

Informácia o príprave podmienok pre zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky

ÚVOD

Vnútrozemska vodná doprava patrí spolu s cestnou a železničnou dopravou medzi tri hlavné spôsoby vnútrozemskej prepravy. Plavidlá prepravujú osoby a tovar po vnútrozemských vodných cestách, akými sú kanály, rieky a jazerá, medzi vnútrozemskými prístavmi a nábrežiami. Polovica obyvateľstva Európy žije pri pobreží alebo vnútrozemských vodných cestách a k väčšine európskych priemyselných centier sa dá dostať cez vnútrozemské vody. Hlavnou medzinárodnou sieťou vnútrozemských vodných ciest je Rýn-Dunaj, ktorá s dĺžkou 14 360 kilometrov predstavuje takmer polovicu vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu. Povodie Dunaja, ktoré má potenciál zaručiť riečny pohyb plavidiel medzi Severným morom a Čiernym morom. Približne deväť percent celkovej vnútrozemskej vodnej dopravy sa realizuje na Dunaji a na priplave Rýn–Mohan–Dunaj.

V júni 2001 vydala EK bielu knihu o európskej dopravnej politike, v ktorej navrhuje vyvážiť jednotlivé druhy dopravy, revitalizovať železnice, podporovať námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu a kontrolovať nárast leteckej dopravy. V roku 2006 sa v rámci strednodobého preskúmania tejto bielej knihy pridal strategický cieľ, ktorým je eliminácia preťaženia ciest. Tieto ciele boli potvrdené v bielej knihe o doprave z roku 2011, v ktorej sa plánuje presun cestnej a železničnej nákladnej dopravy na vodnú dopravu. Na dosiahnutie politických cieľov EK prijala programy NAIADES (2006) a NAIADES II. (2013), v rámci ktorých sa má prostredníctvom opatrení v piatich vzájomne prepojených oblastiach podporiť vnútrozemská vodná doprava.

Vláda SR v programovom vyhlásení vlády SR vyjadrila svoj zámer v plnom rozsahu využiť skutočnosť, že vodná doprava sa prvý raz dostala medzi dopravné priority financované z fondov EÚ. „Realizáciou projektov financovaných v rámci OPII sa zabezpečí rozvoj a modernizácia dunajských prístavov a zlepši splavnosť Dunaja. Aj tieto opatrenia môžu napomôcť príprave podmienok pre zriadenie národného vodného dopravcu,“ vyplýva z návrhu vládneho programu. V rámci OPII je pre projekty vyčlenených 379.235.295,- € (zdroje EÚ + národné spolufinancovanie). Vodná doprava patrí medzi najekologickejšie formy dopravy. V SR sa z hľadiska dopravy využívajú prírodné vodné toky v dĺžke 250 kilometrov a umelé kanály v dĺžke 38,5 kilometrov. V súčasnosti na prepravu osôb a tovaru vyhovuje len rieka Dunaj a upravený dolný tok rieky Váh po obec Sered'. V SR má význam hlavne preprava nákladná (preprava ropných produktov, rúd, koncentrátov, hutníckeho koksu, stavebných surovín, poľnohospodárskych produktov). K hlavným problémom identifikovaným v rámci podsektora vodnej dopravy patria najmä úzke miesta na Dunajskej vodnej ceste, technický stav verejných

prístavov, nízky záujem o podnikanie v oblasti vodnej dopravy a vek lodného parku, klesajúci trend v lodnej nákladnej doprave a pod. Víziou a cieľom MDV SR v oblasti vodnej dopravy je moderná, bezpečná a integrovaná infraštruktúra a prevádzka vodnej dopravy.

Predkladaný dokument skúma tri okruhy otázok spojených so zriadením národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR, a to právne, ekonomické a technické. Kapitola venovaná analýze právnych otázok spojených so zriadením národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR vykresľuje súčasné právne prostredie SR, vymenúva a popisuje všetky právne predpisy platné v SR z oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy a súčasne dáva návrhy a požiadavky na zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR. Kapitola venovaná analýze technických otázok spojených so zriadením národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR ponúka komplexný pohľad na zriadenie a ďalšiu prevádzku národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR. Uvádza definičné znaky národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave, stanovuje technické a odborné podmienky existencie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave, súčasnú technickú vybavenosť lodného parku, požiadavky na rozvoj vodnej infraštruktúry v SR. Kapitola venovaná analýze ekonomických otázok spojených so zriadením národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR rieši otázky ohľadom financovania zriadenia a ďalšej prevádzky národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR, možnosti čerpania finančných prostriedkov z rôznych fondov EÚ, možnosť štátu spolufinancovať chod právnickej osoby národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v obmedzenom rozsahu – len ako úhrada za poskytovanie služieb vo všeobecnom hospodárskom záujme. V súvislosti s tým možno v dokumente nájsť informácie o prísnom a nekompromisnom postoji EÚ k poskytovaniu štátnej pomoci, a tým zvyňhodňovaní určitého podniku na trhu. EÚ však dáva členským štátom možnosť podporiť podniky sídliaace na ich území, a to poskytnutím minimálnej pomoci vo forme úhrady za poskytovanie služieb vo všeobecnom hospodárskom záujme. Nielen z dôvodu povinnosti členského štátu EÚ notifikovať EK vždy, keď plánuje poskytnúť výhodu nejakému podniku sídliaacemu na svojom území, ale aj vo všeobecnosti bude komunikácia s EK veľmi dôležitá a pri naplňaní tohto bodu programového vyhlásenia vlády SR aj nevyhnutná.

I. DETERMINÁCIA POJMU NÁRODNÝ DOPRAVCA VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE

1. VÝKLAD ZÁKLADNÝCH POJMOV VODNEJ DOPRAVY

1.1. Vodná doprava

Pojem vodnej dopravy je v právnom poriadku SR zadefinovaný v ustanovení § 7 zákona č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „ZVP“) ako preprava tovaru a osôb plavidlami na vodných

cestách na účely podnikania aj vtedy, ak toto podnikanie nie je vykonávané pravidelne. Podnikanie vo vodnej doprave je subsidiárne upravené v zákone č. 513/1991 Zb. obchodný zákonník v znení neskorších predpisov a ďalšími právnymi predpismi obchodného práva. Vodná doprava môže mať charakter verejnej vodnej dopravy alebo neverejnej vodnej dopravy. V rámci tohto analytického dokumentu sa zameriame na verejnú vodnú dopravu, čo je organizovaná preprava osôb (osobná lodná doprava) a tovaru pre cudziu potrebu (nákladná lodná doprava) po vodných cestách a v územných obvodoch verejných prístavov, ktorá sa vykonáva za úhradu¹. Ako ďalej z tohto analytického dokumentu vyplynie, národný dopravca vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach SR by sa mal špecializovať na osobnú lodnú dopravu. Verejná vodná doprava na vodnej ceste môže byť vnútroštátna alebo medzinárodná. Rovnako je potrebné uviesť, že v tomto dokumente sa budeme venovať výlučne prevádzke plavidiel na vnútrozemských vodných cestách a v prístavoch vrátane činností súvisiacich s touto prevádzkou, a teda nie námornej plavbe ako je definovaná v zákone č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov.

1.2. Vnútrozemská vodná cesta

V zmysle ustanovenia § 2 písmena b) ZVP je vnútrozemskou vodnou cestou vodný tok alebo iná vodná plocha, ako sú povrchové, podzemné a banské vody, ktoré sú splavné pre daný typ plavidla a na ktorých nie je plavba zakázaná.

1.2.1. Vodná cesta Dunaj

Dunaj je druhou najdlhšou európskou riekou tečúcou krajinami strednej a juhovýchodnej Európy. Pramení z dvoch zdrojnic (Breg a Brigach) v pohorí Schwarzwald, preteká, resp. dotýka sa územia dokopy až desiatich podunajských štátov a do Čierneho mora Dunaj ústi v Rumunsku. Z územia Rakúskej republiky na územie SR Dunaj vstupuje do rieky Morava pod devínskym hradom na 1880,2 rkm. Územie SR Dunaj opúšťa pri ústí rieky Ipel' nad maďarským mestom Szob v 1708,2 rkm. Z celkovej dĺžky 172 kilometrov je teda výlučne slovenským úsekom (oboma brehmi) iba v dĺžke 22,5 kilometrov, pričom ostatné časti sú pohraničné.

Z hľadiska plavby je jednou z najdôležitejších európskych vnútrozemských vodných ciest. Je dôležitou súčasťou vnútrokontinentálnej transeurópskej magistralnej trasy medzi Čiernym morom a Atlantickým oceánom, resp. jeho okrajovým Severným morom. Spolu so splavnými riekami a prieplavmi v povodiach Rýna a Seiny je na trase jednej z dvoch hlavných

¹ Osobná lodná doprava a nákladná lodná doprava vo verejnom záujme sa nespravuje podľa zákona č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov (§1 ods. 3 zákona sa nevzťahuje na cenné papiere, hazardné hry, na odmeny, úhrady a platby, náhrady pri vyvlastnení, náhrady škôd a nákladov, na poplatky, pokuty, penále, úroky, poisťné, základné cestovné a cestovné vybraných skupín cestujúcich za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave, základné cestovné a osobitné cestovné za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, a medzinárodné tarify v doprave a v oblasti pôšt a telekomunikácií podľa osobitných predpisov).

európskych vnútrokontinentálnych transversál, ktorá má podľa AGN označenie E 80. Pre malú plavbu je splavný v dĺžke 2 588 kilometrov už od bavorského mesta Ulm, pre veľkú obchodnú plavbu je splavný v dĺžke 2 415 kilometrov od nemeckého prístavu Kelheim. Z technického a nautického hľadiska je podľa AGN centrálna trasa dunajskej vodnej cesty priechodná pre lode a lodné zostavy v klasifikačných triedach Vb až VII. Dunaj sa v súčasnosti využíva na prepravu hromadného, kusového, tekutého nákladu, vrátane intermodálnych prepravných nákladových jednotiek (kontajnery, kolesová technika a iné).

1.2.2. Vodná cesta Váh

Váh je najväčšou a zároveň aj najdlhšou slovenskou riekou (403 kilometrov). Svojím povodím (19 696 km²) zaberá až 40 % z celkového územia SR (49 035 km²). Pramení v Liptove ako sútok Bieleho Váhu a Čierneho Váhu pri obci Kráľova Lehota v nadmorskej výške 665 metrov nad morom.

