

## FINANCOVANIE OCHRANY KRITICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Katarína Buganová, Mária Hudáková \*)

### ABSTRAKT

Článok sa venuje problematike legislatívneho rámca a zdrojov financovania kritickej infraštruktúry na Slovensku. Financovanie ochrany kritickej dopravnej infraštruktúry je veľmi náročné, pretože si vyžaduje aktívnu spoluprácu verejného a súkromného sektora.

### Kľúčové slová:

doprava, financovanie, kritická infraštruktúra

### ABSTRACT

The article deals with problems of the legislative framework and funding sources of critical infrastructure in Slovakia. Financing of critical infrastructures is very difficult because it requires the active cooperation of public and private sectors.

### Key words:

transportation, financing, critical infrastructure

## 1 FINANCOVANIE OCHRANY KRITICKEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SR

Kritická infraštruktúra Slovenskej republiky je definovaná ako tá časť národnej infraštruktúry (vybrané organizácie a inštitúcie, objekty, systavy, zariadenia, služby a systémy), ktorej zničenie alebo znefunkčnenie v dôsledku pôsobenia rizikového faktora spôsobí ohrozenie alebo narušenie politického a hospodárskeho chodu štátu alebo ohrozenie života a zdravia obyvateľstva. Kolaps kritickej infraštruktúry môže ohroziť samotnú výrobu potravín, vykurovanie, priemyselnú výrobu a v podstate narušiť a rozvrátiť chod spoločnosti. Útok na ktorýkoľvek štát môže mať za následok zlyhanie infraštruktúr v regionálnom rozsahu, resp. aj v širšom geografickom

\*) Katarína Buganová, Ing. PhD., Mária Hudáková, Ing. PhD. Fakulta špeciálneho inžinierstva ŽU v Žiline, 1 mája 32, 010 26, [katarina.buganova@fsi.uniza.sk](mailto:katarina.buganova@fsi.uniza.sk), [maria.hudakova@fsi.uniza.sk](mailto:maria.hudakova@fsi.uniza.sk), +421 41 513 6748.

priestore, ktorý je navzájom prepojený rôznymi sieťami. Pokiaľ zlyhá zaistenie základných funkcií štátu, znovu bude potrebné si uvedomiť ich dôležitosť a poznať dôvod, prečo je tomu tak a prečo zodpovedné inštitúcie tomuto nešťastiu nezabránili. [3]

Od štátu sa očakáva, že zabezpečí nepretržitú ochranu rozsiahlej kritickej infraštruktúry. Problémom však zostáva, že nie všetky objekty kritickej infraštruktúry sú jeho majetkom. Objekty kritickej infraštruktúry v súkromnom vlastníctve môžu byť z tohto pohľadu znevýhodnené, pretože prvotným cieľom súkromného sektora je dosahovanie zisku a investície do preventívnych opatrení a ochrany kritickej infraštruktúry nie sú prioritou, najmä v časoch hospodárskej krízy, keď sa presadzuje čo najväčšie znižovanie nákladov.

Udržiavanie a financovanie ochrany kritickej infraštruktúry je finančne náročné a preto je potrebné, aby boli jednoznačne určené úlohy rezortom, ústredným orgánom štátnej správy ako aj konkrétnym prevádzkovateľom. Slovenská republika ako člen Európskej únie sa zúčastňuje na tvorbe dokumentov týkajúcich sa kritickej infraštruktúry a najmä na ich zakomponovanie do právneho rámca.

V oblasti ochrany kritickej infraštruktúry sú v SR schválené tieto právne normy:

- **Vyhláška Ministerstva obrany Slovenskej republiky č. 353/2004 Z. z.**, ktorou sa ustanovujú kritériá na zaradenie objektov obrannej infraštruktúry do kategórie objektov osobitnej dôležitosti a do kategórie ďalších dôležitých objektov.

