

Podpora kombinovanej dopravy v SR

Jozef Gnap¹, Juraj Jagelčák², Drahomír Géc³

V SR je kombinovaná doprava podporovaná najmä deklaratívne a to v rôznych strategických dokumentoch:

- Dopravná politika SR do 2015
- Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010.

V súčasnosti je najväčšou podporou príprava výstavby nových verejných terminálov kombinovanej dopravy a zabezpečenie ich prevádzky na nediskriminačnom princípe.

Dobudovanie základnej infraštruktúry kombinovanej dopravy v SR podľa zámerov Národného strategického referenčného rámca 2007 – 2013 je uvedené v tab. 1.

Tab. 1 Plán výstavby verejných intermodálnych terminálov v SR

Zámer projektu		Náklady na výstavbu				
		Celkové náklady	Verejné zdroje			
			EÚ		SR	
1.	Intermodálny terminál Žilina	41,5 mil. €	35,3 mil. €	85 %	6,2 mil. €	15 %
2.	Intermodálny terminál Košice	41,5 mil. €	35,3 mil. €	85 %	6,2 mil. €	15 %
3.	Intermodálny terminál Bratislava	46,5 mil. €	39,5 mil. €	85 %	7,0 mil. €	15 %
4.	Intermodálny terminál Zvolen	41,5 mil. €	35,3 mil. €	85 %	6,2 mil. €	15 %
Mimo operačný program - na základe štúdie potenciálov						
5.	Leopoldov	-	-	-	-	-

Zdroj: [9] www.intermodal.sk

¹ Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., vedúci katedry, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: jozef.gnap@fpedas.uniza.sk

² Ing. Juraj Jagelčák, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Katedra cestnej a mestskej dopravy, e-mail: juraj.jagelcak@fpedas.uniza.sk

³ Ing. Drahomír Géc, DHL Logistics (Slovakia), externý doktorand Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, e-mail: Drahomir.Gec@dhl.com

Prirodzene sa ráta, že intermodálny terminál by mal byť organickou súčasťou širšieho logistického centra, aby sa dali očakávať synergické efekty so súvisiacich logistických riešení.

1. Priama podpora štátov resp. EÚ na vytvorenie a prevádzkovanie liniek kombinovanej dopravy

1.1. Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

V § 2, odseku 4 Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach sa nachádza základná definícia kombinovanej dopravy formulovaná v Smernici 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi. „Kombinovanou dopravou je premiestňovanie tovaru, počas ktorého cestné nákladné vozidlo, príves, náves s ťahačom alebo bez neho, výmenná nadstavba alebo prepravný kontajner použije v počiatočnom alebo konečnom úseku trasy cestu a na inom úseku trasy železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu alebo námornú dopravu, ak táto časť prepravy tovaru presahuje vzdušnou čiarou 100 km a vykoná počiatočný alebo konečný úsek trasy cestnou dopravou buď medzi bodom, v ktorom bol tovar naložený a najbližším vhodným terminálom nakládky pri počiatočnom úseku trasy a medzi najbližším vhodným terminálom vykládky tovaru a bodom, v ktorom bol tovar vyložený pri konečnom úseku trasy, alebo vo vnútri polomeru nepresahujúceho 150 km vzdušnou čiarou z vnútroštátneho riečneho prístavu alebo z námorného prístavu nakládky alebo vykládky tovaru.“

Podľa § 22 môže byť z rozpočtovej kapitoly ministerstva na príslušný rozpočtový rok poskytnutá dotácia v oblasti intermodálnej prepravy = kombinovanej dopravy. Dotáciu možno poskytnúť na financovanie projektov a časti projektov v príslušnom rozpočtovom roku na prevádzkovanie liniek v systéme nesprevádzanej, ale aj sprevádzanej kombinovanej dopravy. Dotáciu možno poskytnúť žiadateľovi, ak preukáže, že má na financovanie projektu zabezpečených najmenej 70 % nákladov z iných zdrojov. Dotáciu možno poskytnúť najviac do výšky 30 % nákladov potrebných na realizáciu projektu. Dotáciu možno taktiež poskytnúť do výšky 15% aj na nákup technických prostriedkov potrebných na realizáciu kombinovanej dopravy. Poskytnutie dotácie je podmienené schválenými prostriedkami na príslušný rozpočtový rok.