Z hľadiska siete vnútrozemských vodných ciest nachádzajúcich sa na území SR sa vodná cesta Váh napája v meste Komárno v 0,00 rkm v ústí vodného toku Váh do vodného toku Dunaj v jeho 1765,800 rkm. Váh je zaradený medzi sledované vodné cesty na úseku Váhu od 0,00 rkm po 70,00 rkm klasifikačná trieda VIa. Výhľadovo sledované vodné cesty sú na úseku Váhu od 70,00 rkm po 240,00 rkm klasifikačné triedy Va a Vb, a na prepojení Váhu a rieky Odry, klasifikačné triedy Va a Vb a rieky Nitra v úseku od zaústenia do Váhu po mesto Nitra, klasifikačná trieda Va.

Vážska vodná cesta je zahrnutá v AGN pod číslom E 81 a je súčasťou Core Network Corridors Ten-T, ktorý vhodne prepája medzinárodné koridory, a to Dunajsko – Rýnsky koridor s koridorom Baltsko – Jadranským. Umožňuje tak tovar, smerujúci po Dunajskej vodnej ceste z juhovýchodného smeru na severnú vetvu koridoru Balticko – Jadranského previesť vodnou cestou až na sever SR, prípadne po dokončení prepojenia s riekou Odra až na územie Poľskej republiky s vyústením na Baltické more.

1.3. Vnútrozemské prístavy a prekladiská v SR

Vnútrozemské prístavy medzinárodného významu v súlade s pravidlami AGN musia spĺňať určité technické a prevádzkové kritéria. V SR sú tri prístavy, ležiace na vodnej ceste Dunaj, ktoré sú v zmysle dokumentu AGN zaradené ako vnútrozemské prístavy medzinárodného významu. Sú to Bratislava, Komárno a Štúrovo. Prístav Bratislava je z uvedených troch svojím vybavením i polohou najväčší a najvýznamnejší. Prevádzka a používanie prístavov sa spravuje ustanoveniami § 5 ZVP, kde je pojem a účel prístavu aj charakterizovaný ako vymedzené územie vrátane vodnej časti, stavieb a zariadení, ktoré slúžia na prekladanie, skladovanie, opracovanie a dopravu tovarov, naložovanie a vyloďovanie cestujúcich a ochranu plavidiel pri prechode ľadochodov a povodňových prietokov, ako aj na vykonávanie činností súvisiacich s prevádzkou plavidiel a ich opravou, rekonštrukciou alebo stavbou.

1.4. Dopravca

Dopravca (z angl. carrier) je podľa technickej normy STN 018500 *Základné názvoslovie v doprave* fyzická alebo právnická osoba prevádzkujúca dopravu pre cudziu alebo vlastnú potrebu. Podľa ustanovenia § 7 odseku 5 ZVP je dopravcom podnikateľ, ktorý vykonáva verejnú vodnú dopravu na základe licencie, ktorú udeľuje MDV SR a to za podmienky, že ide o právnickú osobu so sídlom v SR, ak členovia jej štatutárneho orgánu sú spôsobilí na právne úkony, bezúhonní a aspoň jeden člen štatutárneho orgánu je odborne spôsobilý, alebo ide o fyzickú osobu, ktorá má trvalý pobyt v SR, je spôsobilá na právne úkony, bezúhonná a odborne spôsobilá. V tomto prípade, nakoľko potenciálny národný dopravca vo vodnej doprave v SR by vykonával medzinárodnú verejnú vodnú dopravu, bol by povinný preukázať aj finančnú spôsobilosť v zmysle ustanovenia § 12a ZVP. Právny poriadok SR dáva možnosť podnikateľ v oblasti verejnej vodnej dopravy na našom území aj zahraničným dopravcom, pokiaľ majú oprávnenie podnikateľ v medzinárodnej vodnej doprave podľa práva štátu, v ktorom majú sídlo alebo trvalý pobyt. Pokiaľ by chcel poskytovať prepravné služby medzi prístavmi na území SR, potreboval by povolenie MDV SR.

1.4.1. Národný dopravca

Národný dopravca je prepravná spoločnosť, letecká alebo lodná, ktorá má preferenčné oprávnenie a privilégium dané vládou štátu na medzinárodné úkony, nakoľko je miestne registrovaná v danom suverénnom štáte. Pojem sa tiež vzťahuje na akéhokoľvek dopravcu, ktorý je alebo bol vlastnený vládou štátu, aj po privatizácii, pokiaľ oprávnenia a privilégia pokračujú.

2. HISTORICKÝ VÝVOJ POSKYTOVANIA PREPRAVNÝCH SLUŽIEB TOVARU A OSÔB NA VODNÝCH CESTÁCH SR

V historickom prehľade vnútrozemskej vodnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách SR možno badať sínusoidu rozvoja tejto oblasti podnikania. Je potrebné podotknúť, že vnútrozemská vodná doprava sa v SR rozvíjala viac, keď bolo územie SR súčasťou zloženého štátu, kedy bolo možné naplno využiť potenciál vodnej cesty Dunaj a obchod nebol limitovaný malým štátnym územím SR. Pravdepodobne najdôležitejším hráčom na poli vnútrozemskej vodnej dopravy v SR bola obchodná spoločnosť SPaP.

História plavebného podniku SPaP sa datuje od roku 1922 až do súčasnosti. Po zániku Rakúsko-Uhorskej monarchie v roku 1918 sa plavebné podnikanie novovzniknutého československého štátu začalo už v marci 1919 vznikom Československého dunajského dopravného úradu so sídlom v Bratislave. Dňa 20. októbra 1919 začal Československý dunajský dopravný úrad svoju plavebnú činnosť s remorkérmi a nákladnými člnmi prenájatými z lodného parku Prvej dunajskej rakúskej paroplavebnej spoločnosti a maďarskej plavby. To bol okamih, keď prvý raz v histórii vyplávali z Bratislavy lode pod vlajkou prvej Československej republiky

do dolnodunajských prístavov. Po prúde prepravovali uhlie, cukor, poľnohospodárske stroje a iné druhy tovarov a vracali sa s nákladom múky, benzínu a tabaku. V roku 1921 Československý dunajský dopravný úrad prevzal štyri vrtuľové parníky, ktoré boli zaradené na pravidelné linkové služby podľa cestovného poriadku medzi Bratislavou, Viedňou a Russe. V decembri 1921 bol Československý dunajský dopravný úrad zákonom zmenený na Riaditeľstvo československej štátnej plavby dunajskej a v nasledujúcich rokoch sa jeho lodný park rozrástol o lode z nemeckých, rakúskych a maďarských plavebných spoločností ako výsledok mierových zmlúv podpísaných po 1. svetovej vojne.

Ekonomická situácia prvej Československej republiky sa v roku 1922 stabilizovala natoľko, že štátna správa mohla začať rokovať s najvýznamnejšími bankami o založení plavebných akciových spoločností na riekach Dunaj a Labe. Ešte v tom roku bola zákonom založená Labská plavebná spoločnosť, ale k založeniu Československej akciovej plavebnej spoločnosti dunajskej došlo až v roku 1924 a zrušilo sa tým Riaditeľstvo československej štátnej plavby dunajskej vládnym nariadením. Tieto spoločnosti ponúkali zrýchlenú dopravu kusových zásielok podľa plavebného cestovného poriadku medzi všetkými dunajskými prístavmi, medzinárodnú osobnú dopravu na trati Bratislava – Viedeň, miestnu lodnú osobnú dopravu na domácich linkách medzi Bratislavou a Devínom, Komárnom a na bratislavskú dunajskú pláž Lido.

Roky 1938 – 1939 priniesli udalosti, ktoré viedli k vzniku samostatného Slovenského štátu a tým ukončili takmer dvadsaťročnú existenciu československej plavby na Dunaji. Plavebnú spoločnosť Československú akciovú plavebnú spoločnosť dunajskú premenovali na Slovenskú dunajplavbu, účastinnú spoločnosť. Nemecko v tom čase využívalo Dunaj ako dôležitú dopravnú tepnu pre svoje vojenské ciele a to bol dôvod, prečo boli všetky dunajské plavebné spoločnosti v oblasti pôsobnosti nacistického Nemecka podriadené jednotnej dopravnej stratégii, vojenskému režimu a veleniu. Nemecko v rámci svojich vojnových potrieb rozšírilo dunajský lodný park o mnohé ďalšie plavidlá pochádzajúce z Rýna, ale aj z Labe. Tým vzrástli aj prepravné a prekládkové výkony Slovenskej dunajplavby. V roku 1942 sa v bratislavskom prístave preložilo 1.336.000 ton tovaru. Priebeh 2. svetovej vojny však túto situáciu zmenil. Spojenecké letectvo bombardovalo dunajské prístavy, čo spolu s mínami položenými do Dunaja a priamymi bojovými akciami rýchlo znížilo stav flotily Slovenskej dunajplavby. Najmä pri leteckom útoku v júni 1944 došlo k potopeniu veľkého počtu plavidiel a k zničeniu prístavných zariadení.

Po skončení 2. svetovej vojny a obnove povojnovej Československej republiky sa Slovenská dunajplavba zmenila na Československú dunajplavbu. Bolo to obdobie, keď zamestnanci Československej dunajplavby pracovali v Bratislave a Komárne na opravách poškodených plavidiel a pátrali po zavlčených plavidlách, ktoré postupne dopravovali do republiky. Opravovali sa tiež budovy a prístavné zariadenia. Napriek ťažkostiam sa už v roku 1948 podarilo dosiahnuť pôvodný objem prepravných výkonov.

Rok 1949 znamenal pre históriu dunajplavby začiatok ďalšej etapy. Zákom č. 311/1948 Sb. zo dňa 22. decembra 1948 bol zrušený podnik Československá plavebná spoločnosť dunajská ako akciová spoločnosť a zmenil sa na Československú plavebnú spoločnosť dunajskú, národný podnik. V súlade s vtedajšou ekonomickou politikou Československej socialistickej republiky sa

v našej republike sledovala nadmerná výstavba chemického a ťažkého priemyslu, čoho dôsledkom bolo veľmi intenzívne rozširovanie lodného parku. Išlo o zvládnutie dovozu obrovského množstva železnej rudy a koncentrátov z bývalého Zväzu sovietskych socialistických republík a bauxitu z Maďarska, ropy, bavlny fosfátov a iných surovín a v opačnom smere vývozu hutníckych a strojárnských výrobkov do bývalého Zväzu sovietskych socialistických republík i ostatných podunajských krajín. Samozrejme, svoje nezastupiteľné miesto má v palete aktivít a v histórii slovenskej plavebnej spoločnosti osobná lodná doprava.

