

Vznesené pripomienky k Správe č. 3 (TSI projekt) – 2. séria

P.Č.	Pripomienkujúci subjekt	Znenie pripomienky	A/N/ČA	Vyhodnotenie pripomienky
1.	Ministerstvo hospodárstva SR	Žiadame do dokumentu uviesť, že TSI nerozpracoval ani jedno z opatrení, ktoré navrhlo MH SR. Zároveň žiadame, aby boli tieto opatrenia menované spolu s uvedením dôvodov, pre ktoré sa TSI rozhodol nerozpracovať ich do podoby pre účely SKP . Pozn. a zdôvodnenie: čiastočne na str 15. -16. je síce uvedená skutočnosť (nezapracovanie a aj zdôvodnenie) zmienená avšak iba vo vzťahu k dvom opatreniam týkajúcich sa podpory zraniteľných mikropodnikov a dekarbonizácie vykurovania a chladenia na komunitnej úrovni. TSI k tomu uvádza aj dôvody pre ktoré sa rozhodol opatrenia nerozpracovať. <u>Žiadame aby boli zmienené aj so zdôvodnením aj zvyšné tri opatrenia</u>, ktoré navrhlo MH SR. Uvádzame, že za oblasť energetiky MH SR, okrem vyššie uvedených opatrení (zraniteľné mikropodniky a dekarbonizácia vykurovania), navrhlo aj opatrenie zamerané na podporu zraniteľných domácností prostredníctvom podpory kúpy a inštalácie OZE. Za oblasť dopravy navrhlo MH SR dve opatrenia zamerané na podporu elektromobility.	A	Doprava: Opatrenie zamerané na podporu elektromobility bolo počas prípravy DVL2 súčasťou širšieho návrhu opatrení (longlist). Následne bolo opatrenie počas konzultácií so stakeholders upravené na formu sociálneho leasingu elektromobilov. Opatrenie na rozvoj nabíjacej infraštruktúry nebolo počas prípravy DVL2 a ani DVL3 zvažované a rozpracovávané. Počas výberu opatrení na rozpracovanie do DVL3 (tvorba shortlistu opatrení) na rokovaní so stakeholders z oblasti verejnej správy (ministerstvá) v marci 2025, neboli oblasť nabíjacej infraštruktúry a oblasť sociálneho lízingu (alebo inej podpory rozvoja elektromobility) špecifikované ako prioritné, a teda neboli expertmi TSI projektu ďalej rozpracovávané. Požiadavka na doplnenie oboch opatrení vzišla až počas workshopu k návrhu správy DVL3 (30/4/2025). Opatrenie zamerané na rozvoj nabíjacej infraštruktúry považujeme za menej prioritné, keďže aj súčasný stav nabíjacej infraštruktúry nie je v plnej miere využívaný a existuje financovanie z iných EÚ zdrojov na jeho rozvoj. Podpora sociálneho lízingu, resp. Inej podpory elektromobility považujeme za pomerovo drahé opatrenie k možným prínosom, ktorú sú skôr individuálne a stále vedú k podpore individuálnej cestnej dopravy. Problematické sa javí aj definovanie zraniteľných používateľov dopravy. Tiež máme za to, že v úvodných fázach diskusie o opatreniach SCF nebolo toto opatrenie podporované ani Ministerstvom dopravy SR.

