



Zápisnica

z 1. zasadnutia Komisie pri Monitorovacom výbore pre Program Slovensko 2021 – 2027
pre cieľ 3 (Prepojenejšia Európa) politiky súdržnosti EÚ

Dátum a čas konania	29. jún 2023 / 13:00 hod.
Miesto konania	Ministerstvo dopravy SR, Námestie slobody 6, Bratislava
Predseda	Erna Dohnáliková, od bodu 3. Ľuboš Ďurič
Príloha č. 1	Program zasadnutia
Príloha č. 2	Prezenčná listina
Príloha č. 3	Prezentácia k informatívnym bodom programu
Príloha č. 4	Uznesenie č. 1/2023

1. Otvorenie, úvodné príhovory, kontrola uznášaniaschopnosti, schvaľovanie programu zasadnutia a voľba overovateľa.

Úvodné príhovory

Predsedníčka komisie, generálna riaditeľka sekcie riadenia projektov Ministerstva dopravy SR, pani Erna Dohnáliková, v úvode privítala prítomných účastníkov a informovala ich o tom, že Komisia bola zriadená schválením jej štatútu a rokovacieho poriadku na 1. zasadnutí Monitorovacieho výboru pre Program Slovensko dňa 16.2.2023. Pôsobnosť Komisie sa vzťahuje na cieľ 3 s výnimkou opatrení zameraných na výstavbu a modernizáciu ciest II. a III. triedy a miestnych komunikácií, implementácia ktorých spadá do kompetencie Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR. Zároveň do pôsobnosti Komisie spadajú taktiež opatrenia, ktorých predmetom je podpora verejnej osobnej dopravy v regiónoch. Predsedníčka komisie doplnila, že Ministerstvo dopravy SR vníma Komisiu ako vhodné fórum na plnohodnotné uplatňovanie princípu partnerstva. Komisia vytvára pre všetky zainteresované subjekty priestor na vedenie vzájomnej diskusie a prijímanie rozhodnutí o dôležitých otázkach, ktoré môžu ovplyvňovať výkonnosť programu, plnenie stanovených plánov kontrahovania a čerpania a dosahovanie očakávaných výsledkov. Uviedla, že v zmysle návrhu programu je predmetom zasadnutia komisie predstavenie pôsobnosti a postavenia Ministerstva dopravy SR v Programe Slovensko, prerokovanie harmonogramu výziev, ktoré plánuje MD SR vyhlásiť v roku 2023, predstavenie metodiky a kritérií pre výber projektov, ako aj podmienok poskytnutia príspevku pre projekty verejnej osobnej dopravy, ktoré budú implementované v rámci opatrení 2.8.1 a 2.8.3.

Thomas Baer, zástupca Európskej komisie, generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku, na úvod poďakoval za pozvanie na prvé zasadnutie komisie. Poznamenal, že na nás čaká niekoľko významných tém, najmä pokiaľ ide o nastavenie nového Programu Slovensko a väčšiu zodpovednosť, ktorá sa nevyhnutne preniesie na regióny a miestnych aktérov, ktorí plánujú investovať do dopravných projektov. Vyzdvihol, že je dôležité, aby plánované investície do verejnej osobnej dopravy boli podložené adekvátnymi strategickými dokumentmi na regionálnej a miestnej úrovni.



Informácia o uznášaniaschopnosti komisie:

Pani Dohnáliková (MD SR) overila uznášaniaschopnosť komisie. Skonštatovala, že z 18 členov je prítomných 15 členov s hlasovacím právom, resp. splnomocnených osôb, čím bola splnená podmienka uznášaniaschopnosti. 1 člen komisie bol prítomný online. Od bodu 3. vrátane viedol zasadnutie komisie jej podpredseda, pán Ľuboš Ďurič, keďže predsedníčka komisie sa musela vzdialiť z dôvodu neodkladných pracovných povinností. Napriek tomu ostal počet prítomných členov nezmenený, keďže od bodu 3 sa zasadnutia zúčastnil aj pán Ján Ridzoň, podpredseda komisie.

Prezenčná listina tvorí Prílohu č. 2 k zápisnici.

Schválenie programu zasadnutia:

Návrh programu zasadnutia komisie bol členom zaslaný elektronicky 15. júna 2023 spolu s pozvánkou a dokumentmi, ktoré boli predmetom rokovania na 1. zasadnutí komisie pre cieľ 3. K programu zasadnutia neboli predložené žiadne pripomienky, ani návrhy na doplnenie. Hlasovania o návrhu programu zasadnutia sa zúčastnilo 15 prítomných členov, z toho za hlasovalo 15 členov, proti hlasovalo 0 členov a hlasovania sa zdržalo 0 členov.

Výsledok hlasovania: Komisia pre cieľ 3 schválila navrhovaný program 1. zasadnutia komisie bez zmien.

Program zasadnutia komisie tvorí Prílohu č. 1 k zápisnici.

Schválenie overovateľa zápisnice:

Predsedaajúca za overovateľa zápisnice navrhla pána Martina Bobulu (MD SR). Hlasovania sa zúčastnilo 15 prítomných členov, z toho za hlasovalo 15 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Za overovateľa zápisnice bol bez pripomienok schválený p. Martin Bobula.

