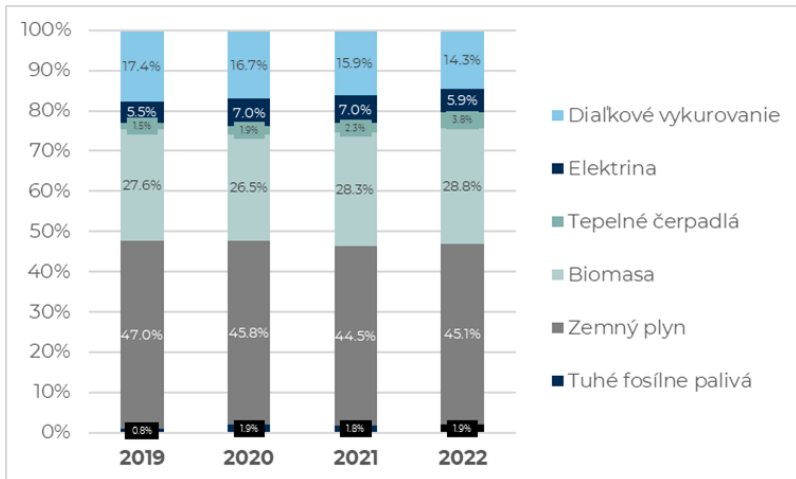
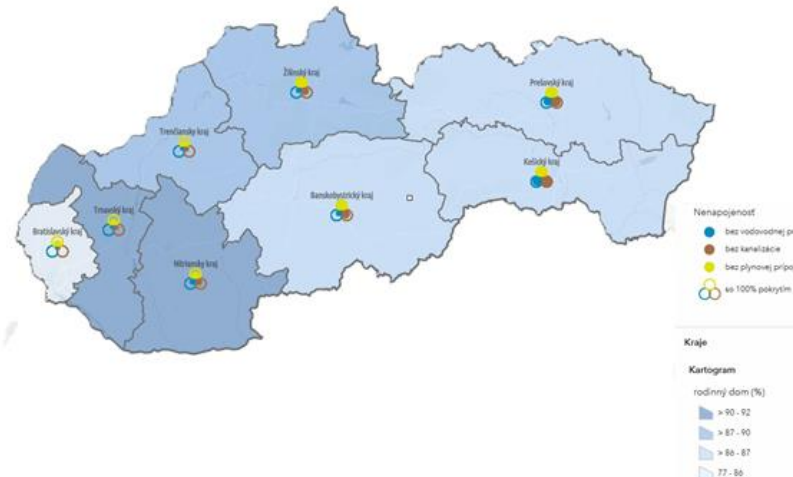
Prvok	Popis
	nich trvalo bývajú a nemajú dostatočné zdroje na obnovu svojich domov. Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou budú definované v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3, 9). Zraniteľné domácnosti, ako sú definované v článku 2 ods. 10 nariadenia (ES) č. 2023/955, budú podrobnejšie definované na národnej úrovni. Na základe návrhu definície Ministerstva hospodárstva SR sa administratívna identifikácia zraniteľných domácností líši od identifikácie v programe Obnov dom. Definícia je založená na kombinácii príjmového prahu, podielu výdavkov na energiu na disponibilnom príjme a energetickej náročnosti budovy. Výsledky: Vyššia energetická efektívnosť a nižšie účty za energiu. Vplyv: Pre dosiahnutie dlhodobého vplyvu prostredníctvom zníženia spotreby energie a emisií CO₂ je potrebné dodržiavať zásadu „energetická efektívnosť na prvom mieste“ v logicky na seba nadväzujúcich krokoch opatrení uvedených v pasporte obnovy budovy. Samostatné investície do komponentov (napr. iba výmena okien) alebo iba výmena technických systémov bez zateplenia obvodového plášťa nie sú vhodnými opatreniami pre budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Inštalácia niektorých systémov je možná až po znížení energetickej náročnosti (OZE, tepelné čerpadlá). Domácnosti musia pred začatím zásahu a po ukončení prác vykonať posúdenie v EPC, aby sa potvrdilo, že obnova dosiahla významné úspory energie. V prípade postupnej obnovy budú musieť vlastníci domov získať pasport obnovy budovy. Financovanie musí byť spojené s krokmi smerom k hĺbkovej obnove, ako je uvedená v pasporte obnovy. Ďalšími vplyvmi sú zlepšenie tepelnej pohody, zníženie zdravotných rizík spôsobených vlhkosťou v interiéri, zabránenie vzniku plesní a zníženie hluku výmenou okien. Na dosiahnutie skutočných úspor nákladov je potrebné komplexné poradenstvo založené na holistickom posúdení budovy a dôkaz o potenciáli skutočných úspor nákladov na energiu v pasporte obnovy budovy. Izolované opatrenia založené len na inštalácii systémov môžu dokonca zvýšiť náklady na energiu. Obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou prispeje k dosiahnutiu záväzkov stanovených v EPBD (článok 3 a článok 9).

Prvok	Popis
	Zameranie by malo byť na zníženie nákladov na energiu a spotrebu fosílnych palív, nielen na zníženie primárnej energie. To by malo byť potvrdené v EPC v prípade jednorazovej hĺbkovej obnovy na NZEB alebo v pasporte obnovy budovy v prípade postupnej hĺbkovej obnovy. Vplyv obnovy sa môže líšiť v rôznych klimatických lokalitách. Úspory dosiahnuté celkovou obnovou sú uvedené v modelovom príklade (Inštitútu hospodárskych analýz MH SR - IHA) v jednotlivých regiónoch (v MWh/rok) zateplením vonkajších stien, strechy a výmenou okien na pôvodnom tehlovom rodinnom dome s podlahovou plochou 120 m², postavenom v rokoch 1961 až 1980. Na obrázku (IHA) nižšie je uvedené porovnanie odhadovaných ročných úspor dosiahnutých obnovou priemerného rodinného domu v jednotlivých regiónoch. Odhadovaný rozdiel v teoreticky dosiahnutých úsporách medzi najteplejšími a najchladnejšími regiónmi je približne 30 %. <i>Graf 12: Úspory dosiahnuté celkovou obnovou na modelovom príklade v jednotlivých krajoch (v MWh/rok)²⁴</i>  Zdroje: výpočty IHA Zdroj: IHA Táto investícia prispeje tiež k nasledujúcim politickým nástrojom EÚ: Smernica o kvalite ovzdušia a čistejšom ovzduší v európu (2024/2881): Vykurovanie v domácnostiach je v súčasnosti najvýznamnejším zdrojom znečistenia ovzdušia v Slovenskej republike. Zníženie energetickej náročnosti budov a nahradenie zastaraných vykurovacích zariadení novými zdrojmi obnoviteľnej energie prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia – potenciálne aj k zmierneniu alebo odstráneniu konania o neplnení povinností (infringement), ktorému čelí Slovenská republika v dôsledku zlej kvality ovzdušia. Nová smernica sprísňuje súčasné limity v niekoľkých prípadoch od roku 2030 viac ako dvojnásobne – je potrebné riešiť problém, ktorým sa stalo vykurovanie v domácnostiach. Smernica o energetickej hospodárnosti budov (2024/1275)

Prvok	Popis																		
	Investícia je v priamom súlade s požiadavkami smernice, jej realizácia prispeje k zníženiu spotreby primárnej energie v domácnostiach – vzhľadom na uprednostňovanie domácností v energetickej chudobe možno predpokladať, že budú obnovované budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Nariadenie o riadení energetickej únie a opatreniach v oblasti klímy (2018/1999): Aktualizácia národného energetického a klimatického plánu (NECP) Aktualizácia NECP na rok 2025 v „kapitole 3. 2 Dekarbonizácia“ uvádza, že podpora obnovy rodinných domov s dôrazom na domácnosti v zlej ekonomickej situácii bude mať vysokú prioritu. Ďalej sa uvádza, že situácia v oblasti úspor energie sa do roku 2030 zásadným spôsobom nezmení bez zabezpečenia dodatočného financovania z verejných zdrojov, pričom na dosiahnutie požadovanej úrovne tempa obnovy (3 % rodinných domov ročne) bude potrebné do roku 2030 vynaložiť dodatočné prostriedky vo výške najmenej 1,37 mld. EUR z verejných zdrojov.																		
1.c Ako sa v M&I riešia vplyvy ETS2 na zraniteľné skupiny	Rodinné domy tvoria približne polovicu obydľí na Slovensku. Štruktúra bytov podľa typu domu v SR k 1. 1. 2021 <table border="1"> <caption>Štruktúra bytov podľa typu domu v SR k 1. 1. 2021</caption> <thead> <tr> <th>Typ domu</th> <th>Podiel (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>rodinný dom (%)</td> <td>49.15</td> </tr> <tr> <td>bytový dom (%)</td> <td>45.88</td> </tr> <tr> <td>polyfunkčná budova (%)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ostatné budovy na bývanie (%)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>neskolaudovaný rodinný dom (%)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>núdzový objekt, neurčený na bývanie (%)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>inštitucionálne alebo kolektívne zariadenia (%)</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>ostatné (%)</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: ŠÚ SR, SODB 2021, ENBEE Ako je vidieť na obrázku 3-14 (DLV 2), podiel úplne obnovených domov je veľmi nízky, keďže vo východných častiach Slovenska tvoria menej ako 18 %. Väčšina tejto oblasti je klasifikovaná ako „menej rozvinuté regióny Slovenska“. Situácia je len o niečo lepšia v západnej časti Slovenska, kde sa miera obnovy zvyšuje až na 22 %. Väčšina obnovených budov bola postavená pred 40 rokmi.	Typ domu	Podiel (%)	rodinný dom (%)	49.15	bytový dom (%)	45.88	polyfunkčná budova (%)	-	ostatné budovy na bývanie (%)	-	neskolaudovaný rodinný dom (%)	-	núdzový objekt, neurčený na bývanie (%)	-	inštitucionálne alebo kolektívne zariadenia (%)	-	ostatné (%)	-
Typ domu	Podiel (%)																		
rodinný dom (%)	49.15																		
bytový dom (%)	45.88																		
polyfunkčná budova (%)	-																		
ostatné budovy na bývanie (%)	-																		
neskolaudovaný rodinný dom (%)	-																		
núdzový objekt, neurčený na bývanie (%)	-																		
inštitucionálne alebo kolektívne zariadenia (%)	-																		
ostatné (%)	-																		

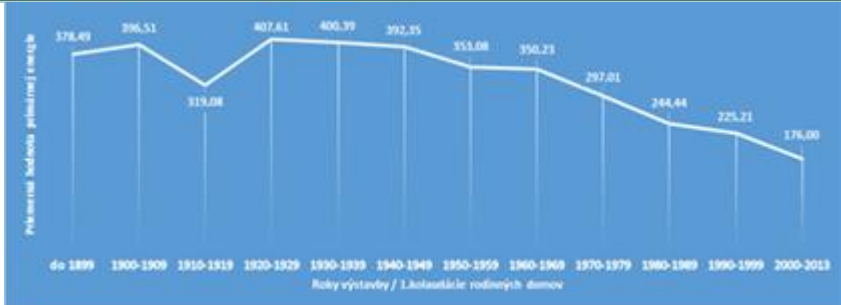
Prvok	Popis
	 Zdroj: DVL 2, obrázok 3-14 Približne 80 % podlahovej plochy rodinných domov bolo postavených pred rokom 2000. Najintenzívnejšia výstavba rodinných domov prebiehala v období 1961 – 1980. Na 26 % podlahovej plochy bytov v rodinných domoch postavených pred rokom 2000 nebola vykonaná žiadna obnova. Z celkového počtu 1 098 868 bytov v rodinných domoch nebola vykonaná žiadna obnova približne na 285 705 bytoch v rodinných domoch. Graf 3: Plocha RD podľa obdobia výstavby  Graf 4: Plocha RD podľa obdobia obnovy  Zdroje: SODB, spracovanie IHA Zdroj: ŠÚ SR, SODB 2021, IHA

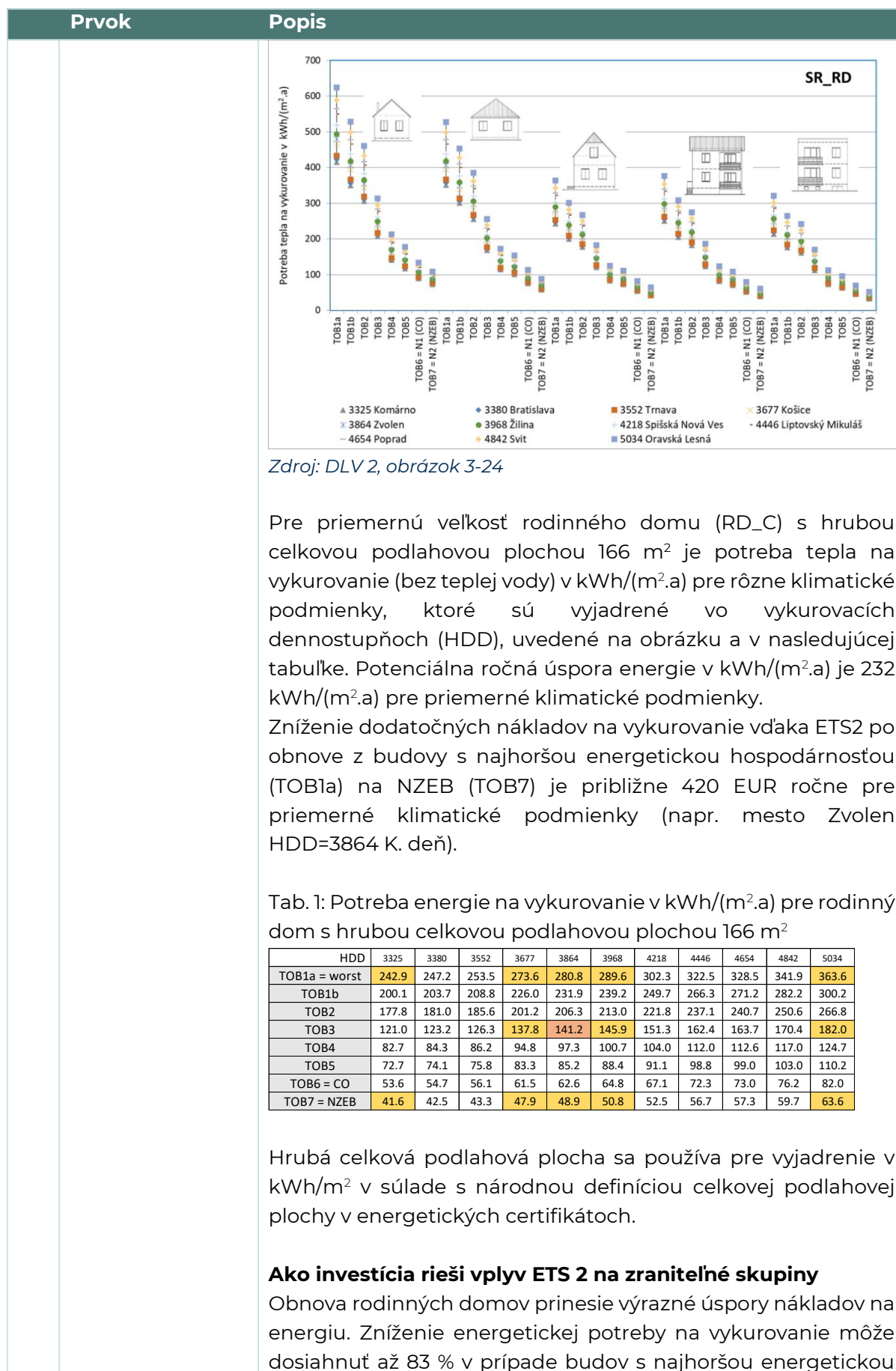
Prvok	Popis																																				
	Nasledujúce čísla ukazujú, že je vhodné zamerať sa na rodinné domy (alebo samostatne stojace/dvojdomy), pretože podstatná časť domácností s nízkymi príjmami a energeticky chudobných domácností žije v rodinných domoch. Typ bývania podľa príjmového kvintilu <table><caption>Podiel domácností podľa príjmového kvintilu</caption><thead><tr><th>Príjmový kvintil</th><th>Samostatný dom alebo dvojdom</th><th>Byt v menšej obytnej budove</th><th>Byt vo väčšej obytnej budove</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>~55%</td><td>~10%</td><td>~35%</td></tr><tr><td>2</td><td>~50%</td><td>~10%</td><td>~40%</td></tr><tr><td>3</td><td>~50%</td><td>~10%</td><td>~40%</td></tr><tr><td>4</td><td>~55%</td><td>~10%</td><td>~35%</td></tr><tr><td>5</td><td>~50%</td><td>~10%</td><td>~40%</td></tr></tbody></table> <i>Zdroj: Mikromodel Oeko-Institut SEEK-EU na základe údajov EU-SILC 2023</i> Typ bývania podľa stavu energetickej chudoby <table><caption>Podiel domácností podľa stavu energetickej chudoby</caption><thead><tr><th>Stav energetickej chudoby</th><th>Samostatný dom alebo dvojdom</th><th>Byt v menšej obytnej budove</th><th>Byt vo väčšej obytnej budove</th></tr></thead><tbody><tr><td>Nežijúcich v energetickej chudobe</td><td>~50%</td><td>~10%</td><td>~40%</td></tr><tr><td>Žijúcich v energetickej chudobe</td><td>~60%</td><td>~10%</td><td>~30%</td></tr></tbody></table> <i>Zdroj: Mikromodel Oeko-Institut SEEK-EU na základe údajov EU-SILC 2023</i> <i>Poznámka: Domácnosť sa považuje za energeticky chudobnú, ak sa na ňu vzťahuje aspoň jedna z nasledujúcich skutočností: domácnosť má nedoplatky na účtoch za energiu, domácnosť nedokáže udržať bývanie dostatočne vykúrené, domácnosť má netesnú strechu, vlhké steny/podlahy/základy alebo hnilobu v okenných rámoch alebo podlahe.</i> Je zrejmé, že značná časť domácností bude vystavená zvýšeniu cien plynu v súvislosti so zavedením ETS 2. Úloha zemného plynu na Slovensku je významná, v roku 2022 sa podieľal 45,1 % na spotrebe energie na vykurovanie (obr. 1-3 v DLV 2). Slovensko má druhú najkoncentrovanejšiu plynárenskú infraštruktúru	Príjmový kvintil	Samostatný dom alebo dvojdom	Byt v menšej obytnej budove	Byt vo väčšej obytnej budove	1	~55%	~10%	~35%	2	~50%	~10%	~40%	3	~50%	~10%	~40%	4	~55%	~10%	~35%	5	~50%	~10%	~40%	Stav energetickej chudoby	Samostatný dom alebo dvojdom	Byt v menšej obytnej budove	Byt vo väčšej obytnej budove	Nežijúcich v energetickej chudobe	~50%	~10%	~40%	Žijúcich v energetickej chudobe	~60%	~10%	~30%
Príjmový kvintil	Samostatný dom alebo dvojdom	Byt v menšej obytnej budove	Byt vo väčšej obytnej budove																																		
1	~55%	~10%	~35%																																		
2	~50%	~10%	~40%																																		
3	~50%	~10%	~40%																																		
4	~55%	~10%	~35%																																		
5	~50%	~10%	~40%																																		
Stav energetickej chudoby	Samostatný dom alebo dvojdom	Byt v menšej obytnej budove	Byt vo väčšej obytnej budove																																		
Nežijúcich v energetickej chudobe	~50%	~10%	~40%																																		
Žijúcich v energetickej chudobe	~60%	~10%	~30%																																		

Prvok	Popis																																			
	EÚ z hľadiska plynovodov vybudovaných v obytných oblastiach. Obrázok 3 16 v DLV 2 znázorňuje, že 66 % domácností používa plyn na vykurovanie a prípravu teplej vody, 21 % domácností používa tuhé palivá a 5 % používa elektrinu. Obrázok -01 Spotreba energie na vykurovanie domácností (2019–2022) (Zdroj: DLV 2) <table><caption>Spotreba energie na vykurovanie domácností (2019–2022)</caption><thead><tr><th>Rok</th><th>Tuhé fosilné palivá</th><th>Zemný plyn</th><th>Biomasa</th><th>Tepelné čerpadlá</th><th>Elektrina</th><th>Dialkové vykurovanie</th></tr></thead><tbody><tr><td>2019</td><td>0.8%</td><td>47.0%</td><td>27.6%</td><td>1.5%</td><td>5.5%</td><td>17.4%</td></tr><tr><td>2020</td><td>1.9%</td><td>45.8%</td><td>26.5%</td><td>1.9%</td><td>7.0%</td><td>16.7%</td></tr><tr><td>2021</td><td>1.8%</td><td>44.5%</td><td>28.3%</td><td>2.3%</td><td>7.0%</td><td>15.9%</td></tr><tr><td>2022</td><td>1.9%</td><td>45.1%</td><td>28.8%</td><td>3.8%</td><td>5.9%</td><td>14.3%</td></tr></tbody></table> Zdroj: EUROSTAT [nrg_d_hhq] Poznámka: Malý zvyšok vykurovacieho oleja (0,2 % každý rok) nie je v grafe zobrazený. Obrázok -02 Pripojenie domov k verejným sieťam (Zdroj DLV 2)  Legenda: - Nenapojenosť - bez vodovodnej pr. - bez kanalizácie - bez plynovej prípo. - so 100% pokrytím Kraje Kartogram rodinný dom (%) > 90 - 92 > 87 - 90 > 80 - 87 77 - 80 Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky Podľa ukazovateľa 2M sa odhaduje, že 3,7 % domácností je ohrozených energetickou chudobou a obzvlášť ohrozených ETS2 už pred zavedením ETS2 (t. j. s cenou ETS2 vo výške 0 EUR/tCO₂). Tento podiel sa so zavedením ETS2 zvyšuje približne o 1 – 2 % v závislosti od ceny ETS2. Podiel ohrozených domácností na Slovensku mierne stúpa s rastom cien CO₂. Približne 4,5 % domácností je považovaných za ohrozené	Rok	Tuhé fosilné palivá	Zemný plyn	Biomasa	Tepelné čerpadlá	Elektrina	Dialkové vykurovanie	2019	0.8%	47.0%	27.6%	1.5%	5.5%	17.4%	2020	1.9%	45.8%	26.5%	1.9%	7.0%	16.7%	2021	1.8%	44.5%	28.3%	2.3%	7.0%	15.9%	2022	1.9%	45.1%	28.8%	3.8%	5.9%	14.3%
Rok	Tuhé fosilné palivá	Zemný plyn	Biomasa	Tepelné čerpadlá	Elektrina	Dialkové vykurovanie																														
2019	0.8%	47.0%	27.6%	1.5%	5.5%	17.4%																														
2020	1.9%	45.8%	26.5%	1.9%	7.0%	16.7%																														
2021	1.8%	44.5%	28.3%	2.3%	7.0%	15.9%																														
2022	1.9%	45.1%	28.8%	3.8%	5.9%	14.3%																														

Prvok	Popis																																										
	energetickou chudobou a osobitne ohrozené zavedením ETS2 pri cene ETS2 vo výške 30 EUR/tCO₂ a 5,4 % pri cene ETS2 vo výške 60 EUR/tCO₂. <table><caption>Podiel obyvateľstva považovaného za zraniteľné</caption><thead><tr><th>ETS2 cena (EUR/tCO₂)</th><th>Podiel obyvateľstva v domácnostiach (%)</th><th>Podiel obyvateľstva (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>0</td><td>3.7%</td><td>2.8%</td></tr><tr><td>30</td><td>4.5%</td><td>3.8%</td></tr><tr><td>50</td><td>5.1%</td><td>4.5%</td></tr><tr><td>55</td><td>5.2%</td><td>4.6%</td></tr><tr><td>60</td><td>5.4%</td><td>4.9%</td></tr></tbody></table> Zdroj: DLV2, obrázok 3-4 Domácnosti považované za zraniteľné patria do skupiny s nižším až nižším stredným príjmom. <table><caption>Podiel obyvateľstva domácností považovaných za zraniteľné</caption><thead><tr><th>ETS2 cena (EUR/tCO₂)</th><th>Spodná tretina (%)</th><th>Stredná tretina (%)</th><th>Horná tretina (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>0</td><td>8.8%</td><td>3.3%</td><td></td></tr><tr><td>30</td><td>10.5%</td><td>4.1%</td><td></td></tr><tr><td>50</td><td>11.4%</td><td>5.0%</td><td></td></tr><tr><td>55</td><td>11.5%</td><td>5.1%</td><td></td></tr><tr><td>60</td><td>11.9%</td><td>5.6%</td><td></td></tr></tbody></table> Zdroj: DLV2, obrázok 3-5 Podiel domácností identifikovaných ako energeticky chudobné podľa viacerých ukazovateľov na Slovensku	ETS2 cena (EUR/tCO ₂)	Podiel obyvateľstva v domácnostiach (%)	Podiel obyvateľstva (%)	0	3.7%	2.8%	30	4.5%	3.8%	50	5.1%	4.5%	55	5.2%	4.6%	60	5.4%	4.9%	ETS2 cena (EUR/tCO ₂)	Spodná tretina (%)	Stredná tretina (%)	Horná tretina (%)	0	8.8%	3.3%		30	10.5%	4.1%		50	11.4%	5.0%		55	11.5%	5.1%		60	11.9%	5.6%	
ETS2 cena (EUR/tCO ₂)	Podiel obyvateľstva v domácnostiach (%)	Podiel obyvateľstva (%)																																									
0	3.7%	2.8%																																									
30	4.5%	3.8%																																									
50	5.1%	4.5%																																									
55	5.2%	4.6%																																									
60	5.4%	4.9%																																									
ETS2 cena (EUR/tCO ₂)	Spodná tretina (%)	Stredná tretina (%)	Horná tretina (%)																																								
0	8.8%	3.3%																																									
30	10.5%	4.1%																																									
50	11.4%	5.0%																																									
55	11.5%	5.1%																																									
60	11.9%	5.6%																																									

Prvok	Popis												
	<table><thead><tr><th>Kategória</th><th>Podiel obyvateľov domácností (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Neschopnosť udržať domov dostatočne teplý energie (EU-SILC 2023)</td><td>7.0%</td></tr><tr><td>Nedoplatky na účtoch za energiu (EU-SILC 2023)</td><td>5.8%</td></tr><tr><td>Život v domove s netesnou strechou, vlhkými stenami, podlahami alebo základmi, alebo s hnilobou v okenných rámoch alebo podlahe (EU-SILC 2023)</td><td>4.7%</td></tr><tr><td>2M - Domácnosti, ktoré minú viac ako dvojnásobok národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky pod národným priemerom (HBS 2015)</td><td>8.0%</td></tr><tr><td>M/2 - Domácnosti, ktoré minú menej ako polovicu národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky nižšie ako národný priemer (HBS 2015)</td><td>10.0%</td></tr></tbody></table> <i>Zdroj: Oeko-Institut SEEK-EU mikro model</i> Niektoré ďalšie ukazovatele vykazujú oveľa vyššie čísla – až 10 % na základe ukazovateľov údajov na úrovni EÚ. Podľa Dokupilovej (2024) možno aspoň 16 % domácností na Slovensku považovať za energeticky chudobné. Podiel domácností, ktoré je potrebné podporiť, by sa teda dal uvažovať viac ako 5,4 %. Na druhej strane, SCF je obmedzený, a preto sa treba zamerať na najzraniteľnejšie skupiny. Údaje zo schémy “Obnov dom” (SAŽP) ukazujú potenciál úspor energie obnovou rodinných domov. Z údajov za všetky žiadosti v rámci výziev (9 922 žiadostí, kde bola dokončená obnova aj kontrola) sú dosiahnuté úspory obnovou v % alebo v kWh (neobnoviteľná primárna energia a celková spotreba energie budovy) nasledovné: • Priemer pre zateplenie stien, výmenu okien = 58,48 % úspory / 101,08 kWh/a.m2 / realizované úspory = 23,57 MWh/a • Priemer pre zateplenie stien, výmenu okien, strechu = 58,58 % úspory / 94,80 kWh/a.m2 / realizované úspory = 11,58 MWh/a • Priemer pre hĺbkovú obnovu (min. zateplenie stien, výmena okien + vykurovanie a TÚV) = 63,50 % úspory / 92,74 kWh/a.m2 / realizované úspory = 35,77 MWh/a Nasledujúci obrázok ukazuje priemernú spotrebu neobnoviteľnej primárnej energie pred obnovou uvedenú v EPC podľa roku výstavby na základe údajov zo schémy “Obnov dom” (SAŽP)	Kategória	Podiel obyvateľov domácností (%)	Neschopnosť udržať domov dostatočne teplý energie (EU-SILC 2023)	7.0%	Nedoplatky na účtoch za energiu (EU-SILC 2023)	5.8%	Život v domove s netesnou strechou, vlhkými stenami, podlahami alebo základmi, alebo s hnilobou v okenných rámoch alebo podlahe (EU-SILC 2023)	4.7%	2M - Domácnosti, ktoré minú viac ako dvojnásobok národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky pod národným priemerom (HBS 2015)	8.0%	M/2 - Domácnosti, ktoré minú menej ako polovicu národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky nižšie ako národný priemer (HBS 2015)	10.0%
Kategória	Podiel obyvateľov domácností (%)												
Neschopnosť udržať domov dostatočne teplý energie (EU-SILC 2023)	7.0%												
Nedoplatky na účtoch za energiu (EU-SILC 2023)	5.8%												
Život v domove s netesnou strechou, vlhkými stenami, podlahami alebo základmi, alebo s hnilobou v okenných rámoch alebo podlahe (EU-SILC 2023)	4.7%												
2M - Domácnosti, ktoré minú viac ako dvojnásobok národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky pod národným priemerom (HBS 2015)	8.0%												
M/2 - Domácnosti, ktoré minú menej ako polovicu národného priemeru na palivá na kúrenie a majú celkové výdavky nižšie ako národný priemer (HBS 2015)	10.0%												

Prvok	Popis																
	 Zdroj: SAŽP Tabuľka: <u>Priemerná spotreba neobnoviteľnej primárnej energie pred obnovou podľa roku výstavby</u> <table><tr><th></th><th>Číslo</th><th>Primárna energia z neobnoviteľných zdrojov ex-ante (kWh/a.m²)</th><th>Podlahová plocha v m² ex ante</th></tr><tr><td>Rodinné domy (RD) celkový počet</td><td>9 922</td><td>294,63</td><td>199,51</td></tr><tr><td>RD postavené do roku 1982 (vrátane)</td><td>6 660</td><td>331,91</td><td>186,10</td></tr><tr><td>RD postavené od roku 1983 (vrátane)</td><td>3 262</td><td>218,51</td><td>226,89</td></tr></table> Investícia podporuje zlepšenie energetickej hospodárnosti rodinných domov vo vlastníctve zraniteľných domácností alebo domácností s nižším stredným príjmom alebo zraniteľných mikropodnikov s cieľom dosiahnuť významné úspory energie, zníženie nákladov na energiu a zníženie emisií skleníkových plynov s dlhodobým vplyvom. Zníženie energetickej náročnosti na vykurovanie môže dosiahnuť až 83 % v prípade budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktoré boli obnovené na úroveň NZEB, ako ukazuje nasledujúci graf z národnej štúdie.		Číslo	Primárna energia z neobnoviteľných zdrojov ex-ante (kWh/a.m²)	Podlahová plocha v m² ex ante	Rodinné domy (RD) celkový počet	9 922	294,63	199,51	RD postavené do roku 1982 (vrátane)	6 660	331,91	186,10	RD postavené od roku 1983 (vrátane)	3 262	218,51	226,89
	Číslo	Primárna energia z neobnoviteľných zdrojov ex-ante (kWh/a.m²)	Podlahová plocha v m² ex ante														
Rodinné domy (RD) celkový počet	9 922	294,63	199,51														
RD postavené do roku 1982 (vrátane)	6 660	331,91	186,10														
RD postavené od roku 1983 (vrátane)	3 262	218,51	226,89														



Prvok	Popis
	hospodárnosťou, ktoré boli obnovené na úroveň NZEB. Pokiaľ ide o úspory neobnoviteľnej primárnej energie, podľa výsledkov programu „Obnov dom“ uvedených v EPC sú priemerné úspory 63,5 % v prípade hĺbkovej obnovy a 58,5 % v prípade samotnej tepelnej izolácie stien a výmeny okien. Rodinné domy v schéme „Obnov dom“ boli povinné dosiahnuť aspoň 30 % úspory primárnej energie, nie NZEB.
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných problémov pri implementácii Implementačným orgánom bude Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP), ktorá spravuje existujúci program „Obnov dom“. Výzvy budú zamerané na rodinné domy s najhoršou energetickou hospodárnosťou a na zraniteľné domácnosti s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami a zraniteľné mikropodniky, ktoré budú identifikované na základe národnej definície zraniteľných domácností a mikropodnikov (pravdepodobne na základe kombinácie príjmového prahu, podielu výdavkov na energiu na disponibilnom príjme a energetickej hospodárnosti budovy). Musia byť splnené tieto podmienky: • Energetická chudoba a nízky alebo nižší stredný príjem musia byť preukázané prostredníctvom národnej definície. Domácnosti, ktoré sú identifikované ako „v hmotnej núdzi“ a poberajú „príspevok na bývanie“, sú automaticky oprávnené ako zraniteľné domácnosti na túto investíciu. 59 502 domácností poberalo príspevok „v hmotnej núdzi“. Nárok na „príspevok na bývanie“ bol k 31. decembru 2024 priznaný 24 663 domácnostiam. Z toho 14 793 domácností vlastnilo byt alebo rodinný dom. Príspevok na bývanie je v súčasnosti viazaný na príspevok na „hmotnú núdzu“, t. j. dostávajú ho len najzraniteľnejšie osoby. • Rodinný dom, na obnovu ktorého sa má poskytnúť príspevok, musí byť uvádzaný ako „rodinný dom“ v katastri nehnuteľností (údaje v zápise o vlastníctve). • Identifikácia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou by mala vychádzať z definície v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3 a 9). • Vylúčenie opakovanej podpory z existujúcich schém podpory (Obnov dom, Modernizačný fond) • Príspevok sa poskytuje výlučne na výdavky priamo súvisiace s energetickou obnovou rodinného domu. • Cieľom samotnej obnovy by mala byť hĺbková obnova, ak je to rozumné, aj postupná (napr. vykurovací systém s dostatočnou zostávajúcou životnosťou by sa nemal meniť). Riziko hygienických nedostatkov sa musí

Prvok	Popis
	skontrolovať a kroky musia byť overené povinným pasportom obnovy budovy (BRP). - Podpora by mala byť podmienená správnym odhadom potenciálnych úspor nákladov v pasporte obnovy a v EPC pred obnovou a potvrdená EPC po obnove. Táto investícia by sa mala realizovať spolu s opatrením 4 (Poradenstvo, odborná pomoc a vzdelávanie). Predpokladané problémy pri realizácii: - Rôzne preukazovanie príjmovej hranice pre domácnosti: Na základe prvého návrhu definície Ministerstva hospodárstva SR sa administratívna identifikácia zraniteľných domácností líši od tej, ktorá sa používa v programe „Obnov dom“. Definícia je založená na kombinácii príjmovej hranice, podielu výdavkov na energiu na disponibilnom príjme a energetickej náročnosti budovy. Tieto zdroje údajov sú k dispozícii prostredníctvom národného štatistického úradu. - Chýbajúca národná definícia zraniteľných mikropodnikov. - Chýbajúca definícia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD. Do 29. mája 2026 každý členský štát stanoví národnú trajektóriu postupnej obnovy fondu bytových budov v súlade s národným plánom a cieľmi na roky 2030, 2040 a 2050 obsiahnutými v Národnom pláne obnovy budov členského štátu. Očakáva sa, že národná trajektória postupnej obnovy fondu budov na bývanie identifikuje 43 % slovenského fondu budov ako budovy na bývanie s najhoršou energetickou hospodárnosťou. Ako náhradný prístup by sa za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou mohli považovať rodinné domy postavené pred rokom 1983 bez akejkoľvek obnovy. Rok 1983 je známym míľnikom pre zmenu požiadaviek na tepelnú ochranu budov a zlepšenie energetickej hospodárnosti nových budov postavených po tomto roku. Pri implementácii revidovanej smernice EPBD je potrebné zaviesť do energetických certifikátov (EPC) nové ukazovatele (konečná energia, dodaná energia podľa energetického nosiča) na predikciu úspor nákladov na energiu. V dôsledku toho môže byť identifikácia oprávnených rodinných domov výzvou pre tie domácnosti, ktoré nemusia byť schopné preukázať súčasnú energetickú hospodárnosť svojho

Prvok	Popis
	rodinného domu alebo môže nastať prípad, že rodinný dom patrí medzi budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ale bol postavený po vyššie uvedenom roku 1983. Bude potrebné dôkladne vypracovať postup na komplexnú a kontextualizovanú definíciu budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktorá bude musieť byť spracovaná do času realizácie investície. Podobne bude potrebné stanoviť prah príjmu v rámci tejto investície, aby sa zohľadnilo navrhované zvýšenie poskytovaného financovania na rodinný dom z 10 000 EUR na 30 000 EUR. Závety vyvedené z existujúceho opatrenia „Obnov dom“ by sa mali prispôbiť rozsahu tejto investície a bude potrebné revidovať a poskytnúť nové metodické usmernenia pre žiadateľov. Žiadateľom by sa mala zdôrazniť aj podpora poskytovaná prostredníctvom samostatného opatrenia týkajúceho sa dotácií na pasporty obnovy (opatrenie 4).
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné) Na Slovensku je podiel osamelých mužov a žien, ktorí sú podľa ukazovateľov EU-SILC identifikovaní ako energeticky chudobní, veľmi podobný, čo môže poukazovať na skutočnosť, že táto investícia nemá významný rodový aspekt. Zároveň národné údaje ukazujú, že osamelí rodičia (väčšinou ženy) sú viac ohrození chudobou. Spomedzi domácností bez detí sú najviac ohrozené chudobou a sociálnym vylúčením jednočlenné domácnosti žien vo veku 65 rokov a viac.
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť) Kľúčové faktory úspechu: Skúsenosti z programu „Obnov dom“ ukazujú, že pomoc zraniteľným skupinám je potrebná a bola kľúčovým faktorom úspechu v niektorých regiónoch, kde bol kontakt s potenciálnymi príjemcami aktívnejší. Riziká a výzvy: - Hlavným rizikom je, že záujem bude nízky, pretože cieľové skupiny nedokážu dostatočne pochopiť prínosy. - Je dôležité, aby sa táto investícia realizovala spolu s opatrením 4 (Poradenstvo, odborná pomoc a vzdelávanie), ktoré kombinuje jednotné kontaktné miesta v súlade so smernicami EPBD a EED a komunitnú/terénnu sociálnu prácu. Zapojenie terénnych sociálnych pracovníkov, ktorí by mohli identifikovať potenciálnych príjemcov, je kľúčové. - Potreba financovania vopred, pred obnovou.
1.g	Posúdenie doplnkovosti S cieľom zabezpečiť doplnkovosť a zabrániť prekrývaniu táto investícia SCF zavádza doplnkovú podporu programu „Obnov dom“ s dodatočným poradenstvom a odbornou pomocou, plným grantom, vyššou úrovňou ambícií a uprednostňovaním budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou alebo prvú obnovu alebo konkrétny typ budov.

Prvok	Popis
	Rozšírenie úrovne ambícií z čiastočnej na hĺbkovú obnovu môže poskytnúť dostatočnú doplnkovosť, pokiaľ: Investícia SCF výslovne financuje len hĺbkové obnovy, aj keď v postupných krokoch na základe pasportu obnovy budovy, zatiaľ čo Modernizačný fond sa naďalej zameriava na čiastočné obnovy. • Domácnosti, ktoré dostávajú podporu na čiastočnú obnovu z Modernizačného fondu, nemajú nárok na dodatočné financovanie zo SCF, pokiaľ nie je obnova súčasťou postupnej obnovy (napr. v súlade s pasportom obnovy budovy smerujúcim k hĺbkovej obnove, ako je výmena vykurovacieho systému v už úplne zateplenej budove). • Existuje prísne finančné oddelenie, aby sa zabránilo dvojitému započítavaniu, čím sa zabezpečuje, že financovanie rozsiahlej obnovy (do výšky 30 000 EUR) nepokrýva tie isté opatrenia, ktoré sú financované v rámci čiastočnej obnovy z Modernizačného fondu (t. j. na tú istú obnovu by mohlo byť financovaných 10 000 – 11 000 EUR z Modernizačného fondu a zvyšných 19 000 – 20 000 EUR z fondu SCF, pokiaľ sa na tú istú obnovu nevzťahujú obe schémy). Vzhľadom na neisté potenciálne časové prekryvanie s čiastočnou obnovou v rámci programu „Obnov dom mini“ a Modernizačného fondu by SCF M&Is mohol byť kvalifikovaný ako doplnkový, pretože limit 21 000 domácností presahuje pôvodný rámec o ďalších 20 000 domácností podporovaných zo SCF. Aby sa zabezpečila doplnkovosť a zabránilo sa prekryvaniu, SCF by mal: • zväčšiť cieľovú skupinu nad rámec pôvodných 21 000 domácností (4 080 + 16 940), čím sa zabezpečí, že sa zachytí neuspokojený dopyt, a nie duplicitná podpora. • Vytvoriť jasný mechanizmus odovzdávania, pri ktorom sa SCF aktivuje buď po vyčerpaní finančných prostriedkov Modernizačného fondu, alebo v určených oblastiach, ktoré Modernizačný fond nezahrnul. • Definovať poradie oprávnenosti, pričom uprednostniť domácnosti, ktoré neboli oprávnené na podporu z Modernizačného fondu, alebo domácnosti v regiónoch, kde financovanie z Modernizačného fondu bolo nedostatočné.
2	Zosúladenie monitorovania a hodnotenia so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652

Prvok	Popis
	Informácie o tom, ako M&I zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁴²
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovými prílohami? Áno, investícia je v súlade s činnosťami B3.1 (obnova existujúcich budov z hľadiska energetickej efektívnosti), B5 (inštalácia, údržba a oprava nástrojov a zariadení na meranie, reguláciu a kontrolu energetickej výkonnosti budov), B6 (inštalácia, údržba a oprava zariadení na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov) a E10 a E11 (skladovanie elektrickej a tepelnej energie) prílohy k technickým usmerneniam.
Prístup 2	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)? Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami DNSH? Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci programu? Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.

⁴² Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok		Popis
	členského štátu InvestEU ?	
	Má M&Is nejaký významný predvídateľný vplyv na...	
2.a	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnej škode
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy	1) Pri rozsiahlej obnove jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² , alebo budov alebo jednotiek, ktoré tvoria súčasť rovnakého komplexu s celkovou úžitkovou podlahovou plochou najmenej 2 000 m ² , sa na úrovni projektu vykoná analýza prehrievania v lete alebo sa preukáže, že nedochádza k zvýšeniu potreby chladenia. 2) Pri rozsiahlej obnove jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou najmenej ako 5 000 m ² alebo budov alebo jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 5 000 m ² , nachádzajúcich sa na pozemkoch, ktoré boli identifikované ako výrazne ohrozené povodňami a ktoré nie sú dostatočne chránené národnými, regionálnymi alebo miestnymi opatreniami na riadenie povodňových rizík: a) verejný orgán začal proces plánovania s cieľom vypracovať primerané opatrenia na zmiernenie povodní na ochranu daného pozemku; ALEBO b) rozsiahle obnovy zahŕňajú alebo sú sprevádzané primeranými opatreniami na zmiernenie povodní na ochranu jednotlivých budov alebo dotknutého majetku.
2.c	Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významným škodám
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Pre: a) rozsiahle obnovy jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² a budov alebo stavebných jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² ; alebo b) obnovy jednotlivých budov alebo stavebných jednotiek s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² úžitkovej podlahovej plochy a budov alebo stavebných jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s celkovou úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² , platia tieto kritériá: i. Pre písm. a): pred vykonaním akýchkoľvek prác na budovách sa vykoná audit pred demoláciou alebo audit pred obnovou. Audit sa zakladá na platných vnútroštátnych alebo miestnych metodikách. Alternatívne sa používa príloha F protokolu EÚ o stavebných a demolačných odpadoch. ii. Pre (a) a (b): najmenej 70 % nebezpečného stavebného a demolačného odpadu

Prvok		Popis
		vyprodukovaného na stavenisku (podľa hmotnosti v kilogramoch), s výnimkou prírodných materiálov uvedených v kategórii 17 05 04 v Európskom zozname odpadov (rozhodnutie 2000/532/ES), sa pripraví na opätovné použitie alebo recykláciu. Zasypávanie sa nepovažuje za prípravu na opätovné použitie alebo recykláciu.
2.e	Prevenencia kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	a Na prevenciu významného poškodenia stačí dodržiavanie platných právnych predpisov.
2.f	Ochrana obnova biodiverzity ekosystémov	a Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie	
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;	Ciel: Obnova približne 20 000 rodinných domov s investíciou v priemere približne 30 000 EUR na dom.
3.b	Čo merajú míľniky alebo ciele?	Ciel: Počet rodinných domov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, ktoré obývajú zraniteľné domácnosti alebo zraniteľné mikropodniky, kde sa energetická efektívnosť vyjadrená v konečnej spotrebe energie zlepšila aspoň o odhadovanú hodnotu, napr. 30 %. Cieľom je hĺbková obnova, aj postupná, ale jednotlivé kroky obnovy musia byť v súlade s pasportom obnovy budovy. Míľniky: 2026/2027: Spustenie programu v legislatíve (alebo 2027/2028 v závislosti od zavedenia ETS2), príprava výziev v spolupráci s jednotnými kontaktnými miestami (OSS), terénnymi pracovníkmi, budovanie kapacít (opatrenie 4) 2028-2032: Výzvy, počet obnovených rodinných domov (4 000 domov ročne)
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnika(-ov) alebo cieľa(-ov);	Metodika: míľniky a ciele sa budú merať pomocou kľúčových ukazovateľov výkonnosti: počet budov, ktoré prešli obnovou, úspory ročnej primárnej a konečnej energie sa overia pomocou EPC vydaného pred obnovou a po obnove.