Od roku 2006 do konca roku 2010 prideloval štátny rozpočet na tento účel každý rok 20 miliónov slovenských korún, čo je v súčasnosti 663 878 EURO. Pre rok 2011 je však rozpočet určený na 0 EURO.

V EÚ existujú podporné programy napr. Marco Polo na podporu prechodu tovaru z cestnej na kombinovanú dopravu.

1.2. Nariadenie 1692/2006/ES v znení nariadenia 923/2009/ES

Nariadenie (zákon) Európskeho parlamentu a Rady ES (Európskych spoločenstiev) Marco Polo zakladá finančný podporný nástroj, ktorého cieľom je znížiť kongescie na cestách, zlepšiť environmentálne vlastnosti dopravného systému a zvýšiť intermodalitu a tým prispieť k efektívnemu a udržateľnému dopravnému systému na obdobie od 1. januára 2003 do 31. decembra 2013, aby sa na konci tohto programu dosiahol presun očakávaného ročného celkového rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, meraný v tonokilometroch, na malú námornú pobrežnú plavbu,

železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu alebo kombináciu jednotlivých druhov dopravy, pri ktorej budú cestné úseky čo možno najkratšie.

Bohužiaľ súčasné nastavenie tzv. prahových hodnôt nie je vhodné na rozbeh kontinentálnych liniek kombinovanej dopravy v strednej Európe.

Je potrebné aby sa v rámci EÚ k štátom strednej Európy pristupovalo podobne ako k štátom bývalej EÚ 15 pred a po roku 1997, kedy boli poskytované finančné prostriedky aj na rozbeh a prevádzku nových liniek kombinovanej dopravy, ktoré na začiatku mali oveľa menšie výkony ako sú požadované v súčasnosti (program PACT – Pilot Action of Combined Transport, predchodca programu Marco Polo) [1].

Aj na základe našich zistení je veľmi dôležitá tiež podpora nákupu intermodálnych nákladových jednotiek najmä intermodálnych návesov. Najmä skúsenosti z ČR ukazujú, že najmä dotácia na časť obstarávacej ceny intermodálneho návesu resp. „dorovnanie“ do ceny „bežného“ návesu bola veľmi dôležitým nástrojom aby cestní dopravcovia začali uvažovať o nesprevádzanej kombinovanej doprave.

Je potrebné, aby sa s tým reálne uvažovalo napríklad v programovacom období 2013 – 2017. Bude veľmi obtiažne zdôvodňovať prečo verejné terminály kombinovanej dopravy postavené z prostriedkov EÚ a SR nebudú využívať slovenskí dopravcovia, ale nadnárodné zasielateľské a logistické spoločnosti, ktoré intermodálne prepravné jednotky majú resp. ich priebežne obstarávajú.

Financovanie zavedenia a prevádzky kontinentálnych liniek kombinovanej dopravy by malo byť projektové, t.z. aby bola garantovaná minimálna doba prevádzky operátorom a minimálny počet vlakov kombinovanej dopravy. Požadované minimálne doby prevádzky a minimálny počet vlakov musia byť v rámci projektového financovania zabezpečené dostatočným vopred dohodnutým zmluvným financovaním.

2. Nepriama podpora EÚ cestou úpravy a zjednotenia legislatívy

Nástrojom na naplňovanie navrhovanej stratégie by mala byť aj nepriama podpora EÚ a jej jednotlivých štátov cestou zjednocovania legislatívy v oblasti kombinovanej dopravy a jej zvýhodňovania. Takáto nepriama podpora, ak je správne nastavená vedie však k zvýšeniu efektívnosti a konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy oproti priamej cestnej nákladnej doprave.

2.1. Najväčšie prípustné rozmery a hmotnosti cestných vozidiel

Nariadenie vlády č. 349/2009 Z.z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav stanovuje maximálne rozmery a hmotnosti cestných vozidiel. Maximálna šírka vozidiel nesmie presiahnuť 2,55 metra. Vozidlá prepravujúce izotermickú nadstavbu môžu dosahovať šírku až 2,6

metra. Maximálna povolená hmotnosť jazdnej súpravy je 40 ton, avšak jazdné súpravy prepravujúce veľké kontajnery ISO v rámci kombinovanej dopravy môžu mať hmotnosť až 44 ton.