Predsedačka komisie, pani Dohnáliková (MD SR), vyzvala členov a stálych pozorovateľov komisie k podpisu dokumentov týkajúcich sa vyhlásenia o mlčanlivosti a vylúčení konfliktu záujmov, ako aj súhlasu so spracúvaním osobných údajov pre účel zabezpečenia činnosti komisie.

2. Pôsobnosť a postavenie Ministerstva dopravy SR v Programe Slovensko.

Predsedačka komisie, pani Dohnáliková (MD SR), priblížila členom komisie prostredníctvom prezentácie postavenie Ministerstva dopravy SR, ktoré bude v programovom období 2021 – 2027 plniť funkciu sprostredkovateľského orgánu pre Program Slovensko pre vybrané opatrenia v rámci politických cieľov 2 (Ekologickejšia Európa) a 3 (Prepojenejšia Európa). Celkovo bude MD SR v oblasti dopravy implementovať 7 opatrení zameraných na rozvoj a modernizáciu verejnej osobnej dopravy, železničnej infraštruktúry, infraštruktúry vodnej dopravy a cestnej infraštruktúry. Predsedačka komisie ďalej členom predstavila jednotlivé opatrenia, predmet ich zamerania, disponibilné zdroje, ktoré sú vyčlenené na ich realizáciu a oprávnených žiadateľov, ktorí sa môžu uchádzať o podporu. Pre oblasť rozvoja železničnej a cestnej infraštruktúry boli členom komisie taktiež predstavené predbežné zoznamy projektov, ktoré budú ďalej upravované/dopĺňané v závislosti od progresu v príprave jednotlivých projektov. MD SR by malo disponovať dostatočne širokým zásobníkom projektov, ktorý by bol schopný absorbovať ďalšie zdroje pre prípad, že by iné sprostredkovateľské orgány Programu Slovensko nedokázali vyčerpať svoju alokáciu a tieto zdroje by boli MD SR dodatočne pridelené.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.



Diskusia:

- Pán Ovseník (Únia miest Slovenska), uviedol, že v rámci Integrovaného regionálneho operačného programu mestská funkčná oblasť Trenčín, ako aj ďalšie mestské funkčné oblasti spracovali z fondov EÚ Plány udržateľnej mestskej mobility. Uvítal, že udržateľná mestská mobilita sa stala súčasťou cieľa politiky 2 v rámci Kohéznej politiky. Doplnil, že opatrenia na udržateľnú mestskú mobilitu sú komplexné a zahŕňajú všetky módy dopravy, avšak vníma určitú „sektorovosť“, nakoľko Komisia pre cieľ 2 sa zaoberá len cyklodopravou, Komisia pre cieľ 5 sa zaoberá cestami II. a III. triedy a miestnymi komunikáciami a Komisia pre cieľ 3 má na starosti verejnú osobnú dopravu. P. Ovseník poukázal na potrebu skĺbiť jednotlivé dopravné módy v rámci udržateľnej mestskej mobility a zaujímal sa, ako sa to plánuje docieľiť a ako budú zohľadnené vypracované Plány udržateľnej mestskej mobility v rámci implementácie opatrení, ktoré sa týkajú udržateľnej mestskej mobility.
- Pani Dohnáliková (MD SR) potvrdila, že pri implementácii projektoch udržateľnej mestskej mobility by mal byť zvolený komplexný prístup.
- Pán Bžán (MD SR) v reakcii uviedol, že došlo k určitému vývoju pri tvorbe integrovaných územných investícií (IÚI) a v samotnej metodike k tvorbe IÚI je zjavná preferencia realizovať komplexné riešenia pozostávajúce z viacerých opatrení/oblastí do jedného zmysluplného funkčného celku. Udržateľná mestská mobilita je v rámci politického cieľa 2 v zmysle nariadení EÚ a spoločných merateľných ukazovateľov vnímaná primárne ako verejná osobná doprava. Aktéri v rámci integrovanej územnej stratégie alebo jadrového mesta udržateľného mestského rozvoja si vytvárajú komplexný projekt pozostávajúci z viacerých opatrení, ktorý potom implementujú v spolupráci s riadiacim orgánom a príslušnými sprostredkovateľskými orgánmi.
- Pani Dohnáliková (MD SR) doplnila, že v rámci Rád partnerstva, resp. Kooperačných rád si relevantní aktéri v území stanovujú svoje priority a budú hľadať prienik s aktivitami, ktoré sa nachádzajú v jednotlivých cieľoch politiky. V prípade Komisie pre cieľ 3 v rámci udržateľnej mestskej mobility je potrebné nájsť prienik s oprávnenými aktivitami relevantnými pre verejnú osobnú dopravu. Čo sa týka cyklodopravy, tú bude potrebné implementovať prostredníctvom Ministerstva investícií, regionálneho rozvoja a informatizácie SR (MIRRI SR).
- Pán Baer (DG Regio, EK) zdôraznil dôležitosť plánovania udržateľnej mobility ako predpoklad pre správny rozvoj miest a regiónov. Navrhol, aby Rady partnerstva, resp. Kooperačné rady zohrávali hlavnú úlohu pri zabezpečovaní integrácie rôznych prvkov dopravnej infraštruktúry, čo by zároveň mohlo pomôcť zmierniť roztrieštený systém financovania, kedy sú rôzne módy dopravy v gescii rôznych komisií a financované z rôznych opatrení. Je potrebné zvážiť uplatňovanie tohto prístupu, aby došlo k zabezpečeniu komplexných a kvalitných projektov na úrovni miest a regiónov.
- Pán Šimko (MIRRI SR) doplnil, že je na rozhodnutí Kooperačnej rady v spolupráci s Radou partnerstva nájsť a cez viaceré projekty zabezpečiť integrované riešenie. Je vyčlenená alokácia na rozvoj verejnej osobnej dopravy, alokácia na rozvoj cyklodopravy a je v kompetencii samospráv ako bude nastavené integrované riešenie. Aj keď je projekt vyskladaný z viacerých opatrení v pôsobnosti viacerých sprostredkovateľských orgánov, integrované riešenie je možné zabezpečiť.
- Pán Ovseník (ÚMS) vyjadril do budúcnosti obavy, že po skúsenostiach z predchádzajúcich programových období, keď pri implementácii zlyhávala najviac práve koordinovanosť, sa opätovne do komplexného procesu zapájajú viaceré riadiace, resp. sprostredkovateľské orgány.
- Pani Dohnáliková (MD SR) reagovala, že výber projektov majú vo vlastných rukách samotné samosprávy a teda zásadný problém s koordináciou by opätovne nastať nemal.