Na prelome 80. a 90. rokov minulého storočia, keď zanikla Československá socialistická republika a vznikla demokratická Česká a Slovenská federatívna republika, došlo k zmenám aj v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Československá plavebná spoločnosť dunajská, národný podnik sa zmenila na Slovenskú plavbu dunajskú, š. p., ktorá podnikala výhradne na pôde prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo. Slovenská plavba dunajská, š. p. už vtedy zodpovedala dnešnej súkromnej obchodnej spoločnosti SPaP, a.s. v majetkovej štruktúre, nakoľko v súpise štátneho majetku mala v správe prakticky všetok majetok okrem inžinierskych sietí a pozemkov nachádzajúcich sa pod verejnými prístavmi. Tieto boli v správe Štátnej plavebnej správy, ktorá dané pozemky prenajíkala výlučnému nájomcovi Slovenská plavba dunajská, š. p..

Dňa 16. augusta 1994 vydalo Ministerstvo pre správu a privatizáciu národného majetku SR rozhodnutie č. 111 zo dňa 16. augusta 1994 o privatizácii časti podnikov Slovenská plavba dunajská š. p. a Štátna plavebná správa Bratislava v zmysle zákona č. 92/1991 o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov. Po delimitácii Slovenskej plavby dunajskej, š. p. v decembri 1996 vznikla obchodná spoločnosť SPaP, a.s. ako akciová spoločnosť s majoritným vlastníctvom kmeňových akcií štátom v nasledovnom pomere – 80 % akcií vlastnil Fond národného majetku SR (zrušený zákonom č. 375/2015 Z. z. o zrušení Fondu národného majetku SR a o zmene a doplnení niektorých zákonov), 10 % akcií vlastnilo mesto Bratislava, 7 % akcií vlastnilo mesto Komárno a zvyšné 3 % akcií vlastnila obchodná spoločnosť REŠTITUČNÝ INVESTIČNÝ FOND, a. s. (od 5. mája 2003 obchodná spoločnosť vymazaná z obchodného registra). V 90. rokoch minulého storočia a na sklonku nového milénia prebehol proces prevodu majetku štátu na iné osoby. Táto privatizácia sa týkala dvadsaťjeden podnikateľských subjektov rezortu dopravy, pôšt a telekomunikácií, pričom medzi posledné patrila Slovenská plavba dunajská, š. p. Vláda SR uznesením číslo 851 z 25. októbra 2000 k návrhu koncepcie privatizácie majetku štátu na ďalšie obdobie a k vyhodnoteniu zoznamu pasportizácie majetku štátu uložila vtedajšiemu ministrovi dopravy, pôšt a telekomunikácií SR povinnosť predložiť najneskôr do 31. decembra 2000 na rokovanie vlády zdôvodnenie nezaradenia vyššie uvedených dvoch štátnych podnikov do privatizácie. Na základe privatizačného projektu bola v roku 1996 väčšina majetku (90 %) Slovenskej plavby dunajskej, š. p. prevedená spolu s časťou majetku rozpočtovej organizácie Štátna plavebná správa SR na Fond národného majetku SR na účel založenia obchodnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a. s. Išlo o majetok riečnej a námornej dopravy, opravy lodí a časť infraštruktúry verejných prístavov Bratislava a Komárno. Vo zvyšku podniku zostala časť pozemkov v územných obvodoch verejných prístavov Bratislava a Komárno, ktoré podľa ZVP zostávajú vo

vlastníctve štátu a časť záväzkov a pohľadávok, ktoré neprešli na novovzniknutú akciovú spoločnosť. Po zrušení zákona č. 192/1995 Zb. o zabezpečení záujmov štátu pri privatizácii strategicky dôležitých štátnych podnikov a akciových spoločností, bola SPaP vyradená z okruhu strategicky dôležitých štátnych podnikov. Fond národného majetku SR pripravoval privatizáciu SPaP v súlade s uznesením vlády číslo 980/2000 zo dňa 29. novembra 2000, ktorým vláda SR schválila návrh na vydanie rozhodnutia, ktorým sa mení rozhodnutie o privatizácii časti podnikov Slovenská plavba dunajská, š. p. so sídlom v Bratislave a Štátna plavebná správa Bratislava so sídlom v Bratislave. Vo verejnej obchodnej súťaži bolo predaných 87 % akcií, zvyšné akcie sa previedli na mestá Bratislava a Komárno a 3 % zostali obchodnej spoločnosti REŠTITUČNÝ INVESTIČNÝ FOND, a. s.. Proces privatizácie bol ukončený v roku 2001. V auguste 2002 bola uzatvorená zmluva o predaji časti podniku medzi SPaP, a.s. ako predávajúcim a Slovenská plavba a prístavy – lodná osobná doprava, a.s., ako kupujúcim, ktorá bola založená zakladateľskou listinou zo dňa 17. júna 2002. Dňa 7. novembra 2003 bola založená obchodná spoločnosť Slovenská plavba a prístavy – Lodenica, s. r. o. zakladateľskou listinou.

V súčasnosti je SPaP, a.s. akciovou spoločnosťou vlastnenou súkromnými subjektmi s dominantným postavením na trhu SR v oblasti prepravy, prekladu a skladovania tovarov, špedičných služieb, opráv, rekonštrukcie a stavby plavidiel na území SR. Poskytuje logistické služby spojené s prepravou tovarov všetkého druhu na Dunaji a na celej sieti európskych vodných ciest medzi Severným a Čiernym morom. SPaP, a.s. so svojím technologickými zariadeniami, vysoko kvalitnými službami a odbornými pracovníkmi má zaujímavú geografickú a logistickú polohu v oblasti skladovania, prekladu a prepravy tovarov.

II. IDENTIFIKÁCIA POTREBY ZRIADENIA NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V SR

Z Programového vyhlásenia vlády SR na roky 2016–2020 vyplýva zámer vlády SR v plnom rozsahu využiť skutočnosť, že vodná doprava sa po prvý raz dostala medzi priority financované z fondov EÚ. Realizáciou projektov financovaných v rámci OPII sa zabezpečí rozvoj a modernizácia dunajských prístavov a zlepši splavnosť Dunaja. Aj tieto opatrenia môžu napomôcť príprave podmienok pre zriadenie národného dopravcu. OPII predstavuje programový dokument SR pre čerpanie pomoci z fondov EÚ na roky 2014–2020 v sektore dopravy aj v iných sektoroch na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES)

č. 1083/2006. OPII odzrkadľuje ciele stanovené v strategickom dokumente *Stratégia Európa 2020*, ktorý vytvoril referenčný rámec pre činnosti na úrovni EÚ a na vnútroštátnej aj regionálnej úrovni. Infraštruktúra vodnej dopravy tvorí prioritnú os č. 4 OPII. Na danú prioritnú os je vyčlenené financovanie z kohézneho fondu vo výške 137.000.000 eur. V Strategickom pláne bola pre oblasť rozvoja vodnej dopravy určená vízia „modernej, bezpečnej integrovanej infraštruktúry a prevádzky vodnej dopravy“. Pre dosiahnutie tejto vízie boli definované strategické ciele zamerané na „rozvoj, modernizáciu a rekonštrukciu infraštruktúry vodných ciest“ a „údržbu, obnovu, modernizáciu a rozvoj infraštruktúry verejných prístavov“. Aktivita plánovaná na realizáciu v prioritnej osi č. 4 OPII významným spôsobom prispieja k naplneniu týchto cieľov a vízie. Dunaj ako vodná cesta medzinárodného významu by mala podľa medzinárodnej klasifikácie vnútrozemských vodných ciest, podľa kritérií EHK OSN a Dunajskej Komisie zabezpečiť určitú dopravnú výkonnosť minimálne tristo dní v roku. Dunaj s priemernou využiteľnosťou ponoru plavidiel 19 decimetrov aktuálne disponuje mierou splavnosti na úrovni približne 60 % celoročnej plavebnej prevádzky. V prípade realizácie jednotlivých projektov OPII by došlo k:

- zlepšeniu kvality verejných služieb poskytovaných v prístave v Bratislave,
- zvýšeniu bezpečnosti vodnej dopravy,
- zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie (zníženie emisií CO², NO² a PM10 a zlepšeniu systému nakladania s odpadmi, prevádzkovými a pohonnými hmotami,
- vytváraní predpokladov na odstránenie kľúčových úzkych miest na infraštruktúre vodnej dopravy v TEN-T,
- vytváraní predpokladov na zvýšenie podielu vodnej dopravy na deľbe prepravnej práce.

Ďalšie projekty zamerané na rozvoj vodnej dopravy a budovanie infraštruktúry vodnej dopravy, do ktorých je SR zapojená, sú financované z CEF (Nástroja na prepájanie Európy), ktorý predstavuje komunitárny program EÚ umožňujúci financovať prípravu a realizáciu projektov spoločného záujmu v rámci TEN-T. V sektore dopravy je cieľom programu CEF vytvoriť nástroj pre realizáciu európskej politiky v oblasti dopravnej infraštruktúry. Zameriava sa najmä na podporu investícií do budovania novej dopravnej infraštruktúry v Európe alebo obnovu a modernizáciu existujúcej dopravnej infraštruktúry. V prípade CEF je dôraz kladený na cezhraničné spojenia na základnej sieti TEN-T a na inovatívne riešenia v doprave. CEF je relatívne nový program založený v rámci tvorby Európskeho viacročného finančného rámca. Špecifikum CEF, tak ako je to v prípade iných komunitárnych nástrojov, je skutočnosť, že je riadený priamo EK. Prostriedky CEF sú pridelované členským štátom EÚ na základe výziev realizovaných zo strany INEA, resp. Generálneho riaditeľstva EK pre mobilitu a dopravu (DG MOVE). INEA je poskytovateľom finančnej pomoci CEF a je EK poverená technickým a finančným riadením programu CEF. V rámci CEF nie je v legislatíve pevne stanovené percentuálne rozdelenie zdrojov medzi jednotlivé druhy dopravy. EK však žiadala členské štáty, aby zdroje CEF smerovali prioritne na výstavbu a modernizáciu udržateľných foriem dopravy. Na rozvoj cestnej infraštruktúry mohlo smerovať maximálne 10 % národnej obálky. Medzi hlavné projekty CEF v oblasti vodnej dopravy patrí napríklad projekt Modernizácia a inovácia

plavebných komôr VD Gabčíkovo, ktorého cieľom je posilniť udržateľnosť vodnej dopravy medzi SR a ostatnými krajinami na Dunajskej vodnej ceste ako aj, v súlade s politikou EÚ, podporovať tento ekonomicky efektívny a environmentálne šetrný druh dopravy, ktorý má dostatok voľnej kapacity. Významným projektom financovaným z prostriedkov CEF je projekt FAIRway Danube, ktorého výsledkom bude sprístupňovanie moderných, spoľahlivých a harmonizovaných informácií o plytkých úsekoch, o vodných hladinách, predpovede vodných hladín po celej dĺžke Dunaja a to nie iba pre plánovanie dopravy po vodných cestách, ale aj pre údržbu, návrh riečnych meraní a preloženie (prekládka) plavebnej dráhy.