- **Koncepcia kritickej infraštruktúry Slovenskej republiky (2006)** – vytvára základný rámec na riešenie problematiky kritickej infraštruktúry. Účelom koncepcie je vymedziť terminológiu, stanoviť sektory národnej infraštruktúry, z ktorých sa na základe stanovených kritérií určia sektory kritickej infraštruktúry. Taktiež sú tam stanovené zásady, nástroje a konkrétne spôsoby ochrany a obrany prvkov kritickej infraštruktúry. [1]

Koncepcia nerieši problematiku financovania ochrany a obrany prvkov kritickej infraštruktúry, ale odvoláva sa v časti *Odporúčania* na Národný program pre ochranu kritickej infraštruktúry.

- **Národný program pre ochranu kritickej infraštruktúry SR (2007)** - Cieľom vypracovania národného programu je zhodnotenie súčasného stavu a identifikácia najdôležitejšej infraštruktúry spolu so stanovením programových krokov pre skvalitnenie jej ochrany a obrany. [3]

V národnom programe sa uvádza, že finančné zabezpečenie kritickej infraštruktúry nie je možné kvantifikovať z dôvodu nedostatočnej legislatívnej úpravy a nejednoznačne stanoveným úlohám rezortom a ústredným orgánom štátnej správy. Národný program sa odvoláva na budúci zákon o kritickej infraštruktúre, v ktorom by mala byť problematika financovania rozpracovaná a taktiež na potrebu vytvoriť medzirezortný program pre plnenie úloh obrany a ochrany kritickej infraštruktúry. Z dôvodu súkromného vlastníctva mnohých sektorov a podsektorov by mali byť výdavky štátu zamerané v prevažnej miere na organizačné zabezpečenie a informačné

technológie v procese riadenia opatrení súvisiacich s ochranou a obranou kritickej infraštruktúry v SR.

- **Zákon č. 45/2011 Z. z. o kritickej infraštruktúre (2011)** - Tento zákon ustanovuje organizáciu a pôsobnosť orgánov štátnej správy na úseku kritickej infraštruktúry, postup pri určovaní prvku kritickej infraštruktúry, povinnosti prevádzkovateľa pri ochrane prvku kritickej infraštruktúry a zodpovednosť za porušenie týchto povinností.

Vláda na úseku kritickej infraštruktúry schvaľuje koncepciu kritickej infraštruktúry, v ktorej určuje na príslušné obdobie ciele, priority a úlohy, ako aj spôsoby ich uskutočňovania, schvaľuje medzirezortný program kritickej infraštruktúry **na finančné zabezpečenie úloh** vyplývajúcich z tohto zákona, určuje sektorové kritériá, európske sektorové kritériá, prierezové kritériá a európske prierezové kritériá, rozhoduje o určení prvku a jeho zaradení do sektora, ako aj o vyradení prvku zo sektora. [5]

Financovanie kritickej infraštruktúry je upravené v § 9 *Povinnosti prevádzkovateľa* v odseku 4, kde sa uvádza, že prevádzkovateľ (právnická, fyzická osoba – podnikateľ a fyzická osoba, ktorá je vlastníkom prvku kritickej infraštruktúry), má nárok na finančný príspevok na plnenie povinností súvisiacich s vykonaním bezpečnostných opatrení na ochranu prvku podľa bezpečnostného plánu, a to voči ústrednému orgánu na úseku kritickej infraštruktúry, do sektora ktorého patrí prevádzkovateľ, ak mu to ústredný orgán určí a táto povinnosť mu nevyplýva z iného všeobecne záväzného právneho predpisu. Pravidlá poskytnutia finančného príspevku budú určené osobitným predpisom, ktorý vydá príslušný ústredný orgán.

## FINANCOVANIE ZO ZDROJOV EURÓPSKEJ ÚNIE

Na financovanie ochrany kritickej infraštruktúry sa vo veľkej miere využívajú zdroje Európskej únie. Slovenská republika sa podieľa na využívaní finančných zdrojov z rámcového programu *Bezpečnosť a ochrana slobôd*, ktorý prebieha od roku 2007-2013. Súčasťou tohto programu je zlepšovanie bezpečnosti a fungovania kritickej dopravnej infraštruktúry. Na ochranu kritickej infraštruktúry sa taktiež môžu použiť zdroje z projektu *Boj s terorizmom*, ktoré predstavujú 2/3 celkových prostriedkov na prípravu Európskeho programu na ochranu kritickej infraštruktúry (EPCIP).