Na základe príslušnej legislatívy pre rozmery a hmotnosti vozidiel je možné určiť využitie celkovej hmotnosti jazdných súprav 44 ton pri kombinovanej doprave. Bohužiaľ táto možnosť je len veľmi obmedzená. Ako základný dokument v tomto smere je **smernica rady 96/53/ES, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave**. Táto bola transponovaná do legislatívy SR najprv **nariadením vlády č. 405/2005 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel** [3] a neskôr novým v súčasnosti platným **nariadením vlády č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav**.

Podmienky použitia celkovej hmotnosti 44 ton

Najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdných súprav 44 ton je povolená za nasledujúcich predpokladov. Podľa Prílohy I. bodu 2.2.2 smernice rady 96/53/ES platí pre trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom nesúcim 40- stopový ISO kontajner, ako prepravná činnosť kombinovanej dopravy. Podľa Prílohy 1, bodu 2.2.2 pís. c) už neplatného nariadenia vlády SR č. 403/2005 Z. z. táto hmotnosť platí pre trojnápravové motorové vozidlo s dvojnápravovým alebo trojnápravovým návesom prepravujúcim ISO kontajner (40 stôp) v kombinovanej doprave, čo je rovnaká požiadavka ako požiadavka smernice 96/53/ES. Podľa Prílohy 1, bodu 2. písm. j) súčasne platného nariadenia vlády č. 349/2009 Z. z. táto hmotnosť platí pre jazdné súpravy prepravujúce ISO kontajner (40 stôp) v kombinovanej doprave.

Využitie zvýšenej celkovej hmotnosti jazdných súprav je v súčasnosti, napriek technickému pokroku vo vývoji vozidiel a intermodálnych prepravných jednotiek, na úrovni roku 1996, kedy bola vytvorená smernica EU o rozmeroch a hmotnostiach vozidiel a následne transponovaná do národných predpisov. Ak má byť táto výhoda ponúknutá prepravcom a cestným dopravcom je jednoznačne potrebné zmeniť súčasné znenie v nariadení 349/2009 Z. z. : **„jazdné súpravy prepravujúce ISO kontajner (40 stôp) v kombinovanej doprave“** na **„jazdné súpravy používané v kombinovanej doprave“**.

Je potrebné aby najvyššia celková hmotnosť jazdných súprav 44 ton bola povolená pre akékoľvek jazdné súpravy používané v kombinovanej doprave.

2.2. Výnimky zo zákazov jász cestných vozidiel používaných v kombinovanej doprave (preprava na a z terminálu)

Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke ustanovuje v § 39 obmedzenia jazdy niektorých druhov vozidiel. Motorové vozidlá alebo jazdné súpravy nad 7,5 tony majú zakázanú jazdu po diaľniciach, rýchlostných cestách a cestách I. triedy v prvý deň pracovného pokoja a v sobotu, ak táto nasleduje po pracovnom dni, a to v období od 1. júla do 31. augusta v čase od 07.00 do 19.00 h a v nedeľu a v posledný deň pracovného pokoja v čase od 00.00 do 22.00 hodín [6] .

„Zákaz jazdy neplatí pre vozidlá použité v kombinovanej doprave, na nakládku a vykládku lodí, železničných vagónov alebo lietadiel“. Tiež neplatí „pre prepravu, ktorá súvisí s použitím vozidiel podľa predchádzajúcej vety.“

V zákone č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke nie je bližšia definícia kombinovanej dopravy.

3. Príklady z Českej republiky

Obmedzenie jazdy niektorých vozidiel v ČR neplatí podľa „zákona č. 361/200 Sb. o provozu na pozemních komunikacích“ v znení neskorších zmien a doplnkov pre vozidlá „používané pri kombinovanej preprave tovaru po železnici alebo vnútrozemskej vodnej ceste a pozemnej komunikácii od zaslámateľa až k najbližšiemu prekladisku kombinovanej dopravy alebo z najbližšieho prekladiska kombinovanej dopravy k príjemcovi“. Platí to aj „na jazdu bez nákladu ak je v súvislosti s kombinovanou dopravou“.

V zákone „o provozu na pozemních komunikacích“ nie je bližšia definícia kombinovanej dopravy.

Tieto výnimky je potrebné v štátoch EÚ zjednotiť. Potom budú riadnym nástrojom pre logistické firmy vzhľadom na plánovanie preprav s využitím liniek kombinovanej dopravy.