Implementáciou vyššie uvedených projektov, a na to nadväzujúcim postupným plnením cieľov európskej dopravnej politiky, by sa vytvorili ideálne podmienky pre začatie poskytovania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu v oblasti osobnej lodnej dopravy na vodnej ceste Dunaj a čiastočne Váh. Pozitívny vplyv realizácie projektov financovaných prostredníctvom OPII a CEF na zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach SR je neodškriepiteľný a netreba prehliadať ani vzájomnú prepojenosť daných projektov s projektom zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach SR. Tá spočíva v tom, že národný dopravca vo vnútrozemskej vodnej doprave, prepravujúci osoby po vodnej ceste Dunaj a čiastočne Váh, by „zaplnil diery na trhu“ SR a jeho prospešnosť pre obyvateľov SR by podnietila začatie iných projektov zameraných na rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v SR a možno v celej Európe.

Zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach SR by nepochybne vplývalo aj na rozvoj cestovného ruchu v tých územných častiach SR, ktorými preteká rieka Dunaj alebo rieka Váh. Na rozšírenie cestovného ruchu v Bratislavskom samosprávnom kraji bola vypracovaná Štúdia vybraných prístavísk k dopravnému lodnému spojeniu DUNAJBUS na trase Hamuliakovo – Bratislava s možnosťou prepojenia na Hainburg a Viedeň². Odborníci zo Žilinskej univerzity, ktorí pre Bratislavskú župu vypracovali plán dopravnej obslužnosti, zamýšľajú zatriktívniť dopravu v regióne Dunajbusom. Spájal by hlavné mesto SR s mestom Šamorín. Cestujúci by sa vyhli každodenným zápcham na cestách a loďou do Bratislavy by sa dostali za päťdesiat minút v rámci Integrovaného dopravného systému Bratislavského samosprávneho kraja. Loď typu katamaránovej rýchlolode na LNG pohon s kapacitou v rozmedzí od 12 do 150 osôb, ako je aj známy Twin City Liner, by po úprave úseku vodnej cesty Morava mohol premávať až po Devínsku Novú Ves. Je to jednoznačne prospešné doplnkové rozšírenie základného modelu verejnej hromadnej dopravy. Závisí to však aj od toho, kde by boli zriadené nástupné miesta a pre koho bude táto doprava určená. Takéto systémy fungujú aj v iných mestách. Čo sa týka zintegrovania, ide o obchodný model. Pre cestujúcich by

² Štúdia vybraných prístavísk k dopravnému lodnému spojeniu DUNAJBUS na trase Hamuliakovo – Bratislava s možnosťou prepojenia na Hainburg a Viedeň bola vypracovaná na objednávku Bratislavského samosprávneho kraja kolektívom autorov Ing. arch. Ľubomír Klaučo, Ing. arch. Mária Klaučová, Ing. arch. Daniela Huertas a Ing. Monika Lachmannová v roku 2014 v rámci projektu TRANSDANUBE za podpory programu nadnárodnej spolupráce SOUTH EAST EUROPE vytvoreného spolu s EÚ

to však bolo oveľa prítťažlivejšie. Keď už raz majú predplatený cestovný lístok, ktorý sa predáva vo forme elektronického zápisu na bezkontaktnú čipovú kartu (BČK), zužitkujú všetko, čo môžu.

Ako bolo uvedené v podkapitole 1.4 tohto analytického dokumentu, dopravca vo vnútrozemskej vodnej doprave musí splniť niekoľko zákonných podmienok SR na to, aby mohol v danej oblasti vykonávať podnikateľskú činnosť. Po splnení kumulatívnych podmienok udelí MDV SR žiadateľovi licenciu. Na základe ZVP bola vypracovaná informácia o stave podnikania vo verejnej vodnej doprave na základe licencií na vykonávanie verejnej vodnej dopravy vydaných v súlade so ZVP za obdobie rokov 2000 – 2010. V priebehu obdobia od roku 2001 do 2010 bolo vydaných celkom šesťdesiat licencií na podnikanie vo verejnej vodnej doprave v nákladnej a osobnej preprave a to na vnútroštátnych ako aj medzinárodných vodných cestách. Takmer výlučne išlo o právnické osoby podnikajúce v nákladnej doprave a len tri fyzické osoby podnikajú vo verejnej osobnej doprave a to na vnútroštátnych vodných cestách. V tomto období osem spoločností oznámilo, že ukončilo podnikanie vo vodnej doprave. Pri hodnotení celkového stavu podnikania vo verejnej vodnej doprave v súčasnosti možno konštatovať, že sa na dopravnom trhu etablovali nové spoločnosti a to ako v nákladnej tak aj v osobnej doprave. Zo zoznamu vydaných licencií na vykonávanie verejnej vodnej dopravy, ktorý je verejne prístupný na oficiálnej webovej stránke MDV SR, vyplýva, že v súčasnosti je vydaných päťdesiatosem licencií, pričom všetky až na jednu výnimku, majú platnosť na dobu neurčitú. Z uvedeného celkového počtu dopravcov s platnými licenciami štrnásť dopravcovia vykonávajú podnikateľskú činnosť výlučne v osobnej lodnej doprave, tridsiati štyria dopravcovia vykonávajú podnikateľskú činnosť výlučne v nákladnej lodnej doprave a zvyšní jedenásť dopravcovia vykonávajú podnikateľskú činnosť aj v osobnej lodnej doprave aj v nákladnej lodnej doprave. Len približne 12 % z celkového počtu dopravcov s platnou licenciou sa venuje lodnej doprave na vnútrozemských vodných cestách výlučne v rámci územia SR, pričom všetci títo vykonávajú podnikateľskú činnosť výlučne v osobnej lodnej doprave. Alarmujúci je aj počet licencií, ktorým ku dnešnému dňu skončila platnosť – celkovo dvadsaťosem licencií. Platnosť licencie môže zaniknúť z dôvodov uvedených v ustanovení § 19 odseku 1 ZVP. Zaujímavou skutočnosťou je to, že mnohí dopravcovia, ktorým bola udelená licencia na dobu určitú, po uplynutí doby platnosti tejto licencie už nežiadali o prolongáciu jej platnosti. Podľa vyjadrenia manažérov a konateľov plavebných spoločností podmienky ďalšieho rozvoja vodnej dopravy sú v súčasnosti pomerne zložité a to najmä z týchto dôvodov:

- finančné podmienky na získanie úverov od bánk na nákup alebo lízing plavidiel sú nielen zložité, ale banky o poskytovanie takýchto úverov nemajú záujem,
- podpore vodnej dopravy ako ekologickej dopravy, najmä na Dunaji, sa zo strany jednotlivých štátov venuje minimálna pozornosť a to napriek programu NAIADES a realizačnej platforme PLATINA, prijatých Európskym parlamentom, projekty sú zamerané hlavne na technické riešenia a informačné systémy, avšak nevytvárajú podmienky na podporu ekologických a prepravných pozitív vodnej dopravy, najmä pokiaľ ide o tarifnú politiku,
- podpora vodnej dopravy z európskych fondov je minimálna,

- pretrvávajúce uplatňovanie národných princípov v oblasti právnych predpisov, lodných listín a odbornej spôsobilosti členov posádok plavidiel (kapitánske patenty a pod.), plavebnej bezpečnosti na vodných cestách; rokovania medzinárodných organizácií o harmonizácii týchto predpisov sa neúmerne predlžujú, čo plavebným spoločnostiam spôsobuje ťažkosti, hlavne pri plavbe na medzinárodných vodných cestách.

Zlá situácia na slovenskom trhu v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy by mohla byť vyriešená zriadením národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave, ktorý by svoju činnosť zameriaval na výkon osobnej lodnej dopravy v súlade s vyššie uvedenými závermi jednotlivých štúdií v tejto oblasti už uskutočnených.

MDV SR má pri zriadení národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v SR dve možnosti, a to:

- založiť novú právnickú osobu, či už štátny podnik alebo akciovú spoločnosť s majoritným vlastníkom akcii MDV SR, ktorá by vykonávala osobnú lodnú dopravu na vodnej ceste Dunaj a čiastočne Váh ako službu všeobecného hospodárskeho záujmu, alebo
- poveriť výkonom služby všeobecného hospodárskeho záujmu v oblasti osobnej lodnej dopravy na vodnej ceste Dunaj a čiastočne Váh už existujúcu právnickú osobu.

Služby všeobecného hospodárskeho záujmu zohrávajú ústrednú úlohu pri podpore sociálnej a územnej súdržnosti. Určité služby všeobecného hospodárskeho záujmu môžu poskytovať verejné alebo súkromné podniky bez osobitnej finančnej podpory od orgánov členských štátov EÚ. Iné služby sa môžu poskytovať iba ak príslušný orgán ponúkne poskytovateľovi finančnú náhradu. Pojem služba všeobecného hospodárskeho záujmu sa neustále vyvíja a závisí okrem iného aj od potrieb občanov, vývoju technológií na trhu a spoločenských a politických preferencií v dotknutých členských štátoch. SD EÚ stanovil, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu sú služby, ktoré vykazujú osobitné črty v porovnaní s ostatnými hospodárskymi činnosťami. Členské štáty EÚ majú široké pole vlastného uváženia pri definovaní ktorejkoľvek služby ako služby všeobecného hospodárskeho záujmu a pri poskytovaní náhrady poskytovateľovi takejto služby. Právomoci EK v tejto oblasti sú obmedzené na kontrolu, či sa konkrétny členský štát pri označení služby za službu všeobecného hospodárskeho záujmu nedopustil zjavnej chyby a na posúdenie, či náhrada neobsahovala štátnu pomoc.