- Pán Horváth (Združenie samosprávnych krajov SK8) vzniesol požiadavku, aby sa pri výstavbe či už diaľnic, rýchlostných ciest alebo ciest I. triedy nezabudlo na vyvolané investície, ktoré vzniknú na cestách II. a III. triedy, nakoľko ich používaním pri výstavbe nadradenej cestnej infraštruktúry sa budú tieto cesty ničiť a aby do rozpočtu týchto projektov boli zahrnuté aj náklady na obnovu ciest II. a III. triedy.
- P. Dohnáliková poznamenala, že rozumie požiadavke SK8, ale vzhľadom aj na disponibilnú alokáciu pre rozvoj nadradenej cestnej infraštruktúry nebude možné tieto náklady pričleniť k primárnej investícii.
- P. Bžán doplnil, že zahrnutie vyvolaných investícií do jednej zákazky by spôsobilo problémy, keďže by tým narástla investičná náročnosť, čo by negatívne ovplyvnilo pomer benefitov k nákladom projektu. Pre financovanie projektov na cestách II. a III. triedy je vyčlenená v Programe Slovensko alokácia v rámci samostatného opatrenia, z ktorého je možné financovať potrebné intervencie aj vo väzbe na cestné projekty, ktoré budú realizované z úrovne štátu.

3. Prerokovanie harmonogramu plánovaných výziev.

Predsedníčka komisie predstavila členom komisie harmonogram výziev, ktoré plánuje MD SR vyhlásiť v tomto roku. Aktuálne obsahuje harmonogram takmer výlučne fázované projekty, ktorých implementácia začala v predchádzajúcom programovom období. Predpokladaný termín vyhlásenia výziev je december 2023, kedy bude MD SR disponovať presnejšími údajmi, koľko zdrojov sa stihlo vyčerpať v rámci I. fázy, a tým pádom bude možné korektne nastaviť výšku finančných prostriedkov určených na vyčerpanie pre II. fázu. Aktuálne indikatívna výška zdrojov na výzvy zaradené do harmonogramu predstavuje 424 mil. eur. Harmonogram bude v ďalšom období aktualizovaný v nadväznosti na schválené zámery národných projektov pre cieľ 3 a projektové zámery integrovaných územných investícií pre opatrenia 2.8.1 a 2.8.3.

Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

- Pán Slimák (Úrad vlády SR) sa zaujímal, či súčasťou harmonogramu budú iba výzvy pre národné projekty.
- Pani Dohnáliková (MD SR) potvrdila, že v prípade projektov spadajúcich pod politický cieľ 3 pôjde o národné projekty, avšak v prípade politického cieľa 2 pôjde o projekty integrovaných územných investícií (IÚI), ktoré budú po ich schválení zaradené do harmonogramu výziev.
- Pán Slimák (ÚV SR) sa ďalej zaujímal, či tieto projekty budú predkladané členom komisie.
- Pán Bžán (MD SR) v reakcii uviedol, že zámery, ktoré sa týkajú národných projektov budú predložené a prerokované komisiou. Doplnil, že počas leta plánuje MD SR spustiť proces zberu zámerov národných projektov od podriadených organizácií ministerstva (SSC, NDS, ŽSR) a v priebehu septembra, najneskôr v októbri budú tieto zámery predložené komisii, pričom komisia bude tieto zámery schvaľovať. Čo sa týka projektových zámerov IÚI, tie schvaľujú jednotlivé Rady partnerstva, resp. Kooperačné rady. Projektové zámery IÚI, ako aj zámery národných projektov sú následne zaradené do harmonogramu výziev, ktorý komisia prerokuje.