3.1. Jednotné daňové zvýhodňovanie cestných nákladných vozidiel a súprav, ktoré vykonávajú prepravy s využitím liniek kombinovanej dopravy v EÚ

V Slovenskej republike je daň z motorových vozidiel zaradená medzi „miestne dane“ a upravená zákonom č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady v znení neskorších predpisov. O výške dane rozhodujú v SR Samosprávne kraje.

„ Za vozidlo, ktoré sa použilo v zdaňovacom období najmenej 60-krát v rámci kombinovanej dopravy, daňovník uplatní zníženie dane vo výške **50 %** podaním daňového priznania [7].

Kombinovaná doprava je doprava, ktorá sa realizuje v počiatočnom alebo konečnom úseku prepravnej trasy po pozemnej komunikácii a na inom úseku prepravnej trasy železnicou alebo vodnou, alebo námornou dopravou. **Použitie pozemných komunikácií pri jednej prepravnej trase v rámci kombinovanej dopravy nesmie prekročiť vzdušnou čiarou medzi miestom naloženia a najbližším terminálom kombinovanej dopravy a z terminálu do miesta vyloženia vzdialenosť 150 km.** Použitie vozidla v rámci kombinovanej dopravy daňovník preukáže dokladom potvrdeným príslušným terminálom kombinovanej dopravy“.

Podľa zákona č. 16/1993 Sb. o dani silniční v znení neskorších predpisov je možné v súvislosti s využitím nákladných vozidiel a súprav v rámci kombinovanej dopravy uplatniť vyššie zľavy na dani:

U vozidla, ktoré uskutoční v kombinovanej doprave v zdaňovacom období je možné uplatniť zľavy, ktoré sú uvedené v tab. 2.

Tab. 2 Systém zľavy na dani z motorových vozidiel pri kombinovanej doprave v ČR

Počet jízdy v rámci KD	Výška zľavy v %	Počet jízdy v rámci KD	Výška zľavy v %
viac ako 120	90	od 61 do 90	50
od 91 do 120	75	od 31 do 60	25

Poznámka: Ak je vzdialenosť ubehnutá na území ČR nad 250 km, započíta sa pre účely zľavy **ako dve jazdy**. U vozidla používaného výlučne k preprave v počiatočnom alebo konečnom úseku kombinovanej dopravy činí **zľava na dani 100 %** [8].

Toto zvýhodnenie na dani z motorových vozidiel je potrebné aby sa v štátoch EÚ zjednotilo. Potom sa tiež stane riadnym nástrojom pre logistické firmy vzhľadom na plánovanie prepráv s využitím liniek kombinovanej dopravy a konkrétnych dopravcov a ich vozidiel tak aby sa dosiahlo požadovaných prahových hodnôt na zníženie dane z motorových vozidiel.

V oblasti dane z motorových vozidiel by možno pomohlo úplne zjednotenie legislatívy EÚ týkajúcej sa dane z motorových vozidiel využívaných v cestnej nákladnej a autobusovej doprave.

LITERATÚRA:

[1] GNAP, J. a kol.: Stratégia rozvoja kombinovanej dopravy chemických látok v strednej Európe, Odborná štúdia pre ZCHFP SR, ŽU, Žilina, 2011

[2] Smernica rady 96/53/ES, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

[3] Nariadenie vlády č. 405/2005 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel (ZRUŠENÉ)

[4] Nariadenie vlády č. 349/2009 Z. z. o najväčších prípustných rozmeroch vozidiel a jazdných súprav, najväčších prípustných hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, ďalších technických požiadavkách na vozidlá a jazdné súpravy v súvislosti s hmotnosťami a rozmermi a o označovaní vozidiel a jazdných súprav.

[5] Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach

[6] Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

[7] Zákon č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady v znení neskorších predpisov

[8] Zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční v znení neskorších predpisov

[9] <http://www.intermodal.sk/intermodalne-terminaly-v-slovenskej-republike-pvk/312s> (16.9.2011)

Tento príspevok vznikom za podpory projektu:

Projekt č. 1CE011P2 Chemical Logistic Cooperation in Central and Eastern Europe - ChemLog financovaného z Európskeho regionálneho rozvojového fondu v projekte INTERREG IV B