Prvok	Popis
3. d aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov)	Východisková situácia: Východiskovou situáciou sú ciele programov „Obnov dom mini“ a Modernizačný fond na obnovu 21 000 rodinných domov na základe týchto predpokladov: - Súčasným ekvivalentom tejto investície je program „Obnov dom mini“ na čiastočnú obnovu, ktorý funguje z prostriedkov Plánu obnovy a odolnosti EÚ (POO), kapitola REPowerEU, a ktorého cieľom je do konca roka 2025 obnoviť najmenej 4 080 rodinných domov. - Finančné prostriedky z Modernizačného fondu sú pridelené na ďalšie pokračovanie programu v tejto forme a očakáva sa čiastočná obnova ďalších 16 940 rodinných domov. Aktuálne údaje z celého programu „Obnov dom“ (SAŽP): 9 992 domov, kde bola dokončená obnova aj kontrola (t. j. kumulatívne k dátumu zaslania údajov). Do polovice roka 2026 (ukončenie Plánu obnovy) ich bude najmenej 25 164 (to je záväzný cieľ). Rozpis výkonnosti podľa rokov je uvedený nižšie. Údaje sú kumulatívne, prvé číslo je počet prijatých žiadostí o platbu, t. j. uvádza projekty dokončené v danom čase, druhé číslo je počet dokončených kontrol a prostriedkov vyplatených SAŽP: - do 12/2022 – 0/0, hoci niekto mohol mať obnovu už hotovú a podpora sa vyplácala retroaktívne, v roku 2022 sa práve začínali uzatvárať zmluvy - do 12/2023 – 683/106 - do 12/2024 – 10 804/5 539 - do 12/2025 (odhad) – 20 000/19 000 - do 6/2026 (odhad) – 25 164/25 164 Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa smernice EPBD ešte nie sú definované. Za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mohli považovať neobnovené rodinné domy postavené pred rokom 1983. Na základe štatistických údajov z celkového počtu 1 098 868 bytov nebola v rodinných domoch vykonaná obnova približne na 26 % celkovej podlahovej plochy. To predstavuje približne 285 705 bytov v rodinných domoch. 65 % podlahovej plochy bola postavená pred rokom 1980, čo znamená, že 185 700 rodinných domov bolo postavených pred rokom 1980 a nebolo obnovených. Vzhľadom na podiel slovenského obyvateľstva v domácnostiach, ktoré sú ohrozené energetickou chudobou a sú obzvlášť citlivé na zavedenie ETS2 (10 % pri cene ETS2 60 EUR/tCO₂, 18 570 rodinných domov by sa mohlo klasifikovať

Prvok		Popis
		ako domy s najhoršou energetickou hospodárnosťou vo vlastníctve zraniteľných domácností. Ide o minimálne množstvo, pretože tento údaj predpokladá rovnomerné rozloženie najhorších neobnovených budov medzi obyvateľstvom, zatiaľ čo v skutočnosti ich bude viac medzi zraniteľnými domácnosťami.
		Úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť (kvantifikovaná hodnota cieľov), je obnova ďalších približne 20 000 rodinných domov s najhoršou energetickou hospodárnosťou zo SCF.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrtroka a roka)	Práce sa začnú 1. januára 2027, pričom prvý rok sa zameria na prípravu výziev. V tom istom roku sa musí pripraviť poradenstvo, odborná pomoc kombinujúca jednotné kontaktné miesta a komunitných/terénnych sociálnych pracovníkov a vzdelávanie (opatrenie 4), aby bola od roku 2028 možná pomoc potenciálnym príjemcom. Očakáva sa, že ciele budú dosiahnuté do 31. decembra 2032, takže sa predpokladá obdobie 6 rokov.
3.f	Kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ.	Implementačný orgán: Za implementáciu, meranie a podávanie správ o investícii bude zodpovedná Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP).
3.g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory	N/A
4	M&Is Implementácia a monitorovanie	
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	Implementačný orgán: Za implementáciu, meranie a podávanie správ bude zodpovedná Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP).
4.b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	Táto investícia prispeje k nasledujúcim ukazovateľom , ktoré by mali byť predmetom podávania správ: • nárast počtu budov/podlahovej plochy budov, ktoré prešli hĺbkovou obnovou alebo inou energetickou obnovou, • zníženie počtu domácností v energetickej chudobe, • zníženie emisií skleníkových plynov,

Prvok	Popis																																	
	úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé rodinné domy energetickým certifikátom (EPC) pred obnovou a po obnove. Relevantným ukazovateľom pre orientačné mílniky a ciele tejto investície je počet budov, ktoré prešli obnovou.																																	
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov Výzvy budú vyhlásené a úspešní uchádzači budú monitorovaní a budú musieť podávať správy o úsporách ročnej primárnej a konečnej energie na základe EPC vydaného pred obnovou a po obnove a prípadne aj podávať správy o nameranej energii pred a po obnove.																																	
5	Financovanie a náklady																																	
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie Predpoklady pre odhad nákladov: Vážená priemerná podlahová plocha rodinného domu podľa sčítania obyvateľstva, bytov a domov z roku 2021, prepočítaná z čistej úžitkovej podlahovej plochy (v sčítaní z roku 2021) na hrubú celkovú podlahovú plochu (uvedenú v EPC), je 189 m². Nasledujúci obrázok znázorňuje rozloženie rodinných domov na základe hrubej celkovej podlahovej plochy podľa EPC. <table><caption>Rozloženie rodinných domov podľa celkovej podlahovej plochy (EPC)</caption><thead><tr><th>Celková podlahová plocha (m²)</th><th>Počet bytov v rodinných domoch</th><th>Podiel bytov v rodinných domoch (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>menej ako 40</td><td>6 207</td><td>~0.3%</td></tr><tr><td>40-53</td><td>12 059</td><td>~0.6%</td></tr><tr><td>53-67</td><td>22 155</td><td>~1.1%</td></tr><tr><td>67-80</td><td>32 574</td><td>~1.6%</td></tr><tr><td>80-107</td><td>115 847</td><td>~5.8%</td></tr><tr><td>107-133</td><td>240 815</td><td>~12.2%</td></tr><tr><td>133-160</td><td>191 523</td><td>~9.7%</td></tr><tr><td>160-200</td><td>208 241</td><td>~10.5%</td></tr><tr><td>viac ako 200</td><td>262 797</td><td>~13.3%</td></tr><tr><td>neuvedené</td><td>6 650</td><td>~0.3%</td></tr></tbody></table> Celková podlahová plocha (ako sa uvádza v ECB), interval v m² Zdroj: ŠU SR, SODB 2021, ENBEE Presné údaje poskytla SAŽP z programu „Obnov dom“: Údaje za všetky žiadosti v rámci výziev programu “Obnov dom” (9 922 žiadostí): priemerná celková podlahová plocha obnovených rodinných domov (RD) v m²/RD = 214,88 m² (hrubá celková podlahová plocha uvedená v EPC) Údaje z programu „Obnov dom“, len pre žiadosti z výziev V03 a V04 (vyššie jednotkové ceny, 75 % intenzita financovania, absolútne limity 15/19k podľa dosiahnutých úspor, celkom 7 184 schválených žiadostí). Náklady na obnovu (priemer v EUR/dom alebo v EUR/m² hrubej celkovej podlahovej plochy domu podľa údajov uvedených v EPC):	Celková podlahová plocha (m²)	Počet bytov v rodinných domoch	Podiel bytov v rodinných domoch (%)	menej ako 40	6 207	~0.3%	40-53	12 059	~0.6%	53-67	22 155	~1.1%	67-80	32 574	~1.6%	80-107	115 847	~5.8%	107-133	240 815	~12.2%	133-160	191 523	~9.7%	160-200	208 241	~10.5%	viac ako 200	262 797	~13.3%	neuvedené	6 650	~0.3%
Celková podlahová plocha (m²)	Počet bytov v rodinných domoch	Podiel bytov v rodinných domoch (%)																																
menej ako 40	6 207	~0.3%																																
40-53	12 059	~0.6%																																
53-67	22 155	~1.1%																																
67-80	32 574	~1.6%																																
80-107	115 847	~5.8%																																
107-133	240 815	~12.2%																																
133-160	191 523	~9.7%																																
160-200	208 241	~10.5%																																
viac ako 200	262 797	~13.3%																																
neuvedené	6 650	~0.3%																																

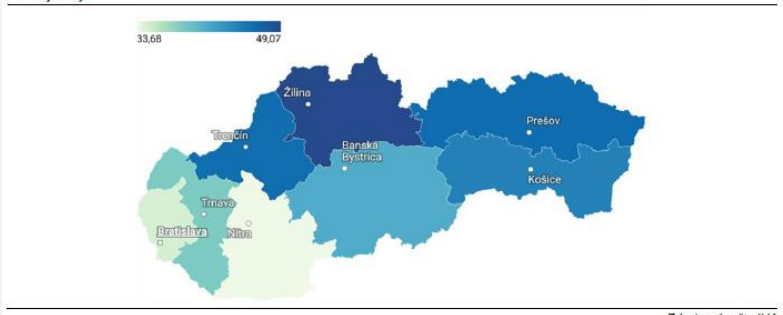
Prvok	Popis								
	• zateplenie stien, výmena okien = 4 465 žiadostí, priemerná suma 27 530 EUR, priemerná celková podlahová plocha 192,68 m² , priemerná cena za m² = 142,88 EUR/m² • Zateplenie stien, výmena okien, strecha = 1 114 žiadostí, priemerná suma 29 811 EUR, priemerná celková podlahová plocha 215,62 m² , priemerná suma na m² = 138,25 EUR/m² • Hĺbková obnova (min. zateplenie stien, výmena okien + vykurovací systém a TV) = 1 593 žiadostí, priemerná suma 29 877,8 EUR, priemerná celková podlahová plocha 176,03 m² , priemerná suma na m² = 169,7 EUR/m² Prepočet údajov SAŽP na priemerný rodinný dom s hrubou celkovou podlahovou plochou 189 m² : Iba zateplenie stien, výmena okien: 27 005 EUR Hĺbková obnova (min. zateplenie stien, výmena okien + vykurovací systém a TV): 32 079 EUR Priemer: 29 542 EUR. Predpokladané náklady na obnovu jedného rodinného domu sú v priemere 30 000 EUR. Náklady na obnovu zahŕňajú aj projektovú dokumentáciu a „projektové energetické hodnotenie“. Jednotkové náklady odzrkadľujú zámer vlády pomôcť čo najširšiemu okruhu príjemcov, pričom sa riadi princípom energetickej efektívnosti na prvom mieste.								
5. b	Celkové náklady na M&I Celkové náklady na investíciu budú 605,1 milióna EUR za 20 000 rodinných domov obnovených počas 6-ročného obdobia SCF. Odhadované náklady na marketingovú kampaň zameranú na zvýšenie povedomia o programe sú 5 miliónov EUR (v priemere 1 milión EUR ročne), konkrétne: 2 milióny EUR v roku 2028 na začiatku, 1 milión EUR v každom roku v období 2029 – 2031 a žiadne náklady v poslednom roku 2032.								
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady Práce sa začnú 1. januára 2027, pričom prvý rok sa zameria na prípravu výziev. V tom istom počiatočnom roku sa musí pripraviť odborná pomoc kombinujúca jednotné kontaktné miesta a komunitných/terénnych sociálnych pracovníkov a vzdelávanie (opatrenie 4), aby bola možná pomoc potenciálnym príjemcom. <table><tr><td>Rok</td><td>Počet obnovených rodinných domov (RD)</td><td>Náklady na jednotku EUR/RD</td><td>Celkové náklady za rok EUR</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Rok	Počet obnovených rodinných domov (RD)	Náklady na jednotku EUR/RD	Celkové náklady za rok EUR				
Rok	Počet obnovených rodinných domov (RD)	Náklady na jednotku EUR/RD	Celkové náklady za rok EUR						

Prvok		Popis			
		2027	Príprava výziev		0,1
		2028	4 000	30 000	120 mil. +2 kampaň
		2029	4 000	30 000	120 mil. +1
		2030	4 000	30 000	120 mil. +1
		2031	4 000	30 000	120 mil. +1
		2032	4 000	30 000	120 mil.
		Celkom			605,1 mil.
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	Spolufinancovanie 25 % z národných fondov			
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I	Možno kombinácia s financovaním čiastočnej obnovy z Modernizačného fondu, ktorého vyčerpanie nie je známe, až do vyčerpania Modernizačného fondu, pravdepodobne v roku 2028 v prvom roku príspevku zo SCF.			
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	Žiadne.			
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov	Odhad nákladov vychádza zo skúseností zo schém „Obnov dom“ a „Obnov dom mini“.			
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov				
6.a	Časový limit pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako M&I pôsobia proti zvýšeniu cien dopravy a palív na vykurovanie	N/A			

Tabuľka -02 Investícia 2: Podpora obnovy bytových domov

Prvok	Popis
1	Všeobecný popis M&I Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, veľkosť a typ M&I – vrátane toho, či ide o nový alebo existujúci projekt Povaha: Táto investícia je zameraná na zlepšenie energetickej hospodárnosti bytových domov poskytovaním dotácií úmerných zraniteľným domácnostiam – vlastníkom bytov v dome, na splácanie úverov zvýšeným príspevkom do Fondu prevádzky, údržby a opráv (vytvoreného na základe zákona č. 182/1993 Z. z.) po obnove bytových domov. Tým sa podporí rýchlejšie rozhodovanie o riešeníach v oblasti energetickej efektívnosti a dekarbonizácie v bytových domoch zo strany spoločenstva vlastníkov bytov (povinná právnická osoba) v súvislosti s obnovou bytových domov z existujúceho systému dotácií Štátneho fondu rozvoja bývania (ŠFRB), ktorý vyžaduje schválenie 2/3 väčšinou všetkých vlastníkov bytov na čerpanie úveru na investície do obnovy. Zraniteľné domácnosti často nesúhlasia s obnovou, pretože sa zvýšia ich platby do <i>Fondu prevádzky, údržby a opráv</i> na splácanie úveru. To je bežný dôvod, prečo niektoré bytové domy nie sú obnovené. Dotácia podporí iba príspevok zraniteľných domácností žijúcich v bytovom dome na úver od ŠFRB. Dotácie od ŠFRB (nízkoúročený úver) poskytuje Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa zákona č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a sociálnom bývaní v znení neskorších predpisov. Obnovu bytových domov na Slovensku organizuje spoločenstvo vlastníkov alebo správcovská spoločnosť a financuje sa prostredníctvom nízkoúročenej pôžičky od ŠFRB (s možnosťou odpustenia pôžičky) alebo pôžičiek od súkromných bánk alebo pôžičiek poskytnutých stavebnými sporiteľňami. Splácanie úveru prebieha prostredníctvom tvorby povinného Fondu prevádzky, údržby a opráv (vytvoreného na základe zákona č. 182/1993 Z. z.). Mesačné platby domácností bývajúcich v bytovom dome sa následne zvýšia v dôsledku splácania úveru súvisiaceho s obnovou bytového domu. Na obnovu bytového domu je potrebný súhlas 2/3 väčšiny vlastníkov bytov s prijatím úveru súvisiaceho s obnovou. V dôsledku vyšších mesačných splátok spôsobených nákladmi na obnovu vlastníci bytov s nižšími príjmami často nesúhlasia s procesom obnovy.

Prvok		Popis
		Táto investícia je zameraná na zraniteľné domácnosti, ktorým pomáha znížiť náklady súvisiace s obnovou ich bytových domov. Znížením priamych nákladov pre zraniteľných vlastníkov bytov ich môže táto investícia motivovať k vyjadreniu súhlasu s obnovou bytového domu. Typ: Obnova budovy Nové alebo existujúce: Nové/rozšírenie: Dotácia na splatenie časti úveru zraniteľnej domácnosti do Fondu prevádzky, údržby a opráv súvisiaceho s obnovou bytového domu je rozšírením existujúceho programu ŠFRB o novú dotáciu pre zraniteľné domácnosti.
1.b	Cieľ definovanie cieľových skupín, výsledkov a vplyvov , vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív M&I,	Cieľ investície: Cieľom je zvýšiť energetickú efektívnosť a znížiť náklady na energiu vlastníkov bytov prostredníctvom zateplenia, výmeny okien, výmeny vykurovacieho systému (ak je to relevantné), inštalácie OZE (ak je to relevantné) v zostávajúcich 25 % nezateplených bytových domoch prostredníctvom podpory rozhodovania spoločenstva vlastníkov alebo spoločnosti spravujúcej bytový dom smerom k obnove s využitím existujúceho programu ŠFRB alebo iných fondov (napr. štrukturálnych fondov EÚ z programu Slovensko), ktoré poskytujú úvery, ktoré je potrebné splatiť. Cieľové skupiny: vlastníci bytov, identifikovaní ako zraniteľné domácnosti na základe národnej definície, prednostne bývajúcí v budovách s najhoršou energetickou hospodárnosťou, kde je zníženie nákladov najvyššie, ale možno podporiť aj obnovu iných budov, ak to pomôže zraniteľným domácnostiam. Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mali určiť na základe definície v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3, 9). Výsledky: Očakávanými výsledkami sú vyššia energetická efektívnosť a nižšie náklady na energiu v porovnaní so stavom pred obnovou. Vplyv: Obnova bytových domov má významný vplyv z hľadiska úspor energie a zníženia nákladov na energiu. V závislosti od veku budovy môžu úspory energie dosiahnuť 30 – 70 %, a týmto spôsobom táto investícia podporuje ciele fondu, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív. Vplyv môže byť rôzny v rôznych klimatických lokalitách, ako ukazuje modelový príklad IHA v jednotlivých regiónoch (v MWh/rok) pre zateplenie vonkajších stien, strechy a výmenu

Prvok	Popis
	okien na pôvodnom tehlovom rodinnom dome s podlahovou plochou 120 m², postavenom v rokoch 1961 až 1980. Odhadovaný rozdiel v teoreticky dosiahnutých úsporách medzi najteplejšími a najchladnejšími regiónmi je približne 30 %. <i>Graf 12: Úspory dosiahnuté celkovou obnovou na modelovom príklade v jednotlivých krajoch (v MWh/rok)²⁴</i>  Zdroje: výpočty IHA <i>Zdroj: IHA</i> Stabilizácia klesajúceho trendu úspor energie dosiahnutých obnovou bytových domov v ostatných rokoch je jednou z priorit do roku 2030 stanovených v NECP (marec 2025). NECP predpokladá nahradenie preferenčných úrokových sadziieb grantovou zložkou ako motiváciu pre domácnosti v nezateplených alebo čiastočne zateplených bytových domoch.
1.c	Ako M&Is rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny Dodatočné zateplenie bytových domov je v Slovenskej republike existujúcim populárnym opatrením, ktoré prináša vlastníkovi bytov reálne úspory vďaka dobre fungujúcemu systému dotácií ŠFRB, ktorý poskytuje úvery na obnovu a iné podobné programy. Preto má 75 % bytových domov v Slovenskej republike už dodatočné zateplenie. Obnova zostávajúcich 25 % bytových domov prebieha pomaly z viacerých dôvodov. Na základe návrhu NECP (október 2024) sú neobnovené bytové domy väčšinou menšie staršie tehlové nízkopodlažné budovy. Nachádzajú sa pravdepodobne v menších mestách, nie sú napojené na veľké systémy diaľkového vykurovania a často využívajú vlastné vykurovacie systémy na plyn alebo iné fosílné palivá (v jednotlivých bytoch alebo s centrálnym vykurovacím systémom domu). Prekážkou obnovy je často schválenie obnovy požadovanou dvojtretinovou väčšinou vlastníkov bytov v bytovom dome. Dôvodom môže byť aj to, že investičné náklady na zateplenie na jeden byt sú v menších budovách vyššie ako vo väčších budovách. Bytové domy tvoria približne polovicu obydľí na Slovensku.

Prvok	Popis
	Štruktúra bytov podľa typu domu v SR k 1. 1. 2021 Zdroj: ŠÚ SR Štruktúra bytov podľa typu domu v SR k 1. 1. 2021 Zdroj: ŠÚ SR Ako ukazuje obrázok 3-15 (DLV 2), obnova bytových domov zaznamenala väčší záujem vďaka existujúcim programom podpory obnovy. V niektorých regiónoch je až 52 % bytových domov kompletne obnovených. Väčšina z nich bola postavená pred 80 až 45 rokmi. Kompletne obnovené bytové domy podľa obdobia výstavby (%) - do 1945 1946 – 1980 1981 – 2000 2001 – 2021 Počet kompletne obnovených bytových domov 7 000 4 000 1 500 Podiel kompletne obnovených bytových domov (%) 41,78 – 42,53 42,54 – 48,72 48,73 – 51,26 Kompletne obnovené bytové domy. Zdroj: DLV 2, obr. 3-15

Prvok	Popis																																								
	Približne 88 % podlahovej plochy bytov v bytových domoch bolo postavených pred rokom 2000. Na Slovensku je 77 113 bytových domov (adresných bodov), ktoré obsahujú 1 025 735 bytov. Najintenzívnejšia výstavba bytových domov prebiehala v období 1961–1980. Plocha bytov v bytových domoch (adresných bodoch) postavených po roku 2000 tvorí 12 % celkovej plochy bytov v bytových domoch. Poznámka: Štatistický úrad disponuje údajmi o adresných bodoch, nie o budovách. Jedna veľká budova môže mať viac sekcií (vchodov) s viacerými rôznymi adresnými bodmi. Iba 6 % podlahovej plochy v bytových domoch zostáva bez akejkoľvek obnovy. Väčšina realizácií obnovy, až 70 % bytových domov, prebehla po roku 2010, keď platili prísnejšie normy na tepelnotechnické vlastnosti (od roku 2012). Podlahová plocha bytových domov podľa roku výstavby <table border="1"> <thead> <tr> <th>Obdobie</th> <th>Podiel (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>pred rokom 1919</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>1919 - 1945</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>1946 - 1960</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>1961 - 1980</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>1981 - 2000</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>2001 - 2010</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>2011 - 2015</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>2016 - 2019</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>2016 a neskôr</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: SODB, IHA Podlahová plocha bytových domov podľa roku renovácie <table border="1"> <thead> <tr> <th>Obdobie</th> <th>Podiel (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bez rekonštrukcie</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>pred rokom 1980</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>1980 - 1990</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>1991 - 1995</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>1996 - 2000</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2001 - 2005</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>2006 - 2009</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>2010 - 2015</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>2016 a neskôr</td> <td>17%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: SODB, spracovanie IHA Zdroj: SODB, IHA Typ bývania podľa príjmového kvintilu	Obdobie	Podiel (%)	pred rokom 1919	2%	1919 - 1945	1%	1946 - 1960	2%	1961 - 1980	9%	1981 - 2000	45%	2001 - 2010	31%	2011 - 2015	7%	2016 - 2019	2%	2016 a neskôr	3%	Obdobie	Podiel (%)	bez rekonštrukcie	42%	pred rokom 1980	1%	1980 - 1990	1%	1991 - 1995	1%	1996 - 2000	4%	2001 - 2005	6%	2006 - 2009	17%	2010 - 2015	29%	2016 a neskôr	17%
Obdobie	Podiel (%)																																								
pred rokom 1919	2%																																								
1919 - 1945	1%																																								
1946 - 1960	2%																																								
1961 - 1980	9%																																								
1981 - 2000	45%																																								
2001 - 2010	31%																																								
2011 - 2015	7%																																								
2016 - 2019	2%																																								
2016 a neskôr	3%																																								
Obdobie	Podiel (%)																																								
bez rekonštrukcie	42%																																								
pred rokom 1980	1%																																								
1980 - 1990	1%																																								
1991 - 1995	1%																																								
1996 - 2000	4%																																								
2001 - 2005	6%																																								
2006 - 2009	17%																																								
2010 - 2015	29%																																								
2016 a neskôr	17%																																								

Prvok	Popis
	Zdroj: Oeko-Institut SEEK-EU mikromodel založený na údajoch EU-SILC 2023 Typ bývania podľa stavu energetickej chudoby Zdroj: Mikromodel Oeko-Institut SEEK-EU na základe údajov EU-SILC 2023 <i>Poznámka: Domácnosť sa považuje za energeticky chudobnú, ak sa na ňu vzťahuje aspoň jedna z nasledujúcich skutočností: domácnosť má nedoplatky na účtoch za energie, domácnosť nedokáže udržať bývanie dostatočne vykúrené, domácnosť má netesnú strechu, vlhké steny/podlahy/základy alebo hnilobu v okenných rámoch alebo podlahe.</i> Z vyššie uvedených grafov je zrejmé, že nízkopríjmové skupiny žijú skôr v menších bytových domoch, ktoré tvoria aj hlavnú časť neobnovených bytových domov. Vzhľadom na menej priaznivý faktor tvaru malých budov (vyšší pomer plochy obalových konštrukcií k objemu) je spotreba energie v kWh/m² oveľa vyššia, ako aj investičné náklady na zateplenie (steny, strecha, podlaha nad suterénom) sú vyššie na m² bytu v menšej budove ako vo väčšej budove.

Prvok	Popis
	Stav vlastníctva podľa príjmového kvintilu Podiel domácností 100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0% 1 2 3 4 5 Príjmový kvintil ■ Majiteľ: bez nesplatenej hypotéky ■ Majiteľ: s nesplatenou hypotékou ■ Podnájomník <i>Zdroj: Mikromodel Oeko-Institut SEEK-EU založený na údajoch EU-SILC 2023</i> Typ bývania podľa stavu energetickej chudoby 100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% 0% Žijúci v energetickej chudobe Nežijúci v energetickej chudobe ■ Podnájomník: znížená cena ■ Podnájomník: trhová cena a bez nájomného ■ Majiteľ: s nesplatenou hypotékou ■ Majiteľ: bez nesplatenej hypotéky <i>Zdroj: Mikromodel Oeko-Institut SEEK-EU založený na údajoch EU-SILC 2023</i> <i>Poznámka: Domácnosť sa považuje za energeticky chudobnú, ak sa na ňu vzťahuje aspoň jedna z nasledujúcich skutočností: domácnosť má nedoplatky na účtoch za energie, domácnosť nedokáže udržať bývanie dostatočne vykurované, domácnosť má netesnú strechu, vlhké steny/podlahy/základy alebo hnilobu v okenných rámoch alebo podlahe. Podľa pravidiel Eurostatu by mali byť výsledky pre kategóriu „nájomník: znížená cena“ označené kvôli nízkemu počtu pozorovaní (20 – 49 pozorovaní).</i> Ako investícia rieši vplyv ETS 2 na zraniteľné skupiny: Investícia podporuje zlepšenie energetickej hospodárnosti zostávajúcich neobnovených bytových domov s cieľom dosiahnuť významné úspory energie, zníženie nákladov na energiu a zníženie emisií skleníkových plynov s dlhodobým vplyvom. Ďalšími vplyvmi sú zlepšenie tepelného komfortu,

Prvok	Popis																								
	zníženie zdravotných rizík spôsobených vlhkosťou v interiéri, zabránenie rastu plesní, zníženie hluku výmenou okien. Zníženie energetickej náročnosti na vykurovanie môže dosiahnuť až 70 % v prípade budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, a to vďaka dodatočnej tepelnej izolácii a výmene okien. Podľa odhadov IHA sa zdroj energie na vykurovanie bytových domov líši od zdroja energie na vykurovanie rodinných domov, pričom podiel zemného plynu dosahuje až 74 %, hlavne na úkor tuhého paliva, ktoré predstavuje 14 %. „Iný“ zdroj energie na vykurovanie pokrýva 8 % spotreby energie a bol spomenutý hlavne v prípade centrálného vykurovania. Tabuľka 2 ukazuje vzťah medzi odhadovaným podielom zdroja energie na vykurovanie a odhadovaným podielom zdroja na úsporách dosiahnutých obnovou bytových domov. Podiel na celkovej spotrebe a podiel na obnove sú takmer identické, takže obnova prebieha nezávisle od zdroja energie. <i>Tabuľka 2: Porovnanie celkovej spotreby a úspory realizovanou obnovou v závislosti od zdroja energie na vykurovanie v BD¹²</i> <table><tr><th></th><th>Zastúpenie na celkovej spotrebe</th><th>Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou</th></tr><tr><td>Zemný plyn</td><td>74 %</td><td>73 %</td></tr><tr><td>Pevné palivo</td><td>14 %</td><td>14 %</td></tr><tr><td>Elektrina</td><td>3 %</td><td>1 %</td></tr><tr><td>Iný</td><td>8 %</td><td>11 %</td></tr></table> <i>Zdroje: SODB, výpočty IHA</i> Odhadovaná potreba tepla v bytových domoch pripojených na systém diaľkového vykurovania predstavuje 60 % celkovej spotreby tepla. V bytoch pripojených na systém diaľkového vykurovania sa obnova vykonáva častejšie. V bytových domoch dosahuje podiel dodávok tepla prostredníctvom systému diaľkového vykurovania až 60 %. Tabuľka 3 (IHA) ukazuje vzťah medzi odhadovaným podielom typu vykurovania na spotrebe a odhadovaným podielom typu vykurovania na úsporách. Z toho je zrejmé, že úspory do určitej miery favorizujú domácnosti pripojené na diaľkové vykurovanie, zatiaľ čo neexistuje preferencia konkrétnych zdrojov energie používaných vykurovacími zariadeniami dodávajúcimi teplo. <i>Tabuľka 3: Porovnanie celkovej spotreby a úspory realizovanou obnovou v závislosti od spôsobu vykurovania v BD</i> <table><tr><th></th><th>Zastúpenie na celkovej spotrebe</th><th>Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou</th></tr><tr><td>Centralizované zásobovanie teplom (CZT)</td><td>60 %</td><td>78 %</td></tr><tr><td>Iné¹⁴</td><td>40 %</td><td>22 %</td></tr></table> <i>Zdroje: SODB, výpočty IHA</i>		Zastúpenie na celkovej spotrebe	Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou	Zemný plyn	74 %	73 %	Pevné palivo	14 %	14 %	Elektrina	3 %	1 %	Iný	8 %	11 %		Zastúpenie na celkovej spotrebe	Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou	Centralizované zásobovanie teplom (CZT)	60 %	78 %	Iné ¹⁴	40 %	22 %
	Zastúpenie na celkovej spotrebe	Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou																							
Zemný plyn	74 %	73 %																							
Pevné palivo	14 %	14 %																							
Elektrina	3 %	1 %																							
Iný	8 %	11 %																							
	Zastúpenie na celkovej spotrebe	Zastúpenie na úspore dosiahnutej realizovanou obnovou																							
Centralizované zásobovanie teplom (CZT)	60 %	78 %																							
Iné ¹⁴	40 %	22 %																							
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a	Implementácia: Implementácia bude vychádzať z existujúceho dlhodobého národného programu, ktorý riadi																							

Prvok	Popis
úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných problémov pri implementácii	Ministerstvo dopravy SR v súlade so schválenou národnou bytovou politikou. Implementačnou organizáciou bude Štátny fond rozvoja bývania (ŠFRB). Výzvy budú zverejnené pre zraniteľné domácnosti, ktoré sú identifikované na základe národnej definície zraniteľných domácností poskytnutej Ministerstvom hospodárstva SR rovnakým spôsobom ako identifikácia zraniteľných domácností pre obnovu rodinných domov. Pri identifikácii bude potrebná pomoc správcov budov alebo spoločenstva vlastníkov (povinná právnická osoba). Musia byť splnené tieto podmienky: • Energetická chudoba a nízky alebo nižší stredný príjem sa musia preukázať prostredníctvom príjmového prahu a ďalších podmienok založených na definícii zraniteľných domácností a ľudí ohrozených energetickou chudobou podľa Ministerstva hospodárstva SR. • Domácnosti, ktoré sú identifikované ako „v hmotnej núdzi“ a poberajú „príspevok na bývanie“, sú automaticky oprávnené na túto investíciu ako zraniteľné domácnosti. V roku 2024 poberalo príspevok pre stav „v hmotnej núdzi“ 59 502 domácností, pričom celkový počet spoločne posudzovaných členov domácností bol 125 632 osôb. Nárok na „príspevok na bývanie“ bol k 31. decembru 2024 priznaný 24 663 domácnostiam, z ktorých 14 793 vlastnilo byt alebo rodinný dom. Príspevok na bývanie je v súčasnosti viazaný na príspevok na stav hmotnej núdze, t. j. dostávajú ho len najzraniteľnejšie osoby. • Príspevok sa poskytuje výlučne na výdavky (príspevok na splácanie úveru) zodpovedajúce vlastníkom bytu identifikovanému ako oprávnená domácnosť. Táto suma je známa a zvyčajne sa zakladá na podlahovej ploche bytu v m². Predpokladané problémy pri implementácii: Správcovia budov by mali byť iniciátormi podania žiadosti a mali by pomáhať zraniteľným domácnostiam. Jednotné kontaktné miesta (OSS) by mali podporovať správcov budov, informovať ich o tejto možnosti, propagovať túto investíciu, preto je dôležité prepojenie s opatrením 4. Všeobecnou výzvou pre implementáciu SCF je definícia zraniteľných domácností na základe príjmového prahu.

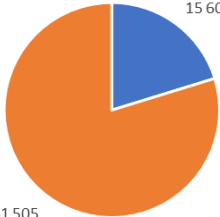
Prvok	Popis
	Ministerstvo hospodárstva SR plánuje automatizovať identifikáciu zraniteľných domácností prepojením databáz o príjmoch a výdavkoch na energiu. To môže zlepšiť implementačné procesy a pomôcť najzraniteľnejším. Definícia energetickej chudoby sa pripravuje na Ministerstve hospodárstva SR.
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúcich rizík a výziev (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť) Kľúčové faktory úspechu: Skúsenosti zo súčasného programu „ŠFRB“ a iných podobných programov, ktoré poskytujú nízkoúrokové úvery na obnovu bytových domov, ukazujú dobrý prístup, keďže 75 % bytových domov je obnovených aspoň zateplením a výmenou okien. Výzvy: • Výzvou je obnova zostávajúcich 25 % neobnovených bytových domov. Ako sa uvádza v NECP, „stabilizácia klesajúceho trendu v úsporách energie dosiahnutých obnovou bytových domov bude jednou z priorit do roku 2030“. Najčastejším dôvodom je chýbajúci súhlas medzi vlastníckmi bytov s obnovou z dôvodu zvýšenia mesačných povinných platieb za byt do Fondu prevádzky, údržby a opráv po obnove bytového domu. Táto výzva bude zmiernená týmto M&Is. • Kampaň na zvýšenie povedomia o prínosoch obnovy bytových domov by mala byť zahrnutá do opatrenia 4 (poradenstvo, pomoc, vzdelávanie), pretože aj pri zvýšenom príspevku do Fondu prevádzky, údržby a opráv sa celková mesačná platba vlastníckvi bytu zvyčajne zníži, pretože prináša úspory nákladov po zlepšení energetickej hospodárnosti (zateplenie, výmena okien) v porovnaní s neobnoveným stavom. • Bude potrebná úprava právnych predpisov alebo úverových zmlúv. <i>Fond prevádzky, údržby a opráv</i> zvyčajne neobsahuje individuálne podúčty jednotlivých vlastníckov. Platby od vlastníckov nie sú oddelené, ale sú na jednom účte. Správca alebo spoločenstvo neviaže prostriedky a neoddeľuje časť platieb vlastníckov na splácanie úveru. V praxi nie je potrebné priradovať sumy splátok úveru zraniteľným domácnostiam v bytovom dome. Táto výzva by sa mohla zmierniť povinnosťou správcu zabezpečiť, aby zraniteľná domácnosť neplatila viac do <i>Fondu prevádzky, údržby a opráv</i> v dôsledku úveru na

Prvok		Popis
		obnovu. To bude spoločenstvu vlastníkov kompenzované časťou úveru poskytnutého celému domu ako grant.
1.g	Posúdenie doplnkovosti	Ide o novú zložku grantu implementovanú do existujúceho programu poskytovaného existujúcim programom ŠFRB. Je potrebné zabrániť duplicite grantov, preto sa tento grant môže poskytovať iba ako doplnok k úverovej časti schémy subvencií, ktorá sa musí splatiť, a nie ku grantovej časti schémy subvencií ŠFRB (ŠFRB poskytuje aj malú časť ako grant, ak sa dosiahne vyššia energetická hospodárnosť).
2	Zosúladenie M&I s princípmi DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako je M&I zahrnuté v komponente, sú v súlade so zásadou DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁴³	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými prílohami špecifickými pre dané odvetvie?	Áno, investícia je v súlade s činnosťou B3.1 (obnova existujúcich budov z hľadiska energetickej efektívnosti) prílohy k technickým usmerneniam.
	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.

⁴³ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodzovať“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde. https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok	Popis
aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami pre posudzovanie DNSH?	
Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci programu členského štátu InvestEU ?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Má M&Is nejaký významný predvídateľný vplyv na...	
2.a zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnej ujme
2.b Prispôsobenie sa zmene klímy	1) Pri rozsiahlych obnovách jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² alebo budov alebo bytových jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 2 000 m ² , sa na úrovni projektu vykoná uspokojivá analýza prehrievania v lete alebo sa preukáže, že nedochádza k zvýšeniu potreby chladenia. 2) Pri rozsiahlych obnovách jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 5 000 m ² alebo budov, ktoré sú súčasťou rovnakého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 5 000 m ² , nachádzajúcich sa na pozemkoch, ktoré boli identifikované ako výrazne ohrozené povodňami a ktoré nie sú dostatočne chránené národnými, regionálnymi alebo miestnymi opatreniami na riadenie povodňových rizík: a) Verejný orgán začal proces plánovania s cieľom vypracovať primerané opatrenia na zmiernenie povodní, ktoré chránia daný pozemok; ALEBO b) rozsiahle obnovy zahŕňajú alebo sú sprevádzané primeranými opatreniami na zmiernenie povodní, ktoré chránia jednotlivé budovy alebo dotknutý majetok.
2.c Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významným škodám

Prvok	Popis
2.d Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Pre: a) rozsiahle obnovy jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² a budov alebo bytových jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² ; alebo b) obnovy jednotlivých budov alebo stavebných jednotiek s úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² úžitkovej podlahovej plochy a budov alebo stavebných jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s celkovou úžitkovou podlahovou plochou nad 2 000 m ² , platia tieto kritériá: i. Pre písm. a): pred vykonaním akýchkoľvek prác na budovách sa vykoná audit pred demoláciou alebo audit pred obnovou. Audit sa zakladá na platných vnútroštátnych alebo miestnych metodikách. Alternatívne sa používa príloha F protokolu EÚ o stavebných a demolačných odpadoch. ii. Pre (a) a (b): najmenej 70 % nebezpečného stavebného a demolačného odpadu vyprodukovaného na stavenisku (podľa hmotnosti v kilogramoch), s výnimkou prírodných materiálov uvedených v kategórii 17 05 04 v Európskom zozname odpadov (rozhodnutie 2000/532/ES), sa pripraví na opätovné použitie alebo recykláciu. Zasypávanie sa nepovažuje za prípravu na opätovné použitie alebo recykláciu.
2.e Prevencia a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
2.f Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie
3.a Prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele	Ciel: Podpora približne 11 600 vlastníkov bytov v bytových domoch s investíciou vo výške približne 12 000 EUR na jeden byt. Odôvodnenie: ŠU SR (Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2021): Na Slovensku je 77 113 bytových domov (adresných bodov), ktoré obsahujú 1 025 735 bytov (v priemere 13,3 bytu/dom) . 15 608 budov (adresných bodov) nie je obnovených, čo predstavuje 207 613 bytov. Za predpokladu, že 5,6 % najzraniteľnejších domácností z celkovej populácie je ovplyvnených ETS2 (DLV 2, 60 EUR/tCO ₂), počet bytov v neobnovených bytových domoch obývaných najzraniteľnejšími domácnosťami je približne 11 626 bytov .

Prvok	Popis						
	Poznámka: Predpokladá sa, že 25 % bytových domov nie je obnovených hlavne z dôvodu finančnej situácie vlastníkov. Predpoklad, že len 5,6 % tvoria zraniteľné skupiny, by mohol byť podhodnotený. Odhad ministerstva dopravy je, že podiel zraniteľných skupín v tomto bytovom fonde je približne 30 %. Celková finančná záťaž M&Is bude vyššia. Nie všetkých 30 % je však ovplyvnených ETS2 a bude obnovovať domy do roku 2032. Na základe údajov ministerstva dopravy sú náklady na obnovu 6 700 – 14 400 EUR, čo je v priemere 10 000 EUR na byt. V prípade menších bytových domov sa však táto suma bude blížiť skôr k vyššej sume ako k priemeru. Predpokladá sa, že investičné náklady budú približne 12 000 EUR na byt. Počet bytových domov  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategória</th> <th>Počet bytových domov</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>žiadna obnova</td> <td>15 608</td> </tr> <tr> <td>ostatné</td> <td>61 505</td> </tr> </tbody> </table> <i>Zdroj: ŠÚ SR, SOBD 2021, ENBEE</i> Podľa zákona č. 443/2010 Z. z. sa priemerná podlahová plocha jedného bytu pre systémy dotácií považuje za 60 m² čistej podlahovej plochy pre bežný štandard.	Kategória	Počet bytových domov	žiadna obnova	15 608	ostatné	61 505
Kategória	Počet bytových domov						
žiadna obnova	15 608						
ostatné	61 505						
3.b	čo merajú míľniky alebo ciele; Merateľné ciele sú: počet obnovených bytových domov, počet podporených zraniteľných domácností (znížená energetická chudoba), konečné úspory energie a úspory nákladov na energiu. Míľniky: 2026/2027: Spustenie programu (alebo 2027/2028 v závislosti od zavedenia ETS2), implementácia legislatívneho aktu, príprava výziev. 2028–2032: Výzvy, počet podporovaných zraniteľných domácností (2 320 vlastníkov bytov ročne).						
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne Metodika: Míľniky a ciele sa budú merať pomocou kľúčových ukazovateľov výkonnosti: počet budov, ktoré prešli obnovou, počet podporených zraniteľných domácností (znížená energetická chudoba), úspory ročnej primárnej a konečnej energie overené energetickým certifikátom vydaným pred obnovou a po obnove.						

Prvok	Popis
	dosiahnutie míľnika(-ov) alebo cieľa(-ov);
3.d	aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov) Východisková situácia: Neexistujú žiadne relevantné údaje o energetickej hospodárnosti fondu budov, pretože energetické certifikáty sa vydávajú prevažne pre nové alebo obnovené budovy a budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa smernice EPBD ešte nie sú definované. Súčasný stav je opísaný v bode 3.a. Počet bytov v neobnovených bytových domoch, ktoré obývajú zraniteľné domácnosti ovplyvnené ETS2, je približne 11 626 bytov. Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by mali byť definované v národnom pláne obnovy (EPBD čl. 3 ods. 9). Ak tomu tak nebude, za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mohli považovať neobnovené bytové domy postavené pred rokom 1983 bez akejkoľvek obnovy. Cieľ: Príspevok formou grantov na splácanie úverov pre 11 600 vlastníkov bytov.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Práce sa začnú 1. januára 2027, pričom prvý rok sa zameria na vykonávanie právnych aktov a prípravu výziev. Očakáva sa, že ciele budú dosiahnuté do 31. decembra 2032, takže sa predpokladá obdobie 6 rokov.
3.f	kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ. Vykonávací orgán: Za vykonávanie, meranie a podávanie správ bude zodpovedný Štátny fond rozvoja bývania (ŠFRB).
3.g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory N/A
4	Monitorovanie a hodnotenie Implementácia a monitorovanie
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ Implementačný orgán: Za implementáciu, meranie a podávanie správ bude zodpovedný Štátny fond rozvoja bývania (ŠFRB).

