

SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.7]

Tabuľka 1:

3 – Udržateľná doprava	
Referencia pre investície/reformu CID	SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.7]
Názov investície/reformy	Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy
Typ zmeny v porovnaní s CID	zmenené
Právny základ zmeny (vyberte aspoň jednu)	<input type="checkbox"/> článok 14 ods. 2 – žiadosť o úver <input checked="" type="checkbox"/> článok 18 ods. 2 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku <input type="checkbox"/> článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností <input type="checkbox"/> článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU (ETS zdroj) <input type="checkbox"/> článok 21b ods. 2 – BAR transfer <input type="checkbox"/> žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby
Zmenené prvky (len v prípade opatrení, ktoré sa upravujú)	<input type="checkbox"/> Opis komponentu/opatrenia <input checked="" type="checkbox"/> Míľniky a ciele <input checked="" type="checkbox"/> Odhadované náklady <input type="checkbox"/> Zelené a digitálne označovanie (relevantné v prípade substantívnej zmeny v súvisiacom opatrení) <input type="checkbox"/> Samohodnotenie zásady „výrazne nenarušiť“ (DNSH)

Tabuľka 2:

Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.7]		
Opis a odôvodnenie zmeny		
<p>Článok 18 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku</p> <p>Vzhľadom na celkové zníženie alokácie pre plán obnovy a odolnosti v komponente 3 – Udržateľná doprava – Investícia 1 Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy, časť „cyklodoprava“, sa po dôkladnej analýze navrhuje znížiť alokovanú čiastku o 19,09 % pôvodnej alokácie 105,1 mil. eur, čo predstavuje zníženie alokácie o 20 062 081 Eur. Proporčne sa navrhuje aj zníženie cieľa, rovnako o 19,09 %, z pôvodných 200 km na 161,8 km.</p> <p>Súdržnosť a ambícióznosť cieľov v rámci komponentu bude zachovaná napriek zníženiu alokácie. Opatrenie naďalej reflektuje špecifické odporúčania Európskej komisie a prispieva k zníženiu negatívnych účinkov cestnej dopravy, k presunu výkonov z individuálnej automobilovej dopravy, k znižovaniu emisií skleníkových plynov, zvyšovaniu kvality ovzdušia, zlepšeniu verejného zdravia znížením emisií a hladiny hluku a podporou aktívnejšieho životného štýlu. Opatrenie takisto prispieva k znižovaniu závislosti od fosílnych palív.</p> <p>Náklady na administratívne kapacity pre investície 1-3 (vrátane revidovanej investície 1) neboli znížené a zostávajú na rovnakej úrovni, t. j. vo výške 5,8 mil. eur, a to najmä z dôvodu vyššej administratívnej záťaže pri implementácii POO než bolo pôvodne očakávané. Podiel administratívnych nákladov z celkovej alokácie v komponente 3 však zostáva nízky, pod úrovňou jedného percenta. Navyše dodatočná alokácia na pôvodné investície 1 a 2 (scale-up) v kapitole REPowerEU - bez navýšenia nákladov na administratívne kapacity - tento podiel opätovne zníži.</p>		
Modifikované prvky	Aktuálna verzia	Upravená verzia
Opis komponentu a/alebo opatrenia	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
Míľniky a ciele	CID – tabuľka  Ukončenie realizácie a uvedenie do prevádzky aspoň 200 km cyklistickej infraštruktúry	CID – tabuľka  Ukončenie realizácie a uvedenie do prevádzky aspoň <del>200</del> <b>161,8</b> km cyklistickej infraštruktúry

<b>Odhadované náklady</b>	105 100 000 eur	<b>85 037 919</b> eur
<b>Zelené a digitálne značenie</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Sebahodnotenie DNSH</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny

SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.8]

Tabuľka 1:

<b>3 – Udržateľná doprava</b>	
<b>Referencia pre investície/reformu CID</b>	<b>SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.8]</b>
<b>Názov investície/reformy</b>	<b>Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy</b>
<b>Typ zmeny v porovnaní s CID</b>	Zmenené
<b>Právny základ zmeny (vyberte aspoň jednu)</b>	<input type="checkbox"/> článok 14 ods. 2 – žiadosť o úver <input type="checkbox"/> článok 18 ods. 2 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku <input checked="" type="checkbox"/> článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností <input checked="" type="checkbox"/> článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU (ETS zdroj) <input type="checkbox"/> článok 21b ods. 2 – BAR transfer <input checked="" type="checkbox"/> žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby
<b>Zmenené prvky (len v prípade opatrení, ktoré sa upravujú)</b>	<input type="checkbox"/> Opis komponentu/opatrenia <input checked="" type="checkbox"/> Mílniky a ciele <input type="checkbox"/> Odhadované náklady <input type="checkbox"/> Zelené a digitálne označovanie (relevantné v prípade substantívnej zmeny v súvisiacom opatrení) <input type="checkbox"/> Samohodnotenie zásady „výrazne nenarušiť“ (DNSH)

Tabuľka 2:

<b>Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy</b> <b>SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.8]</b>
<p><i>Opis a odôvodnenie zmeny</i></p> <p><i>Článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností</i></p> <p>Vzhľadom na nepredvídateľný, mimoriadne výrazný rast cien stavebných materiálov a prác sa v komponente 3 – Udržateľná doprava, Investícia 1 - Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy, časť „rekonštrukcia a modernizácia železníc“ stalo nemožným za pôvodnú alokáciu zrealizovať projekty v rozsahu, ktorý vychádzal z cenových benchmarkov a predpokladov vývoja inflácie v čase prípravy Plánu obnovy a odolnosti SR. V súlade s článkom 21 a po dôkladnej analýze rôznych zdrojov údajov o vývoji cien sa navrhuje zníženie cieľa o 28 %, z pôvodných 69 km na 49,7 km. Bližšie informácie ohľadom výpočtu sa nachádzajú v priloženom dokumente Metodika k revízii Plánu obnovy a odolnosti SR.</p> <p><i>Článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU</i></p> <p>V rámci novej kapitoly REPowerEU je predmetom investície 5 mierne navýšenie (scale-up) pôvodného opatrenia SK-C[C3]-I[I1.a] a jeho cieľa T[C3.8]. Keďže pôvodná alokácia aj cieľ sa týmto zvyšuje len o štyri percentá a už pôvodný cieľ bol termínovaný do Q2 2026, pre dodatočnú investíciu sa nenavrhuje nový cieľ ale zvýšenie pôvodného cieľa SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.8]. Viac informácií o tejto zmene je uvedených v kapitole REPowerEU.</p> <p><i>Žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby</i></p>

Na predídenie nesprávnym interpretáciám je vhodné spresniť, že v opise uvedené prvky/typy projektov nevyjadrujú záväzok podporiť všetky uvedené typy projektov (napr. aj trolejbusové trate), ale sú vymedzením prípustných typov projektov, ktoré v rámci tohto cieľa môžu byť podporené a započítané do plnenia cieľa.

Posledné v opise navrhnuté zmeny sú opravou chybného strojového prekladu pojmov

- železničný zvršok a železničný spodok (konštrukčných častí železničnej trate) a
- jednostopového trolejbusového vedenia

zo slovenského jazyka do anglického. Keďže chybný preklad do anglickej verzie dokumentu bol následne strojovo preložený aj späť do slovenskej verzie, opravu je potrebné vykonať v anglickej aj slovenskej verzii dokumentu.