				Zdôvodnenie uvedené v texte dokumentu v časti 3.1. Budovy: Opatrenie zamerané na podporu zraniteľných domácností prostredníctvom kúpy a inštalácie OZE je zahrnuté vo všetkých troch opatreniach pre obnovu budov (opatrenie 1, 2, 3). Vzhľadom na to, že zameranie je na najzraniteľnejších, teda vlastníkov najhorších budov, pre ktoré bude vplyv ETS2 najvyšší, nie je vhodné inštalovať OZE bez predchádzajúceho posúdenia celkovej energetickej hospodárnosti budovy a bez zníženia potreby energie zlepšením obálky budovy. Zameranie na najhoršie budovy bolo akceptované a je v súlade s princípom energetickej efektívnosti na prvom mieste podľa EED a EPBD a tiež s politikou vyplývajúcou z EPBD obnoviť určitý počet najhorších budov podľa trajektórie stanovenej v Narodnom pláne obnovy budov podľa EPBD. čl. 3. V prvom návrhu energetickej chudoby a zraniteľnej domácnosti od MH SR sa tiež uvádzala nezateplená budova ako jedna z podmienok pre definíciu zraniteľnej domácnosti, čo je v súlade s definíciou v Nariadení o SKF.
2.	Ministerstvo hospodárstva SR	Žiadame, aby sa do textu opatrenia zameraného na poradenstvo uviedlo nasledovné: „Návrh tohto opatrenia nebol konzultovaný ani so zástupcami MH SR, ani so zástupcami SIEA. Preto MH SR aj SIEA nevyjadruje súhlas s predmetným opatrením v takej podobe ako je navrhnuté“. Pozn. a zdôvodnenie: MH SR na potrebu užšej spolupráce a konzultácie v danom opatrení upozorňovalo minimálne od marca 2025, napriek tomu nebolo zo strany TSI iniciované ani jedno stretnutie s cieľom optimálneho nastavenia opatrenia do takej	ČA	Už v januári sme dostali pripomienky k prvému návrhu long-listu (z decembra 2024) od verejných subjektov. V januári-februári 2025 prebehlo niekoľko kôl pripomienkovania návrhu opatrení, vrátane bilaterálnych rozhovorov. Rozsiahle konzultácie s písomnou spätnou väzbou prebehli s MD SR, so sociálnym sektorom a neziskovými organizáciami a s MH SR (viaceré telefonické rozhovory a e-maily s

		podoby, aby bolo v praxi realizovateľné. Návrh opatrenia nebol konzultovaný ani s organizáciami poskytujúcimi sociálne služby v teréne, ktoré sú pre implementáciu opatrenia kľúčové ani s MH SR ani so SIEA, ktorá by mala dané opatrenie implementovať. Za najvhodnejšie riešenie považujeme, <u>aby sa opatrenie pripravilo na národnej úrovni s riadnym zapojením a konzultáciami so všetkými relevantnými subjektami</u>, najmä: MH SR, SIEA, MPSVaR, MD SR, SAŽP, SBA (zraniteľné mikropodniky) + relevantné organizácie neziskového sektora (Slovenská katolícka charita, Červený kríž, Človek v ohrození, a pod.), ktoré majú široké pokrytie a dostatočné kapacity pre podieľanie sa na implementácii tohto opatrenia.	p. Drotárom) o predbežných prioritách MH SR. Opatrenie 4 (poradenstvo) je v súlade s prioritou MH SR: „<i>Dedicated assistance for energy-poor households: Technical assistance: Free advice, energy audits and professional assistance in the implementation of measures</i>“ (písomné pripomienky od MH SR v zdieľanom dokumente s dlhým zoznamom opatrení z 5.2.2025 s možnosťou komentovať celý popis opatrenia, e-mail od NIKA zo 14.2.2025, predmet e-mailu: “MH priority pre soc-klima fond”). Na stretnutí tímu Trinomics s MH SR a SIEA dňa 7.5.2025 sa dohodlo uvádzať ako implementačnú organizáciu len všeobecne MH SR a nie SIEA. V tomto zmysle je upravené finálne znenie opatrenia 4 (poradenstvo). Preto nemôžeme súhlasiť s názorom, že návrh opatrení nebol konzultovaný. Vysvetlenie návrhu opatrenia 4: Opatrenie 4 (poradenstvo) nenavrhuje zriadenie jednotných kontaktných miest (JKM) ani zodpovednú organizáciu za JKM. Návrhom jednotných kontaktných miest sa TSI nezaoberala. JKM majú byť zavedené ČŠ mimo SKP pre všetkých obyvateľov (čl. 22(6) EED a čl. 18 EPBD). JKM majú poskytovať pomoc aj zraniteľným skupinám. Z hľadiska povinností vyplývajúcich z EED a EPBD je teda logické a efektívne, poskytovať poradenstvo pre opatrenia SKP na jednom mieste, teda v JKM. Opatrenie 4 (poradenstvo) navrhuje len obsah a služby, ktoré budú poskytovať JKM pre výzvy zo
--	--	--	---