Prvok		Popis								
4.b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	Táto investícia prispeje k nasledujúcim ukazovateľom: • zvýšenie počtu budov/podlahovej plochy bytových domov, ktoré prešli obnovou, • zníženie počtu domácností v energetickej chudobe, • zníženie emisií skleníkových plynov, • úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé bytové domy energetickým certifikátom budovy (EPC) pred obnovou a po obnove. Relevantným ukazovateľom pre orientačné míľniky a ciele tejto investície je počet podporených zraniteľných domácností žijúcich pôvodne v neobnovených bytových domoch, ktoré prešli obnovou.								
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov	Bude vyhlásená výzva na predkladanie žiadostí a úspešní žiadatelia budú monitorovaní a budú musieť podávať správy o úsporách ročnej primárnej a konečnej energie na základe EPC vydaného pred obnovou a po obnove a prípadne aj podávať správy o nameranej spotrebe energie pred a po obnove.								
5	Financovanie a náklady									
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie	Predpoklady pre odhad nákladov: • Predpokladané priemerné náklady na obnovu bytového domu na jeden byt: 12 000 EUR na jeden byt (v prípade väčších bytových domov môžu byť nižšie a v prípade menších bytových domov vyššie) • Počet podporovaných bytov je 11 600 (pozri aj 3.a) • V chudobných regiónoch sa predpokladá, že zraniteľné domácnosti sú sústredené v bytových domoch, ktoré nedokážu dosiahnuť dohodu o uskutočnení obnovy. Za predpokladu, že v jednom bytovom dome je 5 zraniteľných domácností, 11 600 bytov by mohlo predstavovať 2 320 spoločentiev vlastníkov, ktoré potrebujú poradenstvo, 464 ročne (v súvislosti s opatrením 4 – poradenstvo a pomoc). Jednotkové náklady odzrkadľujú zámer vlády pomôcť čo najširšiemu spektru príjemcov, pričom sa riadi zásadou energetickej efektívnosti na prvom mieste.								
5.b	Celkové náklady na M&I	Celkové náklady na investíciu budú 139,3 milióna EUR pre 11 600 vlastníkov bytov v obnovených bytových domoch počas 6-ročného obdobia SCF.								
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú byť náklady vynaložené	Práce sa začnú 1. januára 2027, pričom prvý rok sa zameria na implementáciu legislatívy a prípravu výziev. <table><tr><th>Rok</th><th>Počet podporených vlastníkov bytov v obnovených</th><th>Náklady (dotácia) na jednotku</th><th>Celkové náklady za rok v</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Rok	Počet podporených vlastníkov bytov v obnovených	Náklady (dotácia) na jednotku	Celkové náklady za rok v				
Rok	Počet podporených vlastníkov bytov v obnovených	Náklady (dotácia) na jednotku	Celkové náklady za rok v							

Prvok		Popis			
			bytových domoch	EUR/byt	miliónoch EUR
		2027	Príprava zákonov a výziev		0,1
		2028	2 320	12 000	27,84
		2029	2 320	12 000	27,84
		2030	2 320	12 000	27,84
		2031	2 320	12 000	27,84
		2032	2 320	12 000	27,84
		Celkom	11 600		139,3
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	o Spolufinancovanie 25 % z národných fondov			
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie (), ktoré by sa mohli uplatniť na M&Is	o Kombinácia s dotáciami na nízkoúrokové úvery poskytované ŠFRB.			
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	o Žiadne.			
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov	o Odhad nákladov vychádza zo skúseností ŠFRB.			
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov				
6.a	Časový limit pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako M&I pôsobia proti zvýšeniu cien	N/A			

Prvok	Popis
dopravy a palív na vykurovanie	

Tabuľka -03 Investícia 3: Obnova sociálnych bytov v bytových domoch a obnova zariadení sociálnych služieb v správe samospráv a neverejných poskytovateľov

Analýza cieľovej skupiny	
Prvok	Popis
1.	Všeobecný popis M&I <i>Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán</i>
1.	Povaha, veľkosť a typ M&I – vrátane toho, či ide o nový alebo existujúci projekt Povaha: Cieľom tejto investície je hĺbková obnova sociálnych bytov v bytových domoch a zariadeniach sociálnych služieb spravovaných samosprávami a neverejnými poskytovateľmi (zateplenie, výmena okien, výmena vykurovacích systémov a integrácia obnoviteľných zdrojov energie, BACS, inteligentné meranie, napr. prepojené s predplatením elektrickej energie), ktoré obývajú zraniteľné domácnosti. Táto investícia môže zahŕňať energetickú obnovu s rekonštrukciou existujúcich sociálnych bytov. Cieľom je vykonanie hĺbkovej obnovy a tým výrazne zlepšiť energetickú hospodárnosť budov, konkrétne zlepšenie obvodového plášťa ako prvý krok (zateplenie stien, strechy, podlahy a výmena okien), po ktorom nasleduje výmena vykurovacích systémov (po uplynutí ich životnosti) a v prípade potreby implementácia obnoviteľných zdrojov energie a systémov regulácie. Zameranie je na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou (EPBD čl. 3 a 9). Cieľom samotnej obnovy by mala byť hĺbková obnova, ale ak je to rozumné, aj postupná hĺbková obnova, ak sú jednotlivé kroky overené pasportom obnovy budovy (BRP). Na zabezpečenie zníženia nákladov na energiu je potrebný holistický prístup (obvodový plášť a technické systémy). Môže sa zahrnúť výstavba malých komunálnych vykurovacích systémov založených na obnoviteľných zdrojoch energie pre skupiny budov sociálneho bývania alebo budov sociálnych služieb, ktoré prevádzkujú samosprávy, vrátane podpory pripojenia k inteligentným sieťam a sieťam diaľkového vykurovania ako súčasť rozsiahlej obnovy (zmena vykurovacieho systému), ak je to relevantné. Náklady môžu zahŕňať základnú infraštruktúru s určitou mierou flexibility pre neočakávané investície, ktoré pravdepodobne vzniknú v bytových domoch pre sociálne

	bývanie, vhodné je riešiť synergiu s dopravnou chudobou a bezbariérovosť. V tejto investícii je potrebné rozlišovať medzi „sociálnym bývaním“ a „sociálnymi zariadeniami“, ktoré spravujú dve rôzne ministerstvá. Sociálne bývanie v Slovenskej republike tvoria budovy určené pre zraniteľné domácnosti, domácnosti s nízkymi príjmami. Na Slovensku je až 91 % bytov v súkromnom vlastníctve. Okrem sociálneho bývania neexistuje nájomné bývanie. Verejný nájomný sektor na Slovensku je preto totožný so sociálnym bývaním. To je odlišné od západoeurópskych krajín, kde verejný nájomný sektor nie je špecificky určený pre určité príjmové kategórie. Sociálne zariadenia sú širokou škálou typov zariadení – ubytovne, útulky, resocializačné zariadenia, zariadenia pre seniorov atď. pod jurisdikciou Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky. Existuje niekoľko mechanizmov podpory pre zariadenia sociálnych služieb, napr. Plán obnovy a odolnosti: Komponent 1 – Obnoviteľná energia a energetická infraštruktúra – tento komponent podporoval obnoviteľnú energiu pre spoločnosti vo forme grantov. Investície: Rozšírenie kapacít komunitnej sociálnej starostlivosti – ide o investície hlavne do výstavby nových sociálnych služieb podmienených závislosťou (komunitné rezidenčné zariadenia, ambulantné zariadenia a sociálne a zdravotnícke zariadenia s nízkou kapacitou) – podpora nebola určená pre existujúce zariadenia sociálnych služieb krízovej intervencie (SSKI). Komponent 19: REPowerEU – dodatočná kapitola plánu obnovy, určená na dodatočné financovanie nových ekologických opatrení. Kapitola obsahuje šesť nových reforiem a osem nových investícií v celkovej hodnote 403 miliónov EUR. REPowerEU sa zameriava aj na obnovu a správu budov. Podpora obnovy domácností ohrozených energetickou chudobou, zariadení sociálnych služieb, ktoré vlastní a spravujú neverejní poskytovatelia sociálnych služieb. Program Slovensko, priorita: 2P1. Energetická efektívnosť a dekarbonizácia
--	---

	Špecifický cieľ RSO2.1 Podpora energetickej efektívnosti a znižovanie emisií skleníkových plynov Priorita: 4P5. Aktívne začleňovanie a prístupné služby Špecifický cieľ RSO 4.3 Podpora sociálno-ekonomického začlenenia marginalizovaných komunit, domácností s nízkymi príjmami a znevýhodnených skupín, vrátane ľudí so špeciálnymi potrebami, prostredníctvom integrovaných opatrení, vrátane bývania a sociálnych služieb Opatrenia v rámci priority 4P5 sa implementujú prostredníctvom integrovaného mechanizmu územných investícií s využitím finančných prostriedkov, o ktorých rozhodujú partnerské rady (VUC) a rady pre spoluprácu (regionálne samosprávy), čo veľmi sťažuje neverejným poskytovateľom sociálnych služieb získanie NFP. Typ: Obnova budov Forma: Situácia samospráv a neverejných poskytovateľov vyžaduje vhodnú kombináciu grantov a pôžičiek. Nové alebo existujúce: Štátny fond rozvoja bývania (ŠFRB) v súčasnosti financuje prostredníctvom pôžičiek obnovu sociálnych bytov a vybraných typov zariadení sociálnych služieb: zariadenia podporovaného bývania, zariadenia pre seniorov, zariadenia opatrovateľských služieb, domovy sociálnych služieb a špecializované zariadenia podľa osobitného nariadenia. ŠFRB neposkytuje dotácie, ale za určitých podmienok poskytuje motivačný prvok – odpustenie časti úveru (max. 30 % výšky úveru) pri splnení podmienok energetickej hospodárnosti. Existuje niekoľko mechanizmov podpory pre verejné budovy, ale obnova zariadení sociálnych služieb, ktoré vlastní alebo spravujú neverejní poskytovatelia sociálnych služieb, vypadla z väčšiny mechanizmov grantovej podpory zameraných na energetickú obnovu budov a implementáciu M&Is zameraných na zvýšenie energetickej hospodárnosti budov, napriek tomu, že neverejní poskytovatelia poskytujú až 45 % z celkového počtu sociálnych služieb. Tieto budovy nie sú verejnými budovami, väčšinou sú vo vlastníctve poskytovateľov sociálnych služieb. Doplňkovosť k existujúcim schémam: Hĺbková obnova, zameranie sa na budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, doplnenie aktérov (neziskové
--	--

		organizácie/sociálne podniky, charitatívne organizácie), zameranie sa na sociálne služby krízovej intervencie. Pre sociálne bývanie spravované samosprávami zahŕňa toto M&I energetickú obnovu aj stavebné úpravy existujúcich bytov, ak sú napríklad „neobývané“, čím sa umožní ich opätovné využitie. Doplnkovosť k ŠFRB: možnosť poskytovať dotácie vo forme odpustenia časti úveru vo vyššej sume (50 % až 100 % pre časť úveru súvisiacu so zlepšením energetickej hospodárnosti).
1.b	Cieľ M&I, definovanie cieľových skupín, výsledkov a vplyvov, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív	Cieľ investície: Cieľom je zvýšiť energetickú hospodárnosť a znížiť spotrebu fosílnych palív prostredníctvom obnovy budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou, kde budú znížené náklady na energiu viditeľné. Budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mohli určiť na základe definície v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3, 9). Cieľové skupiny: Zraniteľné domácnosti identifikované podľa národnej definície v bytových domoch pre sociálne bývanie a zariadeniach sociálnych služieb vo vlastníctve samospráv (obcí a vyšších územných celkov) alebo neziskových organizácií/sociálnych podnikov, charitatívnych organizácií. Medzi zariadeniami sociálnych služieb odporúčame zamerať sa na sociálne služby krízovej intervencie a verejných poskytovateľov. Sociálne bývanie patrí výlučne do pôsobnosti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a pozostáva z verejného nájomného sektora (podľa sčítania obyvateľov, domov a bytov 2021 približne 55 000 bytov). Sociálne služby krízovej intervencie (SSKI) sú zamerané na pomoc jednotlivcom a rodinám ohrozeným chudobou a sociálnym vylúčením. Z hľadiska typov ide o SSKI poskytované v rezidenčných zariadeniach (útulok, resocializačné centrum, núdzové ubytovacie zariadenie) poskytovaním prístrešia/nočného ubytovania (ubytovňa) a sociálne služby poskytované v ambulantnej alebo terénnej forme (terénna krízová intervenčná služba, nízkoprahové denné centrum, integračné centrum, komunitné centrum a nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodiny). Príjemcovia SSKI patria do skupiny osôb ohrozených chudobou a sociálnym vylúčením a budú tiež tvoriť jadrovú skupinu v rámci skupiny osôb ohrozených energetickou a dopravnou chudobou.

Rozdelenie počtu SSKI podľa poskytovateľa k 31. decembru 2023:

- celkový počet SSKI – 880 / kapacita – 15 242 miest
- počet SSKI zriadených alebo založených obcou – 491 / kapacita – 8 886 miest
- počet SSKI prevádzkovaných **neverejnými poskytovateľmi služieb** – 361 / kapacita 5 929 miest, čo predstavuje 41 % z celkového počtu registrovaných SSKI (pozri Analýza poskytovania sociálnych služieb v Slovenskej republike, s. 112)

Výsledky: Vyššia energetická efektívnosť, znížená spotreba fosílnych palív a nižšie účty za energie pre zraniteľné domácnosti žijúce v sociálnych bytoch. Výsledkom bude aj rozšírenie ponuky sociálnych bytov v prípade obnovy a prestavby existujúcich sociálnych bytov.

SSKI sú určené pre klientov, ktorí často nemajú finančné prostriedky. Niektoré služby sú preto bezplatné alebo klienti platia za služby minimálne sumy. V útulku to môže byť napríklad 2 EUR na osobu a deň. Platba za sociálne služby nezahŕňa samostatnú platbu za energiu. Ceny energie sú len súčasťou ekonomicky odôvodnených nákladov na služby.

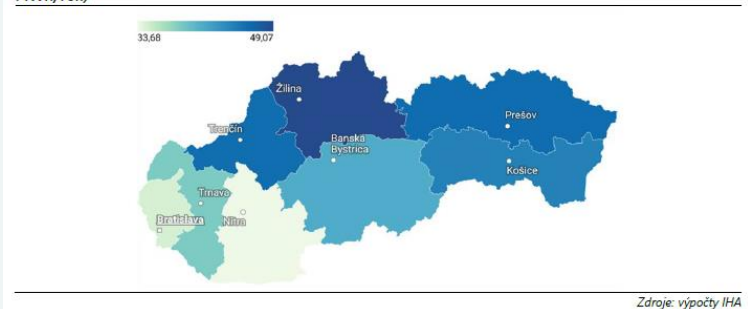
Vplyv:

Zariadenia SSKI sú v zlom technickom stave a potrebujú obnovu, vrátane energetickej obnovy. Neštátni poskytovatelia sociálnych služieb sú však vylúčení z existujúcich schém **grantov**.

Sociálne bývanie je na Slovensku nedostatočné a mnohé budovy sú v pôvodnom stave. Ak sa M&Is v SCP zameriavajú na energetickú obnovu sociálneho bývania a zariadení SSKI, majú potenciál osloviť významnú časť ľudí, ktorí sú najviac ohrození chudobou a sociálnym vylúčením, a táto podpora prinesie dlhodobé úspory energie, čo bude mať pozitívny vplyv na náklady na prevádzku uvedených služieb.

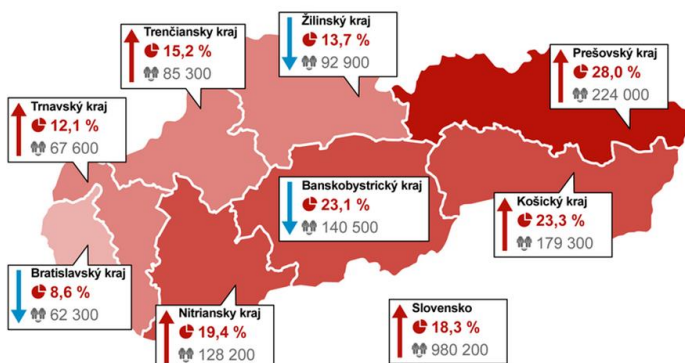
Obnova zlepší podmienky vnútorného prostredia v zariadeniach pre zraniteľné domácnosti.

Pre dosiahnutie dlhodobého vplyvu znížením spotreby energie a emisií CO₂ je potrebné pri obnove v postupných krokoch dodržiavať zásadu „energetická efektívnosť na prvom mieste“ v logicky na seba nadväzujúcich krokoch uvedených v pasporte obnovy budovy. Samostatné investície do komponentov (napr. len okná) alebo len technické

		systémy bez zateplenia obvodového plášťa nie sú vhodné pre budovy s horšou energetickou hospodárnosťou. Inštalácia niektorých systémov je možná až po znížení energetickej náročnosti (RES, tepelné čerpadlá). Potenciál skutočných úspor nákladov by mal byť overený komplexným poradenstvom založeným na holistickom posúdení budovy vrátane vykurovania a prípravy teplej vody prostredníctvom EPC alebo v pasporte obnovy budovy v prípade postupnej hĺbkovej obnovy. Zameranie by malo byť na zníženie nákladov na energiu alebo zníženie množstva spotrebovaných fosílnych palív, nielen na zníženie primárnej energie. Vplyv opatrení môže byť rôzny v rôznych klimatických lokalitách. <i>Graf 12: Úspory dosiahnuté celkovou obnovou na modelovom príklade v jednotlivých krajoch (v MWh/rok)²⁴</i>  <i>Zdroj: výpočty IHA</i> Zdroj: IHA
1.c	Ako M&I rieši vplyvy ETS2 na zraniteľné skupiny	Chýbajú údaje o charaktere sociálneho bývania a zariadení sociálnych služieb. Hrubý odhad je uvedený v Dlhodobej stratégii obnovy budov (LTRS 2020) a v sčítaní obyvateľov, domov a bytov z roku 2011 (SODB 2011). Okrem bytov v bytových domoch a rodinných domoch sa byty nachádzajú aj v iných budovách (cirkevné inštitúcie, domy sociálnych služieb, domovy dôchodcov a iné), ktorých je 13 020, čo predstavuje 3,41 % podiel. Počet bytov v týchto budovách dosahuje 54 497 bytov. Tieto čísla sú jedinými dostupnými údajmi, hoci od roku 2011 pravdepodobne došlo k významným zmenám. Sociálne bývanie a zariadenia sociálnych služieb sú na Slovensku dôležitým cieľom. V roku 2024 bolo 18,3 % obyvateľov Slovenska, čo predstavuje viac ako 980 000 ľudí, ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením. Počet a podiel ľudí ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením sa medziročne zvýšil o 37 000 ľudí, pričom tento nárast bol zaznamenaný už štvrtý rok po sebe. Pre porovnanie, v roku 2023 bolo 17,6 % obyvateľstva (943 000 ľudí) ohrozených

chudobou alebo sociálnym vylúčením, čo znamená, že ich podiel medziročne vzrástol o 0,7 percentuálneho bodu (pb).

Obyvatelia SR ohrození chudobou
(podiel osôb v %, počet osôb, EU SILC 2024)



Podiel osôb ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením¹⁾

- do 9,0 %
- od 9,1 % do 16,0 %
- od 16,1 % do 24,0 %
- od 24,1 % do 28,0 %

- podiel obyvateľov ohrozených chudobou¹⁾
- počet obyvateľov ohrozených chudobou²⁾
- ↑ nárast počtu chudobných medziročne
- ↓ pokles počtu chudobných medziročne

¹⁾ Ide o podiel osôb ohrozených jednou, či viacerými z 3 dimenzií chudoby z celkového počtu obyvateľov – Miera rizika chudoby alebo sociálneho vylúčenia

²⁾ Ide o počet osôb ohrozených jednou, či viacerými z 3 dimenzií chudoby

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Výsledky prieskumu o príjmoch a životných podmienkach.

Najzraniteľnejšie skupiny z hľadiska chudoby a sociálneho vylúčenia:

- Členovia marginalizovaných rómskych komunít (MRK). V roku 2020 žilo 87 % ľudí z MRK pod hranicou chudoby (vypočítané na základe pravidelného prieskumu EU SILC), v porovnaní s 11 % v celkovej populácii. Situácia je ešte kritickejšia v prípade detí z MRK – v MRK žilo 91 % z nich v domácnostiach s príjmom pod hranicou chudoby; v celkovej populácii to bolo 17 % detí.
- Počet bezdomovcov – v roku 2021 Štatistický úrad Slovenskej republiky zaznamenal 71 076 bezdomovcov. (Zdroj: Analýza poskytovania sociálnych služieb v Slovenskej republike, s. 79.

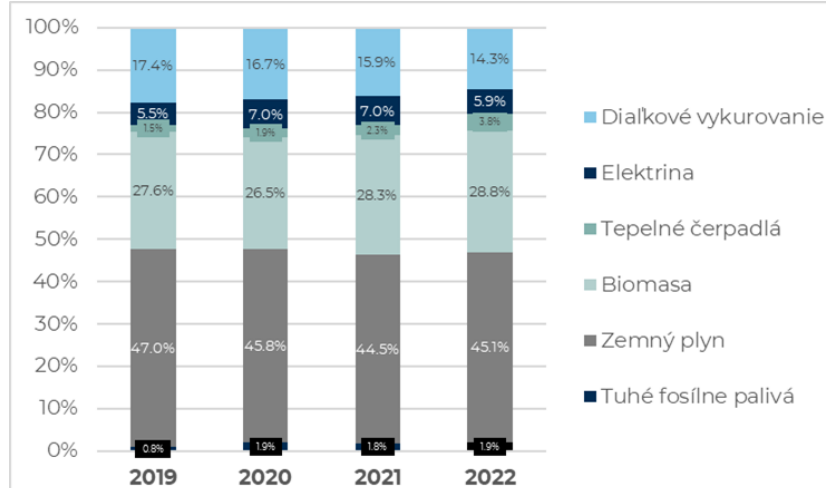
Ďalšie relevantné štatistiky:

- 59 502 domácností poberalo príspevok na hmotnú núdzu, pričom celkový počet spoločne posudzovaných členov domácností bol 125 632 osôb.
- Nárok na príspevok na bývanie bol k 31. decembru 2024 priznaný 24 663 domácnostiam, z toho:

		• domácnosti, ktoré vlastnia byt alebo rodinný dom – 14 793 • domácnosti, ktoré sú nájomcami bytu, rodinného domu alebo obytnej miestnosti – 7 115 • domácnosti s doživotným právom užívania – 944 • domácnosti žijúce v zariadení sociálnych služieb – 1 811 Príspevok na bývanie je v súčasnosti viazaný na príspevok na hmotnú núdzu, t. j. dostávajú ho len najzraniteľnejšie osoby. Bezdomovci alebo ľudia ohrození bezdomovectvom a členovia MRK sú najpočetnejšími skupinami, ktorým sa poskytujú sociálne služby krízovej intervencie (SSKI). Keďže vo všeobecnosti nemajú stabilné a oficiálne bývanie, sú vylúčení z priamej podpory viazanej na bývanie, napr. na platby za energie atď. Sociálne služby krízovej intervencie (SSKI) Z hľadiska typov zariadení sociálnych služieb sú pre SCF najvhodnejšie SSKI poskytujúce bývanie v rezidenčných zariadeniach (útulok, resocializačné centrum, núdzové ubytovacie zariadenie), poskytujúce útočisko/nočné ubytovanie (ubytovňa) a sociálne služby poskytované v ambulantnej alebo terénnej forme (terénna krízová intervenčná služba, nízkoprahové denné centrum, integračné centrum, komunitné centrum a nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodiny). Príjemcovia SSKI patria do skupiny osôb ohrozených chudobou a sociálnym vylúčením a budú tiež tvoriť jadrovú skupinu v rámci skupiny osôb ohrozených energetickou a dopravnou chudobou. Rozdelenie počtu SSKI podľa poskytovateľa k 31. decembru 2023: • celkový počet SSKI – 880 / kapacita – 15 242 miest • počet SSKI zriadených alebo založených obcou – 491 / kapacita – 8 886 miest • počet SSKI prevádzkovaných neverejnými poskytovateľmi služieb – 361 / kapacita 5 929 miest, čo predstavuje 41 % z celkového počtu registrovaných SSKI (pozri Analýza poskytovania sociálnych služieb v Slovenskej republike, s. 112)
--	--	---

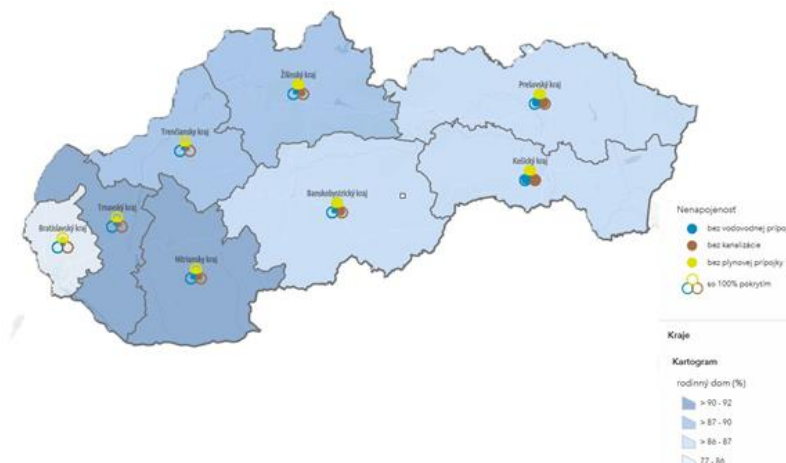
Celková kapacita zariadení pre krízovú intervenciu v oblasti bývania k 31. decembru 2023 bola podľa údajov informačných systémov IS SoS Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky 3 611 miest, kde boli sociálne služby poskytované až 4 762 príjemcom, z toho 3 414 príjemcom v útulkoch, 1 073 príjemcov v zariadeniach núdzového bývania a najmenej 276 príjemcov v resocializačných zariadeniach.

Je zrejmé, že značná časť domácností bude vystavená zvýšeniu cien plynu. Úloha zemného plynu na Slovensku je významná, v roku 2022 sa podieľal 45,1 % na spotrebe energie na vykurovanie priestorov (obr. 1-3 v DLV 2). Slovensko má druhú najkoncentrovanejšiu plynárenskú infraštruktúru z hľadiska plynovodov vybudovaných v obytných oblastiach v EÚ.



Zdroj: DLV2, obrázok 1-3

Obrázok 3-16 znázorňuje, že 66 % domácností používa plyn na vykurovanie a prípravu teplej vody, 21 % domácností používa tuhé palivá a 5 % používa elektrinu.



Zdroj: DLV2, obrázok 3-16

		Ako investícia rieši vplyv ETS 2 na zraniteľné skupiny Investícia podporuje zlepšenie energetickej hospodárnosti sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb s cieľom dosiahnuť významné úspory energie, zníženie nákladov na energiu a zníženie emisií skleníkových plynov s dlhodobým vplyvom. Ďalšími vplyvmi sú zlepšenie tepelného komfortu, zníženie zdravotných rizík spôsobených vlhkosťou v interiéri, zabránenie rastu plesní, zníženie hluku výmenou okien. Zníženie energetickej náročnosti vykurovania môže byť významné v závislosti od pôvodného stavu budovy.
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných problémov pri implementácii	Implementácia bude vychádzať z existujúceho dlhodobého národného programu, ktorý riadi Ministerstvo dopravy SR v súlade so schválenou národnou politikou bývania. Táto investícia využije existujúce štruktúry ŠFRB. ŠFRB už viac ako 10 rokov poskytuje preferenčné úvery na obnovu zariadení sociálnych služieb všetkým typom žiadateľov, vrátane neverejných poskytovateľov. ŠFRB neposkytuje dotácie. V prípade neverejných poskytovateľov, ktorí neposkytujú sociálne služby s cieľom dosiahnuť zisk, úvery nie sú relevantnou podporou, pretože nie sú schopní takéto úvery splácať. ŠFRB preto využívajú najmä samosprávy. Pre cieľovú skupinu tohto opatrenia je vhodnejšia kombinácia grantu s úverom v závislosti od situácie. Podmienky na identifikáciu príjemcov: • sociálne bývanie je bývanie určené v Slovenskej republike pre zraniteľné domácnosti, domácnosti s nízkymi príjmami. • domácnosti žijúce v zariadeniach sociálnych služieb možno považovať za jedny z najzraniteľnejších. • Domácnosti identifikované ako „v hmotnej núdzi“ a poberajúce „príspevok na bývanie“ by mohli byť prvými oprávnenými príjemcami. Identifikácia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou by mala vychádzať z definície v Národnom pláne obnovy budov (EPBD čl. 3 a 9). • Vylúčenie opakovaného poskytovania podpory z existujúcich schém podpory • Cieľom obnovy by mala byť hĺbková obnova, ak je to rozumné, aj postupná (napr. vykurovací systém s dostatočnou zostávajúcou životnosťou by sa nemal meniť). Riziko hygienických závad sa musí skontrolovať a kroky musia byť overené povinným pasportom obnovy budovy (BRP). • Podpora by mala byť podmienená správnym odhadom potenciálnych úspor nákladov a overením prostredníctvom EPC pred obnovou a po obnove.

		Táto investícia by sa mala realizovať spolu s opatrením 4 (poradenstvo, odborná pomoc). Predpokladané problémy pri realizácii: • Štandardné bytové domy sociálneho bývania sú určené aj pre domácnosti s nízkymi príjmami. Zameriavanie sa predovšetkým na sociálne služby krízovej intervencie by mohlo riešiť situáciu najzraniteľnejších skupín, avšak môžu byť zahrnuté všetky typy sociálneho bývania a zariadení sociálnych služieb. • Samosprávy musia finančne podporiť prípravu projektu obnovy. • Chýba definícia budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa článkov 3 a 9 smernice EPBD. Budovy postavené pred rokom 1983 bez akejkoľvek obnovy by sa mohli považovať za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou. • V prípade poskytovateľov sociálneho bývania je dôležité zohľadniť vlastníctvo a spôsob, akým sa zaručí, že investície do sociálneho bývania sa neodrazia v nájomnom a že účel využitia na sociálne účely sa v budúcnosti nezmení. Doposiaľ samosprávy nemali právo preniesť náklady na obnovu do nájomného v sociálnom bývaní, ale od 1. januára 2025 to je možné (novela zákona).
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)	V Slovenskej republike už dlho platí, že domácnosti s deťmi sú výrazne viac ohrozené chudobou ako domácnosti bez detí. V roku 2024 čelila chudobe pätina domácností s nezaopatrenými deťmi (20,4 % ľudí) a o niečo viac ako 15 % ľudí žijúcich v domácnostiach bez detí. Medzi domácnosťami s deťmi boli najviac ohrozené rodiny s jedným rodičom (1 rodič/dospelý s 1 alebo viacerými deťmi), kde chudobe čelilo takmer 38 % ľudí. Jedinými rodičmi sú prevažne ženy. Medzi domácnosťami bez detí boli najviac ohrozené jednočlenné domácnosti žien vo veku 65 rokov a viac (30,3 %).
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť)	Súčasná podpora zo strany ŠFRB nebola široko využívaná obcami a neverejnými zariadeniami sociálnych služieb z dôvodu ťažkostí so splácaním úverov. Riziká a výzvy: - Hlavným rizikom je, že záujem bude nízky, pretože cieľová skupina nebude dostatočne rozumieť prínosom.

		- Je dôležité, aby sa táto investícia realizovala spolu s opatrením 4 (poradenstvo, odborná pomoc kombinujúca jednotné kontaktné miesta v súlade so smernicami EPBD a EED). • Potreba financovania pred obnovou
1.g	Posúdenie doplnkovosti	Pokiaľ ide o zariadenia sociálnych služieb, je dôležité uviesť, že existujú široko definované podobné opatrenia, väčšinou na výstavbu individuálnych domov svojpomocne vo vidieckych oblastiach marginalizovanými rómskymi komunitami, s pridelenými prostriedkami vo výške iba približne 40 miliónov EUR v rámci prioritného cieľa 4 (PO4). Konkrétne opatrenie RSO4.3: „Podpora sociálno-ekonomického začlenenia marginalizovaných komunít, domácností s nízkymi príjmami a znevýhodnených skupín, vrátane osôb so špeciálnymi potrebami, prostredníctvom integrovaných opatrení vrátane bývania a sociálnych služieb“ má celkovú alokáciu 99 miliónov EUR na roky 2021 – 2027. Neštátni poskytovatelia sociálnych služieb na Slovensku často nie sú oprávnenými žiadateľmi o programy obnovy verejných budov v rámci programu Slovensko (ESIF), Plánu obnovy a odolnosti SR alebo Environmentálneho fondu. S cieľom zabezpečiť doplnkovosť a zabrániť prekryvaniu sa táto investícia SCF zavádza doplnkovú podporu vo forme vyššej miery grantov, vyššiu úroveň ambícií a uprednostňovanie budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa EPBD alebo prvých obnov alebo konkrétnych typov budov. ŠFRB poskytuje úvery pre sociálne bývanie a zariadenia sociálnych služieb už viac ako 10 rokov. Doplnkovosť spočíva v rozšírení o kombinácie grantov a úverov, zameraní sa na sociálne bývanie a zariadenia sociálnych služieb, hĺbkovú obnovu, budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou, doplnenie aktérov (neziskové organizácie/sociálne podniky, charitatívne organizácie, ktoré sú vylúčené z väčšiny existujúcich schém grantovej podpory), núdzové ubytovacie zariadenia, dočasné ubytovanie, byty s nižším štandardom.
2	Zosúladenie monitorovania a hodnotenia so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako M&I zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf	

Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovo špecifickými prílohami?	Áno, investícia je v súlade s činnosťou B3.1 (obnova existujúcich budov z hľadiska energetickej efektívnosti), B5 (inštalácia, údržba a oprava nástrojov a zariadení na meranie, reguláciu a kontrolu energetickej hospodárnosti budov), B6 (inštalácia, údržba a oprava zariadení na výrobu energie z obnoviteľných zdrojov) a B9 (pripojenie na sieť diaľkového vykurovania a chladenia) prílohy k technickým usmerneniam.
Prístup 2	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami pre posudzovanie DNSH?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu InvestEU členského štátu?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Má M&I nejaký významný predvídateľný vplyv na...	

2.a	Zmierňovanie zmeny klímy	V prípade pripojenia k systému diaľkového vykurovania alebo chladenia systém: • Môže byť klasifikovaný ako účinný systém diaľkového vykurovania alebo chladenia v súlade s článkom 26 smernice o energetickej efektívnosti alebo • spĺňa požiadavky stanovené v článku 26 ods. 5 smernice o energetickej efektívnosti a pripojenie nespôsobuje zvýšenú spotrebu fosílnych palív
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy	1) Pri rozsiahlych obnovách jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2000 m² alebo budov alebo bytových jednotiek, ktoré sú súčasťou rovnakého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 2000 m², sa na úrovni projektu vykoná uspokojivá analýza prehrievania v lete alebo sa preukáže, že nedochádza k zvýšeniu chladenia. 2). Pri rozsiahlej obnove jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 5000 m² alebo budov, ktoré sú súčasťou rovnakého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou najmenej 5000 m², nachádzajúcich sa na pozemkoch, ktoré boli identifikované ako výrazne ohrozené povodňami a ktoré nie sú dostatočne chránené národnými, regionálnymi alebo miestnymi opatreniami na riadenie povodňových rizík: a) Verejný orgán začal proces plánovania s cieľom vypracovať primerané opatrenia na zmiernenie povodní, ktoré chránia daný pozemok; ALEBO b) rozsiahle obnovy zahŕňajú alebo sú sprevádzané primeranými opatreniami na zmiernenie povodní, ktoré chránia jednotlivé budovy alebo dotknutý majetok.
2.c	Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnej ujme
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Pre: a) rozsiahle obnovy jednotlivých budov s úžitkovou podlahovou plochou nad 2000 m² a budov alebo bytových jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s úžitkovou podlahovou plochou nad 2000 m²; alebo b) obnovy jednotlivých budov alebo bytových jednotiek s úžitkovou podlahovou plochou nad 2000 m² úžitkovej podlahovej plochy a budov alebo bytových jednotiek, ktoré sú súčasťou toho istého komplexu s celkovou úžitkovou podlahovou plochou nad 2000 m², platia tieto kritériá: i. Pre písmeno a): pred vykonaním akýchkoľvek stavebných prác na budovách sa vykoná audit pred demoláciou alebo audit pred obnovou. Audit sa zakladá na platných národných alebo miestnych metodikách. Alternatívne sa používa príloha F protokolu EÚ o stavebných a demolačných odpadoch. ii. Pre (a) a (b): najmenej 70 % nebezpečného stavebného a demolačného

		odpadu vyprodukovaného na stavenisku (podľa hmotnosti v kilogramoch), s výnimkou prírodných materiálov uvedených v kategórii 17 05 04 v Európskom zozname odpadov (rozhodnutie 2000/532/ES), sa pripraví na opätovné použitie alebo recykláciu. Zasypávanie sa nepovažuje za prípravu na opätovné použitie alebo recykláciu.
2.e	Prevenencia kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Na prevenciu významného poškodenia stačí dodržiavanie platných právnych predpisov.
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
3	Ciele a mílniky: harmonogram implementácie	
3.a	prečo boli zvolené konkrétne mílniky alebo ciele;	Ciel': Náklady na obnovu približne: • sociálne bývanie – bytové domy vo vlastníctve obcí 54 miliónov EUR ročne • Sociálne zariadenia 22 miliónov EUR ročne Počet obnovených budov je ťažké odhadnúť, pretože sa líšia veľkosťou (od malých budov podobných rodinným domom až po veľké viacposchodové bytové domy). Štatistické údaje o veľkosti sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb nie sú k dispozícii. Sociálne byty nie sú uvedené v NECP (návrh z októbra 2024). V Dlhodobej stratégii obnovy fondu budov (2020) sú uvedené údaje SODB 2011: Okrem bytov v bytových domoch a rodinných domoch sa byty nachádzajú aj v iných budovách (cirkevné inštitúcie, domy sociálnych služieb, domovy dôchodcov a iné), ktorých je 13 020, čo predstavuje 3,41 % podiel. Počet bytov v týchto budovách je 54 497 bytov. Z bytového fondu sa najväčší rozsah bytovej výstavby uskutočnil v rokoch 1960 až 1983. Ich vek je viac ako 30 rokov, pričom výstavba realizovaná do roku 1983 (vrátane) dosiahla veľmi nízke tepelnotechnické vlastnosti vyplývajúce z platných požiadaviek všeobecne zaužívaného stavu a technológie výstavby a poznatkov.
3.b	čo merajú mílniky alebo ciele;	Ciel': Počet obnovených budov závisí od ich veľkosti. Ciel' by sa mohol vyjadriť v hrubej celkovej podlahovej ploche v m² obnovených budov, s definíciou celkovej podlahovej plochy pre EPC. Mílniky:

		2026/2027: Spustenie programu (alebo 2027/2028 v závislosti od zavedenia ETS2), príprava výziev v spolupráci so zainteresovanými stranami, budovanie kapacít (opatrenie 4) 2028–2032: Výzvy, celková podlahová plocha obnovených budov 472 500 m² hrubej podlahovej plochy ročne.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnika(-ov) alebo cieľa(-ov);	Metodika: míľniky a ciele sa budú merať pomocou kľúčových ukazovateľov energetickej hospodárnosti: celková podlahová plocha budov podľa EPC, ktoré prešli obnovou financovanou zo SCF, úspory ročnej primárnej a konečnej energie sa overia pomocou EPC vydaného pred obnovou a po obnove.
3.d	aká je východisková úroveň (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov)	Východisková situácia: Podpora zo strany ŠFRB: Výška podpory na úvery na obnovu od ŠFRB pre sociálne bývanie/samosprávy: od roku 2006 – 28 žiadostí, poskytnuté úvery vo výške 7 353 246,51 EUR, 840 jednotiek (2024 – 4 žiadosti, 88 bytov, poskytnuté úvery vo výške 1 622 810 EUR). V prípade zariadení sociálnych služieb môžu úvery od ŠFRB získať ako obce a vyššie územné celky (t. j. verejní poskytovatelia sociálnych služieb), tak aj iné právnické osoby (neverejní poskytovatelia sociálnych služieb, t. j. tí, ktorí nie sú zahrnutí do systému podľa zákona č. 448/2008 Z. z.). Podmienkou však je, aby boli splnené technické a kapacitné parametre v súlade so zákonom č. 448/2008 Z. z., potvrdenie vydáva Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (https://www.employment.gov.sk/sk/rodina-socialna-pomoc/socialne-sluzby/podpora-zariadeni-socialnych-sluzieb-zo-statneho-fondu-rozvoja-byvania/). Výstavba a obnova zariadení sociálnych služieb: Výška úverovej podpory – od roku 2005 – 49 žiadostí, poskytnutý úver 48 309 014,28 EUR, podporené lôžka 1 840 lôžok Údaje o obnove za celé obdobie nie sú k dispozícii, ale napríklad podpora bola: v roku 2023 – 1 790 030 EUR – 2 zariadenia sociálnych služieb – 362 lôžok; v roku 2024 – 1 557 600 EUR – 1 zariadenie sociálnych služieb – 40 lôžok). Obnova sociálnych bytov je zahrnutá v rozpočte ŠFRB v rámci obnovy ako takej, kde sa navrhuje rozpočet vo výške 172 miliónov EUR (celková obnova všetkého). Návrh obnovy

		sociálnych bytov vychádza z predložených žiadostí; v prípade väčšieho záujmu má ŠFRB k dispozícii ešte nepridelené rozpočtové prostriedky. Pokiaľ ide o zariadenia sociálnych služieb: Východiskom sú vyššie uvedené existujúce schémy a niekoľko podporných projektov (pozri 1.a), ale pre neverejných poskytovateľov sociálnych služieb je ťažké získať podporu. ŠFRB, ktorý bude program prevádzkovať, poskytuje sociálnemu bývaniu a zariadeniam sociálnych služieb úvery už viac ako 10 rokov. ŠFRB neposkytuje dotácie. Neexistujú relevantné údaje o energetickej náročnosti sociálneho bývania, pretože energetické certifikáty sa vydávajú prevažne pre nové alebo obnovené budovy a budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou podľa smernice EPBD ešte nie sú definované. Za budovy s najhoršou energetickou hospodárnosťou by sa mohli alternatívne považovať neobnovené budovy postavené pred rokom 1983. V roku 2024 bolo 18,3 % obyvateľov Slovenska, čo predstavuje viac ako 980 000 ľudí, ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením. Počet a podiel ľudí ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením sa medziročne zvýšil o 37 000 ľudí, pričom tento nárast bol zaznamenaný už štvrtý rok po sebe. Pre porovnanie, v roku 2023 bolo 17,6 % obyvateľstva (943 000 ľudí) ohrozených chudobou alebo sociálnym vylúčením, čo znamená, že ich podiel sa medziročne zvýšil o 0,7 percentuálneho bodu (pb). Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky, Výsledky prieskumu o príjmoch a životných podmienkach Ciel: Obnova približne 2 362 500 m² hrubej celkovej podlahovej plochy sociálnych bytov (vo vlastníctve samospráv) alebo zariadení sociálnych služieb a v dôsledku toho zníženie nákladov na energiu pre zraniteľné domácnosti, osoby ohrozené chudobou alebo sociálnym vylúčením a zlepšenie vnútorného prostredia.
3.e	termín dosiahnutia (podľa štvrťroka a roka)	Práce sa začnú 1. januára 2027 (1. štvrťrok 2027). Prvý rok bude zameraný na prípravu výziev. V tom istom počiatočnom roku by malo prebehnúť budovanie kapacít. Očakáva sa, že ciele budú dosiahnuté do 31. decembra 2032 (4. štvrťrok 2032), takže sa predpokladá, že implementácia potrvá 6 rokov.
3.f	Kto a ktorá inštitúcia bud kou	Navrhuje sa, aby SCF vychádzal z overených skúseností Ministerstva dopravy SR. Od roku 1999 Ministerstvo dopravy

	zodpovednou za implementáciu, meranie a podávanie správ.	SR priamo podporuje obce pri financovaní výstavby nájomných bytov prostredníctvom Programu rozvoja bývania. V rámci tohto programu môžu samosprávy kombinovať štátne dotácie s dlhodobými nízkopríjmovými úvermi zo Štátneho fondu rozvoja bývania (ŠFRB). Dotácie poskytuje Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa zákona č. 443/2010 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania a sociálneho bývania v znení neskorších predpisov. Vykonávajúci orgán: Za vykonávanie, meranie a podávanie správ bude zodpovedná existujúca štruktúra Štátneho fondu rozvoja bývania (ŠFRB) podriadená Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky.
3.g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory	<i>Neaplikovateľné</i>
4	Implementácia a monitorovanie M&Is	
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	Implementačný orgán: Za implementáciu, meranie a podávanie správ bude zodpovedný Štátny fond rozvoja bývania (ŠFRB).
4.b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	Táto investícia prispeje k nasledujúcim ukazovateľom: • zvýšenie počtu budov/podlahovej plochy budov, ktoré prešli hĺbkovou obnovou alebo inou energetickou obnovou, • zníženie počtu domácností v energetickej chudobe, • zníženie emisií skleníkových plynov, • úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé budovy energetickým certifikátom budovy (EPC) pred obnovou a po obnove. Relevantným ukazovateľom pre orientačné mílniky a ciele tejto investície je hrubá celková podlahová plocha budov v m², ako je uvedené v EPC, ktoré prešli obnovou. Podlahová plocha sa môže prepočítavať na počet bytov na základe štandardnej veľkosti bytu podľa právnych predpisov.
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov	Výzvy budú vyhlásené a úspešní uchádzači budú monitorovaní a budú musieť podávať správy o celkovej podlahovej ploche obnovennej budovy (podľa EPC), úsporách ročnej primárnej a konečnej energie na základe EPC vydaného pred obnovou a po obnove.
5	Financovanie a náklady	

5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie	Predpoklady pre odhad nákladov: - výpočet je na m² hrubej podlahovej plochy obnovených budov, pretože veľkosť budov sa veľmi líši, od veľkých viacpodlažných sociálnych bytových domov v mestách po malé rodinné domy v malých obciach. - Vážený priemer podlahovej plochy rodinného domu podľa sčítania obyvateľstva, bytov a domov z roku 2021, prepočítaný z čistej podlahovej plochy (ŠU SR) na hrubú celkovú podlahovú plochu, ako je uvedená v EPC je 189 m² - na základe údajov zo schémy „Obnov dom“ sa priemerné náklady na obnovu rodinného domu odhadujú na 160 EUR/m² hrubej celkovej podlahovej plochy (pri zateplení a výmene okien sú priemerné náklady 143 EUR/m², pri hĺbkovej obnove vrátane systémov sú 170 EUR/m² v cenách 2023–2024) 2500 budov veľkosti rodinného domu obnovených za rok predstavuje 472 500 m² /rok. Pre bytové domy sa predpokladá priemerný pomer 1,3244 medzi m² hrubou celkovou podlahovou plochou budovy a m² čistej úžitkovej podlahovej plochy jedného bytu. Odhadovaný počet žiadateľov (subjektov): Ročne obnovená podlahová plocha 472 500 m² zodpovedá 2 500 priemerným rodinným domom (189 m²) alebo 236 väčším bytovým domom (2000 m²). Predpokladá sa, že počet žiadateľov (subjektov) je 1 500. Údaje o veľkosti a celkovom počte sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb nie sú k dispozícii. Jednotkové náklady odrážajú zámer vlády pomôcť čo najširšiemu okruhu príjemcov, pričom sa riadi zásadou energetickej efektívnosti ako prvej.
5.b	Celkové náklady opatrenia/investície	Celkové náklady opatrenia budú 378,1 milióna EUR za podlahovú plochu približne 2 362 500 m² hrubej podlahovej plochy budov obnovených počas 6-ročného obdobia SCF. Odhadovaný počet žiadateľov (subjektov) je 1 500. Rozdelenie nákladov na obnovu je približne nasledovné: - sociálne bývanie – bytové domy vo vlastníctve obcí 54 miliónov EUR ročne - Sociálne zariadenia 22 miliónov EUR ročne

⁴⁴ Sternová et al. (2010). Energetická hospodárnosť a energetická certifikácia budov. (dostupné v slovenčine).