Modifikované prvky	Aktuálna verzia	Upravená verzia
<b>Opis komponentu a/alebo opatrenia</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Milníky a ciele</b>	<p>CID – tabuľka</p> <p>Dĺžka zrekonštruovanej alebo zmodernizovanej infraštruktúry ekologickej osobnej železničnej dopravy 69 km (vo vážených km).</p> <p>Kvalitatívny ukazovateľ sa vzťahuje na dĺžku zrekonštruovanej alebo zmodernizovanej železničnej infraštruktúry zo zdrojov plánu podpory obnovy a odolnosti, pričom sa používajú váhové koeficienty pre rôzne typy a rozsahy projektov (neobsahuje dispečingové/zabezpečovacie zariadenia, ktoré sa počítajú samostatne v rámci cieľa 3: Dĺžka dispečerizovaných úsekov tratí). Z celkového cieľa zrekonštruovať alebo zmodernizovať 77 km železničnej infraštruktúry sa zmodernizuje alebo zrekonštruuje aspoň 69 km.</p> <p>Investície budú zahŕňať tieto prvky: úplne modernizovaná dvojkolajová trať na železničnom koridore so zvýšením rýchlosti na 160 km/h; zrekonštruovaná trať s jednou alebo dvomi koľajami (obnovenie horného/dolného alebo trakčného vedenia/zariadenia); jednokoľajová novej elektrifikovaná a čiastočne modernizovaná železničná trať; plne modernizovaná dvojkolajová električková trať vrátane príslušenstva; novovybudované trolejbusové vedenie s jedným zastavením vrátane zdroja napájania.</p>	<p>CID - tabuľka</p> <p>Dĺžka zrekonštruovanej alebo zmodernizovanej infraštruktúry ekologickej osobnej železničnej dopravy <del>69</del> <b>49,7</b> km (vo vážených km).</p> <p>Kvalitatívny ukazovateľ sa vzťahuje na dĺžku zrekonštruovanej alebo zmodernizovanej železničnej infraštruktúry zo zdrojov plánu podpory obnovy a odolnosti, pričom sa používajú váhové koeficienty pre rôzne typy a rozsahy projektov (neobsahuje dispečingové/zabezpečovacie zariadenia, ktoré sa počítajú samostatne v rámci cieľa 3: Dĺžka dispečerizovaných úsekov tratí). Z celkového cieľa zrekonštruovať alebo zmodernizovať <del>77</del> <b>55</b> km železničnej infraštruktúry sa zmodernizuje alebo zrekonštruuje aspoň <del>69</del> <b>49,7</b> km.</p> <p>Investície budú zahŕňať tieto prvky <b> jeden alebo viacero z nasledovných typov projektov:</b> úplne modernizovaná dvojkolajová trať na železničnom koridore so zvýšením rýchlosti na 160 km/h; zrekonštruovaná trať s jednou alebo dvomi koľajami (obnovenie horného/dolného <b> železničného zvršku/spodku</b> alebo trakčného vedenia/zariadenia); jednokoľajová novej elektrifikovaná a čiastočne modernizovaná železničná trať; plne modernizovaná dvojkolajová električková trať vrátane príslušenstva; novovybudované <b> jednostopové</b> trolejbusové vedenie <del> s jedným zastavením</del> vrátane zdroja napájania.</p>
<b>Odhadované náklady</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Zelené a digitálne značenie</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Sebahodnotenie DNSH</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny

Tabuľka 1:

3 – Udržateľná doprava	
Referencia pre investície/reformu CID	SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.9]
Názov investície/reformy	Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy
Typ zmeny v porovnaní s CID	Zmenené
Právny základ zmeny (vyberte aspoň jednu)	<input type="checkbox"/> článok 14 ods. 2 – žiadosť o úver <input checked="" type="checkbox"/> článok 18 ods. 2 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku <input checked="" type="checkbox"/> článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností <input type="checkbox"/> článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU (ETS zdroj) <input type="checkbox"/> článok 21b ods. 2 – BAR transfer <input checked="" type="checkbox"/> žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby
Zmenené prvky (len v prípade opatrení, ktoré sa upravujú)	<input type="checkbox"/> Opis komponentu/opatrenia <input checked="" type="checkbox"/> Míľniky a ciele <input checked="" type="checkbox"/> Odhadované náklady <input type="checkbox"/> Zelené a digitálne označovanie (relevantné v prípade substantívnej zmeny v súvisiacom opatrení) <input type="checkbox"/> Samohodnotenie zásady „výrazne nenarušiť“ (DNSH)

Tabuľka 2:

Investícia 1: Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy SK-C[C3]-I[I1]-T[C3.9]
<p><i>Opis a zdôvodnenie zmeny</i></p> <p><i>Článok 18 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku</i></p> <p>Vzhľadom na celkové zníženie alokácie pre Plán obnovy a odolnosti SR sa v komponente 3 – Udržateľná doprava – Investícia 1 Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy, časť „digitalizácia železníc“ navrhuje proporčné zníženie alokovanej čiastky o 18,4 % pôvodnej alokácie 118,1 mil. € na 96,3 mil. €. Proporcionalne sa navrhuje zníženie cieľa o 18,4 %. Celkovo zo 111 km na 91 km a časti záväznej do 6/2026 zo 100 km na 82 km. Opatrenie naďalej reflektuje rovnaké špecifické odporúčania EK a prispieva k digitálnej i zelenej tranzícii.</p> <p><i>Článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností</i>  <i>Žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby</i></p> <p>Z dôvodu nižšie popísaných objektívnych okolností a zároveň potreby odstránenia rozporu, resp. neurčitosti v súčasnom opise opatrenia a jeho merateľného cieľa navrhujeme doplnenie, resp. explicitné uvedenie možnosti financovania projektov, ktoré naplňajú cieľ digitalizácie zabezpečenia železničných tratí, ale do roku 2026 neprinesú plnú dispečerizáciu. Takéto projekty budú do plnenia cieľa započítavané nižšou váhou v závislosti od ich nákladovosti a prínosov v porovnaní s projektmi komplexnej dispečerizácie.</p> <p>Konkrétne ide o nasledovné typy projektov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• komplexná modernizácia staničného a traťového zabezpečovacieho zariadenia, ktorá umožní zapojiteľnosť staníc a tratí do diaľkového riadenia dopravy,</li> <li>• upgrade existujúcej dispečerizácie trate v prípade, kde z plánu dopravnej obslužnosti (K3, Reforma 2) vyplynula potreba zvýšenia priepustnosti vysoko vyťaženej trate,</li> <li>• vybudovanie komunikačného systému GSM-R, čo je nevyhnutná súčasť dispečerizácie tratí.</li> </ul>

Uvedené typy projektov taktiež znížia potrebu obslužných zamestnancov a náklady na prevádzku tratí, zmenšia zdržania vlakov v staniciach s doteraz zastaralým zabezpečením a zlepšia komunikáciu a zabezpečenie jazdy vlakov. Zapojením digitálnych technológií umožnia lepšiu využiteľnosť existujúcej železničnej infraštruktúry.

Podrobnejšie zdôvodnenie:

Podľa platného popisu sa v tomto opatrení počíta s investíciami, ktoré prinesú na železničných tratiach dispečerizáciu alebo digitálne bezpečnostné zariadenia. Cieľ je však vyjadrený len v km novo dispečerizovaných tratí. Preto v súčasnosti nie je jasné, ako započítať projekty, ktoré prinesú na železničné trate nové digitálne zabezpečovacie a komunikačné zariadenia, ale bez diaľkového riadenia viacerých staníc z jedného dispečingu.

Možných interpretácií môže byť široká škála od 100 % (počítať rovnako ako dispečerizáciu) až po 0 % (nepočítať vôbec). Prvá interpretácia (100 %) by oslabil ambicióznosť opatrenia. Druhá (0 %) by spôsobila nespĺniteľnosť cieľa – aj po jeho znížení podľa čl. 18 - a vynútila by si ďalšie, až radikálne zníženie alokácie a cieľa (a tým aj ambicióznosti POO v tejto oblasti).

Na Slovensku sa zavádzanie dispečerského (diaľkového) riadenia železničných tratí stalo prioritou medzi železničnými projektmi na prípravu až od roku 2021 (komponent 3, reforma 1). Preto sú v pokročilej fáze projektovej prípravy s dobrou šancou na realizáciu do polovice roku 2026 iba dva takéto projekty spolu v dĺžke len cca 40 km. Pre ostatné, novo pripravované projekty 5 rokov nestačí na všetky fázy prípravy + realizáciu. Niektoré ďalšie projekty modernizácie zabezpečovacích zariadení na digitálne sú v pokročilom štádiu prípravy a boli zohľadnené pri príprave slovenského plánu obnovy. Ukázalo sa však, že ich rozšírenie o diaľkové ovládanie by zabralo viac času, než sa predpokladalo (ďalšie roky prípravy), čo by odsunulo ich realizáciu. Uvedenie do prevádzky do roku 2026 by nebolo reálne. Na druhej strane niektoré z týchto projektov prinesú najpodstatnejšie výhody aj v aktuálne pripravovanom návrhu - bez diaľkového ovládania.