4. Metodika a kritériá pre výber projektov.

Pán Bžán (MD SR) v stručnosti predstavil členom metodiku a kritériá pre výber projektov. Na úvod členov komisie upovedomil, že tento bod je zaradený do programu ako informačný, keďže MD SR plánuje pri výbere národných projektov, projektov IÚI a projektov IÚI



udržateľného mestského rozvoja uplatňovať iba vylučujúce kritériá v súlade s kapitolou 1.2 dokumentu „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“, ktorý už bol schválený Monitorovacím výborom pre Program Slovensko, a preto komisia nebude dodatočne tieto kritériá schvaľovať. Pre projekty výstavby a modernizácie terminálov intermodálnej prepravy, pre ktoré bude zo strany MD SR vyhlásená dopytová výzva, pripraví MD SR príslušnú metodiku a kritériá pre výber projektov a predloží ich komisii na prerokovanie. Pán Bžán členom ozrejmil, že jednotlivé vylučujúce kritériá vychádzajú z požiadaviek článku 73 nariadenia o spoločných ustanoveniach (Nariadenie EP a Rady (EÚ) č. 2021/1060) a bližšie predstavil členom ich vecné zameranie. Na záver prezentácie zdôraznil, že plnenie niektorých ďalších aspektov, ako napr. súlad projektu s Plánmi udržateľnej mobility, sa overuje na úrovni podmienok poskytnutia príspevku, resp. priamo v texte výzvy. Pán Bžán uviedol, že k tomuto bodu rokovania bol pripravený aj návrh uznesenia a priblížil členom komisie jeho obsahovú stránku. Prezentácia tvorí Prílohu č. 3 k zápisnici.

Diskusia:

- Pán Mojžiš (Úrad splnomocnenca vlády SR pre rozvoj občianskej spoločnosti) sa bližšie zaujímal o kritérium č. 5, konkrétne, že prijímateľ má zabezpečené potrebné finančné zdroje a mechanizmy na pokrytie nákladov na prevádzku a údržbu – akým spôsobom sa bude posudzovať adekvátnosť finančných zdrojov pri infraštruktúrnych projektoch ako sú cesty a železnice a čo presne sa myslí pod primeranou údržbou a prevádzkou projektu.
- Pán Ridzoň (MIRRI SR) uviedol, že Monitorovací výbor pre Program Slovensko dňa 31.5.2023 schválil všeobecné kritériá platné pre celý Program Slovensko a je rád, že MD SR bude pri výbere projektov (okrem projektov terminálov intermodálnej prepravy) uplatňovať iba tieto kritériá.
- Pán Rousek (MIRRI SR) doplnil, že zámerom riadiaceho orgánu bolo pri nastavovaní všeobecných kritérií a vyhodnocovania ich plnenia v maximálnej možnej miere znížiť administratívnu záťaž, pričom sa vychádzalo z ustanovení čl. 73 nariadenia o spoločných ustanoveniach. Znenie všeobecných kritérií bolo postupne predmetom viacerých konzultácií so zástupcami Európskej komisie. Pri kritérii č. 5 je nastavená možnosť pre poskytovateľa neuplatňovať toto kritérium za predpokladu, že prijímateľ je subjektom verejnej správy. Vychádzalo sa pritom z ustanovení zákona o konkurze a reštrukturalizácii, ktorý hovorí o tom, že subjekt verejnej správy sa nemôže dostať do bankrotu, ale len do nútenej správy, v rámci ktorej následne Ministerstvo financií SR vykonáva dohľad nad daným subjektom. Cieľom bolo zjednodušiť toto kritérium, aby de facto nemusel štát štátu preukazovať svoje finančné kapacity. Pán Rousek odporučil, aby návrh uznesenia komisie bol upravený spôsobom, že MD SR bude postupovať pri výbere projektov nielen podľa kapitoly 1.2 dokumentu „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“, ale podľa dokumentu ako celku, keďže o fázovaných projektoch, ktoré bude MD SR taktiež implementovať, pojednáva až kapitola 1.3 dokumentu.
- Pán Bžán (MD SR) poďakoval za návrh úpravy uznesenia a doplnil, že prijímatelia v pôsobnosti rezortu dopravy majú samozrejme povinnosť zabezpečiť udržateľnosť projektu. Prax je taká, čo sa týka napr. už zmodernizovaných železničných tratí, že sa vynakladajú značné zdroje, aby bola adekvátne zabezpečená udržateľnosť týchto tratí. Problémom je skôr stav tratí, kde doposiaľ žiadna modernizácia ešte neprebehla. Ide však o systémový problém, s ktorým sa krajina musí vysporiadať a musí ho začať riešiť.
- Pán Mojžiš (ÚSVROS) uviedol, že ide o zaujímavú komplexnú tému. Signály sú také, že minimálne na cestnú infraštruktúru ako vysoko uhlíkový mód dopravy pôjde čoraz menej



zdrojov z fondov EÚ. Zaujímal sa, ako a či vôbec sa systémovo rieši tento problém, a či sa napr. v rámci Plánu obnovy a odolnosti uvažuje s nejakými reformami alebo systémovými návrhmi ako vykompenzovať úbytok prostriedkov z fondov EÚ a zároveň ako zabezpečiť, aby eurofondové infraštruktúrne projekty za 20 alebo 30 rokov neboli v rovnakom stave ako je tomu v súčasnosti.