5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú byť náklady vynaložené	Práce sa začnú 1. januára 2027. Prvý rok bude zameraný na prípravu výziev. <table><tr><th>Rok</th><th>Hrubá podlahová celková plocha obnovených budov</th><th>Náklady na jednotku EUR/m2 (hrubá podlahová plocha)</th><th>Celkové náklady za rok v mil. EUR</th></tr><tr><td>2027</td><td>Príprava výziev</td><td></td><td>0,1</td></tr><tr><td>2028</td><td>472 500</td><td>160</td><td>75,6</td></tr><tr><td>2029</td><td>472 500</td><td>160</td><td>75,6</td></tr><tr><td>2030</td><td>472 500</td><td>160</td><td>75,6</td></tr><tr><td>2031</td><td>472 500</td><td>160</td><td>75,6</td></tr><tr><td>2032</td><td>472 500</td><td>160</td><td>75,6</td></tr><tr><td>Celkom</td><td></td><td></td><td>378,1</td></tr></table>	Rok	Hrubá podlahová celková plocha obnovených budov	Náklady na jednotku EUR/m2 (hrubá podlahová plocha)	Celkové náklady za rok v mil. EUR	2027	Príprava výziev		0,1	2028	472 500	160	75,6	2029	472 500	160	75,6	2030	472 500	160	75,6	2031	472 500	160	75,6	2032	472 500	160	75,6	Celkom			378,1
Rok	Hrubá podlahová celková plocha obnovených budov	Náklady na jednotku EUR/m2 (hrubá podlahová plocha)	Celkové náklady za rok v mil. EUR																															
2027	Príprava výziev		0,1																															
2028	472 500	160	75,6																															
2029	472 500	160	75,6																															
2030	472 500	160	75,6																															
2031	472 500	160	75,6																															
2032	472 500	160	75,6																															
Celkom			378,1																															
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	o Spolufinancovanie 25 % z národných fondov																																
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I	o																																
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	o Nie																																
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov	Odhad nákladov vychádza zo skúseností so schémou ŠFRB.																																
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov																																	
6.a	Časový limit pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho	Neaplikovateľné																																

vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a palív na vykurovanie	
--	--

04 Opatrenie 4: Poradenstvo, odborná pomoc, budovanie kapacít a vzdelávanie

Prvok	Opis
1	Všeobecný opis monitorovania a hodnotenia Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či je nové alebo existujúce Povaha: Toto opatrenie bude poskytovať poradenstvo a odbornú pomoc v rámci jednotných kontaktných miest (OSS) zriadených na základe smerníc EPBD a EED. Cieľom je doplniť služby OSS o pomoc zraniteľným skupinám, poskytovať zraniteľným domácnostiam bezplatné poradenstvo na mieru, energetické certifikáty a paspory obnovy (EPBD čl. 12 a 19) a poskytovať vzdelávanie a odbornú prípravu zainteresovaným stranám. Podporované budú dva typy pomoci: • poradenstvo pri prvom kontakte zo strany existujúcich sociálnych pracovníkov v teréne (Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR), ktorí budú poskytovať základné energetické poradenstvo, identifikovať oprávnené domácnosti a nasmerujú ich do OSS; • podrobné technické poradenstvo zamerané na zraniteľné skupiny bude poskytované v OSS (vytvorené podľa EED, EPBD). Opatrením sa zriadia ďalšie kontaktné miesta alebo OSS v regiónoch s väčším počtom zraniteľných skupín, bližšie k cieľovým skupinám (zhustenie OSS). Odborná príprava, vzdelávanie a budovanie kapacít pre zainteresované strany zapojené do implementácie SCF bude poskytované pre: miestne samosprávy, odborníkov zapojených do poradenstva a projektovania obnovy a zlepšovania energetickej hospodárnosti budov, regionálne centrá, terénnych sociálnych pracovníkov v oblasti základného energetického poradenstva. Program odbornej prípravy by sa mohol realizovať prostredníctvom existujúcich programov odbornej prípravy a

Prvok	Opis
	budovania kapacít, napríklad „Obnov dom mini“, „Zelená solidarita“. Cieľom je poskytovať školenia ľuďom, ktorí pomáhajú zraniteľným domácnostiam. Školenia sa môžu zamerať nielen na jednotlivcov, ale aj na regionálne energetické centrá ako celok. Mohli by sa zahrnúť aj školenia o inkluzívnom dizajne a potrebách ľudí so zdravotným postihnutím. Typ: Informácie, vzdelávanie, osvetová činnosť a poradenstvo Nové alebo existujúce: Budúce jednotné kontaktné miesta, ktoré budú zriadené v súlade s článkom 22 ods. 6 smernice EED 2023/1791 a článkom 18 ods. 1 a 2 smernice EPBD 2024/1275 z SCF. Doplnkovosť spočíva v rozšírení činnosti jednotných kontaktných miest (OSS) vytvorených na základe (EED, EPBD) pre všetkých obyvateľov prostredníctvom: Poradenstva, ktoré je prispôbené zraniteľným domácnostiam, zapojením terénnych pracovníkov bližších k zraniteľným skupinám (napr. marginalizovaným skupinám alebo špecifickým lokalitám, ako sú MRR – menej rozvinuté prioritné okresy). V rámci OSS bude SCF zabezpečovať zraniteľným domácnostiam bezplatné energetické certifikáty a paspory obnovy (EPBD čl. 12 a 19). Základné energetické poradenstvo môžu poskytovať sociálni pracovníci a iní odborní pracovníci okrem základného a špecializovaného sociálneho poradenstva (SSP) v rámci nasledujúcich služieb – terénna krízová intervenčná služba, nízkoprahové denné centrum, integračné centrum, komunitné centrum a nízkoprahová sociálna služba pre deti a rodiny alebo poradcovia v rámci SSP. Je možné využiť existujúcich odborných pracovníkov v registrovaných sociálnych službách krízovej intervencie (SSKI), ktorí pôsobia priamo v regiónoch a v MRK. Väčšina odborných pracovníkov je v súčasnosti financovaná v rámci národného projektu Spolu pre komunity.

Prvok	Opis
	Potrebné je vyškolenie sociálnych pracovníkov v oblasti základného energetického poradenstva. Kapacity existujúcich a dobre fungujúcich programov, ako sú programy Zdravé regióny a terénni sociálni pracovníci (TSP), by sa mohli využiť na školenia a vzdelávanie. V tejto súvislosti je nevyhnutné komplexné odmeňovanie a rozšírenie pôsobnosti existujúcich podporných profesií, terénnych sociálnych pracovníkov (TSP), komunitných centier a programov Zdravé regióny. Existuje niekoľko opatrení zameraných na zraniteľné skupiny, ktoré nezahŕňajú aspekty energetickej efektívnosti budov. SAŽP poskytuje terénne poradenstvo v rámci programu Obnov Dom MINI vo vybraných obciach, predovšetkým pokiaľ ide o administratívny proces. Predmetné opatrenie je preto novým samostatným opatrením. Doplnkovosť existujúcich schém: Poradenské kapacity pre všetky schémy by sa mali rozšíriť tak, aby zahŕňali cielenú pomoc pre zraniteľné skupiny a SCF.
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľ opatrenia: Hlavným cieľom je zvýšenie miery obnovy a kvality obnovy, podpora implementácie ďalších opatrení zo SCF a konkrétne nasmerovanie ľudí k opatreniam SCP v oblasti obnovy rodinných domov, bytových domov a sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb, a tým úspora konečnej energie, primárnej energie a emisií CO₂, zníženie spotreby fosílnych palív a výdavkov na energiu. Poradenstvo a pomoc zraniteľným skupinám je kľúčové pre úspech ďalších opatrení. V rámci tohto opatrenia by vyškolení sociálni pracovníci mohli poskytovať poradenstvo v oblasti zlepšovania správania a “mäkkých” opatrení na úsporu energie, ktoré by tiež mohli prispieť k cieľom SCF. Zariadenia technického poradenstva, OSS, zriadené podľa článku 18 smernice EPBD a článku 22 ods. 3 smernice EED „Informovanie a zvyšovanie povedomia“, poskytujú zjednodušené informácie, technické, administratívne a finančné poradenstvo v oblasti energetickej efektívnosti, možností a riešení pre domácnosti, mikropodniky, verejné a neverejné

Prvok	Opis
	subjekty (napr. správcovia sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb). Podľa článku 22 ods. 6 EED by OSS mali poskytovať špecializované služby pre ľudí postihnutých energetickou chudobou, zraniteľných klientov a ľudí z domácností s nízkymi príjmami. V rámci SCF sa v pri OSS rozšíri poradenstvo a pomoc prispôbena zraniteľným skupinám, ktorá bude bližšia špecifikám SCF a geograficky bližšia identifikovaným zraniteľným skupinám. Cieľové skupiny: Cieľom tohto opatrenia je poskytovať špecializovanú pomoc zraniteľným domácnostiam (aj prostredníctvom subjektov sociálneho bývania a spoločenstiev vlastníkov bytov a mikropodnikov) ako hlavnej cieľovej skupine. Priame poradenstvo pre vlastníkov rodinných domov budú najskôr poskytovať sociálni terénni pracovníci, ktorí identifikujú potenciálnych príjemcov a nasmerujú ich do jednotných kontaktných miest (OSS), kde im poskytnú technické poradenstvo. Jednotné kontaktné miesta poskytnú podrobnejšie poradenstvo týkajúce sa všetkých opatrení v SCP. Cieľovými skupinami pre vzdelávanie a budovanie kapacít sú: - súčasní terénni pracovníci (Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR) zapojení do prvého kontaktu, ktorí poskytnú základné energetické poradenstvo, - zainteresované strany zapojené do implementácie SCF, miestne samosprávy, odborne spôsobilé osoby pre energetickú certifikáciu budov a iní odborníci, mikropodniky. Vplyv: Toto opatrenie má vplyv na zvýšenie miery obnovy a kvality obnovy, zníženie energetickej chudoby prostredníctvom obnovy, ktorá zabezpečuje dosiahnutie úspor nákladov na energiu. Toto opatrenie prispieje k nasledujúcim ukazovateľom: zníženie počtu zraniteľných domácností, zníženie emisií skleníkových plynov v sektore budov, ročné úspory konečnej spotreby energie.

Prvok	Opis
	Relevantným ukazovateľom pre orientačné míľniky a ciele tohto opatrenia je počet kontaktov, t. j. počet zraniteľných domácností, mikropodnikov, subjektov sociálneho bývania a správcov budov, ktorým bolo poskytnuté poradenstvo alebo konzultácie.
1.c	Ako M&Is rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny Opatrenie podporuje zlepšenie energetickej efektívnosti budov prostredníctvom zvyšovania povedomia, zvýšenia miery obnovy a zlepšenia kvality obnovy. Dôsledkom je zníženie spotreby energie, úspory nákladov na energiu a zníženie emisií skleníkových plynov s dlhodobým vplyvom. Ďalšími vplyvmi sú zlepšenie tepelnej pohody, zníženie zdravotných rizík spôsobených vlhkosťou v interiéri, zabránenie vzniku plesní, zníženie hluku výmenou okien.
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných výziev pri implementácii V tejto fáze sa za implementačnú organizáciu považuje Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Bude potrebná spolupráca medzi SAŽP, Ministerstvom dopravy SR (zodpovedným za implementáciu EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (zodpovedným za implementáciu EED), ktoré sú zodpovedné za zriadenie OSS. Musí sa zapojiť Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR (terénni sociálni pracovníci). Prax implementácie existujúcich schém Ministerstvom životného prostredia SR ukázala, že forma pracovného pomeru terénnych pracovníkov s poskytovateľom na základe trvalého alebo dočasného pracovného pomeru je vhodnejšia ako forma dohôd o vykonaní prác mimo pracovného pomeru. Regionálne úrady SAŽP sú primárne určené na hodnotenie žiadostí, nie na technické poradenstvo v oblasti obnovy budov. Poradenstvo v oblasti žiadostí by mohli poskytovať zamestnanci SAŽP z 10 regionálnych kancelárií, ktorí by pravidelne navštevovali OSS, kde by poskytovali poradenstvo zraniteľným skupinám v regiónoch. Ich platy by boli financované výlučne z SCF, pričom by využívali priestory OSS financované z iných zdrojov. Do OSS budú musieť byť zapojení aj aktéri zo súkromného sektora (napr. odborne spôsobilé osoby pre energetickú certifikáciu budov), ktorí budú poskytovať technické poradenstvo.

Prvok	Opis
	Kľúčová bude výmena skúseností medzi príslušnými štátnymi orgánmi a rôznymi ministerstvami. Predpokladané problémy pri implementácii: • súčasný nedostatok odborných kapacít na technické poradenstvo • v implementačnej fáze je potrebné špecifikovať podmienky poskytovania bezplatných energetických certifikátov a pasportov obnovy budov s cieľom zabezpečiť ich kvalitu • kompetencie terénnych pracovníkov musia byť rozšírené v spolupráci s Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR.
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné) Na Slovensku je podiel slobodných mužov a žien, ktorí sú podľa ukazovateľov EU-SILC identifikovaní ako energeticky chudobní, veľmi podobný, čo môže poukazovať na skutočnosť, že tento ukazovateľ nemá významný rodový aspekt. Pri navrhovaní poradenských mechanizmov by sa malo zohľadniť, kto prijíma rozhodnutia v domácnosti, a podpora by sa mala zamerať na túto osobu. Rodové roly a rozdiely v príjmoch majú významný vplyv na kultúrne a praktické rozdelenie tejto úlohy. Pri zameraní a prispôbení poradenstva je potrebné zohľadniť rodovú perspektívu. Ženy ako slobodné matky môžu pri rozhodovaní o obnove potrebovať osobitný prístup.
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť) Predchádzajúce skúsenosti Ministerstva životného prostredia SR jasne ukazujú, že je potrebné poskytovať odborné poradenstvo obyvateľom, ktorí sú ohrození energetickou chudobou. Odborne informovaný a vyškolený prvý kontaktný expert môže poskytovať základné energetické poradenstvo, ale môže tiež pomáhať pri vypĺňaní žiadostí a upozorňovať na prípadné nedostatky v poskytnutých informáciách, čím prispieva k skráteniu času potrebného na posúdenie žiadostí. Opatrenie bude tiež podporovať odbornú prípravu odborníkov zodpovedných za hodnotenie skutočných úspor energie (zamestnanci OSS, odborne spôsobilé osoby pre energetickú certifikáciu budov). Prax pri implementácii rôznych finančných nástrojov (POO, REPowerEU, Modernizačný fond) opakovane

Prvok	Opis
	ukazuje nedostatočný počet odborníkov, ktorí sú schopní posúdiť potenciálne úspory energie. Dostupnosť, odbornosť a flexibilita terénnych pracovníkov je kľúčovým faktorom, ktorý určuje úspech/neúspech implementácie programov zameraných na ľudí žijúcich v energetickej chudobe. Je to spôsobené hlavne socioekonomickými faktormi, ako je povedomie v technickej oblasti, úroveň finančnej gramotnosti a dostupnosť informácií o výhodách obnovy budov. V neposlednom rade je tu aj nedostupnosť internetového pripojenia, nízka informovanosť o existencii programov atď. Ministerstvo životného prostredia SR preto považuje za kľúčové, aby terénni pracovníci boli k dispozícii počas každého kroku implementácie opatrení na obnovu rodinných domov ľudí žijúcich v energetickej chudobe alebo ohrozených energetickou chudobou. Riziká a výzvy: - Hlavným rizikom je, že záujem bude nízky, pretože cieľová skupina nebude dostatočne rozumieť výhodám. Zapojenie terénnych sociálnych pracovníkov do prvého kontaktu so zraniteľnými skupinami by mohlo túto výzvu zmierniť. - Nedostatočný počet technických expertov na Slovensku. Na zmiernenie tejto výzvy je dôležité rozšíriť kompetencie existujúcich expertov o poradenstvo v oblasti SCF (napr. odborne spôsobilé osoby pre energetickú certifikáciu budov) namiesto vytvárania nových expertov venujúcich sa výlučne implementácii SCF.
1.g	Posúdenie doplnkovosti Existuje niekoľko opatrení zameraných na zraniteľné skupiny. Národný projekt Terénna sociálna práca a komunitné centrá „Spoločne pre komunity“ prispeje k zmierneniu vplyvu chudoby a sociálneho vylúčenia na životy ľudí, ktorí majú obmedzený prístup k zdrojom a službám hlavného prúdu spoločnosti, prostredníctvom svojich aktivít od augusta 2023 do januára 2029. Jeho alokácia vo výške 250 miliónov EUR pomôže znížiť nerovnosti v prístupe k vzdelávaniu, bývaniu, riešeniu zadlženosti, prístupu k zamestnaniu a zvýšiť prístup k sociálnym a

Prvok	Opis
	podporným službám. Oprávnené činnosti majú za cieľ pomôcť viac ako 80 000 klientom prostredníctvom: - terénnej sociálnej práce pre marginalizované rómske komunity a bezdomovcov (330 obcí – 1 030 pracovných miest); - Komunitných centier, nízkoprahových denných centier, nízkoprahovej sociálnej služby pre deti a rodiny. (220 poskytovateľov – 660 pracovných miest). Program Obnov dom mini realizuje Slovenská agentúra životného prostredia (SAŽP). Kvalifikovaní zamestnanci poskytujú poradenstvo žiadateľom v regionálnych kanceláriách v 10 mestách na Slovensku. Patria medzi ne všetky regionálne mestá, ako aj Liptovský Mikuláš a Lučenec. Sú to dobre vyškolení pracovníci, ktorí poskytujú podrobné poradenstvo v súvislosti s procesom podávania žiadostí, avšak neposkytujú poradenstvo týkajúce sa technických aspektov opatrení (čo obnoviť, energetická efektívnosť). Poradenstvo nie je na úrovni profesionálneho energetického inžiniera alebo stavebného inžiniera. Projekt Rozvojové tímy realizuje Úrad splnomocnenca vlády Slovenskej republiky pre rómske komunity v 60 vybraných obciach v rokoch 2023–2026. Aktivity projektu sa týkajú vzdelávania, bývania, zamestnanosti a boja proti rasizmu. Investičné aktivity zahŕňajú aj výstavbu a rekonštrukciu systémov zásobovania vodou, vodných zdrojov, výstavbu kanalizačných sietí a čistiarní odpadových vôd a výstavbu infraštruktúry na nakladanie s odpadom. Na riešenie energetickej chudoby by pracovníci v oblasti rozvoja bývania mohli potenciálne zlepšiť využívanie Sociálneho klimatického fondu medzi obzvlášť zraniteľnými skupinami obyvateľstva. K zvýšeniu povedomia o nástrojoch pomoci z SCP a doplnkových podporných programoch môžu prispieť napríklad aj komunitné stretnutia a fokusové skupiny osadníkov. Regionálne centrá MIRRI poskytujú poradenstvo pri príprave kvalitných projektov financovaných Európskou úniou a ich následnej realizácii.

Prvok	Opis
	Poradenstvo je poskytované bezplatne. Celkovo bolo zriadených 7 centier so sídlom v regionálnych mestách – Banská Bystrica, Košice, Nitra, Prešov, Trenčín, Žilina, Trnava. Územie Bratislavského samosprávneho kraja priamo pokrýva Ministerstvo investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie s odbornými kapacitami. V rámci národného projektu Kapacity pre regióny plánovala Slovenská inovačná a energetická agentúra (SIEA) budovať odborné kapacity v regiónoch, ktoré by mali byť schopné vyhľadávať, monitorovať a hodnotiť možnosti znižovania spotreby energie a zvyšovania energetickej sebestačnosti na regionálnej a miestnej úrovni. Cieľom projektu je zabezpečiť regionálne plánovanie, ako aj koordináciu a podporu rozvoja udržateľnej energetiky a procesu dekarbonizácie v regiónoch. Od januára 2024 plánovala SIEA rozšíriť svoje pracoviská v regionálnych mestách a v januári 2025 mala spolu s samosprávnymi regiónmi, ktoré sú partnermi projektu, začať otvárať regionálne centrá udržateľnej energetiky. Projekt je však oneskorený a jeho ďalší vývoj je otázný. Odporúčame realizovať výmenu skúseností medzi koordinátormi a terénnymi pracovníkmi uvedených projektov a príslušnými štátnymi orgánmi a ministerstvami. Doplnkovosť: V rámci SCF vznikne kombinácia služieb poskytovaných v jednotných kontaktných miestach (OSS) a v existujúcich úradoch (napr. regionálnych kanceláriách “Obnov dom”, regionálnych centrách Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie, SAŽP, SIEA) a terénnych sociálnych pracovníkov, ktorí budú okrem základného a špecializovaného sociálneho poradenstva (ŠSP) poskytovať poradenstvo zraniteľným skupinám. Je potrebné vyškolenie sociálnych pracovníkov energetickými poradcami a možnosť poskytovať zraniteľným skupinám špecializované poradenstvo v tejto oblasti. Je dôležité, aby národné projekty financované z Programu Slovensko umožnili oficiálne rozšírenie

Prvok		Opis
		týchto činností s podporou činností Sociálneho klimatického fondu.
2	Zosúladienie monitorovania a hodnotenia s princípmi DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako M&I zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁴⁵	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovo špecifickými prílohami?	Áno, opatrenie je v súlade s činnosťou B1 (činnosti zamerané na zvyšovanie povedomia) prílohy k technickým usmerneniam.
Prístup 2	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami DNSH?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu InvestEU členského štátu?	Neplatí, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Má opatrenie/investícia nejaký významný predvídateľný vplyv na...	
2.a	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnej ujme

⁴⁵ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok	Opis
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy
2.c	Udržiateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie
2.e	Predchádzanie znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;
3.b	čo merajú míľniky alebo ciele;
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnikov alebo cieľov;
3.d	Aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť?
	Počet zraniteľných domácností, na ktoré sa zameriavajú opatrenia SCP pre budovy, určí počet zainteresovaných strán, ktoré budú potrebovať poradenstvo a pomoc. Počet obnovených rodinných domov z SCF určí počet vydaných EPC a pasportov obnovy zadarmo. Merateľnými míľnikmi a cieľmi sú počet zraniteľných subjektov (domácností, aj prostredníctvom subjektov sociálneho bývania a združení vlastníkov bytov/spoločností spravujúcich zariadenia a mikropodnikov), ktorým bude poskytnuté poradenstvo a pomoc, počet vydaných energetických certifikátov budov a pasportov obnovy a počet vyškolených poradcov a iných zainteresovaných strán. Metodika: míľniky a ciele sa budú každoročne merať a overovať pomocou kľúčových ukazovateľov výkonnosti. Zdrojom budú záznamy z činnosti OSS a terénnych pracovníkov, napr. počet zraniteľných domácností, ktorým poskytnúť poradenstvo (počet kontaktov), počet energetických certifikátov a pasportov obnovy zaplatených/poskytnutých bezplatne, počet vyškolených poradcov zapojených do SCF. Východisková situácia: Existuje niekoľko opatrení zameraných na zraniteľné skupiny (pozri 1g), ale aspekty energetickej efektívnosti budov a SCF musia byť doplnené. Ľudia žijúci v energetickej chudobe sú ovplyvnení sociálno-ekonomickými faktormi, ako je povedomie v

Prvok	Opis
(Kvantifikovaná hodnota cieľov)	technickej oblasti, úroveň finančnej gramotnosti a dostupnosť informácií o výhodách obnovy budov, nedostupnosť internetového pripojenia, nízke povedomie o existencii schém atď. SAŽP poskytuje poradenstvo v teréne v rámci programu “Obnov Dom Mini” vo vybraných obciach, predovšetkým pokiaľ ide o administratívny proces. Pracovníci sú vyškolení v energetických aspektoch, ale nie do takej miery, aby mohli poskytovať kvalifikované technické poradenstvo o opatreniach. Skôr poskytujú poradenstvo o tom, ktoré opatrenia sú z výzvy financované. Cieľom plánu REPowerEU je 20 000 konzultácií pre program “Obnov dom mini” (financovaný POO a/alebo MoF). Počet konzultácií v rámci bežného programu “Obnov dom” nie je podrobne monitorovaný. Bezplatné odborné poradenstvo poskytovala SIEA v poradenských centrách v rokoch 2016 až 2023 v rámci projektu „Žiť energiou“ pod záštitou SIEA a Ministerstva hospodárstva Slovenskej republiky. Východiskovým bodom pred implementáciou SCF budú jednotné kontaktné miesta vytvorené v rámci EPBD a EED. EPBD čl. 18: Členské štáty zabezpečia zriadenie aspoň jedného jednotného kontaktného miesta: a) na 80 000 obyvateľov; b) na región; c) v oblastiach, kde je priemerný vek budov vyšší ako národný priemer; d) v oblastiach, kde členské štáty zamýšľajú implementovať integrované programy obnovy; alebo (e) v lokalite, ktorá je dostupná za menej ako 90 minút priemerného času cestovania, na základe dopravných prostriedkov, ktoré sú miestne dostupné. Pre 5 449 270 obyvateľov sa prvá podmienka smernice EPBD rovná minimálnemu počtu 68 OSS. Počet OSS: 68 povinných vytvorených v budúcnosti + 10 dodatočných OSS bližšie k zraniteľným skupinám = 78 OSS Cieľ: Počet kontaktov, poradenstva a pomoci poskytnutých zraniteľným a marginalizovaným

Prvok	Opis
	skupinám pre približne 20 000 obnovených rodinných domov, 7 500 sociálnych bytov a zariadení sociálnych služieb a 2 320 správcov budov/spoločenstiev vlastníkov bytov v bytových domoch. Približne 25 000 energetických certifikátov budov pred a po obnove a pasportov obnovy bude uhradených odborne spôsobilým osobám, ktoré by mali byť hlavnými technickými poradcami. Odhad počtu klientov, ktorí nakoniec dom neobnovia, je tiež zahrnutý, pretože úhrada energetického certifikátu a pasportu obnovy nemôže byť podmienená následnou obnovou, keďže môžu nastať situácie, keď žiadateľ z viacerých dôvodov obnovu neuskutoční a ani nemôže zaplatiť za EPC. Počet vyškolených expertov, zainteresovaných strán zapojených do implementácie pomoci a poradenstva je približne 550. Počet kampaní na zvyšovanie povedomia: 5.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Práce sa začnú 1. januára 2027 (1. štvrťrok 2027). Očakáva sa, že ciele budú dosiahnuté do 31. decembra 2032 (4. štvrťrok 2032), takže sa predpokladá, že implementácia potrvá 6 rokov.
3.f	kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ. Implementačný orgán Zatiaľ nie je rozhodnuté, kto bude prevádzkovať jednotné kontaktné miesta (OSS). V tejto fáze sa za vykonávajúcu organizáciu považuje Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Bude potrebná spolupráca medzi SAŽP, Ministerstvom dopravy SR (zodpovedným za implementáciu smernice EPBD) a Ministerstvom hospodárstva SR (zodpovedným za implementáciu smernice EED), ktoré sú spoločne zodpovedné za zriadenie OSS. Musí sa zapojiť Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (terénni sociálni pracovníci). Odborná príprava by sa mala týkať predovšetkým konkrétnych výziev, takže výzvy týkajúce sa obnovy rodinných domov by mala riadiť SAŽP, v spolupráci so SIEA. Zapojenie odborne spôsobilých osôb na energetickú certifikáciu budov a profesijných organizácií, ako je

Prvok		Opis
		Slovenská komora stavebných inžinierov (SKSI), do vzdelávania a budovania kapacít je v rámci vzdelávacích a školiacich aktivít nevyhnutné.
3.g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory	N/A
4	Monitorovanie a hodnotenie implementácie a monitorovania	
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	Implementačný orgán: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky je v tejto fáze považované za implementačnú organizáciu zodpovednú za implementáciu, meranie a podávanie správ v spolupráci so SAŽP a Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky (terénni sociálni pracovníci). Bude potrebná spolupráca medzi Ministerstvom dopravy (implementácia EPBD) a Ministerstvom hospodárstva (implementácia EED), ktoré sú zodpovedné za vytvorenie OSS. Regionálne úrady SAŽP sú primárne určené na hodnotenie žiadostí, nie na technické poradenstvo v oblasti obnovy budov. Poradenstvo v oblasti žiadostí by mohli poskytovať zamestnanci SAŽP z 10 regionálnych kancelárií. Potrebné je využiť existujúce kapacity dobre fungujúcich programov. Odporúča sa koordinovať tieto snahy a školenia s regionálnymi centrami Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie, rozvojovými tímami splnomocnenca pre rómske komunity, regionálnymi úradmi SIEA a ďalšími príslušnými orgánmi. Školenia by sa mali týkať predovšetkým konkrétnych výziev, takže tie, ktoré sa týkajú obnovy rodinných domov, by mala riadiť SAŽP v spolupráci so SIEA.
4.b	Určiť kľúčové ukazovatele výkonnosti	Relevantným ukazovateľom pre indikatívne míľniky a ciele tohto opatrenia je počet odporúčaných zraniteľných domácností v rodinných domoch, v sociálnych bytoch a zariadeniach sociálnych služieb prostredníctvom subjektov sociálneho bývania, spoločenstiev vlastníkov bytov a mikropodnikov (podľa počtu kontaktov). Toto opatrenie zvýši mieru obnovy a kvalitu obnovy a prispeje k nasledujúcim ukazovateľom, ktoré by sa mali tiež uvádzať:

Prvok	Opis
	- počet budov a zodpovedajúca podlahová plocha obnovená s podporou M&Is po poradenstve a pomoci, - zníženie počtu domácností v energetickej chudobe, - zníženie emisií skleníkových plynov, - úspory v ročnej primárnej a konečnej spotrebe energie, potvrdené pre jednotlivé rodinné domy energetickým certifikátom pred a po obnove.
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov
	Poradenstvo a pomoc budú každoročne monitorované na základe vyššie uvedených KPIs.
5	Financovanie a náklady
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie Predpoklady pre odhad nákladov čiastočne vychádzajú zo skúseností SAŽP z programu „Obnov dom“ (10 regionálnych poradenských centier): Pracovníci OSS: 10 hodín/klient pre 5000 klientov/rok (pre 4000 skutočne obnovených rodinných domov za rok) + 300 subjektov sociálneho bývania, čo predstavuje 331 osobomesiacov (PM) za rok. - Priemerné superhrubé náklady na jedného zamestnanca OSS: 3 000 EUR/mesiac Celkové náklady (pre 78 OSS; 331 PM * 3 000) = 0,994 milióna EUR ročne Sociálni pracovníci v teréne vyškolení na prvý kontakt v oblasti energetického poradenstva poskytnú 5 000 asistencií (pre 4 000 skutočne obnovených domov) za rok. Predpokladá sa 8 hodín na jednu asistenciu, čo je 250 osobomesačných jednotiek za rok. Priemerné hrubé náklady na jedného zamestnanca v teréne: 2 500 EUR za mesiac Celkové náklady na pomoc terénnych pracovníkov 250 PM = 0,625 milióna EUR ročne - Správcovia bytových domov/spoločenstvá vlastníkov bytov (približne 2 320 v závislosti od koncentrácie zraniteľných domácností v jednom bytovom dome) dostanú podporu 6 hodín/klient, čo predstavuje 17,4 osobomesiacov/rok s priemernými hrubými nákladmi na zamestnanca poskytujúceho

Prvok	Opis								
	poradenstvo: 1 800 EUR/mesiac a celkové náklady = 0,0313 milióna EUR ročne • Celkový počet podporovaných klientov, ktorí obnovia alebo plánujú obnoviť budovu, je 20 000 obnovených rodinných domov, 25 000 podporených klientov + 1 500 subjektov sociálneho bývania + 2 320 správcov bytových domov. Celkový počet: 28 820 kontaktov počas 5 rokov implementácie SCF. Majitelia rodinných domov (25 000) sú podporovaní dvakrát, prostredníctvom OSS (10 hodín) a terénnych pracovníkov (8 hodín). • EPC (pred a po obnove) a paspory obnovy poskytované vlastníkom rodinných domov zadarmo: 1 700 EUR/2xEPC + pasport obnovy pre 5 000 klientov ročne (po dobu 5 rokov): 8,5 milióna EUR ročne - kampane na zvyšovanie povedomia stoja 1 milión EUR; 0,2 milióna EUR ročne Celkové ročné náklady: 0,994 + 0,625 + 0,0313 + 8,5 + 0,2 = 10,55 milióna EUR ročne - Vzdelávanie (vývoj vzdelávacích materiálov, škoolitelia, školenia, vrátane školenia zamestnancov zodpovedných za hodnotenie skutočných úspor energie) v prvom roku 1 milión EUR a 0,2 milióna EUR každý rok.								
5.b	Celkové náklady na opatrenie/investíciu								
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady Práce sa začnú 1. januára 2027, pričom prvý rok sa zameria na prípravu obsahu OSS, školenie a vzdelávanie zamestnancov, ale aj terénna práca by sa mala začať čo najskôr. <table><tr><th>Rok</th><th>Počet OSS</th><th>Náklady na jednotku v mil. EUR</th><th>Celkové náklady za rok v miliónoch EUR</th></tr><tr><td>2027</td><td>Príprava, vzdelávanie, školenia, kampane</td><td></td><td>1,0 + 0,2</td></tr></table>	Rok	Počet OSS	Náklady na jednotku v mil. EUR	Celkové náklady za rok v miliónoch EUR	2027	Príprava, vzdelávanie, školenia, kampane		1,0 + 0,2
Rok	Počet OSS	Náklady na jednotku v mil. EUR	Celkové náklady za rok v miliónoch EUR						
2027	Príprava, vzdelávanie, školenia, kampane		1,0 + 0,2						

Prvok		Opis			
		2028	1	10,35 + 0,2	10,55
		2029	1	10,35+0,2	10,55
		2030	1	10,35+0,2	10,55
		2031	1	10,35+0,2	10,55
		2032	1	10,35+0,2	10,55
		Celkom			53,95
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	Spolufinancovanie 25 % z národných fondov			
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli vzťahovať na fúzie a akvizície	Žiadne.			
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	Žiadne.			
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov	Náklady sú odhadované na základe skúseností z programu „Obnov dom“.			
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na určenie oprávnených príjemcov				
6.a	Časový limit pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a vykurovacích palív	N/A			

Tabuľka -05 Investícia 5: Podporný program na nákup nových vozidiel s nulovými emisiami pre verejnú dopravu a rozšírenie vozového parku vrátane nabíjacích staníc

Prvok		Popis
1	Všeobecný opis monitorovania a hodnotenia Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán	
1.a	Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či ide o nové alebo existujúce opatrenie	Investícia patrí do kategórie „Rozšírenie vozového parku: Rozšírenie a modernizácia vozového parku verejnej dopravy o vozidlá s nízkymi emisiami, ako sú elektrické autobusy“. Je zameraná na zraniteľné domácnosti a zraniteľných používateľov dopravy v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.

Prvok	Popis
	Cieľom investície je nahradenie starších, menej emisne efektívnych vozidiel verejnej dopravy, ako sú železničné vozidlá, autobusy a mikrobuses, financovaním nákupu nových vozidiel s cieľom zlepšiť a zvýšiť počet spojení v regiónoch s obmedzeným prístupom k verejnej doprave alebo posilniť grafikon verejnej dopravy. V procese obstarávania by mali mať prednosť vozidlá s nulovými emisiami a železničné vozidlá v súlade so zákonom 214/2021 Z. z. v znení neskorších predpisov. Okrem toho by súčasťou programu mali byť aj nosiče bicyklov, ktoré by cestujúcim umožnili bezproblémovo kombinovať verejnú dopravu s cyklistikou na úvodnom a poslednom úseku cesty. Vozidlá budú nízkopodlažné. Takýto prístup prispeje k zníženiu emisií, podporí multimodálne dopravné možnosti alepší celkovú kvalitu služieb verejnej dopravy. Časť podpory by mala byť vyčlenená na výstavbu nabíjajúcich staníc pre vozidlá v depách a na konečných zastávkach/termináloch. Na základe výsledkov modelovania by kritériá pre stanovenie priorít mali vychádzať z dostupnosti služieb verejnej dopravy a z indexu regiónov s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Štandardy pre dostupnosť verejnej dopravy stanoví Národný dopravný úrad (v súčasnosti v príprave), orgán Ministerstva dopravy. Štúdia vypracovaná Inštitútom environmentálnej politiky (IEP) uvádza, ktoré regióny môžu byť v porovnaní s ostatnými ohrozené nedostatočnou dopravnou obslužnosťou, prostredníctvom indexu dopravnej chudoby (IEP index). Opatrenie bude preto uprednostňovať dopravu v spomínaných dopravne chudobných regiónoch, čím sa zároveň dosiahne zníženie emisií prostredníctvom nákupu nových vozidiel (nová flotila v porovnaní so starou) alebo zmenou TCO. Dôrazne odporúčame používať kritérium zavedenia nového spojenia alebo posilnenia cestovného poriadku verejnej dopravy pri používaní vozidiel v rámci tohto programu. Oprávnenými príjemcami by boli samosprávne kraje, obce, spoločnosti založené samosprávami, ZSSK a spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu na základe zmluvy vo verejnom záujme.
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľom investície je poskytovať služby verejnej dopravy vo vysokej kvalite ako alternatívu k používaniu automobilov. To sa dosiahne nahradením súčasného vozového parku verejnej dopravy vozovým parkom s nulovými emisiami a poskytnutím finančných prostriedkov na infraštruktúru súvisiacu s elektromobilitou (nabíjacie stanice). Nový vozový park zabezpečí vyššiu kvalitu verejnej dopravy a prevádzku s

Prvok	Popis
	nulovými emisiami, čím prispeje k zníženiu spotreby fosílnych palív a emisií (GHG, NO_x, Sox, PM_{2,5}). Očakáva sa, že nové vozidlá budú mať nižšie prevádzkové náklady a budú využívať elektrickú energiu, čím sa zmierni vplyv zmeny cien fosílnych palív po zavedení systému ETS2. Na zabezpečenie efektívnosti investície z hľadiska vplyvu na cieľovú skupinu sa na určenie priorít regiónov a podporu nákupu vozidiel použije index dopravnej chudoby vypracovaný Inštitútom environmentálnej politiky⁴⁶. Nové vozidlá by mali mať nižšie celkové prevádzkové náklady vrátane nákladov na palivo, čím by sa zmiernil vplyv zavedenia ETS2 na používateľov dopravy, a následne aj na skupiny - cestujúcich - s nižšími príjmami.
1.c	Ako M&I rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny Na Slovensku má 4,9 % obyvateľstva vo vidieckych oblastiach veľmi ťažký prístup k verejnej doprave v porovnaní s 3 %, ktoré majú ťažkosti celkovo. Podľa modelovania (DVL2): • 12 – 14,5 % obyvateľstva sa považuje za zraniteľné, v závislosti od úrovne ceny ETS2, v riedko osídlených oblastiach. • Vplyv nákladov ETS2 bude treba riešiť najmä v prípade tých, ktorí používajú súkromné automobily na dochádzanie do práce a nemajú žiadnu alternatívu. Na Slovensku sa muži pri dochádzaní do práce s rodinou spoliehajú prevažne na individuálnu automobilovú dopravu, zatiaľ čo ženy viac využívajú verejnú dopravu, ktorá nie je rovnako dostupná v celej krajine. • Individuálna motorizovaná doprava sa častejšie využíva vo vidieckych oblastiach na dochádzanie do miest, kde sú k dispozícii základné služby. Opatrenie poskytne: • možnosť využívať verejnú dopravu, • alternatívu k nepoužívaniu automobilu. Podiel obyvateľstva ovplyvneného veľmi ťažkým prístupom k verejnej doprave na Slovensku je celkovo 3 % a 4,9 % vo vidieckych oblastiach.

⁴⁶ Inštitút environmentálnej politiky (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

Prvok	Popis
	Zdroj: DLV2, obrázok 3 35 Podiel slovenského obyvateľstva považovaného za ohrozeného dopravnou chudobou a osobitne ohrozeného zavedením ETS2 podľa tercilu výdavkov. Zdroj: DLV2, obrázok 3 27
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných výziev pri implementácii Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia: Národný dopravný úrad (skratka: NADA). Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a objednávkami pre železničnú spoločnosť – ZSSK), samosprávne kraje (objednávkami v súkromných alebo verejných spoločnostiach na základe verejného obstarávania), obce (objednávkami na základe verejného obstarávania v súkromných alebo verejných spoločnostiach alebo objednávkami prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti). Investícia je navrhnutá pre samosprávne regióny, obce, ZSSK a pre verejné alebo súkromné spoločnosti poskytujúce verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávky samosprávneho regiónu alebo obce).