Aby sa eliminovala neistota plynúca s doterajšieho opisu opatrenia a cieľa, navrhujeme modifikovať súčasné znenie. Vyvážené riešenie musí reflektovať skutočnosť, že tieto projekty:

- 1) neprinášajú 100 % prínos v porovnaní s tými, ktoré obsahujú plnú dispečerizáciu tratí, ale
- 2) významne prispievajú k cieľom opatrenia, pretože:

- ✓ zavedú nový zabezpečovací a komunikačný systém založený na digitálnych technológiách,
- ✓ zabezpečia vyššiu efektivitu riadenia železničnej dopravy a
- ✓ umožnia následne zaviesť centralizované diaľkové ovládanie.

V súlade s prvou vetou súčasného opisu opatrenia - pripúšťa železničné trate, na ktorých sú uvedené do prevádzky nové digitálne zabezpečovacie zariadenia (nie nevyhnutne diaľkový dispečing) - to isté navrhujeme vyjadriť v 2. vete, ktorá definuje merateľný cieľ. Analogicky s opatrením C3.8 navrhujeme aj tu explicitne uviesť všetky typy investícií, ktoré je prípustné započítať do plnenia cieľa. Takáto zmena umožní okrem úplnej dispečerizácie podporiť aj ďalšie možnosti zavedenia digitálnych zariadení v prospech lepšieho využitia a automatizácie existujúcej železničnej infraštruktúry v súlade s pôvodným cieľom slovenského plánu obnovy.

Aby modifikácia nebola na úkor ambicióznosti, dĺžku takýchto projektov navrhujeme započítavať nižšou váhou, a to v závislosti od ich nákladov, čo zároveň reflektuje aj ich nižšie prínosy (na 1 km) v porovnaní s projektmi plnej dispečerizácie. Toto zabezpečí zavedenie vážených km, analogicky s opatrením C3.8.

Navrhované oprávnené typy projektov a váhy sú nasledovné:

- 1) Novodispečerizovaný úsek železničnej trate; predpokladané náklady 1,0 mil. € na km = váhový koeficient 1.
- 2) Železničná trať/úsek s novým digitálnym zabezpečovacím zariadením; predpokladané náklady 0,6 – 1 mil. €/km, priemerné prínosy cca 70 % oproti diaľkovému dispečerskému riadeniu = váhový koeficient 0,7.
- 3) Zlepšenie parametrov na už dispečerizovanej trati (napr. zvýšením počtu koľajových oddielov na zlepšenie plynulosti dopravy); predpokladané náklady 0,3 mil. EUR na km = váhový koeficient 0,3.
- 4) Vybudovanie komunikačného systému GSM-R na zvýšenie bezpečnosti dopravy na železničných tratiach; priemerné náklady 0,1 mil. EUR na km = váhový koeficient 0,1.

Náklady na administratívne kapacity pre investície 1-3 (vrátane revidovanej investície 1) neboli znížené a zostávajú na rovnakej úrovni, t. j. vo výške 5,8 mil. eur, a to najmä z dôvodu vyššej administratívnej záťaže pri implementácii POO než bolo pôvodne očakávané. Podiel administratívnych nákladov z celkovej alokácie v komponente 3 však zostáva nízky, pod úrovňou jedného percenta. Navyše dodatočná alokácia na pôvodné investície 1 a 2 (scale-up) v kapitole REPowerEU - bez navýšenia nákladov na administratívne kapacity - tento podiel opätovne zníži.