Ďalšie zdroje sú finančné prostriedky na rozvoj transeurópskej dopravnej siete – *TEN-T*, pod ktorú spadajú aj projekty výstavby a modernizácie kritickej infraštruktúry. Finančné prostriedky pridelené na tieto projekty v EÚ predstavujú 170 miliónov Eur. V roku 2010 bolo vybraných na financovanie 51 projektov z 24 členských štátov. Členské štáty môžu pridelené zdroje využiť na vybudovanie chýbajúcich dopravných spojení, odstránenie kapacitných problémov a zlepšenie bezpečnosti dopravy, prepojenie rôznych druhov dopravy, budovanie udržateľnosti dopravy, ekologickejšiu dopravu a najmä prepojenie verejného a súkromného sektora. Základná dopravná sieť,

ktorá by mala byť vytvorená by mala byť hotová do roku 2030. Základná sieť má prepojiť 83 Európskych prístavov so železničnými a cestnými spojeniami. Prepojených má byť 37 kľúčových letísk so železničnými prepojeniami smerujúcimi do najvýznamnejších miest, čo predpokladá modernizáciu 15 000 km železničných dráh na vysokorychlostné spojenie. [4]

Rozvoj sektora dopravy podmieňuje hospodársky rast, významne prispieva k fungovaniu ekonomiky Slovenska a jednotlivých regiónov a vytvára tak podmienky pre optimálne využitie hospodársko-spoločenského potenciálu. Doprava umožnením voľného pohybu osôb, tovarov, slobodného poskytovania služieb a voľného pohybu kapitálu podmieňuje fungovanie jednotného vnútorného trhu EÚ. Sektor dopravy vytvára približne 8,2 % hrubého domáceho produktu SR a asi 4,2 % pracovných miest.

Sektor dopravy je ovplyvňovaný širokým spektrom vonkajších sociálnych a ekonomických faktorov, ako sú demografia, životná úroveň obyvateľstva, územné plánovanie, organizácia produkcie, štrukturálne zmeny spoločnosti, prístupnosť k dopravnej infraštruktúre a integrácia krajiny do medzinárodného obchodu. Tieto faktory ovplyvňujú dopyt a ponuku dopravných služieb. Doprava patrí k odvetviám, ktoré výrazne ovplyvňujú sociálno-ekonomický rozvoj a rast životnej úrovne. [2]

Ochrana kritickej infraštruktúry má veľký význam, preto je potrebné aby sa rozvíjala spolupráca medzi štátom a súkromným sektorom, ako aj medzi jednotlivými štátmi navzájom, čo je aj jedným zo zámerov Európskej únie.

## LITERATÚRA

- [1] Konceptia kritickej infraštruktúry v Slovenskej republike a spôsob jej ochrany a obrany: <http://www.minv.sk/?ochrana-kritickej-infrastruktury> [2012-10-04].
- [2] LUSKOVÁ, M - HUDÁKOVÁ, M. 2011. *Transport - significant critical infrastructure sector* . In: Logistika : príloha Logistika - nauka : artykuly recenzowane. - ISSN 1231-5478. - Nr. 6 (2011)
- [3] Národný program pre ochranu a obranu kritickej infraštruktúry v Slovenskej republike: <http://www.minv.sk/?ochrana-kritickej-infrastruktury> [2012-10-04 ].
- [4] TEN-T je opäť bližšie k realizácii, <http://www.transport.sk/spravy/cestna-doprava/4297-europa-ma-navrh-novej-dopravnej-siete-zeleznic-ciest-ci-letisk.html>, [2011-10-06].
- [5] Zákon č. 45/2011 Z. z. o kritickej infraštruktúre.

*Článok bol spracovaný v rámci projektu APVV-0471-10, Ochrana kritickej infraštruktúry v sektore doprave.*

Článok recenzoval:  
doc. Mgr. V Míka, PhD.