Prvok	Popis
	Výzvy investície súvisia s procesom verejného obstarávania vozidiel a možnými oneskoreniami dodávky vozidiel. Okrem toho pri budovaní nových nabíjajúcich staníc a pripojení k elektrickej sieti môže byť výzvou proces získavania potrebných stavebných povolení, a to ako z hľadiska časového, tak aj z hľadiska splnenia všetkých procedurálnych krokov v procese udeľovania povolení.
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné) Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovou príslušnosťou. Muži majú tendenciu používať individuálnu automobilovú dopravu na dochádzanie do práce a zlepšenie kvality vozového parku verejnej dopravy môže motivovať mužov k zníženiu používania súkromných automobilov. Na druhej strane, ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy v riedko osídlených a vidieckych oblastiach. Investícia môže mať pozitívny vplyv na vyššiu dostupnosť služieb verejnej dopravy. To je obzvlášť relevantné v prípadoch, keď je alternatíva vlastníctva súkromného automobilu pre ženy obmedzená.
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť) Faktory úspechu: • Nová flotila s nulovými emisiami poskytujúca verejnú dopravu na Slovensku. • Dostatočné financovanie vozidiel s nulovými emisiami a nabíjacej infraštruktúry a efektívne verejné obstarávanie. Rizikové faktory: • Neochota a nezáujem samosprávnych krajov, obcí a súkromných spoločností zmeniť vozový park na vozidlá s nulovými emisiami. Obavy vyplývajú (i) z možného zvýšenia nákladov na obstarávanie vozidiel, keďže elektrické vozidlá sú drahšie, a (ii) z prevádzky, kde je potrebný odlišný harmonogram jazd vzhľadom na očakávaný dojazd elektrických vozidiel. Obavy sa preto týkajú zvýšenia celkovej ceny cestovného lístka a poskytovania a dostupnosti dopravných služieb. • Oneskorenie a problémy s inštaláciou nabíjajúcich staníc. • Zabezpečenie efektívneho procesu verejného obstarávania. Podrobnejšie informácie nájdete v kapitole 1d. Na zmiernenie rizikových faktorov je kľúčová kvalita dokumentácie verejného obstarávania. Dokumentácia by preto mala vychádzať z úspešných procesov verejného obstarávania vozidiel verejnej dopravy v minulosti, napríklad obstarávania batériových železničných vozidiel ZSSK⁴⁷.

⁴⁷ Úrad verejného obstarávania. (n.d.). Objednávka – Obstarávanie nových hybridných elektrických jednotiek pre regionálnu dopravu. <https://www.uvo.gov.sk/vyhľadavanie/vyhľadavanie-zakaziek/detail/524801?cHash=9febba4ac824f2d4f65aa35e6cffb100>.

Prvok		Popis
1.g	Posúdenie doplnkovosti	Investícia je nová, s výnimkou železničných vozidiel, ktoré sú financované aj z fondov EÚ (operačný program Slovensko, Plán obnovy a odolnosti, v takom prípade ide o rozšírenie súčasných schém. V operačnom programe Slovensko je v rámci opatrenia „2.8.1 Podpora rozvoja udržateľnej mobility mimo samosprávneho regiónu Bratislavy“ možné získať financovanie na obnovu vozidiel verejnej dopravy (autobusy s alternatívnym pohonom vrátane súvisiacej infraštruktúry na nabíjanie a dobíjanie).
2	Zosúladenie M&I so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako M&Is zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁴⁸	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovo špecifickými prílohami?	Áno, investícia je v súlade s činnosťami T4 (vozidlá s nulovými emisiami kategórií M2, M3, N2, N3), T14 (individuálne opatrenia v oblasti infraštruktúry pre verejnú cestnú dopravu) a T18 (železničné, metro alebo električkové vozidlá s nulovými emisiami, vrátane ich komponentov) prílohy k technickým usmerneniam.
	Existujú aktivity a/alebo aktíva v rámci tohto opatrenia alebo investície, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami pre posudzovanie DNSH?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu InvestEU členského štátu?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Má opatrenie/investícia nejaký významný predvídateľný vplyv na...	
2.a	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.

⁴⁸ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok		Popis
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.c	Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.e	Predchádzanie znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Investícia navrhuje používať vozidlá s nulovými emisiami, čím sa zníži spotreba fosílnych palív a znížia sa emisie z dopravy. Pneumatiky nových vozidiel by mali spĺňať požiadavky na vonkajší valivý hluk triedy A a koeficient valivého odporu tried A alebo B, ako je stanovené v nariadení (EÚ) 2020/74093 a ako je možné overiť v Európskom registri výrobkov pre energetické označovanie (EPREL).
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Na zabránenie významnému poškodeniu stačí dodržiavanie platných právnych predpisov.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie	
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;	Míľniky a ciele boli zvolené s cieľom monitorovať implementáciu opatrenia programu a vyhodnotiť jeho úspešnosť pri súčasnom zlepšení kvality, dostupnosti a emisnej výkonnosti verejnej dopravy. Ciele a míľniky sú stanovené tak, aby bolo možné sledovať pokrok v obstarávaní a nákupe vozidiel a budovaní potrebnej infraštruktúry.
3.b	čo merajú míľniky alebo ciele;	Ciel: Zlepšenie kvality, dostupnosti a emisnej výkonnosti verejnej dopravy Míľniky: 1.1.2026: Nadobudnutie platnosti programu na nákup vozidiel a nabíjacích staníc. 31.12.2026: Prvé verejné obstarávania sú ukončené. 31.12.2027: Sú dodané prvé vozidlá. Sú vybudované prvé nabíjacie stanice. Prvé vozidlá sú v prevádzke. 4. štvrtrok 2031: Všetky autobusy a batériové železničné vozidlá sú zakúpené a dodané a všetky nabíjacie stanice sú vybudované. Ciele: - Vozový park verejnej dopravy (výmena alebo nákup nových vozidiel): 217 dlhých autobusov s elektrickým pohonom;

Prvok	Popis
	• 217 krátkych autobusov s elektrickým pohonom; • 5 batériových železničných vozidiel. • 87 nabíjajúcich staníc pre autobusy verejnej dopravy.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnika (míľnikov) alebo cieľa (cieľov); Ciele bude merať NADA ako koordinačný orgán verejnej dopravy v Slovenskej republike.
3.d	aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov) V súčasnosti je flotila elektrických autobusov v prevádzke v mestách Bratislava (18), Košice (9), Žilina (2), Prešov (5) a Šaľa (1). Tieto autobusy sa používajú v mestských oblastiach. Podľa Štatistického úradu Slovenskej republiky bolo v roku 2023 na Slovensku celkovo 8 690 autobusov⁴⁹. V roku 2025 ZSSK (Železničná spoločnosť Slovensko) vyhlásila verejné obstarávanie na 16 batériových železničných vozidiel s možnosťou dodatočného nákupu ďalších 20 (celkovo 36)⁵⁰.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Očakávame, že ciele sa dosiahnu v 4. štvrťroku 2031. Ciele na jednotlivé roky sú nasledovné: 4. štvrťrok 2027: 40 krátkych a 40 dlhých autobusov, 16 nabíjajúcich staníc 4. štvrťrok 2028: 55 krátkych a 55 dlhých autobusov, 22 nabíjajúcich staníc 4. štvrťrok 2029: 50 krátkych a 50 dlhých autobusov, 20 nabíjajúcich staníc 4. štvrťrok 2030: 40 krátkych a 40 dlhých autobusov, 16 nabíjajúcich staníc. 3 batériové železničné vozidlá 4. štvrťrok 2031: 32 krátkych a 32 dlhých autobusov, 13 nabíjajúcich staníc. 2 batériové železničné vozidlá
3.f	Kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ. Ministerstvo dopravy a NADA budú vykonávacími orgánmi. Na regionálnej úrovni budú údaje poskytovať samosprávne kraje a obce, ktoré si objednávajú službu verejnej dopravy. Pôvodným zdrojom údajov sú vybrané verejné alebo súkromné subjekty, ktoré poskytujú službu verejnej dopravy v obciach a krajoch.
3.g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory N/A

⁴⁹ Štatistický úrad Slovenskej republiky (bez dátumu). Doprava – infraštruktúra, motorové vozidlá, nehody [do1012rs]. https://datacube.statistics.sk/#/view/sk/VBD_SK_WIN/do1012rs/v.do1012rs_00_00_00_sk.

⁵⁰ Úrad verejného obstarávania (2025). Verejná súťaž. <https://www.uvo.gov.sk/vyhľadavanie/vyhľadavanie-dokumentov/detail/3475967?cHash=e460d9d3889396aa025a017fa7fdf218>.

Prvok		Popis
4	Implementácia a monitorovanie M&Is	
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	Implementačnými orgánmi budú Ministerstvo dopravy SR a NADA. Samosprávne kraje a obce poskytnú regionálne a miestne údaje na účely podávania správ. Poskytovatelia služieb – verejné alebo súkromné spoločnosti, ZSSK – budú merať a poskytovať údaje na účely ďalšieho podávania správ.
4.b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	KPI: - Počet podporených vozidiel. - Počet vybudovaných nabíjaciach staníc. - Energia spotrebovaná vozidlami. - Celková a priemerná prejdená vzdialenosť.
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov	Vykonávacie orgány, Ministerstvo dopravy SR a NADA, predložia výročnú správu, v ktorej zohľadnia dosiahnuté míľniky v stanovenom časovom horizonte.
5	Financovanie a náklady	
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie	Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúcich služieb a odborných znalostí NADA a analýzy vykonanej Inštitútom environmentálnej politiky (IEP). Odhady jednotkovej ceny vychádzajú z konzultácií so Slovenskou asociáciou pre elektromobilitu (SEVA), údajov z verejného obstarávania elektrických autobusov v minulosti a údajov z prebiehajúceho verejného obstarávania batériových železničných vozidiel. Základné predpoklady a odhady sú nasledovné: - Jednotková cena krátkeho elektrického autobusu: 350 000 EUR - Jednotková cena dlhého elektrického autobusu: 510 000 EUR - Jednotková cena batériového železničného vozidla: 8,675 milióna EUR - Jednotková cena nabíjacej stanice: 30 000 EUR (podľa aktuálnej výzvy Plánu obnovy a odolnosti pre verejné nabíjacie stanice) - Predpokladaný počet podporených krátkych autobusov: 217 - Predpokladaný počet podporených dlhých autobusov: 217 - Celkový očakávaný počet autobusov: 434 (5 % autobusového parku na Slovensku v roku 2023) - Predpokladaná podpora pre batériové železničné vozidlá: 5 - Predpokladaný počet nabíjaciach staníc: 87 (1 na 5 autobusov)

Prvok	Popis
5.b	Celkové náklady opatrenia/investície 232 605 miliónov EUR Investícia
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady 2027: 34,88 milióna EUR 2028: 47,96 milióna EUR 2029: 43,6 milióna EUR 2030: 60,905 milióna EUR 2031: 45,26 milióna EUR Výpočet je založený na predpokladoch uvedených v bode 5a a cieľoch uvedených v bode 3a.
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie Spolufinancovanie 25 % z národných fondov, čo predstavuje 58 151 250 EUR
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I Žiadne iné financovanie Únie.
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov Žiadne.
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúcich služieb a odborných znalostí NADA a analýzy vykonanej Inštitútom environmentálnej politiky (IEP). Odhady jednotkovej ceny vychádzajú z konzultácií so Slovenskou asociáciou pre elektromobilitu (SEVA), údajov z verejného obstarávania elektrických autobusov v minulosti a údajov z prebiehajúceho verejného obstarávania batériových železničných vozidiel.
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov
6.a	Lehota pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien Táto investícia rieši zvýšenie nákladov súvisiacich s ETS2 zlepšením verejnej dopravy prostredníctvom používania vozidiel s nulovými alebo nízkymi emisiami, čím sa znižuje závislosť od individuálnej automobilovej dopravy a fosílnych palív, a tým sa znižujú náklady domácností. Okrem toho používanie vozidiel s nulovými alebo nízkymi emisiami znižuje prevádzkové náklady poskytovateľov na palivo, čím sa znižuje vplyv ETS2 na cenu lístka alebo dotáciu na lístok, ktorú platí objednávajúca inštitúcia.

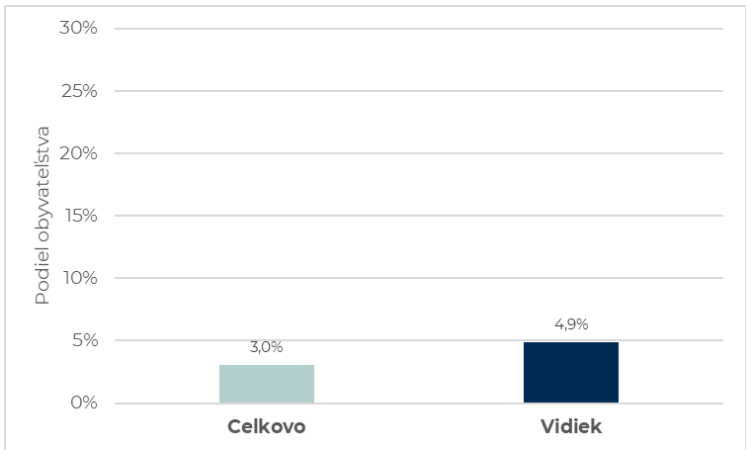
Prvok	Popis
	dopravy a palív na vykurovanie

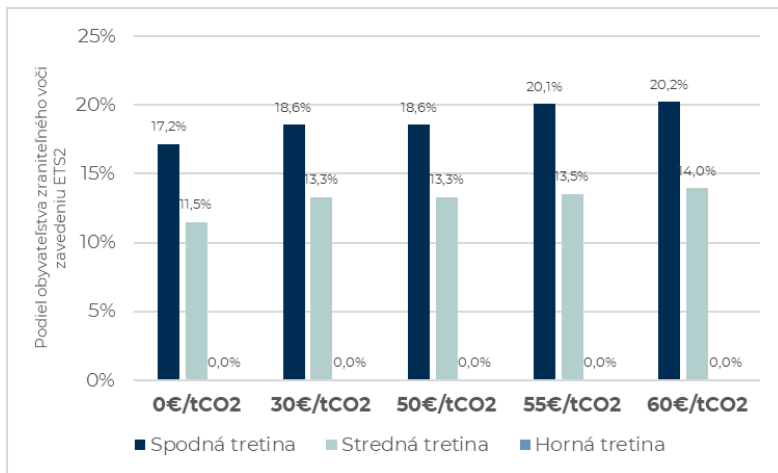
06 Opatrenie + investícia 6: Doprava na požiadanie

Prvok	Popis
1	Všeobecný popis M&I Podrobný popis M&Is na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či je nové alebo existujúce Toto opatrenie a investícia spadajú do kategórie „Mobilita na požiadanie a zdieľaná mobilita“. Sú zamerané na zraniteľné domácnosti a zraniteľných používateľov dopravy v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Opatrenie a investícia sú zamerané na oblasti a regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou a na domácnosti alebo jednotlivcov vo vidieckych a polomestských oblastiach so zlým alebo nedostatočným (časovým alebo frekvenčným) spojením s hospodárskym centrom, nemocnicou alebo inými základnými službami. Je vhodné prepojiť tieto regióny so železničnými zastávkami alebo dopravnými uzlami, aby sa zlepšilo spojenie s miestami poskytujúcimi spomínané základné služby. Cieľovou skupinou sú aj ľudia s existujúcimi zdravotnými problémami a osoby so zdravotným postihnutím, ktorých mobilita je obmedzená. Toto opatrenie je doplnkové a nemalo by nahrádzať pravidelnú verejnú dopravu a malo by vychádzať z ad hoc potrieb zraniteľných skupín. Možno použiť model dopravy na požiadanie “od dverí k dverám” alebo aj model s definovanými zastávkami. Výber modelu bude určovať potrebu a zložitosť systému objednávaní a dispečingu. Opatrenie a investícia by poskytli podporu na zavedenie spojení na požiadanie pre obce, samosprávne kraje alebo organizácie v systéme sociálnej starostlivosti, vrátane mimovládnych organizácií. Služba je nová a bude integrovaná do existujúceho cestovného poriadku verejnej dopravy ako doplnková. Hlavným kritériom pre podporu dopravy na požiadanie je čo najväčšie začlenenie občanov žijúcich v dopravne chudobných regiónoch a zabezpečenie prístupnosti a dostupnosti dopravných prostriedkov (na základe plánovaných štandardov NADA (v súčasnosti v príprave) alebo práce IEP na indexe dopravnej

Prvok	Popis
	chudoby⁵¹. Pokiaľ ide o výberový proces zavádzaných trás, kritériá by mali zahŕňať nákladovú efektívnosť, napr. náklady na kilometer a na očakávaného cestujúceho. Oprávnené výdavky v rámci tohto opatrenia a investície by mali zahŕňať nákup vozidiel s nulovými emisiami, vrátane nabíjacej infraštruktúry, prevádzkové náklady spojenia na 3 roky a na maximálnej úrovni 50 %, objednávací a dispečerský systém pre občanov (napr. potrebný softvér). Vozidlá by mali byť vybavené tak, aby v prípade potreby mohli prepravovať cestujúcich so zdravotným postihnutím a obmedzenou mobilitou.
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľom opatrenia a investície je poskytnúť financovanie verejnej dopravy na požiadanie so zámerom zlepšiť dostupnosť spojení pre občanov, najmä v nedostatočne obsluhovaných vidieckych a odľahlých oblastiach a regiónoch, a tým sa zamerať na zraniteľných používateľov dopravy s obmedzenými možnosťami dopravy. Doprava na požiadanie by mala zabezpečiť lepšiu dostupnosť základných služieb (vzdelávanie, zdravotná starostlivosť, práca, nakupovanie, verejná správa, voľnočasové aktivity) najmä v riedko osídlených oblastiach. Opatrenie sa dotkne domácností s nízkymi príjmami, keďže doprava na požiadanie je lacnejšou alternatívou v porovnaní s využívaním individuálnej automobilovej dopravy. Využitie verejnej dopravy na požiadanie v čase, keď nie je k dispozícii dostatočné spojenie, pre domácnosti, ktoré nevlastnia automobil, sprístupňuje dopravu tejto skupine občanov. Opatrenie môže znížiť závislosť od vlastníctva automobilu a znížiť nútené vlastníctvo automobilu v regiónoch s nedostatočným spojením verejnou dopravou. V rámci opatrenia sa navrhuje podpora iba vozidiel s nulovými emisiami, aby sa prispelo k zníženiu spotreby fosílnych palív (a tým k zníženiu emisií skleníkových plynov).
1.c	Ako M&Is rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny Na Slovensku má 4,9 % obyvateľov vidieckych oblastí veľmi ťažký prístup k verejnej doprave v porovnaní s 3 %, ktorí majú ťažkosti celkovo. Podľa modelovania (DVL2) sa tiež: • 12 – 14,5 % obyvateľstva v riedko osídlených oblastiach sa považuje za zraniteľné, v závislosti od úrovne ceny ETS2. • Vplyv nákladov ETS2 bude treba riešiť najmä v prípade tých, ktorí využívajú individuálnu

⁵¹ Informácie o indexe nájdete tu: Ministerstvo životného prostredia. (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. Ide o zložený index pozostávajúci z 13 čiastkových indexov, napríklad: priemerná doba cestovania, počet spojení, doba cestovania do najbližšej nemocnice, podiel obyvateľstva s dostupnou zastávkou verejnej dopravy do 500 metrov, priemerný príjem, priemerný vek auta, podiel dôchodcov atď.

Prvok	Popis						
	automobilovú dopravu na dochádzanie do práce a nemajú žiadnu alternatívu. Na Slovensku sa muži pri dochádzaní do práce s rodinou spoliehajú prevažne na automobilovú dopravu, zatiaľ čo ženy viac využívajú verejnú dopravu, ktorá nie je rovnako dostupná a dostupná v celej krajine. - Individuálna motorizovaná doprava sa častejšie využíva vo vidieckych oblastiach na dochádzanie do miest s základnými službami. Na zmiernenie vplyvu ETS 2 by opatrenie poskytlo: - ďalšiu možnosť využívať verejnú dopravu, - alternatívu k používaniu automobilu vďaka rozšíreným možnostiam verejnej dopravy, - novú možnosť pre tých, ktorí nevlastnia auto a potrebujú splniť svoje dopravné požiadavky. Opatrenie a investícia zmiernia nárast cien fosílnych palív v dôsledku zavedenia ETS2, pretože cestovné vo verejnej doprave je lacnejšou alternatívou k prevádzke a využívaniu súkromného automobilu pre väčšinu dochádzajúcich, najmä v dopravne chudobných regiónoch, kde je vlastníctvo automobilu v súčasnosti jedinou možnosťou. Všetky regióny sú oprávnené, odporúča sa však poskytovať verejnú dopravu na požiadanie vo vidieckych a čiastočne aj v polovidieckych oblastiach. Výberový proces by mal uprednostňovať regióny s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou na základe indexu IEP (pozri 1a a 1b). Podiel obyvateľstva postihnutého veľmi zložitým prístupom k verejnej doprave na Slovensku je celkovo 3 % a 4,9 % vo vidieckych oblastiach.  <table border="1"> <caption>Data for Podiel obyvateľstva postihnutého veľmi zložitým prístupom k verejnej doprave</caption> <thead> <tr> <th>Kategória</th> <th>Podiel obyvateľstva (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Celkovo</td> <td>3,0%</td> </tr> <tr> <td>Vidiek</td> <td>4,9%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: DLV 2 Obrázok 3 32	Kategória	Podiel obyvateľstva (%)	Celkovo	3,0%	Vidiek	4,9%
Kategória	Podiel obyvateľstva (%)						
Celkovo	3,0%						
Vidiek	4,9%						

Prvok	Popis																								
	Podiel slovenského obyvateľstva považovaného za ohrozené dopravnou chudobou a osobitne ohrozené zavedením ETS2 podľa tercilu výdavkov <table><tr><th>Scenár</th><th>Spodná tretina</th><th>Stredná tretina</th><th>Horná tretina</th></tr><tr><td>0€/tCO₂</td><td>17,2%</td><td>11,5%</td><td>0,0%</td></tr><tr><td>30€/tCO₂</td><td>18,6%</td><td>13,3%</td><td>0,0%</td></tr><tr><td>50€/tCO₂</td><td>18,6%</td><td>13,3%</td><td>0,0%</td></tr><tr><td>55€/tCO₂</td><td>20,1%</td><td>13,5%</td><td>0,0%</td></tr><tr><td>60€/tCO₂</td><td>20,2%</td><td>14,0%</td><td>0,0%</td></tr></table> Zdroj: DLV 2, obrázok 3 27	Scenár	Spodná tretina	Stredná tretina	Horná tretina	0€/tCO ₂	17,2%	11,5%	0,0%	30€/tCO ₂	18,6%	13,3%	0,0%	50€/tCO ₂	18,6%	13,3%	0,0%	55€/tCO ₂	20,1%	13,5%	0,0%	60€/tCO ₂	20,2%	14,0%	0,0%
Scenár	Spodná tretina	Stredná tretina	Horná tretina																						
0€/tCO ₂	17,2%	11,5%	0,0%																						
30€/tCO ₂	18,6%	13,3%	0,0%																						
50€/tCO ₂	18,6%	13,3%	0,0%																						
55€/tCO ₂	20,1%	13,5%	0,0%																						
60€/tCO ₂	20,2%	14,0%	0,0%																						
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných výziev pri implementácii Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia: Národný dopravný úrad (skrátene NADA). Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy a služieb železničnej spoločnosti – ZSSK), samosprávne kraje (objednávaním služieb prostredníctvom súkromných alebo verejných spoločností na základe verejného obstarávania), obce (objednávaním služieb na základe verejného obstarávania súkromným alebo verejným spoločnostiam alebo objednávaním prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti). Opatrenie a investícia sa preto navrhujú realizovať samosprávnymi krajinami, obcami a verejnými alebo súkromnými spoločnosťami poskytujúcimi verejnú dopravu (na základe verejného obstarávania a objednávky samosprávneho kraja alebo obce). Okrem toho môžu o schému požiadať mimovládne organizácie poskytujúce sociálne služby, ak spĺňajú požiadavky zákona o verejnej doprave č. 332/2023 Z. z. v znení neskorších predpisov. Výzvy pri implementácii opatrenia a investície spočívajú v integrácii dopravy na požiadanie do štandardnej siete verejnej dopravy a v zabezpečení udržateľného financovania (opatrenie navrhuje 3 roky financovania prevádzkových nákladov (OPEX) maximálne do výšky 50 %). Pod prevádzkovými nákladmi (OPEX) rozumieme najmä: náklady na palivo; náklady na údržbu vozidiel a náklady na pneumatiky; mzdy vodičov, administratívnych pracovníkov a mechanikov; náklady na poistenie; poplatky																								

	Prvok	Popis
		za používanie ciest alebo diaľnic; náklady na čistenie a dezinfekciu; a ďalšie administratívne náklady súvisiace s dopravou (licencie, účtovníctvo, dispečing atď.). Ďalšou výzvou je vývoj systému objednávanie a dispečingu alebo rezervácie, ktorý musí byť užívateľsky prístupný pre široké spektrum užívateľov (seniorov, osoby bez pripojenia na internet a osoby bez IT zručností alebo s obmedzenými IT zručnosťami).
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)	Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovou príslušnosťou. Muži majú tendenciu používať na dochádzanie do práce individuálnu automobilovú dopravu a zavedenie dopravných služieb na požiadanie môže spôsobiť, že muži budú motivovaní znižovať využívanie súkromných automobilov. Na druhej strane sa zdá, že ženy sa vo vidieckych a riedko osídlených oblastiach viac spoliehajú na verejnú dopravu, a preto bude mať vyššia dostupnosť verejných dopravných služieb pozitívny vplyv. To je obzvlášť relevantné v prípadoch, keď je alternatíva vlastníctva súkromného automobilu pre ženy obmedzená.
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť)	Faktor úspechu: • Občania v riedko osídlených oblastiach využívajúci dopravnú službu na požiadanie. • Dostatočné financovanie vozidiel s nulovými emisiami a nabíjacej infraštruktúry a efektívne verejné obstarávanie. Rizikové faktory: • Obavy týkajúce sa schopnosti samosprávnych regiónov a obcí poskytovať tento typ verejnej dopravy integrovaný do existujúcej štruktúry verejnej dopravy. • Nízky dopyt zo strany používateľov dopravy a nízka nábehová krivka využívania služby. • Systém dispečingu a objednávanie alebo rezervácie musí byť užívateľsky prívetivý a prístupný pre všetky typy občanov a používateľov dopravy. • Chýbajúca infraštruktúra nabíjacích staníc. S cieľom zmierniť potenciálne nízke využívanie služby navrhujeme financovanie prevádzkových nákladov (OPEX) po dobu 3 rokov od spustenia služby, aby sa prekonalí obavy týkajúce sa dopytu (a príjmov) služby. Okrem toho by opatrenie malo byť sprevádzané informačnými a osvetovými kampaňami na miestnej úrovni prostredníctvom rôznych kanálov zameraných na potenciálnych používateľov. Mali by ich realizovať miestni

Prvok		Popis
		poskytovatelia dopravy a objednávajúca inštitúcia, ktorá za službu platí a objednáva ju (obec, samosprávny kraj). V prípade dispečerského systému je potrebné v rámci procesu obstarávania definovať všetky možné kanály objednávania služby a algoritmus pridelovania jász, aby službu mohol využívať každý a aby boli jazdy efektívne z hľadiska času a nákladov bez ohľadu na IT zručnosti používateľa alebo jeho prístup k technológiám. Na inštaláciu nabíjajúcich staníc je potrebné efektívne verejné obstarávanie. Konkrétne, požiadavky na nabíjacie stanice a ich navrhované projektové plánovanie budú musieť byť v súlade s cieľovými oblasťami a míľnikmi zavádzania služby.
1.g	Posúdenie doplnkovosti	Nový systém.
2	Zosúladienie M&I so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako sú M&I zahrnuté v komponente, sú v súlade so zásadou DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁵²	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovými prílohami?	Áno, opatrenie a investícia sú v súlade s činnosťami T4 (vozidlá s nulovými emisiami kategórií M2, M3, N2 a N3), T7 (zavádzanie a využívanie inteligentných dopravných systémov) a T14 (individuálne opatrenia v oblasti infraštruktúry pre verejnú cestnú dopravu) prílohy k technickým usmerneniam.
Prístup 2	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neplatí, postup 1 a ekvivalencia dodržané.

⁵² Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok		Popis
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami DNSH?	Áno, opatrenie a investícia sú v súlade s mestskou a prímestskou dopravou, cestnou osobnou dopravou, ako je definované v taxonómii EÚ.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu členského štátu InvestEU?	Neaplikovateľné, postup 1 a ekvivalencia dodržané.
Má opatrenie/investícia akýkoľvek významný predvídateľný vplyv na...		
2.a	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.c	Udržiateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Je potrebné zaviesť opatrenia na nakladanie s odpadmi z prevádzky verejnej dopravy v súlade s hierarchiou odpadu, a to ako vo fáze používania (údržba), tak aj na konci životnosti vozového parku, a to aj prostredníctvom opätovného použitia a recyklácie batérií a elektroniky (najmä kritických surovín v nich obsiahnutých).
2.e	Predchádzanie znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Pneumatiky vozidiel by mali spĺňať požiadavky na vonkajší valivý hluk triedy A a koeficient valivého odporu tried A alebo B, ako je stanovené v nariadení (EÚ) 2020/840, čo je možné overiť v Európskom registri výrobkov pre energetické označovanie (EPREL). Dôkaz o súlade možno poskytnúť na základe označenia pneumatík a certifikátu. V prípade potreby vozidlá spĺňajú požiadavky najnovšej platnej fázy typového schválenia emisií ťažkých úžitkových vozidiel Euro VI stanovené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009.

Prvok	Popis
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele; Nižšie uvedené ciele boli zvolené so zámerom zabezpečiť dostupnosť verejnej dopravy v dopravne chudobných regiónoch a pre zraniteľných používateľov dopravy a občanov, ktorí sú nútení vlastniť automobil. Títo občania potrebujú podporu, aby si mohli zachovať cenovo dostupný prístup k verejnej doprave a mohli dochádzať za základnými službami. Hlavný cieľ: Zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy zavedením 20 nových liniek dopravy na požiadanie v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. V prípade potenciálneho nízkeho dopytu zo strany oprávnených inštitúcií po službe dopravy na požiadanie by bolo možné podporiť viac liniek v inom dopravne chudobne regióne. Míľniky: 1.1.2026: Nadobudnutie platnosti schémy dopravy na požiadanie 31.12.2026: Verejné obstarávania sú ukončené, prvé vozidlá dodané a pripravené na prevádzku. Prvé nabíjacie stanice postavené a nainštalované. 1.1.2027: Spustenie prvých liniek služby a ich prevádzka pre používateľov dopravy 31.12.2030: 20 liniek dopravy na požiadanie je v prevádzke
3.b	čo merajú míľniky alebo ciele; Počet nových spojení alebo regiónov so službou dopravy na požiadanie. Regióny by mali byť vybrané na základe dopravnej chudoby regiónu podľa štúdie Inštitútu environmentálnej politiky⁵³ alebo publikácie SAV54: Cieľ 1: Služba dopravy na požiadanie v celkovo 10 regiónoch (4. štvrťrok 2027).

⁵³ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky. (n.d.). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

54 Székely, V., Novotný J., Michniak, D. (2023): WITHOUT A CAR AND OVERNIGHT STAY, CAN A VISIT TO A REGIONAL CENTRE BE AN UNATTAINABLE GOAL IN SLOVAKIA?

Link:

<https://rcin.org.pl/dlibra/publication/276649/edition/240415/content>

Prvok	Popis
	Cieľ 2: Služba dopravy na požiadanie v celkovo 15 regiónoch (4. štvrťrok 2028). Cieľ 3: Služba dopravy na požiadanie v celkovo 18 regiónoch (4. štvrťrok 2029). Cieľ 4: Služba dopravy na požiadanie v celkovo 20 regiónoch (4. štvrťrok 2030). Celkovo 18 848 používateľov dopravy (20 prevádzkovaných liniek) využívajúcich túto službu.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnikov alebo cieľov; Ciele bude merať NADA ako koordinačný orgán verejnej dopravy v Slovenskej republike (vrátane údajov o cestujúcich, obsadenosti vozidiel atď. podľa požiadaviek slovenských právnych predpisov).
3.d	aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý má byť dosiahnutý (); (Kvantifikovaná hodnota cieľov) V súčasnosti existuje 1 príklad dopravy na požiadanie na Slovensku (Trnavský samosprávny kraj⁵⁵). Cieľom je obsluhovať celkovo 20 nových regiónov počas 7 rokov.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Očakávame, že konečný cieľ dosiahneme v 4. štvrťroku 2030, pričom posledné dve zavedené služby budú financované do 4. štvrťroku 2032 (OPEX). Podrobné ciele sú uvedené v bode 3b. Očakávame, že míľnik plnej prevádzky prvej linky sa dosiahne v 1. štvrťroku 2027 a prevádzku všetkých liniek v 4. štvrťroku 2030.
3.f	Kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ. Implementačnými orgánmi budú Ministerstvo dopravy SR a NADA. Na regionálnej úrovni budú údaje poskytovať samosprávne kraje a obce, ktoré si objednávajú službu. Pôvodným zdrojom údajov sú vybrané verejné alebo súkromné subjekty, ktoré poskytujú službu dopravy na požiadanie v obciach a krajoch.
3.g	V prípade potreby časový harmonogram Po 3 rokoch poskytovania služby nebude poskytovaná kompenzácia na prevádzkové náklady.

⁵⁵ NaZahori.sk. (2020). Takmer 1 400 ľudí využilo autobusovú dopravu v obciach Prietrž, Rovensko, Šaštín – Stráže a Čáry na Záhorí. <https://arriva.sk/autobus-na-zavolanie-do-rovenska-a-prietrze-sa-cez-vikendy-prisposobi-poctu-pasazierov-jazdit-budu-minibusy-81/>
<https://www.nazahori.sk/takmer-1400-ludi-vyuzilo-autobus-na-zavolanie-v-obciach-prietrz-rovensko-sastin-straze-a-cary-na-zahori/>.

Prvok		Popis
	postupného znižovania podpory	
4	Implementácia a monitorovanie M&I	
4.a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	Implementačnými orgánmi budú Ministerstvo dopravy SR a NADA. Samosprávne kraje a obce poskytnú regionálne a miestne údaje na účely podávania správ. Poskytovatelia služby – verejné alebo súkromné spoločnosti, mimovládne organizácie – budú merať a poskytovať údaje na účely ďalšieho podávania správ.
4.b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	KPI: • Počet spustených služieb dopravy na požiadanie. • Priemerná obsadenosť vozidla. • Celková a priemerná prejdená vzdialenosť. • Priemerná vzdialenosť prejdená jedným cestujúcim. • Štruktúra cestujúcich (zraniteľní, starší ľudia, nízkopríjmové osoby, študenti, deti, muži/ženy, osamelí rodičia atď.). • Štruktúra objednávok cestujúcich (aplikácia, web, telefonát, iné). • Energia spotrebovaná vozidlami.
4.c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov	Vykonávacie orgány (Ministerstvo dopravy SR a NADA) predložia výročnú správu, v ktorej budú uvedené dosiahnuté míľniky v stanovenom časovom horizonte.
5	Financovanie a náklady	
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie	Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúcich služieb a odborných znalostí NADA a z analýzy vykonanej Inštitútom environmentálnej politiky (IEP). Na základe štúdie IEP môže opatrenie ovplyvniť 75 623 až 303 273 zraniteľných obyvateľov⁵⁶. Odhady cien vozidiel a nabíjacích staníc boli prerokované so Slovenskou asociáciou elektromobility (SEVA) s cieľom dospieť k odhadom založeným na údajoch z odvetvia. Základné predpoklady: • 20 liniek • Potrebné sú 2 vozidlá na linku • Jednotkové náklady na vozidlo (8+1 cestujúcich): 62 500 EUR • Jednotkové náklady na kombinovanú pomalú a rýchlo nabíjaciu stanicu, resp. bod: 30 000 EUR (rovnaké náklady sa v súčasnosti používajú v rámci

⁵⁶ Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analyza-dopravna-chudoba.html>. (dostupné v slovenčine).

	Prvok	Popis
		Plánu obnovy a odolnosti pre verejné nabíjacie stanice), 1 na linku • Odhad prevádzkových nákladov: 75 000 EUR na vozidlo (maximálne 50 % bude hrazených zo schémy počas 3 rokov po spustení služby na linke) • Vývoj systému objednávaní/ dispečingu/ rezervácie: 15 000 EUR na linku
5.b	Celkové náklady opatrenia/investície	Očakávame celkové náklady vo výške 7,9 milióna EUR do roku 2032. Investičné náklady na vozidlá, dispečing / objednávanie / rezervačný systém a nabíjacie stanice sú 3,4 milióna EUR, prevádzkové náklady sú 4,5 milióna EUR.
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady	2027: 1,7 milióna EUR a 0,75 milióna EUR v OPEX (10 liniek v prevádzke; investícia do 20 vozidiel, 10 vybudovaných nabíjacích staníc, 10 vyvinutých a prevádzkovaných dispečerských systémov, OPEX pre 20 vozidiel) 2028: 0,85 milióna EUR a 1,125 milióna EUR v OPEX (15 liniek v prevádzke; investícia do 10 vozidiel, 5 nabíjacích staníc, 5 vyvinutých a prevádzkovaných dispečerských systémov, OPEX pre 30 vozidiel) 2029: 0,51 milióna EUR a 1,35 milióna EUR v OPEX (18 liniek v prevádzke; investície do 6 vozidiel, 3 nabíjacie stanice, 3 vyvinuté a prevádzkované dispečerské systémy, OPEX pre 36 vozidiel) 2030: 0,34 milióna EUR a 0,75 milióna EUR v OPEX (20 liniek v prevádzke; investícia do 4 vozidiel, výstavba 2 nabíjacích staníc, vývoj a prevádzka 2 dispečerských systémov, OPEX pre 20 vozidiel) 2031: 0,375 milióna EUR v OPEX (20 liniek v prevádzke; OPEX pre 5 vozidiel) 2032: 0,15 milióna EUR v OPEX (20 liniek v prevádzke; OPEX pre 2 vozidlá) Výpočty vychádzajú z cieľov uvedených v bode 3b a predpokladov uvedených v bode 5a.
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na M&I	Spolufinancovanie 25 % z národných fondov vo výške 1,975 milióna EUR.
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I	Žiadne iné financovanie Únie.

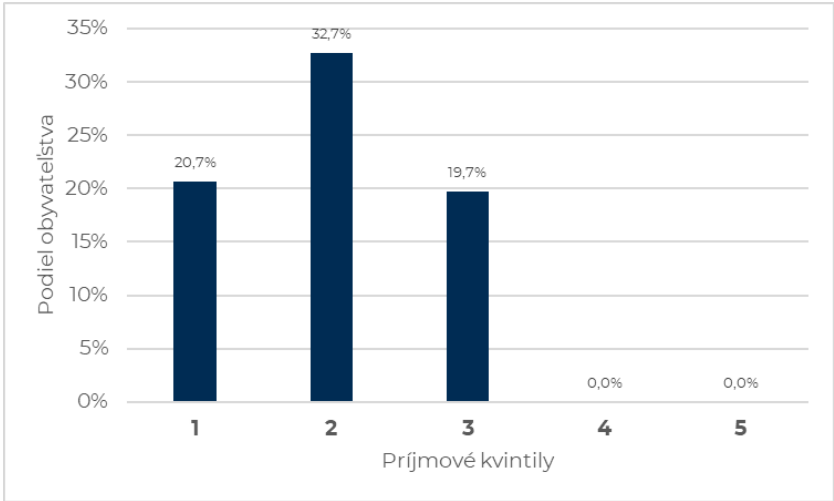
Prvok	Popis
5.f Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	Nie
5.g Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov	Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúcich služieb v pilotnom projekte Trnavského samosprávneho kraja a existujúcich odborných znalostí NADA. Náklady vychádzajú aj z analýzy IEP a údajov SEVA, najmä z jednotkových nákladov.
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov
6.a Časový limit pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a palív na vykurovanie	Opatrenie a investícia rieši zvýšenie nákladov súvisiacich s ETS2 vo vidieckych a riedko osídlených oblastiach zlepšením verejnej dopravy prostredníctvom služieb dopravy na požiadanie s nulovými emisiami. Znižuje závislosť od súkromných vozidiel a fosílnych palív, čím znižuje náklady domácností. Zlepšením verejnej dopravy vo vidieckych oblastiach prostredníctvom služieb na požiadanie sa opatrenie zameriava na zníženie finančnej záťaže ETS2 pre domácnosti, a to zvýšením dostupnosti možností mobility vo verejnej doprave.

07 Opatrenie 7: Poskytovanie zliav na cestovné vo verejnej doprave pre obyvateľov v hmotnej núdzi

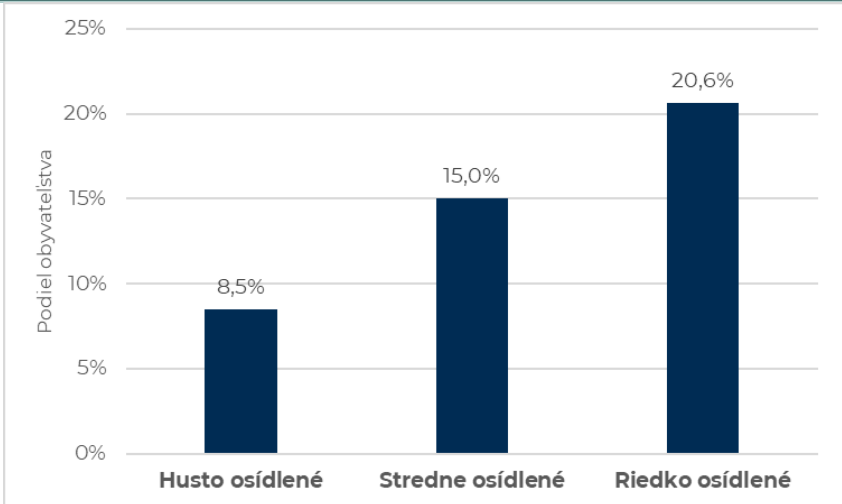
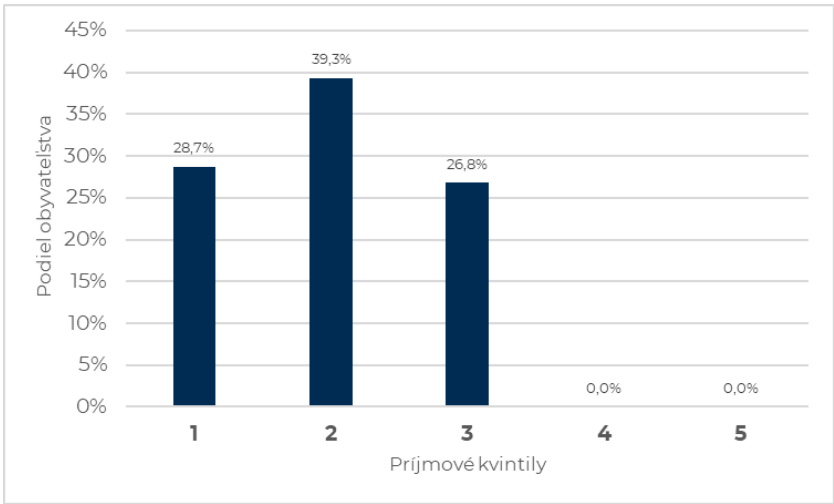
Prvok	Popis
1	Všeobecný popis M&I Podrobný popis opatrení a investícií na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či je nové alebo existujúce	Opatrenie patrí do kategórie „Cenovo dostupné dopravné riešenia: Ponuka dotácií na cestovné lístky verejnej dopravy a iné cenovo dostupné možnosti mobility s cieľom zabezpečiť dostupnosť pre všetkých“. Je zamerané na zraniteľných používateľov dopravy a ľudí v hmotnej núdzi, najchudobnejšiu časť obyvateľstva. Pri posudzovaní cenovej dostupnosti verejnej dopravy existuje významné prekrývanie ekonomickej a sociálnej chudoby občanov s dopravnou chudobou a dopravne chudobnými regiónmi na Slovensku (pozri nižšie a ilustratívne tabuľky v bode 1.c). Na Slovensku už existuje systém zľavnených cestovných lístkov a zliav na cestovnom. V železničnej doprave sa zľavy uplatňujú pre deti do 6 rokov (bezplatná preprava), pre študentov do 26 rokov po registrácii (bezplatná preprava, je stanovená kvóta, koľko bezplatných cestovných lístkov sa môže

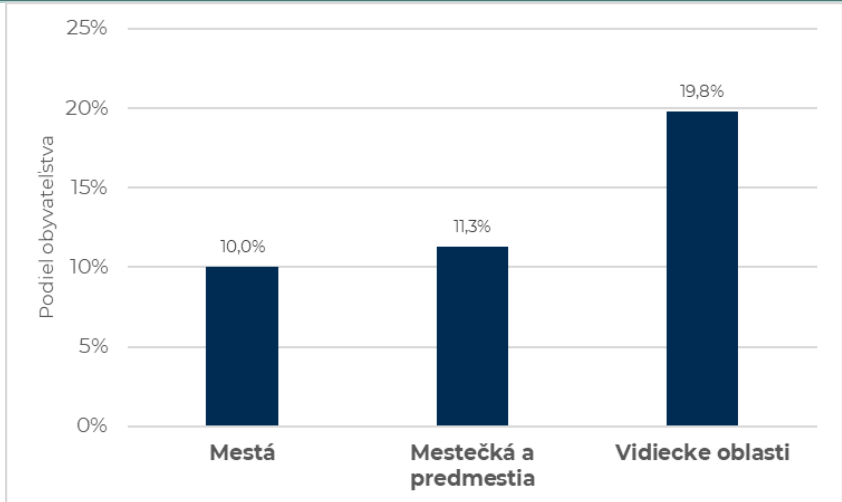
Prvok	Popis
	vydať na každý vlak) alebo zľava 50 % vo všeobecnosti a pre dôchodcov nad 62 rokov (bezplatná preprava). V autobusovej doprave závisia zľavy od objednávejúcej inštitúcie. Vo všeobecnosti sa zľavy uplatňujú pre deti do 6 rokov (zvyčajne nulové cestovné), študentov do 26 rokov (zvyčajne zľava 50 %), dôchodcov nad 62 rokov (najčastejšie zľava 50 %). Znížené cestovné sa uplatňuje aj pre osoby so zdravotným postihnutím v železničnej a autobusovej doprave, vrátane sprievodnej osoby. Na Slovensku sa uplatňuje náhrada cestovných nákladov na dopravu pre školákov na základe zákona č. 597/2003 Z. z. o financovaní základných škôl, stredných škôl a školských zariadení. Nárok na náhradu majú žiaci materských a základných škôl a náhradu poskytuje Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a mládeže SR.⁵⁷ V porovnaní so súčasným systémom zliav je toto opatrenie doplnkové pre študentov stredných škôl a dospelých v hmotnej núdzi. Navrhujeme: • Zľava 100 % z cestovného pre študentov, ktorí navštevujú základnú alebo strednú školu alebo iné formy vzdelávacieho procesu. Táto časť opatrenia sa zaoberá dostupnosťou dopravy pre študentov (= dimenzia cenovej dostupnosti dopravnej chudoby) a domácnosti v hmotnej núdzi a vytvára rovnaké podmienky pre všetky druhy dopravy na Slovensku v porovnaní so súčasnou situáciou, keď študenti majú 100 % zľavy na vlakové lístky. Toto opatrenie ovplyvní hlavne študentov a občanov vo vidieckych a polovidieckych oblastiach a regiónoch bez bezplatnej vlakovej dopravy. • Zľava 50 % pre dospelých (vo veku 18 rokov a viac) a občanov nad 15 rokov, ktorí nie sú zapísaní v žiadnej vzdelávacej inštitúcii na základe kritérií stanovených v predchádzajúcom bode. Z územného hľadiska je opatrenie zamerané na celé územie Slovenska, hoci predpokladáme, že väčšina občanov v hmotnej núdzi žije v menej rozvinutých regiónoch, ktoré boli podľa indexu IEP identifikované ako dopravne chudobnejšie. Okrem toho v ekonomicky chudobných regiónoch dochádza k významnému prekryvaniu sociálnej alebo ekonomickej chudoby a dopravnej chudoby (pozri ilustratívne tabuľky v bode 1.c).
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a Cieľom opatrenia je poskytnúť finančné prostriedky na zľavy z cestovného pre ľudí v hmotnej núdzi a tým zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre najchudobnejšiu časť obyvateľstva. Opatrenie je zamerané na zraniteľných používateľov dopravy – ľudí v hmotnej núdzi, najchudobnejších (hmotná núdza a sociálna

⁵⁷ Ministerstvo školstva, výskumu, vývoja a mládeže Slovenskej republiky (2022). Príspevok na dopravu. <https://www.minedu.sk/prispevok-na-dopravu/>.