Daná právnická osoba by v oboch prípadoch pre svoje fungovanie musela splniť striktné pravidlá, ktoré stanovujú právne akty EÚ. Ak sa orgán verejnej moci rozhodne zveriť poskytovanie služieb všeobecného záujmu tretej osobe (existujúca právnická osoba), musí poskytovateľ služieb vo verejnom záujme vybrať v súlade s právom EÚ v oblasti verejných zákaziek a koncesií a v súlade so zásadami transparentnosti a rovnosti zaobchádzania. Subdodávanie môže prispieť k zefektívneniu verejnej osobnej dopravy a umožňuje účasť iných podnikov, ako sú poskytovatelia služieb vo verejnom záujme, ktorým sa zadala zmluva o službách vo verejnom záujme. Rovnako musia byť dodržané aj striktné pravidlá hospodárskej súťaže, ktoré si vnútorný trh EÚ vyžaduje.

III. PRIESKUM A VYHODNOTENIE PRÍKLADOV FUNGOVANIA NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V KRAJINÁCH LEŽIACICH V POVODÍ RIEKY DUNAJ

Dňa 23. septembra 1989 bola v Siófoku, Maďarsko podpísaná Dohoda o všeobecných podmienkach prepravy tovarov, ktorú poznáme pod názvom „Bratislavské dohody“. Bratislavské dohody boli uzatvorené medzi členskými štátmi Konferencie riaditeľov dunajských plavieb zastúpených svojimi dunajskými plavebnými spoločnosťami. Boli to plavebné spoločnosti Blgarsko rečno plavane EAO (Bulharská republika), Erste Donau Dampschiffarts Gesellschaft – Cargo GmbH (Rakúska republika), Erste Donau Dampschiffarts Gesellschaft – Cargo GmbH (Spolková republika Nemecko), Dunavski Lloyd Sisak d. d. (Chorvátska republika), Jugoslovensko rečno brodarstvo AD (bývalá Juhoslávia – Srbská republika a Čierna Hora), Magyar hajózási reszvénytársaság AO (Maďarsko), navigatia Maritima si Fluviala Romana SA (Rumunsko - Galati), Navigatia SA (Rumunsko – Giurgiu), Rečno brodarstvo Krajina (bývalá Juhoslávia – Srbská republika a Čierna Hora), S. C. Navigatia Fluviala Romana SA (Rumunsko – Turnu Severín), Slovenská plavba a prístavy, a. s. (SR), Ukrainskoe dunajskoe parochodstvo OAO (Ukrajina - Izmail) a Ukrajinskoj rečnoj flot ASK (Ukrajina – Kyjev). Dunajské plavebné spoločnosti Blgarsko rečno plavane EAO, Dunavski Lloyd Sisak d. d., Jugoslovensko rečno brodarstvo AD, Rečno brodarstvo Krajina a Ukrainskoe dunajskoe parochodstvo OAO boli verejnými právnickými osobami založenými ich domovským štátom podľa príslušného právneho poriadku. Rovnako ako v SR, aj v daných štátoch prebehol proces prevodu majetku štátu na iné osoby (privatizácia) a ten sa nevyhol ani štátnym plavebným spoločnostiam prepravujúcim tovar po Dunaji. V súlade s vtedajšou platnou legislatívou boli zmenené právne formy daných podnikov zo štátnych podnikov na obchodné spoločnosti, zväčša spoločnosti s ručením obmedzeným alebo akciové spoločnosti, a ich obchodné podiely resp. akcie boli prevedené na súkromné osoby za úhradu. Mnohé z týchto podnikov po čase zanikli. Trhová ekonomika, založená na systéme slobodného podnikania a voľnej súťaže, a vstup vyššie uvedených štátov (okrem Srbskej republiky a Čiernej Hory) boli ďalšími medzníkmi, ktoré markantne ovplyvnili podnikanie v oblasti vnútrozemskej osobnej lodnej dopravy. Dané právo je zakotvené v Ústave SR, v ktorej je ustanovené, že hospodárstvo SR sa zakladá na princípoch sociálne a ekologicky orientovanej trhovej ekonomiky. Následkom rozšírenia trhovej ekonomiky do bývalých socialistických štátov, bolo umožnenie širšiemu spektru osôb, po splnení podmienok stanovených príslušným právnym poriadkom, slobodne podnikat'. V tom čase bolo založených mnoho mikropodnikov a malých podnikov podnikajúcich v oblasti vnútrozemskej osobnej lodnej dopravy. Vstupom do EÚ začal zdĺhavý a komplikovaný proces unifikácie práva EÚ, ktorý mal viesť k zjednoteniu právnych poriadkov jednotlivých členských štátov a odstráneniu možných rozporov. Na území EÚ sa vytvoril vnútorný trh, ktorý sa riadi pravidlami hospodárskej súťaže a zlepšovaní konkurencieschopnosti podnikov. Článok 49 ZEÚ dáva občanom EÚ slobodu usadiť sa, ktorá zahŕňa aj právo zahájiť a vykonávať samostatnú zárobkovú činnosť, založiť a viesť

podniky v súlade s právnym poriadkom príslušného členského štátu. Aj napriek existencii benefitov trhovej ekonomiky a možnostiam, ktoré ponúka EÚ podnikateľom, v súčasnej dobe neexistuje v štátoch ležiacich v povodí rieky Dunaj dopravca, ktorý by vykonával prepravu osôb alebo tovaru ako službu všeobecného hospodárskeho záujmu.

IV. ANALÝZA ODVETVIA VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY Z HĽADISKA VPLYVU ČINNOSTÍ NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE NA ZLUČITEĽNOSŤ S DOTKNUTÝM PODNIKATEĽSKÝM PROSTREDÍM

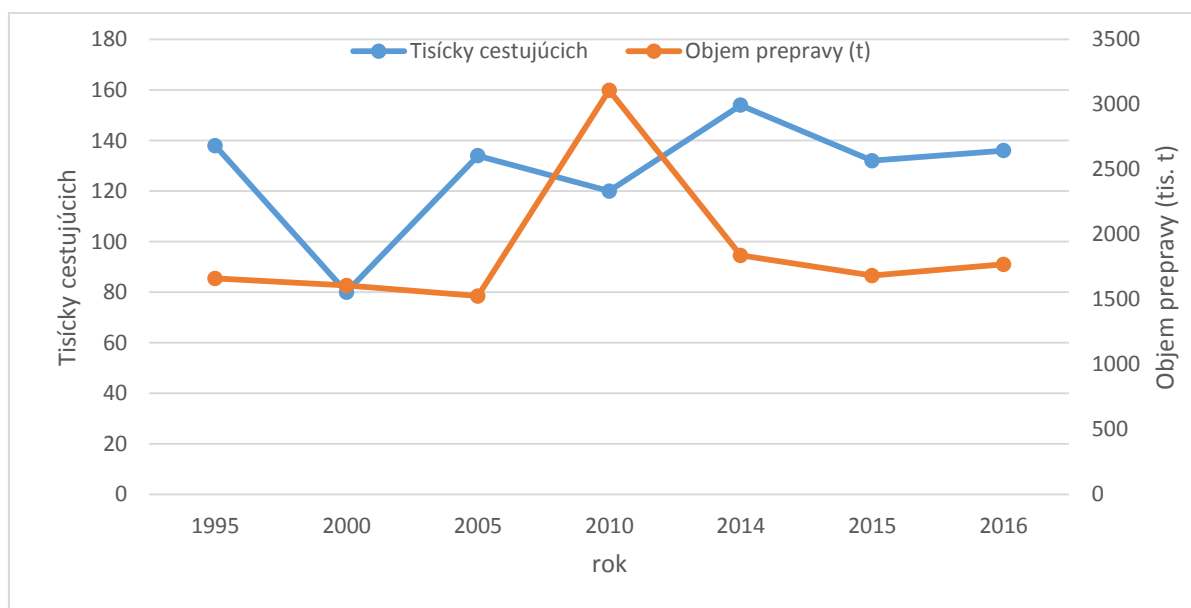
Ako už bolo v kapitole II. tohto analytického dokumentu uvedené osobnú lodnú dopravu v SR má oprávnenie vykonávať spolu dvadsať štyri licencovaných spoločností podnikajúcich vo verejnej vodnej doprave. Z tohto počtu sa prieskumom zistilo, že osobnú lodnú dopravu na pravidelnej alebo nepravidelnej báze v súčasnosti vykonáva maximálne dvanásť podnikov, ktoré spĺňajú podmienky stanovené ZVP. Z uvedeného počtu nanajvýš deväť podnikov vykonáva pravidelnú osobnú lodnú dopravu. Najväčším podnikom, čo do počtu zamestnancov a do počtu prevádzkovaných plavidiel, je obchodná spoločnosť SPaP – LOD. Táto vykonáva výlučne turistické plavby po vodnej ceste Dunaj, a to vnútroštátne aj medzinárodné. Všetky vyššie uvedené podniky rovnako vykonávajú iba turistické výletné plavby v časovom rozmedzí zväčša od jarých do jesenných mesiacov roka.

Najvýznamnejšou vodnou prepravnou trasou pre SR je trasa Viedeň – Bratislava. Na tejto trase premáva hlavne linka Twin City Liner (od júna 2006). Plavba touto linkou trvá približne 75 až 90 minút. Celková kapacita prepravujúcej rýchlolode je stodvadsať šesť pasažierov a v roku premáva od konca marca do začiatku novembra. Ročne tento jeden zahraničný dopravca prepraví približne od stodvadsať do stotridsať tisíc pasažierov. Príťažlivosť tejto trasy spočíva v spojení hlavných miest dvoch susediacich štátov v štýle „z centra do centra“, keďže prístavy sa nachádzajú v centrálnych častiach jednotlivých miest. Ďalším zahraničným podnikom podnikajúcim vo vnútrozemskej vodnej doprave na trase Budapešť – Bratislava – Viedeň je MAHART PassNave Személyhajózási kft. V rámci SR prevádzkuje SPaP – LOD na trase Bratislava – Viedeň – Bratislava tri rýchlolode, každá s kapacitou stodvanásť pasažierov. V prevádzke sú od konca apríla do konca septembra roka, v tejto sezóne premávajú denne. Okrem toho je prevádzkovaných množstvo ďalších lodných liniek, medzi najpopulárnejšie patria linky Bratislava – Devín, Bratislava – Čunovo a Bratislavský okruh. Všetky premávajú od konca apríla do konca septembra roka, v sezóne denne okrem pondelka a mimo sezónu cez víkendy. Prepravu zabezpečuje spoločnosť SPaP – LOD, a.s.