Modifikované prvky	Aktuálna verzia	Upravená verzia
<b>Opis komponentu a/alebo opatrenia</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny

<b>Míľníky a ciele</b>	<p>CID – tabuľka</p> <p>Dĺžka nových dispečerizovaných železničných tratí (km).</p> <p>Kvalitatívny ukazovateľ sa vzťahuje na dĺžku železničných tratí (v km), na ktorých boli uvedené do prevádzky dispečingové/digitálne bezpečnostné zariadenia. Z celkového cieľa, ktorým je dispečerizácia 111 km železničných tratí, sa dispečerizuje aspoň 100 km.</p>	<p>CID – tabuľka</p> <p>Dĺžka nových dispečerizovaných <b>digitálne zabezpečených</b> železničných tratí (<b>vážené</b> km).</p> <p>Kvalitatívny ukazovateľ sa vzťahuje na dĺžku železničných tratí (<b>v kmvo vážených km</b>), na ktorých boli uvedené do prevádzky dispečingové/ digitálne bezpečnostné <b>zabezpečovacie a komunikačné</b> zariadenia, <b>pričom sa používajú váhové koeficienty pre rôzne typy projektov</b>. Z celkového cieľa, ktorým je dispečerizácia 111 km železničných tratí, sa dispečerizuje aspoň 100 km. <b>91 km sa digitálne zabezpečovacie a komunikačné zariadenia sprevádzkujú aspoň na 82 km železničných tratí.</b></p> <p><b>Investície budú zahŕňať jeden alebo viacero z nasledovných typov projektov: novo dispečerizovaná železničná trať/ traťový úsek; železničná trať/ úsek s novým digitálne riadeným zabezpečovacím zariadením; zlepšenie parametrov na už dispečerizovanej trati (napr. zvýšením počtu traťových oddielov na zlepšenie plynulosti dopravy); vybudovanie komunikačného systému GSM-R na zvýšenie bezpečnosti premávky na železničných tratiach.</b></p>
<b>Odhadované náklady</b>	118 100 000 eur <sup>4</sup>	<b>96 342 808</b> eur
<b>Zelené a digitálne značenie</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Sebahodnotenie DNSH</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny

SK-C[C3]-I[I2]-T[C3.10]

Tabuľka 1:

3 – Udržateľná doprava	
<b>Referencia pre investície/reformu CID</b>	<b>SK-C[C3]-I[I2]-T[C3.10]</b>
<b>Názov investície/reformy</b>	<b>Investícia 2: Počet zaobstaraných ekologických koľajových vozidiel pre osobnú dopravu</b>
<b>Typ zmeny v porovnaní s CID</b>	Zmenené
<b>Právny základ zmeny (vyberte aspoň jednu)</b>	<input type="checkbox"/> článok 14 ods. 2 – žiadosť o úver <input type="checkbox"/> článok 18 ods. 2 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku <input type="checkbox"/> článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností <input checked="" type="checkbox"/> článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU (ETS zdroj) <input type="checkbox"/> článok 21b ods. 2 – BAR transfer <input type="checkbox"/> žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby
<b>Zmenené prvky (len v prípade opatrení, ktoré sa upravujú)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Opis komponentu/opatrenia <input type="checkbox"/> Míľníky a ciele <input type="checkbox"/> Odhadované náklady

	<input type="checkbox"/> Zelené a digitálne označovanie (relevantné v prípade substantívnej zmeny v súvisiacom opatrení) <input type="checkbox"/> Samohodnotenie zásady „výrazne nenarušiť“ (DNSH)
--	---

Tabuľka 2:

Investícia 2: Počet zaobstaraných ekologických koľajových vozidiel pre osobnú dopravu SK-C[C3]-I[I2]-T[C3.10]		
<p><i>Opis a odôvodnenie zmeny</i></p> <p>Článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU</p> <p>V rámci novej kapitoly REPowerEU je predmetom investície 6 navýšenie (scale-up) pôvodného opatrenia SK-C[C3]-I[I2], termínovaného do Q2 2025. Keďže doplnenie výrazne zvyšuje pôvodnú alokáciu i cieľ a na implementáciu je potrebný neskorší termín plnenia, pre dodatočnú investíciu sa navrhuje nový cieľ. Viac informácií o tejto zmene je uvedených v kapitole REPowerEU.</p>		
Modifikované prvky	Aktuálna verzia	Upravená verzia
<b>Opis komponentu a/alebo opatrenia</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Míľniky a ciele</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Odhadované náklady</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Zelené a digitálne značenie</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Sebahodnotenie DNSH</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny

SK-C[C3]-R[R4]-T[C3.14]

Tabuľka 1:

3 – Udržateľná doprava	
Referencia pre investície/reformu CID	SK-C[C3]-R[R4]-T[C3.14]
Názov investície/reformy	Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony
<b>Typ zmeny v porovnaní s CID</b>	Zmenené
<b>Právny základ zmeny (vyberte aspoň jednu)</b>	<input type="checkbox"/> článok 14 ods. 2 – žiadosť o úver <input type="checkbox"/> článok 18 ods. 2 – aktualizácia maximálneho finančného príspevku <input type="checkbox"/> článok 21 – zmena z dôvodu objektívnych okolností <input type="checkbox"/> článok 21a – grantový zdroj programu REPowerEU (ETS zdroj) <input type="checkbox"/> článok 21b ods. 2 – BAR transfer <input checked="" type="checkbox"/> žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby
<b>Zmenené prvky (len v prípade opatrení, ktoré sa upravujú)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Opis komponentu/opatrenia <input type="checkbox"/> Míľniky a ciele <input type="checkbox"/> Odhadované náklady <input type="checkbox"/> Zelené a digitálne označovanie (relevantné v prípade substantívnej zmeny v súvisiacom opatrení) <input type="checkbox"/> Samohodnotenie zásady „výrazne nenarušiť“ (DNSH)

Tabuľka 2:

Investícia 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony SK-C[C3]-R[R4]-T[T3.14]		
<p>Opis a odôvodnenie zmeny</p> <p>Žiadna z uvedených skutočností, oprava administratívnej chyby</p> <p>Nesprávne uvedený odkaz v popise investície 4: Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony: „Táto investícia podporuje Reformu 3.“ – <b>Správne má byť uvedené: „Táto investícia podporuje Reformu 4.“</b> Obsahom reformy 4 je zavedenie nových politík pre dlhodobú podporu alternatívnych pohonov v sektore dopravy.</p>		
Modifikované prvky	Aktuálna verzia	Upravená verzia
<b>Opis komponentu a/alebo opatrenia</b>	<p>CID – naratívna časť</p> <p>Investícia sa zameria na nabíjacie body pre elektromobily a vodíkové plniace stanice. Vytvorí sa finančný mechanizmus schém pomoci pre budovanie nabíjajúcich bodov pre elektromobily a vodíkových plniacich staníc. Systém zabezpečí vybudovanie kostrovej infraštruktúry ultrarýchlonabíjajúcich bodov, dostupnej nabíjacej infraštruktúry na úrovni všetkých okresov SR a podporí tak rýchlejší rozvoj osobnej a nákladnej dopravy na alternatívny pohon, ktorý povedie k modernizácii vozového parku s cieľom zníženia celkových emisií v cestnej doprave. Táto investícia podporuje Reformu 3.</p>	<p>CID – naratívna časť</p> <p>Investícia sa zameria na nabíjacie body pre elektromobily a vodíkové plniace stanice. Vytvorí sa finančný mechanizmus schém pomoci pre budovanie nabíjajúcich bodov pre elektromobily a vodíkových plniacich staníc. Systém zabezpečí vybudovanie kostrovej infraštruktúry ultrarýchlonabíjajúcich bodov, dostupnej nabíjacej infraštruktúry na úrovni všetkých okresov SR a podporí tak rýchlejší rozvoj osobnej a nákladnej dopravy na alternatívny pohon, ktorý povedie k modernizácii vozového parku s cieľom zníženia celkových emisií v cestnej doprave. Táto investícia podporuje Reformu <del>3</del> <b>4</b>.</p>
<b>Míľniky a ciele</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Odhadované náklady</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Zelené a digitálne značenie</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny
<b>Sebahodnotenie DNSH</b>	N/A – bez zmeny	N/A – bez zmeny