Prvok	Popis												
vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív	pomoc a dávky sú definované v zákone č. 417/2013 Z. z. v znení neskorších predpisov ⁵⁸). To znamená, že opatrenie sa bude týkať domácností s nízkymi príjmami. Opatrenie má zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy pre uvedené domácnosti a jednotlivcov alebo im dokonca umožniť dopravu samotnú.												
1.c Ako M&I rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny	Opatrenie zabezpečí: • vyššiu dostupnosť verejnej dopravy, • možnosť uspokojiť dopravné potreby. Opatrenie ovplyvní vybranú zraniteľnú skupinu dvoma spôsobmi. Po prvé, zabezpečí, aby bola verejná doprava dostupná pre občanov s nízkymi príjmami, čím sa splnia ich základné potreby v oblasti mobility a dopravy. Tento aspekt opatrenia je zameraný konkrétne na osoby, ktoré trpia dopravnou chudobou, a priamo nerieši vplyv zavedenia ETS 2. Po druhé sa však odhaduje, že ETS 2 zvýši náklady na fosílna palivá pre súkromné automobily aj verejnú dopravu. V dôsledku toho sa zvýši finančná záťaž pre občanov s nízkymi príjmami, ktorú sa opatrenie snaží riešiť poskytnutím lacnejšej alternatívy v rámci existujúceho systému verejnej dopravy. Podiel domácností/obyvateľstva, ktoré vynakladajú na dopravu viac ako dvojnásobok mediánu a majú celkové výdavky nižšie ako národný medián podľa kvintíl výdavkov (HBS 2015)  <table border="1"> <caption>Data for Figure 3.33: Podiel obyvateľstva podľa príjmových kvintíl</caption> <thead> <tr> <th>Príjmové kvintily</th> <th>Podiel obyvateľstva (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>20,7%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>32,7%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>19,7%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0,0%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: DLV2. Obrázok č. 3 33 Podiel domácností/obyvateľstva, ktoré vynakladajú na dopravu viac ako dvojnásobok mediánu a majú celkové výdavky nižšie ako národný medián podľa stupňa urbanizácie (HBS 2015)	Príjmové kvintily	Podiel obyvateľstva (%)	1	20,7%	2	32,7%	3	19,7%	4	0,0%	5	0,0%
Príjmové kvintily	Podiel obyvateľstva (%)												
1	20,7%												
2	32,7%												
3	19,7%												
4	0,0%												
5	0,0%												

⁵⁸ Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky. (n.d.). Pomoc v materiálnej núdzi. <https://www.employment.gov.sk/sk/rodina-socialna-pomoc/hmotna-nudza/>.

Prvok	Popis																				
	 Podiel obyvateľstva <table border="1"> <thead> <tr> <th>Typ osídlenia</th> <th>Podiel obyvateľstva</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Husto osídlené</td> <td>8,5%</td> </tr> <tr> <td>Stredne osídlené</td> <td>15,0%</td> </tr> <tr> <td>Riedko osídlené</td> <td>20,6%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: DLV2. Obrázok č. 3 34 Podiel domácností/obyvateľstva, ktoré vynakladajú viac ako 6 % na dopravu a majú celkové výdavky pod národným mediánom podľa kvintilov výdavkov (HBS 2015)  Podiel obyvateľstva <table border="1"> <thead> <tr> <th>Príjmové kvintily</th> <th>Podiel obyvateľstva</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>28,7%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>39,3%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>26,8%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0,0%</td> </tr> </tbody> </table> Zdroj: DLV2. Obrázok č. 3 35 Podiel domácností/obyvateľstva, ktoré vynakladajú viac ako 6 % na dopravu a majú celkové výdavky pod národným mediánom podľa stupňa urbanizácie (HBS 2015)	Typ osídlenia	Podiel obyvateľstva	Husto osídlené	8,5%	Stredne osídlené	15,0%	Riedko osídlené	20,6%	Príjmové kvintily	Podiel obyvateľstva	1	28,7%	2	39,3%	3	26,8%	4	0,0%	5	0,0%
Typ osídlenia	Podiel obyvateľstva																				
Husto osídlené	8,5%																				
Stredne osídlené	15,0%																				
Riedko osídlené	20,6%																				
Príjmové kvintily	Podiel obyvateľstva																				
1	28,7%																				
2	39,3%																				
3	26,8%																				
4	0,0%																				
5	0,0%																				

Prvok	Popis																																																																																																																											
	 Zdroj: DLV2. Obrázok č. 3 36 Tabuľka: Najmenej rozvinuté/zaostávajúce regióny (kraje) podľa slovenského zákona č. 336/2015 Z. z. v 1. štvrtroku 2025 <table><tr><th></th><th></th><th></th><th colspan="2">Počet ohrozených obcí podľa indexu IEP</th><th colspan="2">Počet občanov v hmotnej núdzi použitý pre index IEP</th></tr><tr><th>Kraj</th><th>Samosprávny kraj</th><th>Miera nezamestnanosti</th><th>Počet</th><th>% obcí v okrese</th><th>Počet</th><th>% všetkých občanov v hmotnej núdzi</th></tr><tr><td rowspan="2">Rimavská Sobota</td><td>Banská Bystrica</td><td>10,67</td><td>55</td><td>0,51</td><td>2971</td><td>0,28</td></tr><tr><td>Prešov</td><td>9,28</td><td>14</td><td>0,34</td><td>3011</td><td>0,30</td></tr><tr><td rowspan="2">Revúca</td><td>Banská Bystrica</td><td>8,37</td><td>23</td><td>0,55</td><td>1959</td><td>0,31</td></tr><tr><td>Prešov</td><td>8,35</td><td>32</td><td>0,47</td><td>2852</td><td>0,37</td></tr><tr><td>Rožňava</td><td>Košice</td><td>8,18</td><td>28</td><td>0,45</td><td>1314</td><td>0,20</td></tr><tr><td>Medzilaborce</td><td>Prešov</td><td>7,92</td><td>17</td><td>0,74</td><td>245</td><td>0,25</td></tr><tr><td>Stropkov</td><td>Prešov</td><td>7,39</td><td>30</td><td>0,70</td><td>340</td><td>0,24</td></tr><tr><td>Poltár</td><td>Banská Bystrica</td><td>7,35</td><td>10</td><td>0,45</td><td>297</td><td>0,22</td></tr><tr><td>Sabinov</td><td>Prešov</td><td>7,3</td><td>17</td><td>0,40</td><td>387</td><td>0,06</td></tr><tr><td>Svidník</td><td>Prešov</td><td>7,12</td><td>37</td><td>0,54</td><td>595</td><td>0,30</td></tr><tr><td>Bardejov</td><td>Prešov</td><td>6,76</td><td>37</td><td>0,43</td><td>1633</td><td>0,36</td></tr><tr><td rowspan="2">Lučenec</td><td>Banská Bystrica</td><td>6,23</td><td>18</td><td>0,32</td><td>745</td><td>0,14</td></tr><tr><td>Košice</td><td>6,13</td><td>24</td><td>0,51</td><td>402</td><td>0,23</td></tr><tr><td>Trebišov</td><td>Košice</td><td>5,94</td><td>18</td><td>0,22</td><td>459</td><td>0,05</td></tr><tr><td>Levoča</td><td>Prešov</td><td>5,41</td><td>11</td><td>0,33</td><td>456</td><td>0,21</td></tr><tr><td colspan="3"></td><td colspan="2">0,474</td><td></td><td>0,237</td></tr></table>				Počet ohrozených obcí podľa indexu IEP		Počet občanov v hmotnej núdzi použitý pre index IEP		Kraj	Samosprávny kraj	Miera nezamestnanosti	Počet	% obcí v okrese	Počet	% všetkých občanov v hmotnej núdzi	Rimavská Sobota	Banská Bystrica	10,67	55	0,51	2971	0,28	Prešov	9,28	14	0,34	3011	0,30	Revúca	Banská Bystrica	8,37	23	0,55	1959	0,31	Prešov	8,35	32	0,47	2852	0,37	Rožňava	Košice	8,18	28	0,45	1314	0,20	Medzilaborce	Prešov	7,92	17	0,74	245	0,25	Stropkov	Prešov	7,39	30	0,70	340	0,24	Poltár	Banská Bystrica	7,35	10	0,45	297	0,22	Sabinov	Prešov	7,3	17	0,40	387	0,06	Svidník	Prešov	7,12	37	0,54	595	0,30	Bardejov	Prešov	6,76	37	0,43	1633	0,36	Lučenec	Banská Bystrica	6,23	18	0,32	745	0,14	Košice	6,13	24	0,51	402	0,23	Trebišov	Košice	5,94	18	0,22	459	0,05	Levoča	Prešov	5,41	11	0,33	456	0,21				0,474			0,237
			Počet ohrozených obcí podľa indexu IEP		Počet občanov v hmotnej núdzi použitý pre index IEP																																																																																																																							
Kraj	Samosprávny kraj	Miera nezamestnanosti	Počet	% obcí v okrese	Počet	% všetkých občanov v hmotnej núdzi																																																																																																																						
Rimavská Sobota	Banská Bystrica	10,67	55	0,51	2971	0,28																																																																																																																						
	Prešov	9,28	14	0,34	3011	0,30																																																																																																																						
Revúca	Banská Bystrica	8,37	23	0,55	1959	0,31																																																																																																																						
	Prešov	8,35	32	0,47	2852	0,37																																																																																																																						
Rožňava	Košice	8,18	28	0,45	1314	0,20																																																																																																																						
Medzilaborce	Prešov	7,92	17	0,74	245	0,25																																																																																																																						
Stropkov	Prešov	7,39	30	0,70	340	0,24																																																																																																																						
Poltár	Banská Bystrica	7,35	10	0,45	297	0,22																																																																																																																						
Sabinov	Prešov	7,3	17	0,40	387	0,06																																																																																																																						
Svidník	Prešov	7,12	37	0,54	595	0,30																																																																																																																						
Bardejov	Prešov	6,76	37	0,43	1633	0,36																																																																																																																						
Lučenec	Banská Bystrica	6,23	18	0,32	745	0,14																																																																																																																						
	Košice	6,13	24	0,51	402	0,23																																																																																																																						
Trebišov	Košice	5,94	18	0,22	459	0,05																																																																																																																						
Levoča	Prešov	5,41	11	0,33	456	0,21																																																																																																																						
			0,474			0,237																																																																																																																						

Prvok	Popis																																																																			
	Zdroj: vlastné výpočty na základe údajov Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny - Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny. Údaje za apríl 2025. Odkaz: https://www.upsvr.gov.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky/2025.html?page_id=1419219 - Príloha k štúdii Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky IEP: Nemám auto, nemám autobus. Odkaz: https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html Zraniteľné obce sú tie, ktoré majú index 8, 9 a 10 (1 = minimálna zraniteľnosť, 10 = najzraniteľnejšie). Tabuľka: Zraniteľnosť voči dopravnej chudobe v 8 samosprávnych regiónoch na Slovensku a HDP na obyvateľa a miera nezamestnanosti <table><tr><th rowspan="2">Samosprávny región</th><th colspan="2">Počet zraniteľných obcí</th><th colspan="2">Počet zraniteľných občanov</th><th rowspan="2">HDP na obyvateľa EUR</th><th rowspan="2">Miera registrovaných nezamestnaných %</th></tr><tr><th>Počet</th><th>%</th><th>Počet v tisícoch</th><th>%</th></tr><tr><td>Banská Bystrica</td><td>224</td><td>43</td><td>72</td><td>1</td><td>17 457,71</td><td>6,77</td></tr><tr><td>Bratislava</td><td>2</td><td>3</td><td>2</td><td>2</td><td>186,72</td><td>2,92</td></tr><tr><td>Košice</td><td>130</td><td>30</td><td>58</td><td>7</td><td>074,61</td><td>6,44</td></tr><tr><td>Nitra</td><td>70</td><td>20</td><td>45</td><td>7</td><td>030,60</td><td>3,59</td></tr><tr><td>Prešov</td><td>293</td><td>44</td><td>107</td><td>3</td><td>107,98</td><td>7,85</td></tr><tr><td>Trenčín</td><td>58</td><td>21</td><td>26</td><td>5</td><td>296,68</td><td>3,51</td></tr><tr><td>Trnava</td><td>29</td><td>12</td><td>20</td><td>4</td><td>760,66</td><td>3,29</td></tr><tr><td>Žilina</td><td>60</td><td>19</td><td>3</td><td>5</td><td>770,26</td><td>3,79</td></tr></table> Zdroj: vlastné výpočty na základe údajov Úradu práce, sociálnych vecí a rodiny - Úrad práce, sociálnych vecí a rodiny. Údaje za apríl 2025. Odkaz: https://www.upsvr.gov.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky/2025.html?page_id=1419219 - Tabuľka 3 štúdie Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky IEP: Nemám auto, nemám autobus, s. 17. Odkaz: https://www.upsvr.gov.sk/statistiky/nezamestnanost-mesacne-statistiky/2025.html?page_id=1419219 - Štatistický úrad Slovenskej republiky pre HDP na obyvateľa v bežných cenách na rok 2023. Odkaz na databázu: https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/nu3002rr/v_nu3002rr_00_00_00_sk	Samosprávny región	Počet zraniteľných obcí		Počet zraniteľných občanov		HDP na obyvateľa EUR	Miera registrovaných nezamestnaných %	Počet	%	Počet v tisícoch	%	Banská Bystrica	224	43	72	1	17 457,71	6,77	Bratislava	2	3	2	2	186,72	2,92	Košice	130	30	58	7	074,61	6,44	Nitra	70	20	45	7	030,60	3,59	Prešov	293	44	107	3	107,98	7,85	Trenčín	58	21	26	5	296,68	3,51	Trnava	29	12	20	4	760,66	3,29	Žilina	60	19	3	5	770,26	3,79
Samosprávny región	Počet zraniteľných obcí		Počet zraniteľných občanov		HDP na obyvateľa EUR	Miera registrovaných nezamestnaných %																																																														
	Počet	%	Počet v tisícoch	%																																																																
Banská Bystrica	224	43	72	1	17 457,71	6,77																																																														
Bratislava	2	3	2	2	186,72	2,92																																																														
Košice	130	30	58	7	074,61	6,44																																																														
Nitra	70	20	45	7	030,60	3,59																																																														
Prešov	293	44	107	3	107,98	7,85																																																														
Trenčín	58	21	26	5	296,68	3,51																																																														
Trnava	29	12	20	4	760,66	3,29																																																														
Žilina	60	19	3	5	770,26	3,79																																																														

Prvok	Popis
	Ohrozené obce sú tie, ktoré majú index 8, 9 a 10 (1 = minimálna ohrozenosť, 10 = najviac ohrozené). Tabuľky ilustrujú prekrývanie sa ekonomickej, sociálnej a dopravnej chudoby v najmenej rozvinutých alebo zaostávajúcich regiónoch na Slovensku. Prvá tabuľka opisuje zaostávajúce regióny definované slovenským zákonom č. 336/2015 Z. z. Ukazuje, že v priemere 43,4 % obcí v zaostávajúcich regiónoch je dopravne chudobných a zraniteľných a 23,4 % (takmer štvrtina) občanov v hmotnej núdzi žije v týchto obciach. To naznačuje, že opatrenie týkajúce sa poskytovania zliav na verejnú dopravu by malo byť sprevádzané ďalšími navrhovanými dopravnými opatreniami alebo investíciami do SCF pre Slovensko s cieľom zlepšiť prístup a dostupnosť dopravy, pričom verejná doprava je najvhodnejším riešením. Druhá tabuľka poskytuje prehľad na úrovni samosprávnych krajov (úroveň NUTS3). Najviac ohrozenými alebo zraniteľnými regiónmi sú Prešovský a Banskobystrický samosprávny kraj, kde je podiel zraniteľných občanov najvyšší a zároveň tieto dva kraje majú najnižší HDP na obyvateľa a najvyššiu registrovanú mieru nezamestnanosti.
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných problémov pri implementácii Hlavným orgánom zodpovedným za verejnú dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a jeho organizácia: Národný dopravný úrad (skratka: NADA). Verejnú dopravu na Slovensku zabezpečuje vláda (prostredníctvom Ministerstva dopravy SR a objednávkou železničnej spoločnosti ZSSK), samosprávne kraje (objednávkou v súkromných alebo verejných spoločnostiach na základe verejného obstarávania), obce (objednávkou na základe verejného obstarávania v súkromných alebo verejných spoločnostiach alebo objednávkou prostredníctvom vlastnej obecnej spoločnosti). Opatrenie sa navrhuje pre samosprávne kraje a obce a poskytovateľov verejnej dopravy na základe dohody vo verejnom záujme. Administratívnu identifikáciu občanov v hmotnej núdzi by mali vykonávať regionálne úrady práce, sociálnych vecí a rodiny ako jednotlivcov alebo domácností, na ktorých sa vzťahuje inštitút hmotnej núdze (stanoveného „minimálnou životnou úrovňou“) a majú nárok na túto sociálnu dávku, sú registrované na miestnej úrovni úradu. Znížené cestovné alebo zľavy by poskytovali poskytovatelia verejnej dopravy a následne by ich kompenzovala objednávajúca inštitúcia a financoval by ich SCF.

Prvok		Popis
		Ak je používateľ dopravy identifikovaný ako zraniteľný podľa opatrenia (v hmotnej núdzi), zľavy by sa uplatňovali automaticky po registrácii a získaní dopravnej karty. Ak má oprávnená osoba záujem o zľavnené cestovné, požiada o potvrdenie na účely získania zľavy od regionálneho úradu práce, sociálnych vecí a rodiny.
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)	Opatrenie sa nezameriava na rodový aspekt.
1.f	Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť)	Faktor úspechu: - Obyvatelia v hmotnej núdzi využívajú zľavnené cestovné vo verejnej doprave. - Uznanie opatrenia pre obyvateľov v hmotnej núdzi týkajúceho sa možnosti využívať zľavnené cestovné – užitočné by boli kampane regionálnych poskytovateľov verejnej dopravy. Rizikové faktory: - Dokonca aj 50 % zľava môže byť pre obyvateľov v hmotnej núdzi považovaná ako príliš drahá.
1.g	Posúdenie doplnkovosti	Opatrenie je nový systém nadväzujúci na súčasný systém. Systém je doplnením existujúcich zliav a zľavnených cestovných lístkov vo verejnej doprave.
2	Zosúladenie M&I so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako opatrenia a investície zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁵⁹	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými	Áno, opatrenie je v súlade s činnosťou T8 (opatrenia riadené dopytom vo forme cestovných lístkov na verejnú dopravu, predplatných na zdieľanú mobilitu, dopravných služieb na požiadanie)

⁵⁹ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok		Popis
	sektorovo špecifickými prílohami?	
Prístup 2	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami DNSH?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.

Prvok		Popis
	kompartiment u členského štátu InvestEU?	
	Má opatrenie/investícia akýkoľvek významný predvídateľný vplyv na...	
2.a	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.c	Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzani a vzniku odpadu a recyklácie	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.e	Predchádzani e znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie	
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;	Cieľ: Cieľom programu je zlepšiť dostupnosť verejnej dopravy zavedením zľavnených cestovných lístkov pre obyvateľov v hmotnej núdzi. Na sledovanie procesu zavádzania dodatočných znížení cestovného v praxi, ktoré vedú k zvýšenému využívaniu verejnej dopravy obyvateľmi v hmotnej núdzi, boli zvolené nižšie uvedené míľniky. Míľniky:

Prvok	Popis
	1.1.2026: Nadobudnutie účinnosti programu kompenzácie znížených cestovných/zliav. 1. štvrťrok 2026: Znížené cestovné sa uplatňuje u všetkých poskytovateľov verejnej dopravy.
3.b	Čo merajú míľniky alebo ciele? Cieľ meria počtu cestujúcich, ktorí využívajú znížené cestovné na dochádzanie do práce alebo na ad hoc cesty vo verejnej doprave. Ukazovateľ: Použije sa počet cestujúcich využívajúcich znížené cestovné v dopravnej službe v rámci štruktúry zliav. V roku 2023 bolo podľa výsledkov štúdie IEP približne 192 000 ľudí v hmotnej núdzi a približne 74 000 žilo v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Štúdia odhaduje, že ročne sa uskutoční 15 589 945 individuálnych ciest. V priemere to predstavuje 117 ciest na oprávneného obyvateľa (študent navštevujúci školu a dospelí). Celkovo sa očakáva, že opatrenie sa dotkne 130 239 používateľov dopravy.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnikov alebo cieľov; Ciele bude merať NADA ako koordinačný orgán verejnej dopravy v Slovenskej republike na základe údajov poskytovateľov verejnej dopravy a objednáväjúcej inštitúcie.
3.d	aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov) Systém znížených cestovných a zliav vo verejnej doprave už existuje pre špecifické skupiny obyvateľstva, ako je uvedené v kapitole 1a. V roku 2023 bolo podľa štúdie IEP približne 192 000 občanov v hmotnej núdzi a približne 74 000 občanov žilo v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Pri pohľade na hospodársky rozvoj regiónov na Slovensku a údaje poskytnuté a analyzované v dokumente IEP o indexe dopravnej chudoby sa tieto údaje takmer prekrývajú (index IEP zahŕňa aj hospodársky aspekt). To znamená, že existuje vysoká pravdepodobnosť, že väčšina obyvateľstva v hmotnej núdzi žije v menej rozvinutých regiónoch s nedostatočnou dopravnou dostupnosťou.
3.e	kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Zľavnené cestovné bude poskytované od roku 2026 (1. štvrťrok). Opatrenie bude trvať 7 rokov, pričom sa očakáva, že cieľ bude dosiahnutý v prvom roku (2026).
3.f	Kto a ktorá inštitúcia Implementačnými orgánmi budú Ministerstvo dopravy SR a NADA v spolupráci s Úradom práce, sociálnych vecí a rodiny.

Prvok		Popis
	bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ.	Údaje budú poskytovať poskytovatelia verejnej dopravy a objednávať inštitúcie (samostatné regióny a obce) na regionálnej úrovni.
3. g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory	Po 7 rokoch prevádzky by sa mala kompenzácia preskúmať.
4	M&I Implementácia a monitorovanie	
4. a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ o	Implementačnými orgánmi budú Ministerstvo dopravy SR a NADA v spolupráci s Úradom práce, sociálnych vecí a rodiny. Údaje budú poskytovať verejní alebo súkromní poskytovatelia dopravných služieb a objednávať inštitúcie (samosprávne regióny a obce) na regionálnej úrovni.
4. b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	KPI: - Počet prepravovaných cestujúcich v hmotnej núdzi, ktorí využívajú zľavnené cestovné. - Štruktúra a dôvod ciest (z bydliska do školy, iné cesty).
4. c	Opíšte pravidlá na monitorovaní dosahovania cieľov	Vykonávacie orgány - Ministerstvo dopravy SR a NADA, predložia výročnú správu, v ktorej vyúčtujú dosiahnuté míľniky v stanovenom časovom horizonte.
5	Financovanie a náklady	
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie	Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúceho systému zliav na cestovné v Slovenskej republike. Očakávané náklady opatrenia vyplývajú zo štúdie IEP o dopravnej chudobe a jej výpočtoch. Predpoklady nákladov IEP vychádzajú z výpočtov: - dodatočných nákladov na jednu cestu, - počte ciest, - počte obyvateľov v hmotnej núdzi podľa kategórie (študenti, dospelí) a podľa priemernej mobility (deti bez študentov sa nezapočítavajú, pretože nie sú oprávnené na toto opatrenie),

Prvok		Popis
		ceny dopravnej karty⁶⁰. Opatrenie môže ovplyvniť približne 74 000 ľudí v regiónoch s dopravnou chudobou a celkovo 192 000 občanov.
5.b	Celkové náklady opatrenia/invencie	Odhadované náklady na študentov stredných škôl a dospelých žijúcich v hmotnej núdzi sú 50 133 020 EUR (vrátane nákladov na dopravné karty). Tieto náklady sú dodatočné k existujúcemu systému poskytovaných zliav na cestovné a lístky, ktorý je už zavedený.
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady	4. štvrťrok 2026: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2027: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2028: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2029: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2030: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2031: 7 161 860 EUR 4. štvrťrok 2032: 7 161 860 EUR
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	Spolufinancovanie vo výške 25 % z vnútroštátnych fondov, čo predstavuje sumu 12 533 255 EUR. Zároveň zostáva v platnosti súčasný systém zliav a náklady.
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I	Žiadne ďalšie financovanie Únie.
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	Nie
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti	Predpoklady nákladov vychádzajú z existujúceho systému zliav na cestovné v Slovenskej republike a z odhadov vypracovaných IEP. Predpoklady nákladov sú uvedené v bode 5a.

⁶⁰ Viac informácií o výpočtoch nájdete v štúdiu IEP. Najmä v súbore „Tabuľka opatrení“. Ministerstvo životného prostredia (2025). Nemám auto, nemám autobus. <https://www.minzp.sk/iep/publikacie/ekonomicke-analyzy/analiza-dopravna-chudoba.html>.

Prvok	Popis
	odhadovaný h nákladov
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov
6.a	Lehota pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a palív na vykurovanie Opatrenie rieši zvýšenie nákladov súvisiacich s ETS2 pre domácnosti a jednotlivcov s nízkymi príjmami, konkrétne pre najchudobnejších v hmotnej núdzi. Opatrenie zlepšuje dostupnosť verejnej dopravy pre vybranú skupinu zraniteľných používateľov dopravy vo všeobecnosti, robí verejnú dopravu možnou voľbou a znižuje náklady obyvateľov na služby verejnej dopravy. V niektorých prípadoch znižuje závislosť od súkromných vozidiel a fosílnych palív, čím znižuje náklady domácností (najmä v riedko osídlených a odľahlých regiónoch).

Tabuľka -08 Investícia 8: Investície do železničnej infraštruktúry

Prvok	Popis
1	Všeobecný popis M&I Podrobný popis fúzií a akvizícií na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či ide o nové alebo existujúce opatrenie Investícia patrí do kategórie „Rozvoj infraštruktúry: Investície do rozvoja infraštruktúry verejnej dopravy, vrátane nových trás“. Cieľom navrhovanej investície je zlepšiť kvalitu a prepojitelnosť železničných služieb na Slovensku, konkrétne v dopravne chudobných regiónoch, s cieľom zlepšiť ponuku a dostupnosť verejnej dopravy. Nižšie uvedené projekty (na ktoré je určené financovanie) sa nachádzajú v dvoch samosprávnych krajoch s prevládajúcou dopravnou chudobou podľa analýzy IEP⁶¹ – v Prešovskom samosprávnom kraji s najhoršou úrovňou dopravnej chudoby a v Košickom samosprávnom kraji, ktorý je charakterizovaný ako tretí najzraniteľnejší. Podľa správy môže byť ohrozených 107 000 obyvateľov v Prešovskom samosprávnom regióne a 58 000 obyvateľov v Košickom samosprávnom kraji. V dôsledku toho by sa mali poskytnúť investície na financovanie 5 projektov železničnej infraštruktúry. Patria

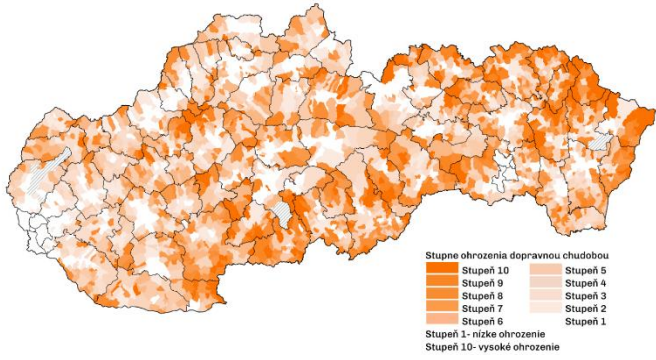
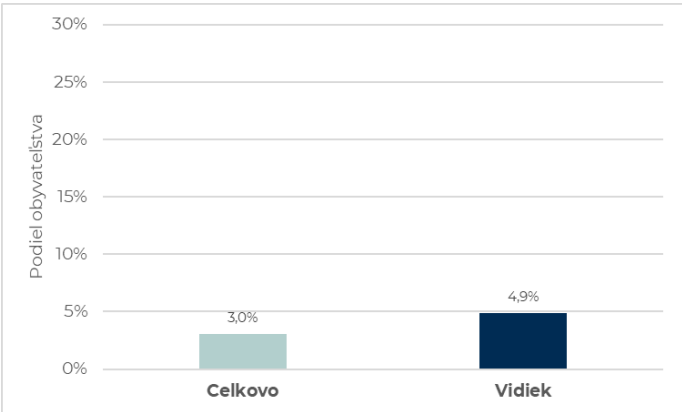
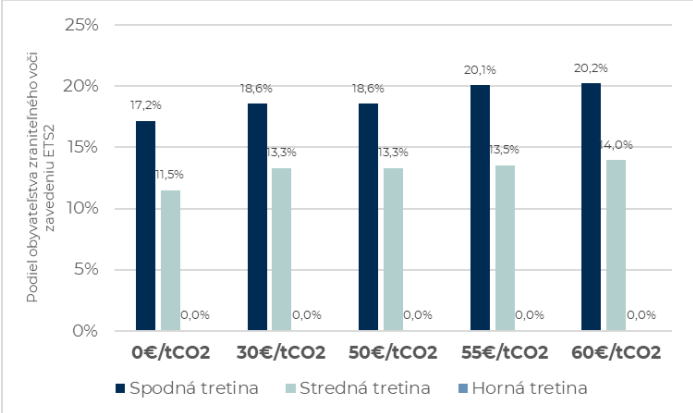
⁶¹ Inštitút environmentálnej politiky (2025). Nemám auto, nemám autobus, strana 17.
https://www.minzp.sk/files/iep/analzy/2025_2_mobilita_dopravna_chudoba.pdf.

Prvok	Popis
	sem 4 železničné trate/kolaje, dispečing a diaľkové ovládanie výhybkového systému na týchto trasách: Humenné – Medzilaborce, Humenné – Stakčín, Poprad – Stará Ľubovňa a Nálepko – Margecany. Piaty projekt je elektrifikácia 1 železničnej trate na trase Prešov – Kapušany. Vybrané železničné trate sú v zlom stave, čo má za následok zníženie celkovej rýchlosti, nemožnosť pridávať ďalšie vlaky na trate, čím sa znižuje dostupnosť verejnej dopravy, a trate nie sú elektrifikované. Rekonštrukcia tratí je zahrnutá v dokumente Priorizácia železničnej infraštruktúry – strategický dokument Ministerstva dopravy⁶², ktorý obsahuje metodiku a kategorizáciu pre priorizáciu železničných projektov. Je však dôležité poznamenať, že vybrané projekty uvedené vyššie sa nachádzajú vo veľmi raných fázach štúdií uskutočniteľnosti a zatiaľ nebola vypracovaná žiadna technická dokumentácia. Všetky investície by mali realizovať Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ktoré sú štátnou železničnou spoločnosťou zodpovednou za železničnú infraštruktúru na Slovensku.
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľom investície je zlepšenie kvality a dostupnosti verejnej dopravy v dôsledku možného zvýšenia a zlepšenia spojení prostredníctvom rekonštrukcie 5 železničných tratí/kolají v dopravne chudobných regiónoch. Investícia sa konkrétne zameriava na nasledujúce okresy s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou v Prešovskom a Košickom samosprávnom kraji prostredníctvom rekonštrukcie existujúcich železníc: - Humenné, - Medzilaborce, - Snina, - Stará Ľubovňa, - Kežmarok a - Gelnica. Projekt elektrifikácie je zameraný na lepšie spojenie s okresmi Humenné a Bardejov.

⁶² Ministerstvo dopravy (n.d.). Priority vo výstavbe železničnej infraštruktúry. <https://www.mindop.sk/priority/zeleznice>. Ministerstvo financií (2023). Priority v obnove a rozvoji železničnej infraštruktúry. https://www.mindop.sk/uploads/Sch%C3%A9ma%20pomoci/priorizacia_ZI_20210301_final_web.pdf.

Prvok	Popis
	Očakáva sa, že investícia zlepší kvalitu verejnej dopravy, zvýši počet spojení verejnej dopravy a tým podporí prechod na verejnú dopravu a zlepší jej dostupnosť. Podrobná špecifikácia liniek a očakávané výsledky: 1. Dispečing linky Humenné – Medzilaborce: • Dĺžka linky: 40,9 km • Očakávaná úspora času: 7,5 minúty • Investičné náklady: 37,4 milióna EUR • Očakávaný nárast počtu cestujúcich o 8,8 % (denne z 898 na 977) 2. Dispečing trate Nálepko – Margecany: • Dĺžka trate: 39,5 km • Očakávaná úspora času: 4 minúty • Investičné náklady: 30,8 milióna EUR • Predpokladaný nárast počtu cestujúcich o 3,6 % (denne z 777 na 805) 3. Dispečing trate Poprad – Stará Ľubovňa: • Dĺžka trate: 47,4 km • Predpokladaná úspora času: 4,5 minúty • Investičné náklady: 52,8 milióna EUR • Očakávaný nárast počtu cestujúcich o 4,26 % (denne z 1 033 na 1 077) 4. Dispečing trate Humenné – Stakčín: • Dĺžka trate: 26,9 km • Očakávaná úspora času: 2 minúty • Investičné náklady: 25,3 milióna EUR • Očakávaný nárast počtu cestujúcich o 3,1 % (denne z 1 451 na 1 496) 5. Elektrifikácia trate Prešov – Kapušany: • Dĺžka trate: 9,8 km • Investičné náklady: 18,7 milióna EUR
1.c	Ako M&Is rieši vplyv ETS2 na zraniteľné skupiny Zraniteľnosť voči dopravnej chudobe, pričom tmavooranžová farba symbolizuje najvyšší stupeň dopravnej chudoby sústredenej vo východnej časti krajiny (samosprávne kraje Prešov a Košice) (správa IEP⁶³).

⁶³ Index IEP udáva, ktoré obce a regióny možno považovať za dopravne znevýhodnené. Ide o zložený index pozostávajúci z 13 čiastkových indexov, napríklad: priemerná dĺžka cesty, počet spojení, dĺžka cesty do najbližšej nemocnice, podiel obyvateľstva s dostupnou zastávkou verejnej dopravy do 500 metrov, priemerný príjem,

Prvok	Popis
	 Podiel celkovej populácie postihnutej veľmi ťažkým prístupom k verejnej doprave na Slovensku je 3 %. Na vidieku sa zvyšuje na 4,9 %.  Zdroj: DVL2, Obrázok 3 32 Podiel slovenského obyvateľstva považovaného za ohrozeného dopravnou chudobou a osobitne ohrozeného zavedením ETS2 podľa tercilu výdavkov  Zdroj: DVL2, Obrázok 3 27

priemerný vek automobilu, podiel dôchodcov atď. Viac informácií nájdete v DLV2 alebo štúdii, tabuľka č. 2. Pozri: Inštitút environmentálnej politiky (2025). Nemám auto, nemám autobus. https://www.minzp.sk/files/iep/komentare/2025_2_mobilita_dopravna_chudoba_tags.pdf.

Prvok	Popis
1.d Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných výziev pri implementácii	Investíciu bude realizovať ŽSR a Ministerstvo dopravy SR. Predpokladané problémy pri implementácii • Proces projektovej dokumentácie a získavania všetkých povolení, vrátane procesu EIA. • Proces verejného obstarávania na výstavbu infraštruktúry a možné oneskorenia. Na zmiernenie týchto problémov budú ŽSR a Ministerstvo dopravy SR musieť zriadiť skúsený projektový tím, ktorý sa bude zaoberať prekážkami a problémami s dokumentáciou, vrátane procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa slovenských právnych predpisov a procesu stavebného povolenia. V fáze výstavby bude kľúčová kvalita dokumentácie verejného obstarávania. Na riešenie možných oneskorení počas fázy výstavby sa vo verejnom obstarávaní môže použiť kvalitatívne kritérium týkajúce sa dĺžky výstavby s benefitmi pre zhotoviteľa v prípade skoršieho ukončenia výstavby.
1.e Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)	Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovou príslušnosťou. Ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy pri dochádzaní do práce, a preto budú mať pozitívny vplyv na vyššiu dostupnosť a zlepšenú kvalitu služieb verejnej dopravy. To je obzvlášť relevantné v prípadoch, keď je alternatíva vlastníctva súkromného automobilu pre ženy obmedzená.
1.f Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť)	Faktor úspechu: • Zvýšené využívanie novo zrekonštruovaných a vybudovaných železničných tratí v dôsledku zvýšenej dostupnosti. • Efektívny proces prípravy projektovej dokumentácie, EIA a verejného obstarávania. Rizikové faktory: • Oneskorenia vo verejnom obstarávaní a procesoch udeľovania povolení • Oneskorenia a problémy počas fázy výstavby. Na zmiernenie rizikového faktora pozri 1d.
1.g Posúdenie doplnkovosti	ŽSR je financovaná z rozpočtu štátu, ako aj z príjmov z poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry. Štátne prostriedky však nie sú dostatočné, a preto sa využívajú prostriedky z operačného programu Slovensko a z Plánu obnovy a odolnosti. ŽSR v súčasnosti využíva aj prostriedky z CEF. Financovanie z SCF by bolo doplnkové

Prvok		Popis
		pre železničné trate v týchto piatich regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou.
2	Zosúladenie M&I so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako sú M&I zahrnuté v komponente v súlade so zásadou DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852 ⁶⁴	
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovo špecifickými prílohami?	Áno, investícia je v súlade s činnosťami T23 (individuálna infraštruktúra pre verejnú železničnú dopravu) a T25 (modernizácia lineárnej infraštruktúry pre verejnú železničnú dopravu) prílohy k technickým usmerneniam.
	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami pre posudzovanie DNSH?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu členského štátu InvestEU?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.

⁶⁴ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodzovať“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok	Popis
	Má opatrenie/investícia nejaký významný predvídateľný vplyv na... ⁶⁵
2.a	Zmierňovanie zmeny klímy Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.b	Prispôsobenie sa zmene klímy Potenciálne významné riziká pre činnosť/aktíva vyplývajúce z nebezpečenstiev súvisiacich s klímou by mali byť: a. identifikované prostredníctvom primeraného posúdenia klimatických rizík (napr. uplatnením technických usmernení Komisie o klimatickom zabezpečení infraštruktúry v období 2021 – 2027 (2021/C 373/01), použitím reprezentatívnej koncentračnej trajektórie (RCP4.5) ako základu pre posúdenia založené na scenároch alebo použitím miestnych a národných posúdení rizík, podľa potreby); b. znížené na úroveň, ktorú verejný obstarávateľ považuje za prijateľnú počas plánovanej fyzickej životnosti infraštruktúry. Pri vykonávaní fyzických a nefyzických opatrení na zníženie materiálových vplyvov (ako sa uvádza v písm. b) vyššie) by sa malo: i) zabezpečiť odolnosť infraštruktúry voči prijateľnej úrovni škôd v prípade predvídateľných klimatických rizík, ako sú povodne, a ii) integrovať do fázy projektovania a výstavby majetku/činnosti. Pri riešení adaptácie by sa mala zväžiť životaschopnosť „zelených“ alebo „prírodných riešení“ v porovnaní s „sivými“ opatreniami. Činnosť by nemala zvyšovať riziko nepriaznivého vplyvu klímy na iných ľudí, prírodu a aktíva ani brániť adaptácii inde.

⁶⁵ Investícia spadá pod bod T23 technických usmernení o uplatňovaní zásady „nepoškodiť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde. Konkrétnejšie prvé tri body: (1) Elektrifikácia koľajníc (napr. inštalácia trolejového vedenia); (2) Inštalácia infraštruktúry na dobíjanie elektrických vozidiel a vodíkových čerpacích staníc pre železničnú dopravu; (3) Digitálne vybavenie koľajníc (napr. vybavenie európskym systémom riadenia železničnej dopravy (ERTMS), nové rádiové systémy (napr. FRMCS), iné signalizačné a bezpečnostné systémy pre verejnú dopravu, digitalizácia dopravy, uprednostňovanie na semaforoch, pokročilé riadenie dopravy (napr. ATO), digitálna konektivita založená na ERTMS a digitálnych automatických spojках (DAC), konektivita založená minimálne na 5G a satelitných a inerciálnych jednotkách pre geopozicionovacie jednotky ERTMS). Pre tieto činnosti stačí len dodržiavanie platných právnych predpisov.

Prvok		Popis
2.c	Udržateľné využívanie a ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.d	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
2.e	Predchádzanie znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie	
3.a	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;	Míľniky a ciele boli zvolené s cieľom monitorovať realizáciu investície a vyhodnotiť jej pokrok a úspešnosť.
3.b	čo merajú míľniky alebo ciele;	Cieľ: Rekonštrukcia železničnej infraštruktúry s cieľom zvýšiť kvalitu a dostupnosť verejnej dopravy: rekonštrukcia štyroch (4) tratí na účely dispečingu a jednej (1) trate na účely elektrifikácie. Míľniky: 31.12.2029: Verejné obstarávanie je ukončené a je vybraný dodávateľ pre fázu výstavby. Je podpísaná zmluva, ktorá umožňuje výstavbu. 31.12.2032: Dokončenie výstavby všetkých tratí; projekty sú odovzdané ŽSR na prevádzku. Všetky trate sú v prevádzke (jedna trať je elektrifikovaná a 4 trate používajú nový dispečerský systém). Ciele: 4. štvrtrok 2032 Všetky trate v prevádzke: 154,7 km tratí s novým dispečingovým systémom, 9,8 km tratí s elektrifikáciou.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú, a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie míľnika(-ov) alebo cieľa(-ov);	Ciele budú merané ŽSR a Ministerstvom dopravy SR.