Nákladnú lodnú dopravu v SR aktívne vykonáva v súčasnosti šesť licencovaných dopravcov. Výhradne Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., vykonávajúci údržbu vodných

tokov vrátane údržby vodných ciest ako správca vodných tokov, vykonáva vnútroštátnu nákladnú lodnú dopravu (prepravu vybagrovaného materiálu z toku na určenú depóniu). Ostatné podniky v SR vykonávajú medzinárodnú nákladnú lodnú dopravu. Najväčšími podnikmi sú SPaP, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., GAMOTA TRADING, s. r. o., J-M CARGO, s. r. o., JDK spol. s r. o., RUBIKON SHIPPING, s. r. o. a Morsevo group, s. r. o. vzhľadom na skutočnosť, že nákladná lodná doprava je vykonávaná na princípoch trhovej ekonomiky s orientáciou na zisk. I napriek malému počtu úspešne etablovaných slovenských lodných spoločností na prepravu nákladu je možné hovoriť o nasýtenom trhu, kde nevidíme priestor na zriadenie národného dopravcu tak, aby to nenarušilo podnikateľské prostredie v SR.

Rok	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Počet cestujúcich (tis.)	138	80	134	120	154	132	136
Objem prepravy (tis. t)	1 661	1 607	1 526	3 109	1 838	1 683	1 769



Obr.: Prehľad prepraveného počtu cestujúcich a prepraveného objemu tovarov slovenskými dopravcami v období rokov 1995 až 2016.

Načrtáva sa však úvaha vychádzajúca z predchádzajúcej analýzy vnútrozemskej vodnej dopravy zamerať sa na vyplnenie priestoru a zapojiť osobnú lodnú dopravu do systému verejnej osobnej dopravy SR. Táto myšlienka vychádza z podnetov, ktoré boli zaslané aj na Bratislavský samosprávny kraj, a ktoré boli riešené aj Projektom TransDanube, schváleným v štvrtej výzve programu Juhovýchodná Európa v októbri 2012 s trvaním do septembra 2014. Hlavným cieľom projektu TransDanube je v spolupráci s ostatnými dunajskými krajinami rozvíjať udržateľnú mobilitu pozdĺž rieky Dunaj prepojením tradičných spôsobov dopravy a ekologicky šetrných druhov dopravy s cieľom zlepšiť dostupnosť a vytvoriť koncept udržateľného turizmu v celom Dunajskom regióne. Podstata projektu vychádza z prioritných oblastí Dunajskej stratégie, ako je trvalo udržateľný rozvoj európskych regiónov pozdĺž toku rieky Dunaj, ktorý je v súlade so

Stratégie Európa 2020. V rámci projektu TransDanube by sa mali vytvoriť opatrenia pre rozvoj udržateľnej dopravy a cestovného ruchu pozdĺž rieky Dunaj na medzinárodnej úrovni, ktoré bude možné po ukončení projektu využiť a prispieť tak k rozvoju Dunajskej oblasti. Projekt bol zameraný na zlepšenie dostupnosti regiónov pozdĺž rieky Dunaj, zvýšenie pridanej hodnoty cestovného ruchu pre regióny pozdĺž Dunaja prostredníctvom mobility a marketingových produktov cestovného ruchu, zvýšenie povedomia a znalostí o turistických trasách, prístupových cestách a komplexnej dopravnej ponuky v Dunajskom regióne, podpora pre udržateľnú mobilitu v Dunajskej oblasti, podporu posunu k ekologicky šetrnému dopravnému systému ako podmienka na zmiernenie emisií skleníkových plynov a znečisťujúcich látok a hluku a ich vplyvu, a tým zvýšenie kvality života a rozšírenie spolupráce medzi partnerskými regiónmi, turistickými destináciami ako základ pre ďalšiu činnosť a realizáciu nadväzujúcich projektov a investícií.

Výstupom projektu TransDanube pre Bratislavský samosprávny kraj boli materiály s názvom *Súčasný stav udržateľnej mobility a turizmu v Podunajskom regióne a Udržateľná doprava v turistických regiónoch pozdĺž Dunaja – Regionálna stratégia a regionálny akčný plán*, z ktorých okrem iného vyšlo, že medzerou v systéme dopravy je nevyužitý potenciál rieky Dunaj ako trasy pre hromadnú dopravu. Pre propagáciu udržateľnej mobility v rámci oblasti Podunajska by sa mala vo zvýšenej miere využívať aj doprava po rieke Dunaj. Rozvojom tejto formy dopravy by sa okrem čiastočného nahradenia nekonvenčnej hromadnej dopravy zvýšil aj záujem o cestovný ruch v regióne. Následne do zoznamu ponuky udržateľnej mobility boli pridané projekty:

- Systém Dunajbus na trase Šamorín – Hainburg - rýchle prímestské dopravné a turistické lodné spojenie okrajových a prímestských častí mesta Bratislava s centrom mesta (trasa Šamorín – Čunovo – centrum mesta Bratislavy – Devín – Hainburg). Navrhovaný systém počíta s obstaraním prepravného plavidla, vybudovaním siete základňového a prevádzkových prístavísk. Cieľom navrhovaného lodného spojenia je okrem odbremenenia pozemnej cestnej a železničnej dopravy aj podpora ekologickej hromadnej dopravy a rozvoj cestovného ruchu;
- Systém Dunajbus na trase Šamorín – Dunakiliti - slovensko-maďarské lodné spojenie cez Hrušovskú zdrž vodného diela Gabčíkovo, plavebnú komoru Čunovo a staré koryto Dunaja (trasa Šamorín – Čunovo – Rajka – Dunakiliti). Navrhovaný systém počíta s obstaraním prepravného plavidla, vybudovaním siete základňového a prevádzkových prístavísk;
- Systém Dunajbus na trase Bratislava – Orth an der Donau - slovensko-rakúske lodné spojenie po Dunaji a dolnej Morave (trasa Bratislava – Devínska Nová Ves – Devín – Hainburg – Orth an der Donau). Navrhovaný systém počíta s obstaraním prepravného plavidla, vybudovaním siete základňového a prevádzkových prístavísk.

Následne bola spracovaná aj *Štúdia vybraných prístavísk k dopravnému lodnému spojeniu DUNAJBUS na trase Hamuliakovo – Bratislava s možnosťou prepojenia na Hainburg a Viedeň*, pričom lokalizácia jednotlivých prístavísk bola navrhnutá s cieľom dosiahnuť optimálnu multimodálnu dostupnosť najmä so zreteľom na maximálne využitie nemotorovej dopravy a existujúcich cyklotrás. Každé prístavisko je v pešej dostupnosti stopäťdesiat až osemsto metrov

od zastávky verejnej hromadnej dopravy. Ležia priamo na medzinárodných a lokálnych cyklotrasách a v blízkosti turistických trás a náučných chodníkov. Prístaviská v Devínskej Novej Vsi, na Devíne a v Hamuliakove majú pešiu dostupnosť do osemsto metrov do centra mestskej časti alebo obce. Prístaviská Čunovo a Vlčie Hrdlo majú špecifickú polohu s prepojením na športové, kultúrne či turistické aktivity. Parkovanie priamo pri prístavisku je možné v Hamuliakove, Čunove a Vlčom hrdle. Na Devíne a v Devínskej Novej Vsi je najbližšie parkovisko do tristo metrov od prístaviska. Je potrebné teda vybudovať príslušnú infraštruktúru, ktorú tvoria prístaviská na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, záchytné parkoviská pred prístaviskami, cestné spojenia k záchytným parkoviskám a ďalšiu infraštruktúru.

Možno odporučiť, vzhľadom na zhoršujúcu sa situáciu extrémneho dopravného zaťaženia na hlavnom dopravnom ťahu I/63, aby bola namiesto individuálnej osobnej automobilovej dopravy využívaná vo väčšom rozsahu verejná hromadná doprava na spojnici Bratislava – Šamorín so zapojením verejnej osobnej lodnej dopravy, ktorá ešte neexistuje, ale na tejto trase má vyhladky na úspech, a to i napriek pripravovanej výstavbe diaľnice R7.

Analýzou z roku 2011 bolo zistené, že na danom území sú ponúkané autobusové spoje zo Šamorína do Bratislavy v čase najväčšieho dopravného vytťaženia od 6:10 hodiny do 10:20 hodiny v celkovom počte štyridsaťdeväť spojov. Priemerný čas prepravy určený na základe údajov uvedených dopravcami (Slovak Lines a SAD Dunajská Streda) je štyridsaťpäť minút. V popoludňajších hodinách od 14:00 hodiny do 17:00 hodiny premáva z Bratislavy do Šamorína celkovo tridsaťtri spojov. Železničné spojenie je v predmetnom úseku v súčasnosti realizované podnikom RegioJet a. s. Počet obyvateľov v riešenom území je 23.697 (z toho Kalinkovo má 1.068 obyvateľov, Šamorín má 12.630 obyvateľov, Dunajská Lužná má 4.395 obyvateľov, Rovinka má 1.631 obyvateľov, Hamuliakovo má 1.175 obyvateľov, Kvetoslavov má 1.000 obyvateľov, Hviezdoslavov má 408 obyvateľov a Miloslavov má 1.369 obyvateľov). Z toho vyplýva, že v doobedňajšej dopravnej špičke je autobusovou dopravou možné prepraviť len približne 2.450 osôb a pri poobedňajšej špičke je to 1.650 osôb. Z uvedeného jednoduchého prepočtu je jasne badateľná nedostatočnosť tejto ponuky verejnej osobnej dopravy na predmetom území a z toho pramenilo aj extrémne dopravné zaťaženie cestnej siete individuálnou automobilovou dopravou, ktorá je navyše prerušovaná signalizačnými zariadeniami a dopravnými uzlami. Od roku 2001 neexistuje priame napojenie mesta Šamorín na železničnú sieť. Z uvedeného možno konštatovať, že v uvedenej lokalite je možné využívať len individuálnu automobilovú dopravu, pretože neexistuje ponuka, ktorá by mohla uspokojiť potreby miestneho obyvateľstva.