- Pán Bžán (MD SR) v reakcii uviedol, že nutnosť zabezpečenia udržateľnej formy financovania dopravného sektora ako takého je na politickej úrovni zrejmá z Programového vyhlásenia vlády SR na úrovni dlhodobých priorít. Vhodným nástrojom by bol Fond dopravnej infraštruktúry, čo by bol národný nástroj na zabezpečenie udržateľného financovania investícií a údržby infraštruktúry obdobne, ako má na tento účel Česká republika zriadený Státní fond dopravní infrastruktury. Je to dlhodobá téma, ktorá bola doteraz ťažko presaditeľná a MD SR verí, že budúca vláda si osvojí snahu realizovať takúto reformu.
- Pán Kollár (Klimatická koalícia) poznamenal, že v kapitole 1.1 dokumentu „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“ sa uvádza, že na úrovni výzvy by sa mali nastaviť požiadavky tak, aby boli zabezpečené zásady politiky EÚ v oblasti životného prostredia, konkrétne, aby aktivity neboli v rozpore s udržiavaním, ochranou a zlepšovaním kvality životného prostredia, ochranou ľudského zdravia, boja proti zmene klímy, pričom pri mnohých projektoch cestnej infraštruktúry dochádza prirodzene k zvyšovaniu atraktivity individuálnej automobilovej dopravy (IAD), čo je v rozpore s vyššie uvedenými zásadami. Zaujímal sa, či pri národných projektoch sa bude táto problematika riešiť iba v rámci procesu EIA, resp. akým iným spôsobom sa zohľadnia tieto aspekty.
- Pán Bžán (MD SR) v reakcii uviedol, že vybudovanie obchvatov má za cieľ odkláňať tranzitujúcu dopravu z centra sídiel. Zároveň má však samospráva myslieť na to, čo sa stane s verejným priestorom po presunutí IAD na obchvat. Je to príležitosť pre mestá a obce, aby vedeli zlepšiť kvalitu verejného priestoru, či už ide o vybudovanie nových cyklotrás, prvkov upokojenia dopravy, zníženie rýchlosti na existujúcej komunikácii a pod. Existuje veľký priestor pre vzájomnú spoluprácu medzi štátom a samosprávou pri hľadaní efektívnych riešení a vytváraní príkladov dobrej praxe, ktoré bude hodné v budúcnosti nasledovať. Vplyvy cestných stavieb sú samozrejme posudzované na úrovni EIA, prijímajú sa v relevantných prípadoch aj kompenzačné opatrenia, aby sa eliminovali negatívne vplyvy na životné prostredie. Vybudovanie obchvatov však so sebou prináša aj pozitívne vplyvy v podobe zníženia exhalátov v intravilánoch sídiel. Zároveň MD SR verí, že v budúcnosti budú novovybudované cesty slúžiť aj vozidlám na alternatívny pohon, ktoré by mali byť menej uhlíkovovo náročné.
- Pán Ridzoň (MIRRI SR) uviedol, že pri princípe výrazne nenarušiť (do not significant harm - DNSH) vydáva riadiaci orgán pre celý Program Slovensko usmernenie a metodický dokument, ktorý by mal byť vydaný tento alebo budúci týždeň. V súčasnosti rieši riadiaci orgán s Európskou komisiou (DG REGIO a DG EMPL) ešte poslednú otvorenú oblasť, a to ako nastaviť princíp DNSH pri fázovaných projektoch. Pri princípe DNSH ide o detailné uplatnenie prísnejších environmentálnych noriem v porovnaní s programovým obdobím 2014 - 2020 na jednotlivé opatrenia Programu Slovensko.
- Pán Kollár (Klimatická koalícia) sa zaujímal, ako bude zakomponovaný do procesu posudzovania a výberu projektov princíp DNSH, keďže návrh uznesenia komisie hovorí iba o uplatňovaní piatich vylučujúcich kritérií.
- Pán Bžán (MD SR) reagoval, že dodržiavanie princípu DNSH bude nad rámec piatich vylučujúcich kritérií overované priamo v rámci podmienok poskytnutia príspevku.
- Pán Rousek (MIRRI SR) doplnil, že práve úpravou návrhu uznesenia, že pri výbere projektov



bude MD SR postupovať v súlade s celým dokumentom „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“ (nielen podľa kapitoly 1.2), vyplýva pre MD SR priamo povinnosť aplikovať princíp DNSH pri každej výzve a poskytovateľ sa zaväzuje mať každú výzvu v súlade s usmernením RO, ktoré bude v tejto oblasti vydané.

Hlasovanie o návrhu uznesenia č. 1/2023:

Predsedajúci dal hlasovať o návrhu uznesenia č. 1/2023 s doplnením/úpravou, ktorú navrhli zástupcovia Riadiaceho orgánu pre Program Slovensko, a síce, že sprostredkovateľský orgán bude uplatňovať pri výbere národných projektov, projektov integrovanej územnej investície a projektov integrovanej územnej investície udržateľného mestského rozvoja kritériá a postupy upravené v dokumente „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“. Hlasovania sa zúčastnilo 15 prítomných členov, z toho za hlasovalo: 15 členov, proti hlasovalo 0 členov, zdržalo sa 0 členov.