Prvok	Popis
3.d aká je východisková situácia (východiskový bod) a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť; (kvantifikovaná hodnota cieľov)	ŽSR spravuje 3 630 km koľajníc, z ktorých je 1 585 elektrifikovaných ⁶⁶ . Podľa Ministerstva dopravy SR sú navrhované trate v zlom technickom stave a dispečerské zariadenia nie sú dostatočné na zabezpečenie plynulej prevádzky vlakov. Elektrifikovaná trať Prešov – Kapušany umožní lepšie využitie vlakov. Očakáva sa, že opatrenie dosiahne nasledujúce výsledky (pozri aj 1b): • Dispečing 154,7 km tratí • Elektrifikácia 9,8 km tratí • Úspora času v celkovom trvaní 18 minút po rekonštrukcii dispečerského systému (na 4 tratiach) • Zvýšenie počtu cestujúcich v priemere o 4,7 % po rekonštrukcii dispečerského systému (na 4 tratiach)
3.e kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka)	Rekonštrukcia všetkých tratí bude dokončená a uvedené do prevádzky do konca roka 2032. Predpokladáme, že prípravná fáza (pozri aj mílniky v bode 3b) potrvá od 1. štvrťroka 2026 do 4. štvrťroka 2029 a stavebná fáza od 1. štvrťroka 2030 do 4. štvrťroka 2032. Mílnik plnej prevádzky všetkých liniek by mal byť dosiahnutý v 4. štvrťroku 2032.
3.f Kto a ktorá inštitúcia bude zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ.	ŽSR a Ministerstvo dopravy SR budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ o opatrení, keďže plná kompetencia a následná prevádzka spočíva na týchto dvoch subjektoch.
3.g V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory.	N/A
4	Implementácia a monitorovanie M&Is
4.a Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ	ŽSR a Ministerstvo dopravy SR budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ o opatrení, keďže plná kompetencia a následná prevádzka spočíva na týchto dvoch subjektoch.
4.b Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti	KPI: • Rekonštruované koľaje. • Skrátene cestovného času.

⁶⁶ ŽSR (2024). Výročná správa za rok 2023 – Železnice Slovenskej republiky, tabuľka na strane 18.
<https://www.zsr.sk/files/o-nas/vyroczne-spravy/vyrocnasprava2023.pdf>.

Prvok	Popis
4.c	Popíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov
	Implementačné orgány - Ministerstvo dopravy SR a ŽSR, predložia výročnú správu, v ktorej zohľadnia dosiahnuté míľniky v stanovenom časovom horizonte.
5	Financovanie a náklady
5.a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie
	Predpoklady nákladov vychádzajú z ceny existujúcich projektov infraštruktúry ŽSR. Údaje poskytl Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Odhadujeme, že 3 % nákladov bude predstavovať príprava dokumentácie a 97 % výstavba. Nepredpokladáme žiadny nákup pozemkov/stavebných parciel ani procesy vysporiadania vlastníctva, keďže tieto trate nie sú nové a ich umiestnenie sa nemení. Predpokladáme rovnaké stavebné náklady pre každý rok fázy výstavby.
5.b	Celkové náklady opatrenia/investície
	165 miliónov EUR Investícia
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú vzniknúť náklady
	2026: 1,2375 milióna EUR 2027: 1,2375 milióna EUR 2028: 1,2375 milióna EUR 2029: 1,2375 milióna EUR 2030: 53,35 milióna EUR 2031: 53,35 milióna EUR 2032: 53,35 milióna EUR
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie
	Spolufinancovanie 25 % z národných fondov, čo predstavuje 41,25 milióna EUR.
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I
	Žiadne ďalšie financovanie Únie.
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov
	Nie
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti a zodpovednosti odhadovaných nákladov
	Predpoklady nákladov vychádzajú z ceny existujúcich projektov infraštruktúry ŽSR. Údaje poskytl Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov
6.a	Lehota pre M&I a odôvodnenie na
	Táto investícia rieši zvýšenie nákladov súvisiacich s ETS2 zlepšením verejnej dopravy – železničnej infraštruktúry v

Prvok	Popis
základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a palív na vykurovanie	dopravne chudobných regiónoch. Zvyšuje dostupnosť verejnej dopravy a jej kvalitu (vrátane úspory času stráveného cestovaním), čím znižuje závislosť od súkromných vozidiel a fosílnych palív, a tým znižuje náklady domácností.

Tabuľka -09 Investícia 9: Schéma na výstavbu cyklistickej infraštruktúry

Prvok	Popis
1	Všeobecný opis M&I Podrobný popis opatrení a investícií na základe sekundárneho výskumu a informácií získaných od zainteresovaných strán
1.a	Povaha, rozsah a typ opatrenia – vrátane toho, či je nové alebo existujúce Investícia patrí do kategórie „Cyklistická infraštruktúra: Rozvoj bezpečnej a atraktívnej cyklistickej infraštruktúry, vrátane cyklistických chodníkov oddelených od motorovej dopravy a cyklistických pruhov na uliciach s nižšou hustotou dopravy“. Je zameraná na občanov a domácnosti s nízkymi a strednými príjmami, ktorí žijú v regiónoch s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou. Projekt by mal byť umiestnený v regiónoch s nedostatočnou dopravnou infraštruktúrou na základe indexu dopravnej chudoby Inštitútu environmentálnej politiky (IEP). Investícia sa zameriava na výstavbu a budovanie nových cyklotrás a súvisiacej infraštruktúry na Slovensku. Investícia by mala zahŕňať stojany a prístrešky na bicykle a počítadlá dopravy. Tam, kde je to možné, môžu byť cyklistické trasy rozšírené o trasy pre chodcov, aby sa zvýšil vplyv investície na používateľov nemotorizovaných spôsobov dopravy. Investícia bude zameraná na zraniteľných používateľov dopravy prostredníctvom zlepšenia prístupu k bezpečným, cenovo dostupným a udržateľným dopravným možnostiam v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou, kde je závislosť od vlastníctva súkromných automobilov jedným z hlavných spôsobov dopravy. Z priestorového hľadiska údaje ukazujú, že väčšina aktívnej mobility sa uskutočňuje v rámci mesta alebo vo vidieckych oblastiach, ale nie v prípade ciest, ktoré spájajú mestá alebo mestá s vidieckymi oblasťami. Podpora rozširovania cyklistickej infraštruktúry by mala motivovať a prispieť k prechodu občanov na nemotorizované druhy dopravy tým, že poskytne nové spojenia s hospodárskymi centrami, inštitúciami, dôležitými obytnými oblasťami alebo dôležitými priemyselnými oblasťami, kde je intenzita dopravy občanov vysoká. Sekundárnym účinkom bude zníženie emisií a rozvoj aktívnej dopravy na Slovensku a zlepšenie bezpečnosti

Prvok	Popis
	cyklistov v doprave, najmä zo strany obcí a regionálnych samospráv. V súčasnosti je na Slovensku 18 608,64 km cyklotrás (vrátane turistických trás) a len 1 358,64 km je určených na každodenné používanie a dochádzanie do práce. Na Slovensku bol podiel cyklistickej dopravy na celkovom rozdelení dopravných prostriedkov 8 % a podiel vzdialenosti na bicykli bol 3 % z celkovej dĺžky ciest (podiel najazdených kilometrov). Priemerná dĺžka ciest absolvovaných na bicykli bola približne 4 km. Využitie bicykla ako dopravného prostriedku na cesty s dĺžkou do 5 km⁶⁷ je v porovnaní s inými dopravnými prostriedkami vysoké⁶⁸. Pri hodnotení projektu a výbere projektu na podporu navrhujeme použiť nasledujúce kritériá. • Uprednostňuje sa umiestnenie projektu v dopravne chudobnom regióne, príp. najmenej 75 % finančných prostriedkov sa použije v dopravne chudobnom regióne. Na definovanie dopravne chudobného regiónu možno použiť index Inštitútu environmentálnej politiky⁶⁹. • Prepojenie verejnej dopravy. Odporúča sa uprednostniť trasy, ktoré spájajú zastávky alebo body verejnej dopravy s hospodárskym centrom, inštitúciami, dôležitými oblasťami s nedostatočnou dopravnou obsluhou alebo nedostatočnou dopravnou službou, alebo dôležitými priemyselnými oblasťami, kde je intenzita dopravy občanov vysoká. Toto kritérium by sa malo použiť na integráciu cyklistickej infraštruktúry s inými opatreniami a investíciami v dopravnej zložke SCF, hlavne na výmenu vozového parku verejnej dopravy za elektrické vozidlá a na investície do železničnej infraštruktúry. Prepojenie relevantných opatrení a investícií považujeme za jednu z hlavných podmienok hodnotenia alebo dokonca za podmienku oprávnenosti projektov cyklistickej infraštruktúry. • Nákladová efektívnosť projektu. Môže sa použiť pomer nákladov k dĺžke trasy v km (pozri CBA Ministerstva dopravy SR). • Ďalšie prínosy: napríklad dvojité využitie trasy pre bicykle a chodcov. • Časť investície by mala byť venovaná technickej podpore oprávnených inštitúcií pri príprave projektov cyklotrás. Táto podpora by mala byť financovaná centrálna a mala

⁶⁷ Inštitút dopravnej politiky (2020). Ako cestujeme – Mobilitné správanie obyvateľstva.

<https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-dopravnej-politiky/publikacie/komentare>.

⁶⁸ Pozri graf č. 6 na strane 10 uvedenej štúdie.

⁶⁹ Konštrukciu indexu nájdete v štúdiu Inštitútu environmentálnej politiky. Inštitút environmentálnej politiky (2025). Nemám auto, nemám autobus.

https://www.minzp.sk/files/iep/komentare/2025_2_mobilita_dopravna_chudoba_tags.pdf.

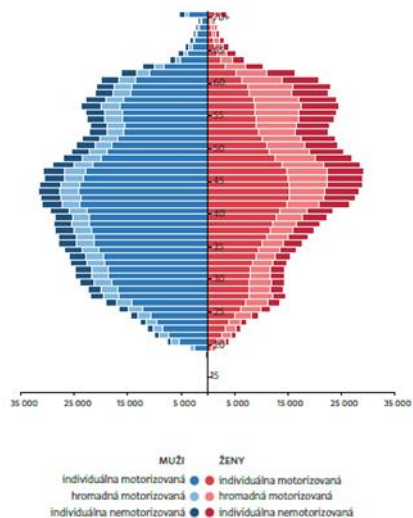
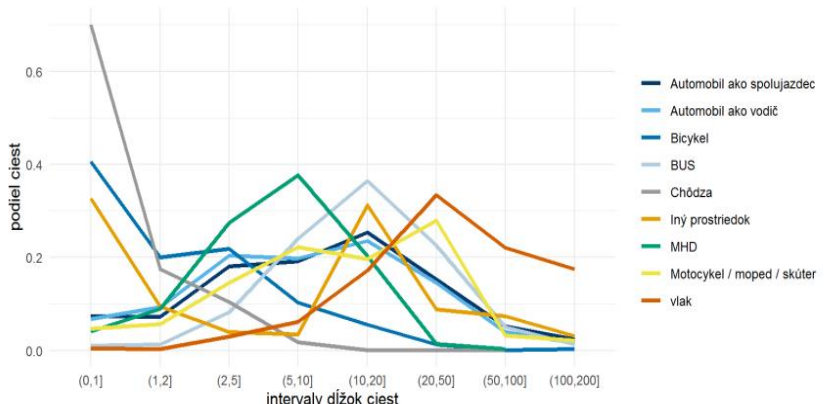
Prvok	Popis
	by zahŕňať prípravu štúdií uskutočniteľnosti, technické projektové plány, poradenstvo pri výbere trasy a ďalšiu podporu pri získavaní všetkých povolení potrebných na výstavbu. V dôsledku toho príjemca získa všetku technickú dokumentáciu potrebnú na podanie žiadosti o financovanie z schémy v rámci tejto investície. V prípade neúspechu v rámci tejto schémy bude možné dokumentáciu použiť pri iných programov alebo na financovanie samotným príjemcom. Výberový proces oprávnených príjemcov by mal byť založený na vzťahu k ostatným opatreniam a investíciám v rámci dopravnej zložky SCF a na príslušnosti k dopravne chudobnému regiónu, ako sú opatrenia a investície 5, 6 a 8. V dôsledku toho budú obce a samosprávne kraje ochotné pripraviť projektovú dokumentáciu, keďže mnohé menšie mestá alebo obce nemajú finančné zdroje na prípravu projektov a nie sú ochotné vynaložiť finančné zdroje bez záruky konečného schválenia investície. Niektoré najmenšie obce nemajú ani zdroje na pokrytie výdavkov na technickú dokumentáciu. Oprávnenými príjemcami investície by preto boli samosprávne kraje, obce a ŽSR. Navrhujeme použiť pri hodnotení projektu a výbere projektu na podporu niektoré kritériá. Kritériá by mali byť: • Umiestnenie projektu v regióne s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Na definovanie regiónu s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou možno použiť index dopravnej chudoby Inštitútu environmentálnej politiky. • Uprednostňovanie výstavby ciest, ktoré spájajú zastávky alebo body verejnej dopravy s hospodárskym centrom, inštitúciami, dôležitými obytnými oblasťami alebo dôležitými priemyselnými oblasťami, kde je intenzita dopravy občanov vysoká. Pokiaľ ide o ďalšie opatrenia v oblasti dopravy, ide hlavne o výmenu vozového parku verejnej dopravy na elektrické vozidlá a investície do železničnej infraštruktúry. Toto kritérium považujeme za hlavnú podmienku alebo dokonca za podmienku vylúčenia pre projekty cyklistickej infraštruktúry. • Nákladová efektívnosť projektu. Môže sa použiť pomer nákladov k dĺžke cesty v km (napríklad metodika CBA od ministerstva dopravy SR). • Ďalšie prínosy: napríklad dvojité využitie trasy pre bicykle a chodcov.

Prvok	Popis
	Na hodnotenie sa odporúča použiť existujúcu metodiku⁷⁰ (založenú na CBA) Ministerstva dopravy SR na použitie vo výzvach v rámci Plánu odolnosti a obnovy. Investícia je doplnková k existujúcemu programu Ministerstva dopravy SR a programom v rámci fondov EÚ (Program Slovensko a Plán obnovy a odolnosti). Na Slovensku stále existuje dopyt po tomto type investícií, ktorý je poháňaný hlavne obcami a samosprávnymi krajmi.
1.b	Cieľ opatrenia, vymedzenie cieľových skupín, výsledky a vplyvy, vrátane zníženia závislosti od fosílnych palív Cieľom investície je rozšírenie existujúcej infraštruktúry cyklotrás na Slovensku a poskytnutie aktívneho spôsobu dopravy pre občanov ako alternatívy k používaniu osobných automobilov, najmä v regiónoch s nedostatočnou dopravnou obslužnosťou. Cieľom je výstavba nových cyklotrás na každodenné cestovanie s príslušnou infraštruktúrou a technickou podporou pre príjemcov projektovej technickej dokumentácie. Výstavba cyklistickej infraštruktúry má sekundárny cieľ odblokovať prechod na aktívny, nemotorizovaný spôsob dopravy ako alternatívu k individuálnej motorovej doprave. Tento prechod povedie k zníženiu dopytu a spotreby fosílnych palív, a tým k zníženiu emisií v odvetví dopravy. Podľa posúdenia vplyvu ETS2 tvoria zraniteľné skupiny predovšetkým osoby, ktoré používajú osobné automobily na dochádzanie do práce bez alternatívy⁷¹. Investícia je zameraná na používateľov s obmedzeným prístupom k doprave, konkrétnejšie na skupiny obyvateľstva s nízkymi a strednými príjmami v regiónoch s obmedzeným prístupom k doprave. Občania s nízkymi príjmami môžu z investície profitovať, pretože cyklistika ako spôsob dopravy je relatívne lacná (v porovnaní s druhmi dopravy poháňanými fosílnymi palivami) a ako nemotorizovaný spôsob dopravy nie je ovplyvnená vplyvom zavedenia systému ETS2 na ceny fosílnych palív. Očakáva sa, že dopravne chudobné regióny budú mať z tohto programu prospech, pretože občanom poskytne alternatívu k využívaniu iných druhov dopravy, najmä individuálnej automobilovej. Investícia je zameraná na používateľov dopravy, ktorí sú ochotní prejsť z používania automobilov na používanie bicyklov, chôdzu alebo iné formy nemotorizovanej dopravy alebo dopravu s využitím cyklotrás na elektrických kolobežkách alebo elektrických bicykloch.
1.c	Ako M&I rieši vplyv ETS2 na Štúdiá Inštitútu dopravnej politiky Ministerstva dopravy SR ukazuje, že podiel ciest na bicykli bol 8 % a podiel vzdialenosti na

⁷⁰ Ministerstvo dopravy (n.d.). Metodika posudzovania, hodnotenia a stanovovania priorít projektov cyklistickej infraštruktúry. <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cyklisticka-doprava-a-cykloturistika/plan-obnovy-a-odolnosti-poo>

⁷¹ Pozri obrázok 3-45 v dokumente Deliverable 2 a zhrnutie vplyvov v bode 3.3.4.

Prvok	Popis																																				
zraniteľné skupiny	bicykli bol 3 % z celkovej dĺžky ciest. Priemerná vzdialenosť na bicykli bola približne 4 km. V porovnaní s inými druhmi dopravy je používanie bicykla vysoké aj pri cestách na vzdialenosti do 5 km. Zistenie v DLV2 je, že vplyv nákladov ETS2 bude treba riešiť najmä v prípade tých, ktorí používajú súkromné automobily na dochádzanie do práce a nemajú žiadnu alternatívu. Z priestorového hľadiska údaje ukazujú, že väčšina aktívnej mobility sa uskutočňuje v rámci mesta alebo vo vidieckych oblastiach. Na základe všetkých uvedených zistení by sa na čo najefektívnejšie riešenie vplyvov zavedenia EU ETS2 malo navrhnúť opatrenie: • na prepojenie mestských bodov, • na prepojenie vidieckych bodov, • na vzdialenosť do 5 km od bodu záujmu (škola, nemocnica, priemyselný park, zastávka/terminál verejnej dopravy, obytná oblasť atď.) k druhému bodu. Poskytnutím významnejšej alternatívy k používaniu automobilu bude mať investícia pre občanov väčší význam a občania z nej môžu získať viac výhod. Doprava do práce podľa oblasti a spôsobu dopravy <table><caption>Data for Doprava do práce podľa oblasti a spôsobu dopravy</caption><thead><tr><th>Scenár</th><th>individuálna motorizovaná</th><th>hromadná motorizovaná</th><th>individuálna nemotorizovaná</th></tr></thead><tbody><tr><td>V RÁMCI MESTA</td><td>~150 000</td><td>~100 000</td><td>~100 000</td></tr><tr><td>Z MESTA DO INÉHO MESTA</td><td>~100 000</td><td>~50 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>Z MESTA DO VIDIECKEJ OBCE</td><td>~50 000</td><td>~10 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>Z MESTA – CIEĽ NEZISTENÝ</td><td>~100 000</td><td>~10 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>V RÁMCI VIDIECKEJ OBCE</td><td>~50 000</td><td>~10 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>Z VIDIECKEJ OBCE DO MESTA</td><td>~300 000</td><td>~100 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>Z VIDIECKEJ OBCE DO INEJ VIDIECKEJ OBCE</td><td>~100 000</td><td>~10 000</td><td>~10 000</td></tr><tr><td>Z VIDIECKEJ OBCE – CIEĽ NEZISTENÝ</td><td>~150 000</td><td>~10 000</td><td>~10 000</td></tr></tbody></table> Zdroj: DVL2, obrázok 3 41 Obyvatelia prevažne používajú individuálnu motorovú/automobilovú dopravu na presun z vidieckych do mestských oblastí. Táto časť obyvateľstva bude najviac ovplyvnená zvýšením ETS2. Doprava do práce podľa veku a pohlavia	Scenár	individuálna motorizovaná	hromadná motorizovaná	individuálna nemotorizovaná	V RÁMCI MESTA	~150 000	~100 000	~100 000	Z MESTA DO INÉHO MESTA	~100 000	~50 000	~10 000	Z MESTA DO VIDIECKEJ OBCE	~50 000	~10 000	~10 000	Z MESTA – CIEĽ NEZISTENÝ	~100 000	~10 000	~10 000	V RÁMCI VIDIECKEJ OBCE	~50 000	~10 000	~10 000	Z VIDIECKEJ OBCE DO MESTA	~300 000	~100 000	~10 000	Z VIDIECKEJ OBCE DO INEJ VIDIECKEJ OBCE	~100 000	~10 000	~10 000	Z VIDIECKEJ OBCE – CIEĽ NEZISTENÝ	~150 000	~10 000	~10 000
Scenár	individuálna motorizovaná	hromadná motorizovaná	individuálna nemotorizovaná																																		
V RÁMCI MESTA	~150 000	~100 000	~100 000																																		
Z MESTA DO INÉHO MESTA	~100 000	~50 000	~10 000																																		
Z MESTA DO VIDIECKEJ OBCE	~50 000	~10 000	~10 000																																		
Z MESTA – CIEĽ NEZISTENÝ	~100 000	~10 000	~10 000																																		
V RÁMCI VIDIECKEJ OBCE	~50 000	~10 000	~10 000																																		
Z VIDIECKEJ OBCE DO MESTA	~300 000	~100 000	~10 000																																		
Z VIDIECKEJ OBCE DO INEJ VIDIECKEJ OBCE	~100 000	~10 000	~10 000																																		
Z VIDIECKEJ OBCE – CIEĽ NEZISTENÝ	~150 000	~10 000	~10 000																																		

Prvok	Popis
	 Zdroj: DVL2, obrázok 3 40 Individuálnu automobilovú dopravu (najviac ovplyvnenú ETS2) využívajú prevažne muži vo veku od 30 do 45 rokov. Ženy častejšie využívajú verejnú alebo individuálnu nemotorizovanú dopravu. Preto by mohli byť menej vystavené vplyvu ETS2 na náklady na dopravu. <i>Rozdelenie dopravných prostriedkov⁷²</i> <i>Štúdia Inštitútu dopravnej politiky Ministerstva dopravy ukazuje, že podiel ciest na bicykli bol 8 % a podiel vzdialenosti na bicykli bol 3 % z celkovej dĺžky ciest. Priemerná vzdialenosť na bicykli bola okolo 4 km. Ako je vidieť z obrázku, využívanie bicykla je v porovnaní s inými spôsobmi dopravy vysoké pri cestách na vzdialenosti do 5 km.</i> 

⁷² Inštitút dopravnej politiky (2020). Ako cestujeme – Mobilita obyvateľstva. <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/institut-doprajnej-politiky/publikacie/komentare>.

Prvok		Popis																																																						
		<table><tr><th>Dopravný prostriedok</th><th>Počet ciest</th><th>Podiel ciest</th><th>Podiel najazdených km</th><th>Priemerná dĺžka</th></tr><tr><td>Automobil ako spolujazdec</td><td>3516</td><td>15%</td><td>23%</td><td>18.18</td></tr><tr><td>Automobil ako vodič</td><td>8067</td><td>34%</td><td>47%</td><td>15.81</td></tr><tr><td>Bicykel</td><td>1911</td><td>8%</td><td>3%</td><td>4.01</td></tr><tr><td>BUS</td><td>1069</td><td>5%</td><td>8%</td><td>20.06</td></tr><tr><td>Chôdza</td><td>6638</td><td>28%</td><td>3%</td><td>1.40</td></tr><tr><td>Iný prostriedok</td><td>52</td><td>0%</td><td>0%</td><td>16.37</td></tr><tr><td>MHD</td><td>1679</td><td>7%</td><td>5%</td><td>7.89</td></tr><tr><td>Motocykel / moped / skúter</td><td>114</td><td>0%</td><td>1%</td><td>19.24</td></tr><tr><td>vlak</td><td>510</td><td>2%</td><td>10%</td><td>54.86</td></tr></table>	Dopravný prostriedok	Počet ciest	Podiel ciest	Podiel najazdených km	Priemerná dĺžka	Automobil ako spolujazdec	3516	15%	23%	18.18	Automobil ako vodič	8067	34%	47%	15.81	Bicykel	1911	8%	3%	4.01	BUS	1069	5%	8%	20.06	Chôdza	6638	28%	3%	1.40	Iný prostriedok	52	0%	0%	16.37	MHD	1679	7%	5%	7.89	Motocykel / moped / skúter	114	0%	1%	19.24	vlak	510	2%	10%	54.86				
Dopravný prostriedok	Počet ciest	Podiel ciest	Podiel najazdených km	Priemerná dĺžka																																																				
Automobil ako spolujazdec	3516	15%	23%	18.18																																																				
Automobil ako vodič	8067	34%	47%	15.81																																																				
Bicykel	1911	8%	3%	4.01																																																				
BUS	1069	5%	8%	20.06																																																				
Chôdza	6638	28%	3%	1.40																																																				
Iný prostriedok	52	0%	0%	16.37																																																				
MHD	1679	7%	5%	7.89																																																				
Motocykel / moped / skúter	114	0%	1%	19.24																																																				
vlak	510	2%	10%	54.86																																																				
		Vplyv nákladov ETS2 bude treba riešiť najmä v prípade tých, ktorí používajú súkromné automobily na dochádzanie do práce a nemajú žiadnu alternatívu (zistenie z DLV2).																																																						
1.d	Implementácia – vrátane spôsobu a úrovne správy a začlenenie odporúčaní na riešenie predvídateľných problémov pri implementácii	Hlavným orgánom zodpovedným za dopravu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Investícia sa navrhuje pre samosprávne kraje, obce a ŽSR. Mnohé malé obce nemajú dostatočné finančné prostriedky na prípravu dokumentácie potrebnej na požiadanie o financovanie z rôznych programov a fondov. Váhajú s jej prípravou, pretože nie je isté, či tieto výdavky budú považované za nenávratné. Malé obce navyše nemajú dostatočné finančné zdroje ani na pokrytie týchto výdavkov. Preto navrhujeme technickú podporu na riešenie tejto problematiky, aby sa obciam pomohlo pokryť výdavky na prípravnú fázu projektov. Výzvy investície súvisia s procesom prípravy technickej dokumentácie a s procesom verejného obstarávania pre fázu výstavby. Na riešenie prvej otázky sa navrhuje technická podpora ako súčasť investície. Na úspešný proces verejného obstarávania musia obce a samosprávne kraje vyčleniť svojich odborníkov alebo získať profesionálnu agentúru na obstarávanie.																																																						
1.e	Rodový aspekt – ako sa rieši rodová nerovnosť (ak je to relevantné)	Nové cyklistické chodníky a trasy sú alternatívou k iným spôsobom dopravy, najmä individuálnej automobilovej doprave. Využitie súkromných a verejných dopravných prostriedkov je na Slovensku ovplyvnené rodovou príslušnosťou. Muži majú tendenciu používať individuálnu automobilovú dopravu na dochádzanie do práce a poskytnutie dostupnej alternatívy môže motivovať mužov k zníženiu využívania súkromných automobilov. Ženy sa zdajú byť viac závislé od verejnej dopravy a nemotorizovanej dopravy. Vytvorenie lepšej siete cyklotrás môže ešte viac zvýšiť dostupnosť a atraktivnosť cyklistiky v porovnaní so súčasným stavom.																																																						

Prvok	Popis
1.f Identifikácia kľúčových faktorov úspechu a zostávajúce riziká a výzvy (+ odporúčania, ako ich prekonať/zmierniť)	Faktory úspechu: • Nové cyklistické trasy pre každodenné dochádzanie do práce na Slovensku. • Prepojenie obcí a dôležitých bodov záujmu cyklistickou infraštruktúrou, vrátane zastávok a terminálov verejnej dopravy. Následné zvýšenie percenta občanov využívajúcich nemotorizované druhy dopravy. Rizikové faktory: • Obavy obcí týkajúce sa prípravy technickej dokumentácie a súvisiacich výdavkov. • Zabezpečenie kvality projektovej dokumentácie a technickej prípravy projektu. • Zabezpečenie efektívneho procesu verejného obstarávania. Viac informácií nájdete v časti 1d. Na zmiernenie rizikových faktorov je kľúčová kvalita dokumentácie verejného obstarávania. Dokumentácia by preto mala vychádzať z úspešných procesov verejného obstarávania na výstavbu a budovanie cyklotrás financovaných z iných vládnych zdrojov alebo zdrojov EÚ. Na zmiernenie rizikového faktora týkajúceho sa prípravy technickej dokumentácie a jej financovania zahŕňa investícia technickú podporu pre obce.
1.g Posúdenie doplnkovosti	Na Slovensku existujú programy na budovanie cyklistickej infraštruktúry financované z Programu Slovensko (operačný program fondov EÚ), z Plánu obnovy a odolnosti a z programov Ministerstva dopravy Slovenskej republiky (štátny rozpočet). Z predchádzajúcich programov EÚ (Integrovaný regionálny program a INTERREG) bolo vynaložených celkovo 120 miliónov EUR. Výzva z rozpočtu Ministerstva dopravy v roku 2021 a výzva pre školy bola pridelená vo výške 13,8 milióna EUR. Z plánu obnovy a odolnosti bolo podporených 76 projektov vo výške približne 74 miliónov EUR (celková alokácia je 102 miliónov EUR). Plán obnovy a odolnosti trvá do polovice roka 2026. V programe Slovensko bola v roku 2024 otvorená výzva z opatrenia 2.8.2 s alokáciou 84 miliónov EUR. Program Slovensko bude ukončený v roku 2027.
2	Zosúladenie M&I so zásadami DNSH v súlade s článkom 17 nariadenia (EÚ) 2020/652 Informácie o tom, ako opatrenia a investície zahrnuté v komponente spĺňajú zásadu DNSH v zmysle článku 17 nariadenia (EÚ) 2020/852⁷³

⁷³ Európska komisia. (5. marec 2025). Oznámenie Komisie – Technické usmernenia k uplatňovaniu zásady „nepoškodzoť“ podľa nariadenia o sociálnom klimatickom fonde.
https://climate.ec.europa.eu/document/download/2f3269ea-fb02-4481-a1d5-3453ba3172ea_en?filename=c_2025_880_part_1_en.pdf.

Prvok		Popis
Prístup 1	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície akékoľvek činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s jednou alebo viacerými sektorovo špecifickými prílohami?	Áno, investícia je v súlade s činnosťou T13 (infraštruktúra pre súkromnú mobilitu s nulovými emisiami) prílohy k technickým usmerneniam.
	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, na ktoré sa nevzťahuje jedna alebo viaceré sektorové prílohy a ktoré sa nespoliehajú na alternatívne prístupy (pozri riadky nižšie)?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
Ekvivalencia	Existujú v rámci tohto opatrenia alebo investície činnosti a/alebo aktíva, ktoré sú v súlade s taxonómiou EÚ (podstatný príspevok) a technickými kritériami DNSH?	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.
	Je toto opatrenie alebo investícia finančným produktom realizovaným v rámci kompartmentu	Neaplikovateľné, postupovalo sa podľa prístupu 1.

Prvok		Popis
	členského štátu InvestEU?	
	Má opatrenie/investícia akýkoľvek významný predvídateľný vplyv na...	
2.	zmierňovanie zmeny klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
a		
2.	Prispôsobenie sa zmene klímy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
b		
2.	Udržateľné využívanie ochrana vodných a morských zdrojov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
c		
2.	Obehové hospodárstvo, vrátane predchádzania vzniku odpadu a recyklácie	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
d		
2.	Predchádzanie znečisteniu a kontrola znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na prevenciu významného poškodenia.
e		
2.f	Ochrana a obnova biodiverzity a ekosystémov	Dodržiavanie platných právnych predpisov je dostatočné na zabránenie významnému poškodeniu.
3	Ciele a míľniky: harmonogram implementácie	
3.	prečo boli zvolené konkrétne míľniky alebo ciele;	Míľniky a ciele boli zvolené s cieľom monitorovať implementáciu schémy a vyhodnotiť jej úspešnosť pri zlepšovaní dostupnosti nemotorizovaných spôsobov dopravy. Ciele a míľniky sú stanovené tak, aby bolo možné sledovať pokrok v príprave technickej a projektovej dokumentácie a výstavbe/budovaní cyklistickej infraštruktúry.
a		
3.	čo merajú míľniky alebo ciele;	Míľniky: 1.1.2026: Program investícií do cyklistických chodníkov a súvisiacej infraštruktúry, vrátane časti týkajúcej sa technickej podpory, je finalizovaný a platný. 31.12. 2026: Verejné obstarávanie poskytovateľa technickej podpory pre oprávnené organizácie v rámci programu je ukončené a je vybraný víťaz.
b		

Prvok	Popis
	31.12.2027: Prvé verejné obstarávania na výstavbu cyklotrás (s už pripravenou projektovou dokumentáciou a povoleniami) sú ukončené. 31.12.2029: Všetky očakávané počty projektovej dokumentácie/podpory sú už pripravené a doručené oprávneným príjemcom. 31.12.2030: Všetky projekty boli podporené, cieľ konečnej dĺžky nových cyklotrás je splnený. Ciele: • Predĺženie dĺžky cyklotrás o nové trasy: 200 km. • Technická podpora poskytnutá 100 príjemcom. Podrobné informácie o jednotlivých cieľoch a termínoch ich dosiahnutia nájdete v bode 3.e.
3.c	ako sa to bude merať, aká metodika a zdroj sa použijú a ako sa objektívne overí riadne dosiahnutie mílnika (mílnikov) alebo cieľa (cieľov); Ciele bude merať Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Údaje poskytnú obce, samosprávne kraje a ŽSR (financované počítať bicyklov, ktoré sa budú používať na meranie vplyvu a výkonnosti investície a na plánovanie rozvoja politik nemotorizovanej dopravy).
3.d	Aká je východisková situácia () a aká je úroveň alebo konkrétny bod, ktorý sa má dosiahnuť? (Kvantifikovaná hodnota cieľov) Celková dĺžka cyklotrás na Slovensku: 18 608,64 km. - Určené pre cestovný ruch a diaľkové turistické trasy: 17 250 km. - Určené na každodenné používanie a dochádzanie do práce: 1 358,64 km.
3.e	do kedy bude dosiahnutý (podľa štvrťroka a roka) Očakávame, že ciele dosiahneme v 4. štvrťroku 2030. Ciele na jednotlivé roky sú nasledovné: 4. štvrťrok 2026: 20 km ciest a súvisiacej infraštruktúry a podpora 15 potenciálnych príjemcov 4. štvrťrok 2027: 40 km ciest a súvisiacej infraštruktúry a podpora pre 35 potenciálnych príjemcov 4. štvrťrok 2028: 50 km ciest a súvisiacej infraštruktúry a podpora pre 30 potenciálnych príjemcov 4. štvrťrok 2029: 50 km ciest a súvisiacej infraštruktúry a podpora pre 20 potenciálnych príjemcov 4. štvrťrok 2030: 40 km ciest a súvisiacej infraštruktúry
3.f	Kto a ktorá inštitúcia bude Ministerstvo dopravy SR bude implementačný orgán.

Prvok	Popis
	zodpovedná za implementáciu, meranie a podávanie správ.
3. g	V prípade potreby harmonogram postupného znižovania podpory
4	M&I Implementácia a monitorovanie
4. a	Kto a ktoré inštitúcie budú zodpovedné za implementáciu, meranie a podávanie správ
4. b	Určenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti
4. c	Opíšte pravidlá na monitorovanie dosahovania cieľov
5	Financovanie a náklady
5. a	Metodika, základné predpoklady a ich odôvodnenie

Neaplikovateľné.

Implementačnými orgánmi bude Ministerstvo dopravy SR. Samostatné kraje a obce a ŽSR budú poskytovať údaje na účely podávania správ.

- KPI:
- Dĺžka vybudovaných/vykonaných cyklotrás.
 - Počet technických podpôr poskytnutých potenciálnym príjemcom.
 - Zmena v prechode na nemotorizovanú dopravu.

Vykonávacie orgány - Ministerstvo dopravy SR predloží výročnú správu, v ktorej zohľadnia dosiahnuté mílniky v stanovenom časovom horizonte.

Predpoklady nákladov vychádzajú zo skúseností s podobnými programami Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a programami financovanými z fondov EÚ (program Slovensko a Plán obnovy a odolnosti).
Predpoklad vychádza zo skúseností zainteresovaných strán, hlavne Cyklokoalície (nezisková expertná organizácia).

Základné predpoklady a odhady sú nasledovné:

- Jednotková cena za 1 km štandardnej cyklotrasy: 516 755,42 EUR
- Jednotková cena 1 dopravného počítadla s inštaláciou: 9 340 EUR
- Jednotková cena 1 stojiska na bicykle: 141,24 EUR
- Jednotková cena 1 prístrešku pre bicykle: 6 043,99 EUR
- Priemerná jednotková cena za 1 technickú podporu na príjemcu vrátane všetkej možnej dokumentácie: 18 201,42 EUR
- Predpokladaná celková dĺžka nových cyklotrás: 200 km

Prvok		Popis
		• Predpokladaný počet počítačadiel dopravy: 40 • Predpokladaný počet stojanov na bicykle: 200 • Predpokladaný počet prístreškov na bicykle: 40 • Predpokladaný počet technických podpôr: 100
5.b	Celkové náklady opatrenia/investície	Celkové náklady investície predstavujú 105 814 834,14 EUR.
5.c	Komplexný harmonogram, v rámci ktorého majú byť náklady vynaložené	2026: 10 672 490,51 EUR 2027: 21 435 988,13 EUR 2028: 26 544 715,64 EUR 2029: 26 362 701,44 EUR 2030: 20 798 938,43 EUR Výpočet je založený na predpokladoch uvedených v bode 5a a cieľoch uvedených v bode 3a.
5.d	Informácie o národnom príspevku na celkové náklady na monitorovanie a hodnotenie	Spolufinancovanie vo výške 25 % z národných fondov, čo predstavuje sumu 26 453 708,54 EUR.
5.e	Informácie o dodatočnom financovaní z iných nástrojov Únie, ktoré by sa mohli uplatniť na M&I	Finančné prostriedky SCF by sa použili ako doplnok k iným programom na budovanie/výstavbu cyklistickej infraštruktúry (Plán obnovy a odolnosti končí v roku 2026). Technická podpora je novým aspektom schémy, ktorý nebol zahrnutý v predchádzajúcich schémach alebo programoch. Z predchádzajúcich programov EÚ (integrovateľný regionálny program a INTERREG) bolo vynaložených celkovo 120 miliónov EUR. V rámci výzvy z rozpočtu Ministerstva dopravy SR v roku 2021 a výzvy pre školy bolo pridelených 13,8 milióna EUR. V rámci Plánu obnovy a odolnosti bolo podporených 76 projektov v celkovej výške približne 74 miliónov EUR (celková alokácia je 102 miliónov EUR). Plán obnovy a odolnosti trvá do polovice roka 2026. V programe Slovensko bola v roku 2024 otvorená výzva z opatrenia 2.8.2 s alokáciou 84 miliónov EUR. Program Slovensko bude ukončený v roku 2027.
5.f	Informácie o plánovanom financovaní zo súkromných zdrojov	Nie
5.g	Odôvodnenie pravdepodobnosti	Predpoklady nákladov vychádzajú zo skúseností s podobnými programami Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a

Prvok		Popis
	zodpovednosti odhadovaných nákladov	programami financovanými z fondov EÚ (program Slovensko a Plán obnovy a odolnosti). Predpoklad vychádza zo skúseností zainteresovaných strán, najmä Asociácie samosprávnych regiónov Slovenska (skrátene „SK8“) a Cyklokoalície (nezisková expertná organizácia).
6	V prípade M&I na zvýšenie využívania mobility a dopravy s nulovými a nízkymi emisiami, kritériá na identifikáciu oprávnených príjemcov	
6. a	Lehota pre M&I a odôvodnenie na základe kvantitatívneho a kvalitatívneho vysvetlenia, ako opatrenie kompenzuje zvýšenie cien dopravy a palív na vykurovanie	Investícia rieši zvýšenie nákladov súvisiacich s ETS2 zlepšením dostupnosti nemotorizovaných spôsobov dopravy prostredníctvom cyklistických chodníkov, ktoré možno považovať za lacnejšiu alternatívu k používaniu iných dopravných prostriedkov. Prechod na cyklistiku a využívanie nemotorizovaných/bezemisných spôsobov dopravy znižuje závislosť od súkromných vozidiel a fosílnych palív, čím sa znižujú náklady a výdavky domácností, a tým aj očakávaná záťaž ETS2. Očakávame, že z investície budú mať najväčší prospech domácnosti a jednotlivci s nízkymi a strednými príjmami.

Príloha C – Ďalšie metodické podrobnosti

Náklady a vplyvy

V rámci procesu užšieho výberu a výberu bola vykonaná ľahká MCA (pozri kapitolu 4.1), po ktorej bolo vykonané komplexnejšie posúdenie nákladov a vplyvov (pozri kapitolu 4.3). V tejto prílohe uvádzame ďalšie podrobnosti o niektorých kľúčových aspektoch a ukazovateľoch použitých v týchto posúdeniach.

Metodika analýzy multiplikátorov

Ako súčasť ľahkej MCA sa uvádzajú multiplikátory ekonomických (HDP) a zamestnaneckých vplyvov (pracovných miest). Tieto odhadujú pravdepodobný vplyv opatrenia na každý milión EUR vynaložený na jeho realizáciu. Nasledujúci text podrobne opisuje, ako boli tieto multiplikátory stanovené.

Metodika analýzy multiplikátorov je založená na ekonomickej analýze vstupov a výstupov (IO) a vychádza zo statického multiplikátorového prístupu na odhad vplyvu dodatočného dopytu generovaného investičnými opatreniami na GVA a zamestnanosť. Tento prístup je obzvlášť užitočný pri hodnotení ekonomických a zamestnaneckých účinkov politických intervencií, ako sú investície do energetickej efektívnosti alebo iné špecifické investície, prostredníctvom kvantifikácie toho, ako sa dodatočný dopyt prejavuje v hospodárskom raste a tvorbe pracovných miest.

Kľúčovým krokom v tejto metodike je výpočet Leontiefových multiplikátorov na základe IO tabuľky každého členského štátu. Tieto multiplikátory vyjadrujú ekonomické účinky napríklad 1 milióna EUR dodatočného konečného dopytu v konkrétnych ekonomických činnostiach. Multiplikátor HDP odhaduje hrubú pridanú hodnotu vytvorenú na jednotku nového dopytu, zatiaľ čo multiplikátor zamestnanosti kvantifikuje počet pracovných miest vytvorených na jednotku nového dopytu. Multiplikátory sú odvodené zo štruktúry sektorových vzájomných závislostí v hospodárstve, ako sú znázornené v IO tabuľkách.

Multiplikátory zohľadňujú priame a nepriame vplyvy, pričom nezahŕňajú indukované účinky, ako sú zmeny v úrovni príjmov a spotrebiteľských výdavkoch. Metodika funguje na základe špecifických predpokladov a obmedzení. Nepredpokladá žiadne štrukturálne zmeny v hospodárstve, čo znamená, že nezohľadňuje:

- pokles aktivity v určitých sektoroch;
- zmeny cien, miezd alebo fiškálnych bilancií;
- posuny v obchode vyplývajúce zo zmien v dovoze a vývoze energie; a
- dlhodobé dynamické účinky, ako sú zmeny produktivity, technologický rast alebo úpravy trhu, t. j. analýza je statická.

Ďalším dôležitým aspektom tejto metodiky je sektorové rozdelenie investičných výdavkov, ktoré definuje vplyv každého typu investície. Toto sektorové rozdelenie opisuje sektory, ktoré dodávajú investičné tovary a služby, a ako také definuje, ktoré sektory zaznamenajú rastúci dopyt v prípade každej z investícií alebo dodatočných výdavkov spojených s implementáciou opatrení. Rozdelenie sa určuje na základe:

- štruktúr hospodárskych činností, ako je uvedené v konkrétnych oznámených intervenčných opatreniach;
- domáceho podielu výrobkov a služieb; a
- odborným posúdením s cieľom odhadnúť pravdepodobné sektorové rozdelenie dopytu.

Metodika sa opiera o symetrické vstupno-výstupné tabuľky (SIOT), pričom sektorové rozlíšenie je zosúladené napr. pre členské štáty EÚ: NACE Rev. 2 (64 sektorov, 2-miestna úroveň). Tieto tabuľky slúžia ako základ pre odhadovanie vzájomného pôsobenia hospodárskych činností a šírenia dopadov šokov dopytu v rôznych sektoroch hospodárstva.

V praxi sa táto metodika používa na posudzovanie vplyvu investičných politík na hospodárstvo a zamestnanosť, najmä v oblasti opatrení na zvýšenie energetickej hospodárnosti. Poskytuje ex ante posúdenie plánovaných politických intervencií a ponúka cenné informácie o tom, ako investičné rozhodnutia ovplyvňujú regionálne hospodárstva a trhy práce.

Náklady a vplyvy

Posúdenie vplyvu vybraných merateľných ukazovateľov a ukazovateľov bolo vykonané pomocou kombinácie kvalitatívnych a kvantitatívnych metodík s cieľom vyhodnotiť ich účinnosť pri zmierňovaní vplyvov ETS2 na zraniteľné skupiny a ich príspevok k cieľom SCP. Posúdenie začalo identifikáciou kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) s cieľom zabezpečiť súlad s prílohou IV nariadenia SCF. Medzi ukazovatele patrilo zníženie počtu zraniteľných domácností a jednotlivcov, zníženie nákladov domácností na energiu, zlepšenie energetickej hospodárnosti, zníženie emisií CO₂ a sociálno-ekonomické prínosy pre zraniteľné skupiny.