				SKP. Poradenstvo by malo byť poskytované v spolupráci s organizáciami, ktoré budú implementovať jednotlivé opatrenia a majú už na to vytvorené štruktúry (napr. SAŽP, ŠFRB, ...). Obsah poradenstva pre SKP závisí od schválených opatrení na národnej úrovni a Komisiou, ktoré môžu byť iné ako navrhuje TSI. Vzhľadom na to, zapojenie a konzultácie s relevantnými subjektami je vhodné až v prípravnej fáze implementácie, pre ktorú je navrhnuté dostatočne dlhé časové obdobie (1 rok).
3.	Ministerstvo dopravy SR	MD SR nesúhlasí so zaradením podpory cyklodopravy v celom znení medzi opatrenia financované z SKF - ide o investičnú prioritu 9: <i>Schéma pre budovanie cyklistickej infraštruktúry</i> . Nesúhlasíme s tým, aby bolo MD SR uvedené pri tomto opatrení ako implementačný orgán. Zároveň nesúhlasíme s tým, aby bol v tomto dokumente stanovený postup implementácie tejto investičnej priority, keďže stanovenie podmienok a postupu implementácie bude na implementačnej jednotke.	N	Zpracovanie cyklodopravy bol výsledok diskusie a konzultácií so zúčastnenými stranami (stakeholders - najmä Cyklokoalícia, SK8, Únia miest Slovenska) a na základe požiadavky NIKA. Požiadavky a dopyt zo strany stakeholders vznikol počas konzultácií na workshope k správe DVL3. Uvedené opatrenie má podporu aj zo strany EK ako rozvoj nemotorovej a relatívne lacnej a prístupnej dopravy. MD SR bolo uvedené expertmi TSI ako implementačný orgán na základe skúseností MD SR s výzvami financovanými z verejných rozpočtov, vrátane zdrojov EÚ. Hoci DVL3 Správa navrhuje MD SR ako implementačný orgán, definitívne určenie postupu implementácie a orgánu implementácie bude vyplývať až z národného SKP. TSI projekt poskytuje pre SK policymakers odporúčania na základe poznania súčasného stavu, expertízy a skúseností expertov.
4.	Ministerstvo dopravy SR	Harmonogram v tabuľke 4.4 pre investície do železničnej infraštruktúry žiadame upraviť. Žiadame uviesť jeden termín pre ukončenie všetkých projektov, a to 4Q/2032.	N	Tabuľka 4.4. pre implementáciu uvádza ako konečný termín Q4/2032. Iba v prípade ukončenia VO na stavebnú časť/fázu je to Q4/2029. Na samotnú výstavbu je teda stanovené obdobie troch rokov.
5.	Ministerstvo dopravy SR	Nesúhlasíme s opatrením, ktoré zavádza poskytovanie zliav na cestovnom pre osoby v hmotnej núdzi – nemusia byť dopravne chudobní z pohľadu dostupnosti dopravy,	N	Definovanie občanov v hmotnej núdzi vyplývalo z potreby jednoznačného administratívneho