Výsledok hlasovania: Uznesenie komisie č. 1/2023 v zmysle zmeny navrhutej zo strany Riadiaceho orgánu pre Program Slovensko bolo schválené.

Konečné znenie uznesenia č. 1/2023 tvorí Prílohu č. 4 k zápisnici.

5. Predstavenie podmienok poskytnutia príspevku pre verejnú osobnú dopravu (opatrenia 2.8.1 a 2.8.3)

Pán Bžán (MD SR) predstavil členom Komisie jednotlivé podmienky poskytnutia príspevku (PPP), ktoré plánuje MD SR uplatňovať vo výzvach na predloženie žiadostí o nenávratný finančný príspevok pre projekty v oblasti verejnej osobnej dopravy. Informoval, že MD SR pracuje aj na podmienkach poskytnutia príspevku, ktoré budú uplatňované pri národných projektoch spadajúcich pod politický cieľ 3. MD SR však prioritizovalo podmienky poskytnutia príspevku pre politický cieľ 2 z dôvodu, že ide o projekty integrovaných územných investícií a MD SR chce dať dostatok časového priestoru príslušným aktérom v území, aby sa s nimi mohli zoznámiť a dať ministerstvu spätnú väzbu. Prisľúbil, že dokument s podmienkami poskytnutia príspevku bude po zasadnutí zaslaný aj členom komisie, aby sa k nemu mohli vyjadriť a predložiť prípadné návrhy na jeho vylepšenie. Pán Bžán uviedol, že by rád zameral diskusiu na PPP týkajúcu sa potreby mať pre projekt vypracovanú cost-benefit analýzu (CBA) a štúdiu uskutočniteľnosti. V predchádzajúcom programovom období bola v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra táto podmienka stanovená pre všetky projekty. Na národnej úrovni táto podmienka platí pre projekty cieľa 3 aj v súčasnom programovom období, avšak pre projekty v oblasti verejnej osobnej dopravy takáto požiadavka z národnej úrovne neexistuje, preto je potrebná diskusia ako túto PPP nastaviť. Na jednej strane je snahou MD SR podmienky poskytnutia príspevku maximálne zjednodušiť a uľahčiť postupy pre prijímateľov, na strane druhej je tu potreba zabezpečenia efektívneho využitia dostupných zdrojov.

Diskusia:

- Pán Baer (DG Regio, EK) – uviedol, že sa začala potrebná diskusia ohľadne správneho nastavenia podmienok poskytnutia príspevku, ktoré sa týkajú dôležitých bodov ako je podpora investícií na regionálnej úrovni prostredníctvom riadneho plánovania a požiadavky vyplývajúcej z článku 73 nariadenia o spoločných ustanoveniach, aby bol zavedený mechanizmus na dosiahnutie čo najlepšieho výsledku za investované prostriedky. Už v samotnom texte nariadenia je uvedená potreba nejakého druhu CBA analýzy, resp. pomeru



nákladov a výnosov. Zároveň je v samotnom Programe Slovensko pri opatreniach 2.8.1 a 2.8.3 uvedené, že všetky investície musia byť v súlade s plánmi udržateľnej mobility. Uviedol, že tieto aspekty sú pre EK dôležité, preto je rád, že sú podchytené v rámci podmienok poskytnutia príspevku. Čo sa týka potreby realizácie CBA analýz pre projekty na regionálnej úrovni, považuje to za veľmi dôležitý bod na diskusiu, ale je to vec, na ktorej sa musia zhodnúť všetky zainteresované strany a nakoniec sa musí nájsť pragmatické riešenie v spolupráci so sprostredkovateľským a riadiacim orgánom.