Pri posudzovaní vplyvu sa využili údaje zo zavedených modelovacích nástrojov (modely PRIMES a GEM-E3, model SEEK-EU), údaje z sekundárneho výskumu a iných zdrojov na odhad nákladov a vplyvov na energetiku a emisie. Okrem toho sa z modelovacích nástrojov odvodili multiplikátory, aby sa poskytol odhad vplyvov na hospodárstvo (hrubá pridaná hodnota a zamestnanosť) na vysokej úrovni.

V prípade M&I súvisiacich so stavbami sa úspory energie vypočítali pomocou bottom-up metodiky, ktorá zahŕňala výpočet (konečnej) spotreby energie dotknutých domácností pred implementáciou M&I a po intervencii. Následne sa zaviedli technologické predpoklady súvisiace s rôznymi technológiami (napr. energetická efektívnosť zariadení), aby sa definovala spotreba energie po

intervencii. Emisie ušetrené vďaka intervencii boli vypočítané na základe emisného faktora a vypočítanej spotreby energie pred a po intervencii. Vyššie uvedené sa týka úspor energie a emisií v priestoroch dotknutej domácnosti (t. j. ušetrené emisie sa vypočítavajú na základe emisného faktora zariadení používaných na konkrétne účely v domácnostiach). V určitých prípadoch, napr. v prípade solárnych fotovoltických systémov a batérií, kde ušetrenou energiou je elektrina, boli ušetrené emisie vypočítané z hľadiska energetického systému (t. j. emisie ušetrené vďaka menšej potrebe výroby elektriny na strane dodávok). Podobne, v prípade M&I súvisiacich s dopravou sa úspory energie a emisií odhadujú pomocou metodiky zdola nahor, ktorá zohľadňuje (konečnú) spotrebu energie dotknutých domácností pred implementáciou M&I a po intervencii. V niektorých prípadoch môžu opatrenia vzájomne interagovať, ale toto sa nezohľadňuje. V prípade napríklad nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá predpokladáme, že inštalácia nabíjacích staníc umožňuje využívanie elektrických vozidiel, a úspory vyplývajúce zo zmeny vozového parku z vozidiel so spaľovacím motorom na elektrické vozidlá pripisujeme nabíjacím staniciam.

Odhady jednotkových nákladov, vplyvu na energetickú spotrebu a emisie

V nasledujúcom texte podrobne opisujeme štandardizované centrálné odhady nákladov a vplyvov pre rôzne kategórie opatrení a vysvetľujeme zdroje a spôsoby, akým boli odvodené. V kapitole 4, kde sú uvedené náklady a vplyvy opatrení a iniciatív, sa môžu použiť tieto hodnoty, ale je tiež možné, že sa namiesto nich použijú odhady špecifické pre dané opatrenie na základe lepších, konkrétnejších údajov dostupných na úrovni krajiny. Tieto voľby sú podrobne opísané a vysvetlené v kapitole 4.2.5.

Solárna fotovoltika

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je kW inštalovaného výkonu, preto sú náklady uvedené v EUR na kW, úspory energie v kWh na kW a zníženie emisií v tCO₂e na kW.

Pre Slovensko sa odhadujú náklady na 1 527 EUR/kW inštalovaného výkonu solárnej fotovoltickej energie. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040 (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en). Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, nájdete tu (https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040ct_technology_assump

[tions.zip](#)) a boli uverejnené vo februári 2024. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu. Odhady nákladov ďalej zohľadňujú literatúru (napr. správu IRENA „Renewables – The True costs“) z hľadiska rozdielov v inštalačných nákladoch medzi členskými štátmi, ako aj rozdielov v priemerných mzdách medzi členskými štátmi.

Úspory energie sa odhadujú na 25 kWh elektrickej energie ročne na 1 kW inštalovaného solárneho fotovoltického systému. Tento odhad vychádza z priemerného výkonu fotovoltického systému, ktorý by mal byť schopný pokryť prevádzku väčšiny spotrebičov v priemernom dome. Úspory energie teda predstavujú spotrebu energie spotrebičov, ktoré bude pokrývať fotovoltický systém.

Úspory emisií sa odhadujú na 0,005 tCO₂ e ročne na kW inštalovaného výkonu. Tento odhad vychádza z emisií ušetrených z hľadiska energetického systému (t. j. emisií ušetrených vďaka nižšej potrebe výroby elektrickej energie na strane dodávok), a preto sa používa emisný faktor v sektore výroby elektrickej energie.

Tepelné čerpadlo

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je na báze tepelného čerpadla, preto sú náklady uvedené v EUR na tepelné čerpadlo, úspory energie v kWh na tepelné čerpadlo a zníženie emisií v tCO₂ na tepelné čerpadlo.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 9 538 EUR/tepelné čerpadlo. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁷⁴. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁷⁵. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu. Odhady nákladov ďalej zohľadňujú literatúru (napr. zistenia zo správ IRENA a IEA o diaľkovom vykurovaní) z hľadiska rozdielov v nákladoch na inštaláciu medzi členskými štátmi, ako aj rozdielov v priemerných mzdách medzi členskými štátmi.

⁷⁴ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁷⁵ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

Úspory energie sa odhadujú na 5 839 kWh elektrickej energie ročne na jednu inštaláciu tepelného čerpadla. Tento odhad vychádza z konečnej spotreby energie systému, ktorý tepelné čerpadlo nahradí (zvyčajne kotol).

Úspory emisií sa odhadujú na 0,005 tCO₂ e ročne na jednu inštaláciu tepelného čerpadla. Tento odhad vychádza z emisií systému, ktorý tepelné čerpadlo nahradí (na základe typu paliva systému).

Výmena kotla

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je jeden kotol, preto sú náklady uvedené v EUR na jeden kotol, úspory energie v kWh na jeden kotol a zníženie emisií v tCO₂ e na jeden kotol.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 4 191 EUR/kotol. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁷⁶. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁷⁷. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu. Odhady nákladov ďalej zohľadňujú literatúru (napr. správy „CH Boilers – Solar Heat Europe“) z hľadiska rozdielov v nákladoch na inštaláciu medzi členskými štátmi, ako aj rozdielov v priemerných mzdách medzi členskými štátmi.

Úspory energie sa odhadujú na 1 550 kWh elektrickej energie ročne na jednu inštaláciu kotla. Tento odhad vychádza z konečnej spotreby energie systému, ktorý kotol nahradí. Nahradenie v tomto prípade zahŕňa modernizáciu existujúceho kotla na energeticky účinnejší kotol alebo modernizáciu zo sporáka/kotla na olej na kotol s nižšou emisiou (prechod napr. z oleja na plyn).

Úspory emisií sa odhadujú na 0,9099 tCO₂ e ročne na jednu inštaláciu kotla. Tento odhad vychádza z emisií systému, ktorý kotol nahradí, s prihliadnutím na zmenu paliva, ku ktorej dochádza v každom prípade, ako aj na zvýšenie účinnosti systému.

⁷⁶ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁷⁷ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

Budovy a spotrebiče (EE)

Jednotka pre túto kategóriu opatrení je na báze jednej domácnosti, preto sú náklady uvedené v EUR na domácnosť, úspory energie v kWh na domácnosť a zníženie emisií v tCO₂e na domácnosť.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 611 EUR na domácnosť. Náklady predstavujú modernizáciu bielych a čiernych spotrebičov na energeticky úspornejšie. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa uskutočnili v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁷⁸. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁷⁹. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 27 kWh/jednotka/rok na domácnosť, tento odhad vychádza zo zníženia konečnej spotreby energie elektrických spotrebičov po modernizácii na energeticky účinnejšie spotrebiče (napr. modernizácia na triedu A+ alebo vyššiu).

Úspory emisií sa odhadujú na 0,0054 tCO₂e ročne na domácnosť. Tento odhad vychádza zo zníženia spotreby elektrickej energie a emisného faktora výroby elektrickej energie, keďže úspora energie zahŕňa zníženie spotreby elektrickej energie, a tým aj zníženie výroby elektrickej energie.

Batéria

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je jedna batéria, preto sú náklady uvedené v EUR na jednu batériu, úspory energie v kWh na jednu batériu a zníženie emisií v tCO₂e na jednu batériu.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 4 391 EUR/batéria. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁸⁰. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady

⁷⁸ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁷⁹ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

⁸⁰ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁸¹. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 321 kWh na batériu, tento odhad vychádza z predpokladu, že batéria by sa používala na pokrytie základných spotrebičov, ako sú chladničky a osvetlenie v domácnosti. Vypočítané úspory energie preto zahŕňajú zníženie spotreby elektrickej energie pochádzajúcej zo spotreby elektrickej energie takýchto spotrebičov, ktoré bude pokrývať batéria.

Úspory emisií sa odhadujú na 0,0649 tCO₂e ročne na jednu batériu. Tento odhad vychádza z emisií ušetrených pri výrobe elektrickej energie v dôsledku zníženia spotreby elektrickej energie a tým aj jej výroby.

Stredná obnova (uplatňovaná na obalové konštrukcie budovy)

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je m² budovy, preto sú náklady uvedené v EUR na m², úspory energie v kWh na m² a zníženie emisií v tCO₂e na m².

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 256 EUR/m² budovy. Stredná obnova predstavuje jednoduché zásahy do obalových konštrukcií budovy, ako je napríklad výmena okien a inštalácia hrubšej tepelno-izolačnej vrstvy na streche. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z najnovších vedeckých štúdií a boli overené prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa uskutočnili v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁸². Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciami so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁸³. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 81 kWh ročne na m², tento odhad vychádza zo zníženia spotreby užitočnej energie na vykurovanie, ktoré je výsledkom obnovy obvodového plášťa budovy. To sa potom prepočíta na zníženie konečnej spotreby energie pomocou zvýšenej účinnosti zariadení používaných na vykurovanie, ktoré sa predpokladá ako súčasť intervencie (prechod z ropy na plyn).

⁸¹ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

⁸² Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁸³ K dispozícii na stiahnutie na adrese https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

Úspory emisií sa odhadujú na 0,01 tCO₂e ročne na m², tento odhad vychádza z redukcie konečnej spotreby energie vypočítanej vyššie a emisného faktora zariadení používaných na vykurovanie.

Hĺbková obnova (uplatňovaná na obalové konštrukcie budovy)

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je m² budovy, preto sú náklady uvedené v EUR na m², úspory energie v kWh na m² a zníženie emisií v tCO₂e na m².

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 299 EUR/m² budovy. Hĺbková obnova predstavuje rozsiahle zásahy do obalových konštrukcií budovy, ako je napríklad modernizácia okien a aplikácia hrubého tepelno-izolačného materiálu do stien a strechy. Zásah môže zahŕňať aj aplikáciu tepelného čerpadla na vykurovanie, keďže tepelné čerpadlá pracujú efektívnejšie v dobre tepelne izolovaných budovách a zároveň sú malé. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa uskutočnili v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁸⁴. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciami so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁸⁵. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 103 kWh ročne na m², tento odhad je založený na znížení potreby energie na vykurovanie, ktoré je výsledkom modernizácie obvodového plášťa budovy. To sa potom prepočíta na zníženie konečnej spotreby energie pomocou zvýšenej účinnosti zariadení používaných na vykurovanie, ktoré sa predpokladá ako súčasť intervencie (prechod z kotla na tepelné čerpadlo).

Úspory emisií sa odhadujú na 0,0133 tCO₂e ročne na m², tento odhad vychádza zo zníženia konečnej spotreby energie vypočítanej vyššie a emisného faktora zariadení používaných na vykurovanie.

Nabíjací stĺp pre domácnosti a verejne dostupný

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je domáca nabíjacie stanica a verejne dostupná nabíjacie stanica. Náklady sú preto uvedené v EUR na jednu nabíjacie stanicu pre domáce nabíjačky striedavého prúdu a verejné nabíjačky striedavého prúdu. Domáce nabíjačky majú pomalú nabíjacie kapacitu 3 kW a verejne dostupné nabíjačky majú polorýchlu nabíjacie kapacitu 22 kW. Sú zahrnuté

⁸⁴ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁸⁵ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

kapitálové náklady aj náklady na inštaláciu. Úspory energie sú uvedené v kWh/nabíjací stĺp a zníženie emisií v tCO₂ /ušetrených/nabíjací stĺp. Jednotkové náklady na nabíjací stĺp zahŕňajú kapitálové výdavky a náklady na inštaláciu. Hoci by sa dalo očakávať určité rozdiely v nákladoch na inštaláciu v rôznych členských štátoch, v našej analýze nie sú tieto rozdiely zohľadnené.

Pre Slovensko sa odhadujú náklady vo výške 601 EUR/nabíjací stĺp pre domáce nabíjačky a 3 267 EUR/nabíjací stĺp pre verejne dostupné nabíjačky. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁸⁶. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁸⁷. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 6 853 kWh/rok na jednu domáce nabíjacie stanice a 29 564 kWh/rok na jednu verejne dostupnú nabíjačku. Úspory sa odhadujú na základe počtu BEV, ktoré nabíjacie stanice obsluhujú, a úspor energie, ktoré prináša ich nasadenie (pozri kapitolu nižšie). Predpokladom je, že bez nabíjačky by sa BEV nekúpili. Predpokladá sa, že domáce nabíjačky úplne ovplyvňujú rozhodnutie o kúpe elektrických vozidiel, pričom každá domáca nabíjačka obsluhuje 2 BEV. Predpokladá sa, že verejná nabíjacie infraštruktúra čiastočne ovplyvňuje rozhodnutie o kúpe elektrických vozidiel tým, že znižuje obavy z dojazdu a obs

Úspory emisií sa odhadujú na 4,31 tCO₂ /nabíjací stĺpik v domácnosti/rok a 18,57 tCO₂ /verejný nabíjací stĺpik/rok. Podobne ako v prípade úspor energie, úspory emisií sú úspory dosiahnuté osobným vozidlom BEV za rok (pozri kapitolu nižšie) vynásobené počtom vozidiel BEV nasadených vďaka nabíjacím stĺpikom v domácnostiach a verejným nabíjacím stĺpikom.

Osobné elektrické vozidlo

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je osobné elektrické vozidlo s plne batériovým pohonom (osobné EV vozidlo) EUR/osobné EV vozidlo, preto sú náklady uvedené v EUR na osobné EV vozidlo, úspory energie v kWh/osobné EV vozidlo za rok a zníženie emisií v tCO₂ /osobné EV za rok. Jednotkové náklady na

⁸⁶ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁸⁷ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

osobné EV vozidlo nezahŕňajú žiadne dane ani dotácie a sú podobné vo všetkých členských štátoch.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 24 391 EUR/osobný elektromobil. Náklady sú reprezentatívne pre segment strednej veľkosti. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy klimatického cieľa EÚ na rok 2040⁸⁸. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁸⁹. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 3 244 kWh/osobný elektromobil ročne. Tento odhad vychádza zo špecifickej spotreby energie referenčného vozidla s vnútorným spaľovaním (na km vozidla) v existujúcej flotile členských štátov bez špecifickej spotreby energie vozidla s batériovým elektromotorom v roku 2030. Referenčné vozidlo s vnútorným spaľovaním je definované na základe podielu benzínových a naftových vozidiel s vnútorným spaľovaním vo vozovom parku každého členského štátu. Ročné úspory sú odhadované na základe ročného počtu kilometrov na osobné auto podľa členského štátu v roku 2030, na základe PRIMES-TREMOVE.

Úspory emisií predstavujú emisie z výfukových plynov a odhadujú sa na 2,14 tCO₂/osobné električné vozidlo za rok. Ročné úspory emisií referenčného vozidla sa odhadujú na základe ročnej spotreby fosílnych palív referenčného vozidla podľa členského štátu (ako je definované vyššie) a emisného faktora benzínu/nafty, s korekciou na biopalivá, ktoré sa podieľajú na zložení palivovej zmesi v každom členskom štáte.

Elektrické ľahké úžitkové vozidlo – osobné

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je osobný elektromobil s plne nabitou batériou. Náklady sa preto uvádzajú v EUR/osobný elektromobil, úspory energie v kWh/osobný elektromobil za rok a zníženie emisií v tCO₂/osobný elektromobil za rok. Jednotkové náklady na osobný elektromobil nezahŕňajú žiadne dane ani dotácie a sú podobné vo všetkých členských štátoch.

Pre Slovensko sa odhadované náklady pohybujú na úrovni 26 085 EUR/elektrické dodávkové vozidlo. Predpoklady technologických nákladov vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom

⁸⁸ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁸⁹ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁹⁰. Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁹¹. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu.

Úspory energie sa odhadujú na 8 517 kWh/osobný elektromobil var za rok. Tento odhad vychádza zo špecifickej spotreby energie referenčného vozidla s vnútorným spaľovaním (na vozidlo-km) v existujúcej flotile členských štátov bez špecifickej spotreby energie osobného elektromobilu v roku 2030. Ako referenčné vozidlo s vnútorným spaľovaním sa považuje dieselové vozidlo s vnútorným spaľovaním. Ročné úspory sa odhadujú na základe počtu vozidlo-km dodávok na cestujúcich v členských štátoch v roku 2030, na základe PRIMES-TREMOVE.

Úspory emisií predstavujú emisie z výfukových plynov a odhadujú sa na 2,00 tCO₂/osobný elektrický van za rok. Ročné úspory emisií referenčného dieselového vozidla s vnútorným spaľovaním sa odhadujú na základe ročnej spotreby fosílnych palív, emisného faktora dieselového paliva podľa modelu, s korekciou na biopalivá obsiahnuté v zmesi dieselového paliva v každom členskom štáte.

Verejná doprava

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení sú osobokilometre (pkm), ktoré sa presúvajú z osobnej dopravy do verejnej dopravy v mestských oblastiach. Náklady sú preto vyjadrené v EUR/pkm, úspory energie v kWh/pkm a zníženie emisií v kgCO₂/pkm.

Pre Slovensko je odhad nákladov 0,32 EUR/pkm. Predstavuje priemerné efektívne náklady (t. j. ročné investičné výdavky, prevádzkové náklady a nemenné náklady) verejnej dopravy v mestských oblastiach na kilometer vozidla s prihliadnutím na obsadenosť vozidla. Obsadenosť vozidla je založená na údajoch DG MOVE o nových modeloch mobility.

Pri výpočte priemerných efektívnych nákladov na kilometer vozidla sa zohľadňuje podiel autobusov a električiek/metra v každom členskom štáte. Náklady na technológie pre autobusy, električky/metro, ktoré sa používajú, vychádzajú z nedávneho prehľadu vedeckej literatúry a boli overené prostredníctvom špecializovanej konzultácie so zainteresovanými stranami, ktorá sa uskutočnila v

⁹⁰ Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁹¹ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

priebehu prípravy plánu EÚ na dosiahnutie klimatických cieľov do roku 2040⁹². Prehľad literatúry zahŕňal viacero rôznych zdrojov, ktoré boli analyzované a kombinované s cieľom odvodiť odhady nákladov (a efektívnosti), ktoré prešli konzultáciou so zainteresovanými stranami. Uvedené technologické predpoklady, ktoré sa používajú ako vstupné údaje v modeli PRIMES a boli použité v analýze SCP, boli uverejnené vo februári 2024⁹³. Odhady nákladov sa vzťahujú na rok 2030 a zahŕňajú predpoklady technologického rastu. Prevádzkové a nemenné náklady sú založené na PRIMES-TREMOVE.

Úspory energie sa odhadujú na 0,18 kWh/pkm na základe spotreby energie osobných automobilov (v kWh/pkm) bez spotreby energie autobusov (v kWh/pkm) a spotreby energie metra a električiek (v kWh/pkm) v roku 2030. Spotreba energie každého druhu dopravy na pkm je založená na PRIMES-TREMOVE, pričom sa zohľadňuje celková spotreba energie a aktivita (pkm) podľa druhu dopravy.

Úspory emisií predstavujú úspory emisií od tanku po koleso a odhadujú sa na 0,00010 tCO₂ /pkm. Tento odhad vychádza z emisií z používania súkromných automobilov (v gCO₍₂₎ /pkm) bez spotreby energie autobusov (v gCO₍₂₎ /pkm) v roku 2030. S používaním električiek a metra nie sú spojené žiadne emisie typu „od nádrže po kolesá“. Emisie CO₍₂₎ každého druhu dopravy na pkm sú založené na PRIMES-TREMOVE, pričom sa zohľadňuje celková potreba emisií CO₍₂₎ a aktivita (pkm) podľa druhu dopravy.

Cyklistika (nákup bicykla)

Jednotkou pre túto kategóriu opatrení je pkm prechod z osobného automobilu na aktívny spôsob dopravy (napr. cyklistika). Náklady sú preto uvedené v EUR na kW, úspory energie v kWh na pkm prechodu z osobného automobilu na aktívny spôsob dopravy a zníženie emisií v kgCO₂ na pkm prechodu z osobného automobilu na aktívny spôsob dopravy.

Úspory energie sa odhadujú na 0,67 kWh/pkm prechodu z osobného automobilu na aktívny spôsob dopravy na základe spotreby energie osobných automobilov (v kWh/pkm) v roku 2030. Spotreba energie každého druhu dopravy na pkm je založená na PRIMES-TREMOVE, pričom sa zohľadňuje celková spotreba energie a aktivita (pkm) veľkých/stredných automobilov.

Úspory emisií predstavujú úspory emisií od tanku po koleso a odhadujú sa na 0,00016 tCO₂ /pkm pri prechode z osobného automobilu na aktívny spôsob dopravy na základe emisií z používania osobných automobilov (v gCO₂ /pkm) v roku 2030. Emisie CO₍₂₎ každého druhu dopravy podľa pkm sú založené na PRIMES-

⁹² Európska komisia. (n.d.). Klimatický cieľ na rok 2040 – Zníženie čistých emisií o 90 % do roku 2040. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en.

⁹³ K dispozícii na stiahnutie na https://climate.ec.europa.eu/document/download/e1ae0c6c-aa6a-4757-9c27-6f8bdc83bcb8_en?filename=policy_strategy_targets_2040oct_technology_assumptions.zip.

TREMOVE, pričom sa zohľadňuje celková spotreba CO₂ a aktivita (pkm) podľa druhu dopravy.

MCA: Kategorizácia opatrení a základné kritériá hodnotenia

V tejto kapitole sa predstavuje metodika použitá na analýzu opatrení počas fázy výberu (viac kritériové hodnotenie).

Kategória	Zahŕňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
Obnova budov a energetická efektívnosť	Obnova budov s najhoršou energetickou hospodárnosťou Dotované granty na obnovu Bezüročné daňové úľavy Programy energetickej efektívnosti v sociálnom bývaní Podpora malých opatrení na zvýšenie energetickej efektívnosti Fond na energetickú obnovu Programy energetickej efektívnosti pre súkromné domy a byty Poskytovanie energetickejšieho bytov s nízkym nájomným Poskytovanie finančných prostriedkov obciam na adaptáciu nevyužívaných budov na sociálne bývanie Partnerstvá verejného a súkromného sektora na financovanie obnovy	Vysoká	Vo všeobecnosti majú tieto opatrenia určité potenciál zmierniť vplyv ETS-2 na zraniteľné skupiny v súvislosti s vykurovaním, ale to, či sa dostanú k zraniteľným skupinám, vo veľkej miere závisí od zacielenia a stratégie administratívnej identifikácie . Vo všeobecnosti môže byť ľahšie zacieliť a identifikovať vlastníkov rodinných domov, ale čo v prípade, ak zraniteľné skupiny tvoria mnohé domácnosti a jednotlivci v bytových domoch? Pre týchto ľudí je potrebná dobrá identifikačná stratégia, ako aj premyslenie rozdelenia stimulov medzi prenajímateľov a nájomcov. Zraniteľné skupiny sú jednotlivci a domácnosti s nízkymi/nížšími strednými príjmami (podobne ako v prípade M-E). Dôležitý je typ poskytovanej podpory: priama investičná podpora (s vysokými sadzbami) môže byť vhodnejšia ako bezúročné pôžičky a daňové úľavy. Okrem toho zraniteľné skupiny môžu v etape implementácie potrebovať ciele poradenstvo a podporné programy. Ich potreby sa líšia od potrieb nezraniteľných skupín. Preto je veľmi cenná viacnásobná stratégia (napr. investičná podpora sprevádzaná povinnou podporou pracovníka).	Stredná	Opatrenia na zvýšenie energetickej hospodárnosti pokrývajú širokú škálu, od jednoduchých lacných opatrení, napr. utesnenie škár, tepelná izolácia podkrovia, výmena žiaroviek, energetické certifikáty, až po drahšie opatrenia, napr. tepelná izolácia dutých stien, tepelná izolácia podlahy, výmena spotrebičov, malé obnovy. Opatrenia môžu byť financované v rôznej miere (napr. čiastočná dotácia/grant). Priemerná nákladová efektívnosť sa predpokladá ako stredná. Skóre by sa malo vyhodnotiť a môže sa upraviť na základe špecifickosti opatrenia.	Vysoká	Obnova a opatrenia na zvýšenie energetickej hospodárnosti znižujú spotrebu energie, čo v systémoch založených na fosílnych palivách priamo vedie k zníženiu spotreby fosílnych palív a súvisiacich emisií. Napriek tomu, že sa fosílna palivá úplne nevyradia, tieto opatrenia sú často dôležitým predpokladom pre iné opatrenia, ako je inštalácia tepelných čerpadiel, vzhľadom na ich veľký potenciálny vplyv. Výnimky: Skóre sa môže upraviť v závislosti od rozsahu, v akom konkrétne opatrenie znižuje spotrebu fosílnych palív.
Podpora obnoviteľných zdrojov energie	Integrácia energie z obnoviteľných zdrojov Komunity využívajúce obnoviteľné zdroje energie Inštalácie solárnej energie na jednotlivých	Stredná	ETS-2 sa nevzťahuje na elektrinu, ale pre obnoviteľné teplo a obnoviteľnú dopravu je potrebná elektrina z obnoviteľných zdrojov.	Nízka	Opatrenia v oblasti RES, ako sú solárne panely, batérie alebo tepelné čerpadlá, budú	Stredná	Opatrenia na podporu obnoviteľných zdrojov energie znamenajú prechod z energie z fosílnych palív na

Kategória	Zahŕňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
	budovách Riešenia pre skladovanie energie pre domácnosti a podniky Podpora pre tepelné čerpadlá a čisté zdroje tepla Využitie elektrární RES a skladovacích zariadení pre právnické osoby Podpora zraniteľných osôb pri nákupe solárnych elektrární		Preto spolu s ďalšími M&Is majú potenciál zmierniť vplyvy ETS-2. To, či sa dostanú k zraniteľným osobám, vo veľkej miere závisí od zamerania a stratégie administratívnej identifikácie. V minulosti podpora RES často prospievala domácnostiam s vyššími príjmami. Podpora investícií do tepelných čerpadiel by sa mohla diferencovať podľa príjmu a tak osloviť zraniteľných vlastníkov domov, za predpokladu, že nahradia staré spaľovacie kotly na fosílné palivá.		vo všeobecnosti stáť 5 000 EUR alebo viac. Najčastejšie bude potrebné dotovať kompletnú inštaláciu pre domácnosti v chudobe alebo ohrozené domácnosti. Výnimka: Ak by program mohol byť úspešný aj s čiastočnou dotáciou, mohlo by sa zväčšiť „stredné“ skóre.		energiu z obnoviteľných zdrojov, čím sa výrazne znížia emisie z využívania energie. V kontexte SCP sa to však považuje za podporné opatrenie.
Vykurovanie a energetika	Iniciatívy v oblasti čistého vykurovania Rozšírenie sietí diaľkového vykurovania s využitím obnoviteľných zdrojov Podpora pripojení k diaľkovému vykurovaniu Cielená finančná podpora na výmenu systémov vykurovania na fosílné palivá Dekarbonizácia vykurovania na úrovni komunity Dotácie na opustenie vykurovania fosílnymi palivami alebo plynom Fondy na tepelné čerpadlá	Vysoká	Vo všeobecnosti majú tieto opatrenia určité potenciál zmierniť vplyv ETS-2 na zraniteľné skupiny v súvislosti s vykurovaním, ale to, či sa dostanú k zraniteľným skupinám, vo veľkej miere závisí od zamerania a stratégie administratívnej identifikácie. V prípade výmeny vykurovacích systémov môže byť jednoduchšie zamerať sa na vlastníkov rodinných domov a identifikovať ich, ale čo v prípade, ak zraniteľné skupiny tvoria mnohé domácnosti a jednotlivci v bytových domoch? V prípade rozšírenia diaľkového vykurovania by bolo potrebné preukázať, že sa týka konkrétne zraniteľných oblastí a skupín.	Nízka	Relatívne drahé. Individuálne opatrenia v oblasti vykurovania, ako je výmena kotlov (hybridné tepelné čerpadlá) alebo tepelné čerpadlá, budú stáť 5 000 EUR alebo viac. Vykurovanie z centrálnych zdrojov si tiež vyžaduje významné investície do infraštruktúry. Najčastejšie bude potrebné dotovať kompletnú inštaláciu pre domácnosti v chudobe alebo ohrozené domácnosti. Výnimka: Ak by program mohol byť úspešný aj s čiastočnou dotáciou alebo by rozšírená tepelná sieť dosiahla veľmi veľký počet (skontrolujte, či náklady na pripojenie domácností sú nižšie ako 5 000 EUR), potom	Vysoké	Tento typ opatrení zahŕňa aj výmenu systémov na báze fosílnych palív, čo vedie k významnému zníženiu spotreby fosílnych palív a súvisiacich emisií. Výnimky: Skóre môže byť nižšie v prípade opatrení, ktoré nevyhnutne nenahrádzajú používanie fosílnych palív, ale stále výrazne zlepšujú účinnosť, ako je to v prípade diaľkového vykurovania.

Kategória	Zahŕňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
Finančná podpora nákladov na energiu a dopravu	Sociálne tarify za energiu a dopravu Dočasná podpora príjmov v dôsledku zvýšenia cien energie Priama finančná podpora pre domácnosti s nízkymi príjmami Cielené dotácie na zníženie energetickej chudoby Finančné prostriedky na pomoc zraniteľným domácnostiam pri úhrade nákladov súvisiacich s ETS2 Platba úverov a úrokov za obnovu systémov vykurovania domácností	Stredná	Spolu s investičnými opatreniami, ktoré pomáhajú domácnostiam a jednotlivcom oslobodiť sa od závislosti od fosílnych palív, je finančná podpora na náklady na energiu a dopravu dôležitým nástrojom na zmiernenie nákladov zraniteľných domácností, aspoň v krátkodobom horizonte a dočasne, kým nebudú môcť využívať alternatívy šetrné k životnému prostrediu (). S cieľom riešiť vplyvy ETS-2 v dlhodobom horizonte by finančná podpora mala byť sprevádzaná investičnou podporou pre energeticky úsporné budovy a vykurovanie z obnoviteľných zdrojov, ako aj pre dopravu šetrnú k životnému prostrediu. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie domácností, jednotlivcov a malých a stredných podnikov, ktoré dostávajú finančnú podporu.	Stredná	by sa mohlo zväžiť hodnotenie „stredné“. Finančná podpora zraniteľným domácnostiam môže dosiahnuť stovky eur na domácnosť ročne, aby bola dostatočná, aj keď marginálny vplyv ETS2 na chudobu je menší.	Nízka	Tento typ opatrení sa priamo neprejaví v zmene zdrojov energie alebo znížení spotreby (zvýšenie efektívnosti).
Rozvoj verejnej dopravy a jej dostupnosť	Rozšírenie verejnej dopravy Rozvoj regionálnej a miestnej verejnej dopravy Investície do nástupišť železničných staníc a ich dostupnosti Projekty verejnej dopravy vysokej kvality Rozšírenie flotily električkových autobusov Vyhradené autobusové pruhy na zvýšenie efektívnosti Reforma verejnej dopravy Národným dopravným úradom	Vysoká	Tieto opatrenia majú jednoznačne potenciál zmierniť vplyvy ETS-2 a podporiť nezávislosť zraniteľných domácností od fosílnych palív v dlhodobom horizonte. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie príslušných oblastí, pruhov atď. V ideálnom prípade by sa mali použiť podrobné priestorové údaje a údaje o dopravnej sieti a cestovných poriadkoch v spojení so sociálno-ekonomickými údajmi.	Nízka	Investície do dopravnej infraštruktúry sú zo svojej podstaty nákladné. Výnimky: Môže sa zohľadniť počet domácností/užívateľov dopravy, ktorých by zlepšenia mohli potenciálne ovplyvniť. Vysoký počet užívateľov alebo osobitné zameranie na užívateľov s nízkymi príjmami by sa mohlo ohodnotiť ako „stredné“.	Stredná	Rozvoj verejnej dopravy a zvýšenie jej kvality môže viesť k prechodu od menej efektívnych spôsobov dopravy, čo má za následok zníženie spotreby fosílnych palív a súvisiacich emisií. Výnimky: Opatrenia, ktoré nerozvíjajú verejnú dopravu, ale zameriavajú sa na jej sprístupnenie domácnostiam, ktoré nemajú k dispozícii alternatívne dopravné prostriedky (v dopravnej chudobe), môžu mať nižšie skóre, pretože nedochádza k

Kategória	Zahŕňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
Aktívna a mikromobilita (cyklistika a chôdza)	Infraštruktúra aktívnej mobility Fond na podporu cyklistickej infraštruktúry Bezpečné parkovanie bicyklov v dopravných uzloch Nákupné stimuly pre elektrické kolobežky, nákladné bicykle a bicykle Podpora nákupu bicyklov pre zraniteľné skupiny Rozvoj infraštruktúry mikromobility	Vysoká	Tieto opatrenia majú jednoznačne potenciál zmierniť vplyvy ETS-2 a podporiť nezávislosť zraniteľných domácností od fosílnych palív v dlhodobom horizonte. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie príslušných oblastí, jazdných pruhov atď. Toto opatrenie sa s najväčšou pravdepodobnosťou zameria na mestské oblasti.	Nízka	Investície do infraštruktúry aktívnej mobility sú často nákladné. Výnimky: Môže sa zohľadniť počet domácností/užívateľov dopravy, ktorých by zlepšenia mohli potenciálne ovplyvniť. Vysoký počet užívateľov, lacnejšie položky alebo osobitné zameranie na užívateľov s nízkymi príjmami by mohli byť ohodnotené ako „stredné“. Odporúča sa tiež hodnotiť lacnejšie opatrenia, ako je „podpora nákupu bicyklov pre zraniteľné skupiny“ a podobné opatrenia, ako „stredne“ nákladovo efektívne opatrenia.	Vysoká	prechodu na iné druhy dopravy, ale k uspokojeniu doteraz neuspokojenej dopytu. Podpora aktívnej mobility a mikromobility môže tiež viesť k prechodu z menej efektívnych spôsobov dopravy, čo má za následok zníženie spotreby fosílnych palív a súvisiacich emisií. V tomto prípade ide o prechod na spôsoby dopravy, ktoré nemajú priame emisie, takže účinok môže byť vyšší ako v prípade opatrení verejnej dopravy. Výnimky: Opatrenia, ktoré toto nerozvíjajú a nepodporujú, ale namiesto toho sa zameriavajú na zvýšenie dostupnosti pre domácnosti, ktoré nemajú k dispozícii alternatívne dopravné prostriedky (v dopravnej chudobe), môžu mať nižšie skóre, pretože nedochádza k prechodu na iné druhy dopravy, ale k uspokojeniu doteraz neuspokojenej dopytu.
Mobilita na požiadanie a zdieľaná mobilita	Služby mobility na požiadanie pre vidiecke a prímestské oblasti Subvencované služby zdieľania jazdy a dopravné služby založené na aplikáciách Iniciatívy v oblasti zdieľania áut a zdieľanej dopravy Partnerstvá verejného a súkromného sektora pre služby zdieľanej mobility Špecializované taxi služby pre zraniteľných používateľov dopravy Vytvorenie rámca pre používanie mestských vozidiel pre zraniteľné skupiny	Vysoká	Tieto opatrenia majú jednoznačne potenciál zmierniť vplyvy ETS-2 a podporiť nezávislosť zraniteľných domácností od fosílnych palív v dlhodobom horizonte. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie príslušných oblastí, jazdných pruhov atď. V ideálnom prípade by sa mali použiť podrobné priestorové údaje a údaje o dopravnej sieti a cestovných poriadkoch v spojení so sociálno-ekonomickými údajmi.	Stredná	Rozšírenie a/alebo dotovanie využívania existujúcich služieb môže byť relatívne lacné. Toto opatrenie však môže byť zamerané na viac vidieckych oblastí, a preto nemusí osloviť toľko používateľov. Výnimky: Hodnotenie by sa malo upraviť na „nízke“, ak sa očakáva veľmi málo používateľov alebo ak sú na zavedenie takýchto služieb	Nízka	Tieto opatrenia sa zameriavajú hlavne na uspokojenie doteraz neuspokojeného dopytu po doprave, čo vedie k malému alebo žiadnemu zníženiu spotreby fosílnych palív. Výnimky: opatrenia, ktoré znižujú počet vozidiel na cestách v prospech efektívnejších dopravných možností, napr. zdieľanie áut.

Kategória	Zahŕňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
Vozidlá a infraštruktúra s nulovými emisiami	Stimuly pre vozidlá s nulovými emisiami Podpora elektrifikácie vozového parku vo verejnom a súkromnom sektore Stimuly na nákup elektrických a vodíkových nákladných vozidiel Rozvoj infraštruktúry pre nabíjanie elektrických vozidiel Elektrifikácia vozového parku verejnej dopravy Stimuly pre infraštruktúru distribúcie alternatívnych palív Program lízingu elektrických vozidiel pre mikropodniky Podpora mimovládnych organizácií pri nákupe vozidiel s nulovými emisiami Programy na likvidáciu vozidiel s cieľom podporiť elektrické vozidlá a vozidlá s nízkymi emisiami Podpora nákupu súkromných automobilov na biometán a bionaftu	Stredná	Elektrické vozidlá sú neoddeliteľnou súčasťou stratégie pre mobilitu šetrnú k životnému prostrediu. Vzhľadom na to, že sú relatívne drahé, je však potrebné zistiť, či je možné navrhnuť program, ktorý bude skutočne prospešný pre zraniteľné domácnosti. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie príslušných oblastí, jazdných pruhov atď. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie domácností, jednotlivcov a malých a stredných podnikov, ktoré dostávajú finančnú podporu.	Nízka	potrebné významné nové investície, napr. náklady na nákup vozidiel. Nákup elektrického vozidla je relatívne drahý. Rovnako ako určité investície do infraštruktúry. Pre zraniteľných individuálnych používateľov dopravy budú pravdepodobne potrebné veľké dotácie. Výnimka: prípady, v ktorých sa poskytuje len malá dotácia, napríklad pre M-E, môžu byť ohodnotené ako „stredné“.	Vysoká	Tieto opatrenia sa zameriavajú na prechod z fosílnych palív na vozidlá s nulovými emisiami, čo vedie k výraznému zníženiu spotreby fosílnych palív a emisií.
Povedomie spotrebiteľov a budovanie kapacít	Energetické audity a poradenské služby Verejné informačné kampane o energetickej účinnosti a mobilite Vzdelávanie spotrebiteľov prostredníctvom dohôd s dodávateľmi energie Vzdelávacie programy pre miestne samosprávy a odborníkov Informovanie používateľov, ktorí nie sú z oblasti IT, o úsporách energie a kompenzáciách Jednotné kontaktné miesta pre energetické poradenstvo Poskytovanie bezplatných energetických certifikátov a pasportov obnovy pre zraniteľné skupiny	Vysoká	Informovanosť spotrebiteľov a budovanie kapacít sú neoddeliteľnou súčasťou stratégie zameranej na oslovenie zraniteľných skupín a informovanie ich o všetkých dostupných možnostiach a programoch. Okrem týchto informačných programov potrebujú zraniteľné skupiny aj investície a finančnú podporu. Kľúčovou otázkou je, či sa táto správa dostane k tým najzraniteľnejším.	Vysoká	Potenciál osloviť široké publikum prostredníctvom cielených kampaní v sociálnych médiách a iných informačných kampaní, ako aj v spolupráci s dodávateľmi energie s cieľom osloviť spotrebiteľov. Výnimky: Vzdelávacie programy a jednotné kontaktné miesta môžu byť hodnotené ako „stredné“ vzhľadom na vyššie prevádzkové náklady a menšie publikum.	Stredná	Tieto opatrenia majú malý priamy vplyv na spotrebu fosílnych palív a emisie, ale môžu nepriamo zmeniť správanie tým, že pôsobia ako katalyzátory prijímania iných opatrení, ktoré môžu viesť k určitému zníženiu spotreby fosílnych palív a súvisiacich emisií.
Inteligentná energia a monitorovanie	Digitalizácia monitorovania energetickej efektívnosti pre podniky Implementácia inteligentných meracích systémov Vývoj inteligentných dopravných systémov	Stredná	Inteligentná energia a monitorovanie môžu byť dôležitými sprievodnými faktormi pri podpore nezávislosti zraniteľných skupín od fosílnych	Stredná	Implementácia inteligentných meracích zariadení má stredné náklady. Ostatné opatrenia je	Stredná	Tieto opatrenia majú malý priamy vplyv na spotrebu fosílnych palív a ich emisie, ale môžu poskytnúť informácie, ktoré možno

Kategória	Zahrňa typy opatrení (pozri nižšie úplný zoznam)	Zmiernenie vplyvu ETS-2 na zraniteľné skupiny		Nákladová efektívnosť		Zníženie spotreby fosílnych palív / emisií	
		Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky	Skóre	Odôvodnenie/výnimky
	Podpora zavádzania systémov skladovania energie v domácnostiach		palív, ale pravdepodobne nemajú najväčší vplyv na zmiernenie dopadov ETS-2. Kľúčové je zameranie a stratégia administratívnej identifikácie.		potrebné posudzovať individuálne. Podpora skladovania energie by mohla byť lacná, ak by išlo len o informácie, ale ak by sa zapojili stimuly/dotácie, bolo by to relatívne drahé.		využiť na nepriamu zmenu správania ako katalyzátory prijatia ďalších opatrení, ktoré môžu následne viesť k zníženiu emisií.
Bývanie sociálne začlenenie	a Výstavba nových sociálnych bytov Premena nebytových budov na sociálne bývanie Podpora komplexných riešení v vylúčených komunitách Cieľená podpora zraniteľných komunit v iniciatívach v oblasti bývania	Vysoká	M&I je zamerané na sociálne bývanie a jeho sprístupnenie a zníženie vplyvu na klímu, menšiu závislosť od fosílnych palív, zamerané na najzraniteľnejších, preto sú neoddeliteľnou súčasťou stratégie, najmä v krajinách, kde je veľa sociálneho bývania. Kľúčová je doplnkovosť s inými programami zameranými na sociálne bývanie.	Nízka	Veľkoplošné obnovy a komplexné riešenia sú relatívne nákladné intervencie.	Nízka	Žiadny priamy vplyv na spotrebu fosílnych palív a ich emisie Výnimka: Pokiaľ bývanie nezahŕňa presťahovanie domácností z menej efektívnych budov do efektívnejších budov.
Regulačné a fiškálne opatrenia	a Daňové stimuly pre investície do energetickej efektívnosti Regulačné reformy v oblasti rozvoja nabíjacej infraštruktúry Zjednodušenie stavebných predpisov pre obnovu. Zapojenie súkromného sektora do dodržiavania energetických noriem Fiškálne/regulačné reformy pre investície do energetickej efektívnosti	Stredná	Regulačné a fiškálne opatrenia sú dôležitou súčasťou riešenia situácie zraniteľných skupín. Daňové stimuly však môžu byť menej dôležité pre osoby s nízkymi alebo nižšími strednými príjmami a pravdepodobne prospešné pre domácnosti s vyššími príjmami (v závislosti od zamerania). Regulačné reformy súvisiace s obnovou budov alebo investíciami do infraštruktúry môžu byť dôležitými predpokladmi pre niektoré z vyššie uvedených M&I. Podobne aj ochrana zákazníkov, ktorí sú najzraniteľnejší, napríklad zabránenie odpojeniu od siete.	Vysoká	Reformy stavebných predpisov, noriem a regulácií môžu úradníkom zaberať čas a zdroje, ale celkovo sú relatívne lacné. Energetické komunity sú relatívne lacné na podporu.	Vysoká	Tieto opatrenia sa snažia motivovať a mobilizovať súkromný kapitál smerom k energeticky efektívnym technológiám s nulovými emisiami, čo môže viesť k zníženiu spotreby fosílnych palív, ako aj k zníženiu súvisiacich emisií.



Trinomics B.V.
Mauritsweg 44
3012 JV Rotterdam
Holandsko

T +31 (0) 10 3414 592

www.trinomics.eu

Číslo v obchodnom registri:
56028016

Číslo DPH: NL8519.48.662.B01