		evidencia cestujúcich a vykazovanie bude administratívne náročné, nie je to skupina cestujúcich, ktorá dochádza za prácou, a pod. Navrhujeme zaviesť zjednotenie výšky sadzby zľavy zo základného cestovného pre tarifné skupiny - deti, žiaci, študenti, ZŤP a dôchodcovia - na určitú sadzbu (napr. 50 %) s jej navýšením v prípade dopravne chudobných regiónov.		identifikovania ohrozených skupín obyvateľov a na základe pripomienok EK k pôvodnému, veľmi široko definovanému systému poskytovania zliav, o potrebu jasného určenia. Sme si vedomí, že nie všetci občania v hmotnej núdzi sú dopravne chudobní. To isté však platí aj pre navrhovanú skupinu osôb podľa MD SR. Administratívnu náročnosť je možné znížiť prostredníctvom definovania zliav na základe samourčenia oprávnených skupín obyvateľstva (o zľavu požiada, kto bude mať záujem). Podobná administratívna záťaž - možno aj vyššia - by vznikala aj pri definovanej skupine osôb podľa MD SR.
6.	Ministerstvo dopravy SR	Prvý bod časti Transport na str. 27 - je potrebné brať do úvahy, že záujmové územie konkrétneho objednávateľa dopravy vo verejnom záujme nemusí byť v plnom rozsahu prekryté s dopravne chudobnými oblasťami vybranými podľa indexu – obehov vozidiel sú zväčša nastavené na rôzne spoje/linky v rámci oblasti, tak aby sa minimalizovali prestoje, a teda bezemisný autobus môže na časti svojej trasy vykonať dopravnú obsluhu aj takej časti regiónu, ktorá nie je dopravne chudobná v zmysle uvedeného indexu. Je potrebné zachovať aj túto možnosť. <i>(To ensure efficiency of the linvestment from the point of the impact of target group, the index prepared by the Institute of Environmental Policy will be used to prioritise regions and support for the purchase of the vehicle.)</i>	ČA	Opatrenie je chápané tak, že časť cesty uvedená linka musí prejsť alebo môže prechádzať aj cez územie, ktoré nie je ohrozené dopravnou chudobou. Je na zvážení objednávateľa, aké prestupné body si zvolí alebo či daná linka bude smerovať až do definovaného centra (konečnej zastávky) Text bol doplnený (kapitola 4, M&I: On-demand transport, časť Details na konci danej časti), že rozhodnutie o linke bude mať regionálny objednávateľ dopravy (aj v zmysle pripomienky nižšie).
7.	Ministerstvo dopravy SR	Druhý bod časti Transport na str. 27 – v prvej vete navrhujeme k slovám <i>economic centre, hospital</i> doplniť aj <i>school</i> . Jednou z hlavných funkcií dopytovej dopravy má byť aj zabezpečenie dochádzky do škôl z dopravne chudobných regiónov.	A	Doplnené.
8.	Ministerstvo dopravy SR	Posledná veta časti Details k opatreniu On-demand transport (str. 60) - Integráciu budú zabezpečovať primárne organizátori IDS na regionálnej úrovni. Výber konkrétnych liniek resp. oblastí, kde bude prevádzkovaná dopytová doprava by som nechal na objednávateľov (po splnení určitých kritérií, ktoré zabezpečia targetovanie opatrenia), nie na NADA.	A	Áno. Definovanie liniek bude plne v kompetencii organizátora a objednávateľa dopravy na regionálnej úrovni, pri zachovaní princípu subsidiarity. Doplnený text: "Integration will be ensured by the organizers of the regional integrated systems; the selection of lines and routes will be the responsibility and the competence of the regional ordering institutions."
9.	Ministerstvo dopravy SR	Ak je to možné, navrhujeme v texte nešpecifikovať typ použitého bezemisného dopravného prostriedku (battery electric vehicles), radšej používať pojem „zero-emission	N	Definovanie presne špecifikovaného pohonu vyplynulo z komentárov a pripomienok EK a pre jasnú definovateľnosť výstupov a výsledkov

		vehicles“ (napr. na str. 3, 57), prípadne doplniť možnosť využitia alternatívy k špecifikovanému typu dopravného prostriedku.		opatrenia. Taktiež pre čo najvyšší benefit vyplývajúci z opatrenia pre oblasť úspory emisií skleníkových plynov.
--	--	---	--	--