- Pán Ovseník (ÚMS) na úvod poznamenal, že pri uplatňovaní princípu DNSH sa predpokladá, že Ministerstvo životného prostredia SR by malo spolupracovať pri vyhodnocovaní každej žiadosti o poskytnutie nenávratného finančného príspevku a zaujímal sa, ako si predstavuje MD SR túto spoluprácu v praxi, keďže zapojenie každého ďalšieho subjektu do hodnotenia projektu znamená automaticky predlžovanie celého procesu. K problematike CBA a štúdií uskutočniteľnosti pán Ovseník uviedol, že si vie predstaviť, že bude vypracovaná pre projekt CBA a aj štúdia uskutočniteľnosti, otázna je výška nákladov, od ktorej by bola táto PPP pre projekt stanovená. Poznamenal, že pre projekty cyklo dopravy, ako aj projekty ciest II. a III. triedy a miestnych komunikácií, nebola ako podmienka poskytnutia príspevku potreba CBA analýzy stanovená. Preto schválenie PPP vo forme CBA analýzy len pre projekty verejnej osobnej dopravy by nedávalo celkový obraz o ekonomickej a finančnej stránke komplexného projektu, ktorý by bol zložený z viacerých oblastí/opatrení.
- Pán Kollár (Klimatická koalícia) zareagoval, že ideálne by táto problematika mala byť vyriešená už Plánmi udržateľnej mobility, ktoré by sa mali týmto zaoberať. Nakoľko však na základe plánov udržateľnej mobility, až na niektoré výnimky, nie je možné vyfiltrovať zmysluplné aktivity od menej zmysluplných aktivít a tieto plány nedokážu zabezpečiť dostatočnú efektívnosť využitia disponibilných zdrojov, pán Kollár uviedol, že preferuje, ak sa bude CBA analýza realizovať pri rozumne stanovenej výške nákladov projektu.
- Pani Csetnekyová (Asociácia premyslených zväzov a dopravy) sa zaujímala, nakoľko členom APZaD je aj Zväz autobusovej dopravy, či sú medzi oprávnených žiadateľov v rámci opatrení 2.8.1 a 2.8.3 zaradení aj autobusoví dopravcovia vykonávajúci dopravu na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ZoDSVZ) a teda, či budú mať možnosť žiadať o príspevok z Programu Slovensko.
- Pán Bžán (MD SR) v reakcii uviedol, že autobusoví dopravcovia, ktorí majú uzatvorené ZoDSVZ, budú mať možnosť uchádzať sa o NFP. Rovnako však môže byť prijímateľom aj priamo samotné mesto, ktoré autobusové vozidlá následne v rámci verejnej súťaže na zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme poskytne dopravcovi, ktorý vziđe zo súťaže ako víťaz. Oba vyššie uvedené modely budú prípustné.
- Pán Piešťanský (Republiková únia zamestnávateľov) doplnil, že pri udeľovaní dotácií pre autobusovú dopravu sa vyskytuje pravidelná aj nepravidelná doprava, ktorá je zazmluvňovaná mestami a vyššími územnými celkami, a je potrebné vyriešiť, či aj tieto dopravné firmy sa budú môcť prihlasovať do výziev.
- Pán Bžán (MD SR) reagoval, že text Programu Slovensko v zásade hovorí, že podporu môže získať autobusová doprava, ak je zabezpečovaná na základe ZoDSVZ. MD SR je pripravené sa o tejto téme baviť, avšak môže si to vyžadovať prípravu schémy štátnej pomoci a potenciálne aj zmenu v texte Programu Slovensko.

6. Rôzne

- Pán Ridzoň (MIRRI SR) poskytol informácie k 3 témam: 1.) Riadiaci orgán chce udržať počet revízií Programu Slovensko na úrovni jednej, maximálne dvoch revízií za rok. Tento rok sa



neplánuje žiadna revízia, a to vzhľadom na skutočnosť, že celý proces revízie od začiatku neformálnych debát s partnermi až po schválenie Európskou komisiou trvá 6 až 8 mesiacov. Zároveň sú potrebné k revízii reálne dáta, reálne výzvy a reálne kontrahovanie. Neformálne debaty o revízii by mali začať v 3. štvrtroku 2023. 2.) Výzvy z Programu Slovensko – zatiaľ bola zverejnená jedna výzva, ktorá sa týka Fondu spravodlivej transformácie pre región hornej Nitry, druhá výzva bude s vysokou pravdepodobnosťou zverejnená zajtra (30.6.2023), a týka sa pomoci marginalizovaným rómskym komunitám. Ďalšie výzvy sa plánujú vyhlásiť v najbližších týždňoch, aby do konca septembra bolo z Programu Slovensko zverejnených 10 až 20 výziev. Ide o výzvy v gescii MIRRI SR, Úradu vlády SR, Slovenskej inovačnej a energetickej agentúry, Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR a Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu SR. Do konca tohto roka sa predpokladá zverejnenie výziev v hodnote niekoľkých miliárd eur. Ide o dopytové výzvy, výzvy pre národné projekty a výzvy pre projekty IÚI. Pán Ridzoň informoval, že rozbeh projektov IÚI sa očakáva na jeseň, a s tým súvisí aj potreba stanovenia termínu, dokedy môžu partneri predkladať návrhy na vylepšenie podmienok poskytnutia príspevku, ktoré boli prezentované na dnešnom rokovaní komisie, čo úzko súvisí aj so schvaľovaním projektových zámerov partnermi v regiónoch, kde sa očakáva schvaľovanie prvých zámerov IÚI v priebehu augusta, septembra a októbra. Z diskusie členov komisie vyplynul termín, že pripomienky k podmienkam poskytnutia príspevku, je možné zasielať MD SR v časovom horizonte dvoch týždňov (tzn. do 14.7.2023). 3.) Pán Ridzoň navrhol, aby sa členovia na 2. zasadnutí komisie venovali investičnej kapacite národných spoločností, či už je to Národná diaľničná spoločnosť, Železnice Slovenskej republiky, Slovenská správa ciest z pohľadu udržateľnosti. V týchto spoločnostiach potrebujeme mať dostatočný, ľudsky kvalitný, ako aj investičný kapitál s dlhodobými stratégiami. Ambíciou Monitorovacieho výboru a jednotlivých komisií je dávať odporúčania Ministerstvu financií SR a následný mandát umožní MIRRI SR v spolupráci s MD SR vznášať požiadavky voči MF SR.

- Pán Bžán (MD SR) reagoval, že MD SR k tomuto bodu pripraví obsahovú osnovu, čo presne bude predmetom ďalšieho rokovania komisie, aby členovia komisie mohli vzniesť prípadné pripomienky, resp. návrhy na zmenu/doplnenie.
- Pán Kollár (Klimatická koalícia) ohľadom vyhlásenia o mlčanlivosti uviedol, že ho neplánuje podpísať, nakoľko v ňom nie je dostatočne popísané, na základe ktorých osobitných predpisov sú informácie považované za dôverné a požadoval doplnenie týchto predpisov. Zároveň požadoval označenie všetkých dôverných informácií, ktoré sa nemajú šíriť vopred, aby nemohlo dôjsť k porušeniu mlčanlivosti.
- Pán Ridzoň (MIRRI SR) poznamenal, že vyhlásenie o mlčanlivosti sa podpisuje raz ročne, hlavným cieľom je upozorniť na možné konflikty záujmov a pri potenciálnom konflikte sa zdržať hlasovania. Zároveň je cieľom nedávať konkurenčnú výhodu členom komisie voči ostatným, na čo by mal predkladateľ alebo predsedajúci členov komisie upozorniť vopred.
- Pán Bžán (MD SR) doplnil, že medzi členov komisie neboli zámerne nominovaní zástupcovia prijímateľov, aby nedochádzalo ku konfliktu záujmov, resp. konkurenčnej výhode. V prípade, že predkladateľom projektového zámeru by bolo samotné MD SR, všetci zástupcovia MD SR v komisii sa zdržia hlasovania.
- Pán Ovseník (ÚMS) sa vrátil k svojej otázke ohľadne uplatňovanie princípu DNSH a zapojenia rezortu životného prostredia do vyhodnocovania tohto princípu.
- Pán Ridzoň (MIRRI SR) uviedol, že systém je nastavovaný tak, aby došlo k úspore času – je potrebné vyškoliť zodpovedných zamestnancov na riadiacom orgáne a sprostredkovateľských orgánoch, ktorí budú schopní posúdiť 60 až 80% prípadov a tie najťažšie projekty bude zastrešovať tím vytvorený na Ministerstve životného prostredia SR, ktorí sa aktuálne kreuje.



Takisto príslušné usmernenie k posudzovaniu princípu DNSH sa tvorí v spolupráci s riadiacim orgánom a MŽP SR.

- Pán Ovseník (ÚMS) vzniesol požiadavku voči riadiacemu aj sprostredkovateľskému orgánu, aby pri všetkých rozhodnutiach, ktoré sa budú prijímať vo vzťahu k projektovým zámerom a žiadostiam o NFP v rámci politického cieľa 2, sa mala neustále na pamäti komplexnosť projektov udržateľnej mestskej mobility, aby sa dokázal zabezpečiť požadovaný integrovaný prístup k týmto projektom.
- Pán Ridzoň (MIRRI SR) informoval a vyjadril vďaku, že v spolupráci s mestami a regiónmi sa za posledného 1,5 mesiaca podarilo doladiť implementačný mechanizmus pre IÚI, ktorý bude predmetom zasadnutia komisie pre cieľ 5 dňa 13. júla 2023. V priebehu júla bude riadiaci orgán organizovať ďalší seminár s mestami a regiónmi.

7. Záver a zhrnutie rokovania komisie

Pán Ľuboš Ďurič (MD SR) sa v mene predsedníčky komisie, pani Erny Dohnálikovej, poďakoval prítomným za účasť na rokovaní. Konštatoval, že na rokovaní komisia prijala uznesenie č. **1/2023**, ktorým berie na vedomie informáciu, že sprostredkovateľský orgán bude uplatňovať pri výbere národných projektov, projektov integrovanej územnej investície a projektov integrovanej územnej investície udržateľného mestského rozvoja kritériá a postupy upravené v dokumente „Všeobecná metodika a kritériá použité pre výber projektov“.

Ďalej komisia zobrala na vedomie informáciu o pôsobnosti a postavení MD SR v PSK, prerokovala harmonogram plánovaných výziev, metodiku a kritériá pre výber projektov a podmienky poskytnutia príspevku pre projekty VOD.

Pán Ďurič ďalej informoval, že MD SR plánuje v blízkej dobe osloviť prijímateľov patriacich do priamej pôsobnosti rezortu (ŽSR, NDS, SSC) s požiadavkou na predkladanie zámerov národných projektov, ktoré budú následne predložené komisii za účelom ich prerokovania a schválenia. Zároveň očakávame, že v druhej polovici tohto roka budú v príslušných Radách partnerstva a Kooperčných radách schválené prvé projektové zámery integrovaných územných investícií. Tieto budú obdobne ako národné projekty doplnené do harmonogramu plánovaných výziev, ktorý bude predložený komisii na prerokovanie.

Predpokladaný termín ďalšieho zasadnutia komisie je v priebehu mesiacov september – október 2023. Presný termín zasadnutia bude oznámený členom a pozorovateľom komisie prostredníctvom oficiálnej pozvánky.

Meno	Funkcia	Dátum	Podpis
Pavol Bžán	tajomník komisie	18.07.2023	v. r.
Martin Bobula	overovateľ zápisnice	25.07.2023	v. r.
Erna Dohnáliková	predsedníčka komisie	25.07.2023	v. r.