Tieto údaje potvrdzuje aj štatistika podniku RegioJet a. s.. Od začiatku prevádzky osobnej železničnej dopravy na trati 131 súkromnou právnickou osobou sa počet cestujúcich na tejto trati zvýšil až takmer štvornásobne. Zatiaľ čo Železničná spoločnosť Slovensko, národný dopravca v roku 2011 na tejto trati prepravilo približne sedemstoosemdesiatdeväť tisíc cestujúcich, slovenská pobočka podniku RegioJet a. s. odhaduje, že v minulom roku na tejto trati prepravila až vyše 2,7 milióna pasažierov. Presné číslo bude známe až po spracovaní štatistiky z posledných mesiacov minulého roka. Taký nárast je podľa zástupcov súkromného dopravcu celoeurópskym unikátom a

ukazuje na možnosť výrazného posilnenia významu osobnej železničnej dopravy v porovnaní s individuálnou automobilovou dopravou v konkrétnom regióne SR. Je predpoklad, že trend nárastu bude aj naďalej pokračovať. V širšom okolí trate totiž vznikajú ďalšie rezidenčné projekty, ktoré sem prilákajú ďalších obyvateľov. A je možné predpokladať, že v podobnom tempe, ako bude napredovať ich výstavba, bude rásť počet cestujúcich. Ďalším dôvodom na očakávanie výrazného nárastu počtu cestujúcich je zaradenie vlakov súkromného dopravcu na úseku Bratislava – Kvetoslavov do Integrovaného dopravného systému Bratislavského samosprávneho kraja v apríli 2018. Cestujúci budúcej linky S70 si tak budú môcť zakúpiť cestovné lístky platné nielen vo vlakoch podniku RegioJet a. s., ale aj na bratislavskú mestskú hromadnú dopravu, či regionálne vlaky a autobusy v okolí Bratislavy.

Vzhľadom na extrémne dopravné zaťaženie na hlavnom dopravnom ťahu I/63 by nebolo efektívne a pre cestujúcich ani komfortné, aby sa navýšil počet spojov autobusovej dopravy a ako vyplýva z analýzy železničnej dopravy na spojnici Bratislava – Šamorín aj tu sú možnosti rozšírenia spojov limitujúce. Zavedením pravidelnej osobnej lodnej dopravy na tomto úseku, uzatvorením zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme a jej zaradením do Integrovaného dopravného systému Bratislavského samosprávneho kraja by sa doplnili požiadavky obyvateľov na pravidelnú dostupnosť verejnej osobnej dopravy v južných regiónoch SR s napojením na hlavné mesto SR.

V. PRÁVNA ANALÝZA PROBLEMATIKY ZRIADENIA NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE SO ZOHLADNENÍM VNÚTROŠTÁTNYCH PRÁVNYCH PREDPISOV SR A PRÁVNYCH PREDPISOV EÚ

Základný právny rámec osobnej lodnej dopravy možno nájsť v ZVP ako základnom vnútroštátnom právnom predpise upravujúcom vnútrozemskú plavbu. Ako bolo uvedené v prvej kapitole tohto analytického dokumentu osobná lodná doprava je organizovaná preprava osôb vykonávaná pravidelne alebo nepravidelne a to vnútroštátne alebo medzinárodne. V zmysle ZVP má dopravca vykonávajúci prepravu osôb niekoľko povinností, a to:

- vykonávať verejnú vodnú dopravu podľa prepravného poriadku dopravcu, ktorý musí byť zverejnený na webovom sídle dopravcu alebo iným vhodným spôsobom,
- zabezpečiť v rozsahu poskytovaných dopravných a súvisiacich činností ďalšie vybavenie plavidiel potrebné na prevádzku, údržbu, technickú kontrolu a kotvenie plavidiel a na starostlivosť o posádky plavidiel a o cestujúcich,
- poistiť zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla cestujúcim a tretím osobám,

- vykonávať prepravu cestujúcich s odbornou starostlivosťou a dbať o bezpečnosť a poriadok vo svojich zariadeniach a na plavidle,
- vytvárať podmienky na prepravu detí, osôb so zdravotným postihnutím, osôb so zníženou pohyblivosťou, príručnej a cestovnej batožiny a domácich zvierat; na požiadanie MDV SR oznámiť podmienky prístupu vo vzťahu k preprave osôb so zdravotným postihnutím, osôb so zníženou pohyblivosťou a sprevádzajúcich osôb,
- zabezpečiť používateľom verejnej vodnej dopravy riadny priebeh prepravy, predovšetkým aby cestujúci boli prepravení na miesto určenia riadne a včas.

Povinnosť dopravcu poistiť zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla má tento pri všetkých plavidlách, ktoré sú zapísané do evidencie plavidiel. Zmluvu o poistení je povinný uzatvoriť prevádzkovateľ plavidla ešte pred začatím prevádzky plavidla. Poistenie zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla sa vzťahuje na poistenie posádky, cestujúcich, tovaru a škôd spôsobených tretím osobám. Poistenie zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla uzavreté jeho prevádzkovateľom musí trvať po celú dobu prevádzky plavidla.

Prepravný poriadok upravuje požiadavky, za ktorých sa prepravujú osoby a ich batožina vo verejnej vodnej doprave. V prepravnom poriadku sa uvedú najmä podrobnosti zmluvy o preprave osôb a batožiny, rozsah prepravnej povinnosti, práva a povinnosti dopravcu, najmä rozsah zodpovednosti za spôsobenú škodu na zdraví cestujúcich a zvierat a batožine alebo iných veciach a rozsah z toho vyplývajúcich nárokov cestujúcich na náhradu škody alebo na zľavu z ceny prepravy. Prepravný poriadok sa vyhotovuje podľa vzorového prepravného poriadku, ktorý obsahuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 124/2001 Z. z., ktorou sa vydáva vzor na vyhotovenie prepravného poriadku vo verejnej vodnej doprave na vnútrozemských vodných cestách (ďalej len „vyhláška č. 124/2001 Z. z.“). Sťažnosti a reklamácie na plnenie záväzkov z prepravného poriadku a ich vybavovanie dopravcom podľa reklamačného poriadku preskúmava Slovenská obchodná inšpekcia.

Osobitne treba spomenúť zahraničných dopravcov vykonávajúcich verejnú vodnú dopravu. Tí môžu vykonávať verejnú vodnú dopravu na území SR, ak majú oprávnenie podnikat' v medzinárodnej vodnej doprave podľa práva štátu, v ktorom má sídlo alebo trvalý pobyt. Zahraničný dopravca môže vykonať prepravu z územia cudzieho štátu na územie SR alebo z územia SR na územie cudzieho štátu, alebo medzi prístavmi na území SR na základe licencie vydananej orgánom štátu, v ktorom má sídlo alebo trvalý pobyt, ak z medzinárodných dohôd nevyplýva inak. Na prepravu medzi prístavmi na území SR sa vyžaduje predchádzajúce povolenie MDV SR. Povolenie možno udeliť na jednorazovú prepravu alebo na opakovanú prepravu určením počtu prepráv alebo určením času, počas ktorého možno vykonať neobmedzený počet prepráv. Licencia zahraničných dopravcov vydaná príslušným orgánom iného členského štátu EÚ alebo iného zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore sa uznáva. Licenciu zahraničných dopravcov vydanú tretím štátom možno uznať len na základe podmienok vzájomného uznávania.

Prevádzkovateľom plavidla je jeho vlastník alebo ten, kto vykonáva prevádzku plavidla vo vlastnom mene a na základe zmluvy s vlastníkom plavidla. Za riadny stav plavidla a technickú spôsobilosť a prevádzkovú spôsobilosť plavidla zodpovedá jeho prevádzkovateľ, a to najmä za to, že plavidlo nebude svojimi vlastnosťami ohrozovať plynulosť a bezpečnosť svojej prevádzky, plynulosť a bezpečnosť plavebnej prevádzky na vodnej ceste a životné prostredie. Prevádzkovateľ plavidla môže využívať plavidlo len na účel uvedený v lodnom osvedčení. Státie plávajúceho zariadenia na vodnej ceste alebo v prístave je možné iba s platným lodným osvedčením, na základe rozhodnutia o povolení stáť plávajúceho zariadenia na vodnej ceste alebo v prístave. O povolení stáť plávajúceho zariadenia na vodnej ceste alebo v prístave rozhoduje Dopravný úrad na základe žiadosti prevádzkovateľa plavidla po vydaní lodného osvedčenia. Prevádzkovateľ plavidla je povinný pri vykonávaní prevádzky plavidla zabezpečiť ochranu života a zdravia členov posádky plavidla a prepravovaných osôb, ochranu majetku a životného prostredia. Prevádzkovateľ plavidla je v záujme bezpečnosti a plynulosti prevádzky plavidla a zachovania poriadku vo vnútrozemskej plavbe na vodných cestách a v prístavoch povinný dodržiavať pravidlá bezpečnosti prevádzky plavidla a podmienky prevádzky plavidiel vo verejných prístavoch.

Člen posádky plavidla je fyzická osoba vykonávajúca práce súvisiace s prevádzkou plavidla, ktorá musí byť zdravotne spôsobilá, bezúhonná, musí mať požadované vzdelanie a vek a služobnú lodnícku knižku. Člen posádky plavidla, okrem pomocného lodníka, musí byť odborne spôsobilý. Odbornou spôsobilosťou člena posádky plavidla sa rozumie súhrn teoretických vedomostí, praktických skúseností a znalostí všeobecne záväzných právnych predpisov. Člen posádky plavidla, ktorý nevykonával činnosť člena lodnej posádky po dobu dlhšiu ako desať rokov, je povinný zúčastniť sa preskúšania odbornej spôsobilosti pred skúšobnou komisiou Dopravného úradu a preukázať zdravotnú spôsobilosť lekársym posudkom nie starším ako tri mesiace. Minimálny počet členov posádky plavidla určuje osobitne pre každý druh plavidla Dopravný úrad a zapisuje ho do lodného osvedčenia. Minimálnym počtom členov posádky plavidla sa rozumie taký počet členov posádky plavidla, ktorý je potrebný na bezpečné ovládanie plavidla za normálnych prevádzkových podmienok. Ďalším členom posádky plavidla nad rámec určený minimálnym počtom členov posádky plavidla je pomocný lodník.

V zmysle ZVP má aj cestujúci stanovené zákonné povinnosti a to:

- správať sa tak, aby nenarúšal bezpečnú a riadnu prepravu ostatných cestujúcich, nepoškodzoval zariadenia plavidla slúžiace cestujúcim, neznečisťoval plavidlo, životné prostredie a priestory dopravcu určené cestujúcim a neobťažoval ostatných cestujúcich a členov posádky plavidla,
- poslúchnuť pokyny a príkazy členov posádky plavidla alebo dispečera dopravcu, ktoré smerujú k zaisteniu jeho bezpečnosti a bezpečnosti ostatných cestujúcich alebo bezpečnosti a plynulosti prevádzky plavidla,
- nastupovať na plavidlo a vystupovať z plavidla, len keď plavidlo stojí a určený člen posádky plavidla dá na výstup pokyn; vystupovať z plavidla mimo prístavu možno v odôvodnených prípadoch len na pokyn člena posádky plavidla, ktorý sa postará o bezpečnosť cestujúceho,

- zaplatiť cestovné,
- zachovávať opatrnosť, starať sa o vlastnú bezpečnosť a zdržať sa všetkého, čo by mohlo ohroziť alebo obmedziť prevádzku plavidla a bezpečnosť osôb a tovaru,
- dodržiavať prepravný poriadok a zdržiavať sa len v priestoroch vyhradených pre cestujúcich.

Nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu dáva každému dopravcovi cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou možnosť vykonávať vnútroštátnu prepravu osôb v prenájme alebo za úhradu v členskom štáte, v ktorom nie je usadený – kabotáž, za predpokladu že je usadený v členskom štáte EÚ v súlade s jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi, a kde je to vhodné a je oprávnený vykonávať medzinárodnú prepravu osôb vnútrozemskou vodnou dopravou. Dopravca, ktorému je dovolené vykonávať kabotáž, môže naďalej používať na tieto účely iba plavidlá, ktorých vlastníci alebo vlastníci sú buď fyzické osoby, ktoré majú bydlisko v členskom štáte EÚ a ktorí sú štátnymi príslušníkmi členského štátu EÚ alebo právnické osoby, ktoré majú sídlo v členskom štáte EÚ a v ktorých väčšinu vlastní štátni príslušníci členského štátu EÚ. Výkon kabotáže podlieha zákonom, iným právnym predpisom a správnym opatreniam platným v hostiteľskom štáte v oblastiach sadzby a podmienok upravujúcich zmluvy o preprave, a postupy pri nájme a výkone činnosti, technickej špecifikácie pre plavidlá, plavebným a policajným predpisom, času plavby a doby odpočinku a dane z pridanej hodnoty pre dopravné služby pri uplatňovaní pravidiel EÚ.

Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 by malo byť okrem iného zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, ktorá je porovnateľná s inými druhmi dopravy. Keďže cestujúci v námornej doprave a vnútrozemskej vodnej doprave je slabšou stranou zmluvy o doprave, všetkým cestujúcim by sa mala poskytovať minimálna úroveň ochrany. Ochrana cestujúcich by sa mala vzťahovať nielen na osobnú lodnú dopravu medzi prístavmi nachádzajúcimi sa na území členských štátov EÚ, ale aj na osobnú lodnú dopravu medzi uvedenými prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa mimo územia členských štátov EÚ, pričom by sa malo vziať do úvahy riziko narušenia hospodárskej súťaže na trhu osobnej dopravy. Pojem „dopravca Únie“ by sa mal preto na účely tohto nariadenia vykladať čo najširšie. V dôsledku toho by zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, či už spôsobenou zdravotným postihnutím, vekom alebo iným faktorom, mali mať možnosť využívať služby osobnej dopravy a vykonávať výletné plavby, ktoré sú porovnateľné s možnosťami ostatných občanov. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou majú tie isté práva ako všetci ostatní občania, pokiaľ ide o voľný pohyb, slobodu výberu a nediskrimináciu. Členské štáty EÚ by mali podporovať využívanie verejnej dopravy a používanie integrovaných cestovných lístkov s cieľom optimalizovať využívanie a interoperabilitu rôznych druhov dopravy a jej poskytovateľov. Dopravcovia by mali zabezpečiť vyplatenie náhrady cestujúcim v prípade zrušenia alebo meškania spojenia vo výške určitého percentuálneho podielu z ceny cestovného lístka okrem

prípadoch, keď je zrušenie alebo meškanie spôsobené poveternostnými podmienkami ohrozujúcimi bezpečnú prevádzku lode alebo mimoriadnymi okolnosťami, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by sa prijali všetky primerané opatrenia. Cestujúci by mali byť plne informovaní formou prístupnou pre všetkých o svojich právach podľa tohto nariadenia, aby mohli tieto práva účinne využívať. Práva cestujúcich by mali zahŕňať získavanie informácií o osobnej doprave alebo výletnej plavbe pred začiatkom a počas cesty. Všetky základné informácie poskytované cestujúcim by sa mali poskytovať aj vo formátoch prístupných pre zdravotne postihnuté osoby. Cestujúci by mali mať možnosť využívať svoje práva prostredníctvom vhodných a prístupných postupov predkladania sťažností, ktoré zavedú dopravcovia a prevádzkovatelia terminálov v rámci svojich príslušných oblastí pôsobnosti, alebo prípadne predložením sťažností orgánom, ktoré na tento účel určí dotknutý členský štát EÚ.

Na účel Smernice Rady zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní kapitánskych osvedčení pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou, vydávaných jednotlivými štátmi (ďalej len „smernica 672/1991“) sa vnútroštátne kapitánske osvedčenia pre osobnú a nákladnú dopravu na vnútrozemských vodných cestách delia na skupinu A: kapitánske osvedčenia platné pre vodné cesty námorného charakteru a skupinu B: kapitánske osvedčenia platné pre ostatné vodné cesty spoločenstva s výnimkou Rýna, Leky a Waalu. Členské štáty EÚ recipročne uznávajú platné kapitánske osvedčenia uvedené v skupine B ako platné pre plavby na svojich vnútrozemských vodných cestách okrem tých, pre ktoré požadujú osvedčenie pre plavbu na Rýne, ako keby boli tieto osvedčenia vydané nimi samými.

Na smernicu 672/1991 nadväzuje smernica Rady 96/50/ES z 23. júla 1996 o zosúladiení podmienok pre získanie kapitánskych osvedčení vydávaných jednotlivými štátmi pre nákladnú a osobnú dopravu tovaru a osôb po vnútrozemských vodných cestách v spoločenstve (ďalej len „smernica 50/1996“). Rada EÚ prijala smernicu 50/1996 a s ňou aj vzor pre jednotné národné kapitánske osvedčenie, ktorý bol vzájomne uznávaný členskými štátmi EÚ, čím sa odstránili rozdiely vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa získania kapitánskych osvedčení pre vnútrozemskú plavbu. Na získanie osvedčenia musí žiadateľ splňať minimálne požiadavky. Prvou požiadavkou je, že musí mať minimálne 21 rokov veku. Ďalej musí žiadateľ poskytnúť dôkaz o fyzickej a duševnej spôsobilosti tým, že sa podrobí lekárskemu vyšetreniu vykonanému lekárom, ktorého uznal príslušný orgán. Rovnako musí žiadateľ poskytnúť dôkaz o svojej minimálne štvorročnej odbornej praxi člena posádky lode vnútrozemskej plavby. A tiež musí žiadateľ zložiť skúšku z odborných znalostí v súlade so smernicou 50/1996.

V súčasnosti neexistujú žiadne právne prekážky, ktoré by znemožňovali zriadenie a ďalšiu prevádzku národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach SR.

VI. ANALÝZA MOŽNOSTI POSKYTNUTIA POMOCI ŠTÁTOM PRI ZRIADENÍ A PREVÁDZKE NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V SR Z POHLADU PRAVIDIEL EÚ V OBLASTI ŠTÁTNEJ POMOCI

Podľa článku 107 odseku 1 ZFEÚ, ak nie je zakladajúcimi zmluvami EÚ ustanovené inak, pomoc poskytovaná členským štátom EÚ alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom EÚ, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi EÚ.

Štátnou pomocou sú teda také opatrenia v prospech podnikov, ktoré kumulatívne spĺňajú nasledovné kritériá:

- prevod verejných zdrojov a pripísateľnosť štátu,
- ekonomické zvyhodnenie príjemcu pomoci,
- selektívnosť opatrenia pomoci,
- vplyv na hospodársku súťaž,
- vplyv na vnútorný obchod EÚ.

Podľa článku 107 ZFEÚ sa pravidlá štátnej pomoci vo všeobecnosti uplatňujú len vtedy, keď je príjemcom pomoci „podnik“. Podnikom sa rozumie každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na právne postavenie a spôsob jeho financovania. Hospodárskou činnosťou je každá činnosť, ktorá spočíva v ponuke tovaru a/alebo služieb na trhu. Označenie konkrétneho subjektu za podnik teda plne závisí od povahy jeho činnosti (tzn. podnikom môže byť napr. aj nezisková organizácia alebo príspevková organizácia za predpokladu výkonu hospodárskej činnosti).

Podľa článku 108 odseku 3 ZFEÚ, EK musí byť v dostatočnom čase upovedomená o zámeroch v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci, aby mohla podať svoje pripomienky. Členské štáty EÚ sú preto vo všeobecnosti povinné pred poskytnutím štátnej pomoci notifikovať plánované poskytnutie štátnej pomoci EK, tzn. požiadať EK o schválenie poskytnutia štátnej pomoci (všeobecná notifikačná povinnosť). Žiadosť o schválenie poskytnutia štátnej pomoci sa EK predkladá (notifikuje) v súlade s ustanovením § 9 odsekom 4 ZŠP prostredníctvom Protimonopolného úradu SR v slovenskom jazyku na príslušnom notifikačnom formulári.

Existujú však aj prípady, kedy je možné poskytnúť pomoc bez jej predchádzajúcej notifikácie EK, musia byť však splnené všetky podmienky stanovené ZŠP a príslušnou legislatívou EÚ. Ide o nasledovné výnimky:

- minimálna pomoc,
- skupinové výnimky,
- individuálna pomoc poskytovaná na základe platných a účinných schém štátnej pomoci,

- individuálna pomoc poskytovaná na základe platných a účinných schém minimálnej pomoci.

6.1. NAVRHNUTÉ MOŽNOSTI ZRIADENIA NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V SR Z POHLADU PRAVIDIEL EÚ V OBLASTI ŠTÁTNEJ POMOCI

6.1.1. Zriadenie národného dopravcu - založenie novej právnickej osoby

Hospodárske transakcie, ktoré vykonávajú verejné subjekty, neposkytujú hospodársku výhodu druhej strane, a teda nepredstavujú štátnu pomoc, ak sa vykonávajú v súlade s bežnými trhovými podmienkami. Na účely zistenia prítomnosti štátnej pomoci v prípadoch verejnej investície (napr. založenie novej spoločnosti, kapitálové injekcie) na stanovenie toho, či investícia verejného subjektu predstavuje štátnu pomoc, je potrebné ex ante (s ohľadom na informácie dostupné v čase rozhodovania o „zásahu“ štátu) posúdiť, či by súkromný investor porovnateľnej veľkosti pôsobiaci v bežných podmienkach trhového hospodárstva mohol mať záujem uskutočniť za podobných podmienok predmetnú investíciu (kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve)³.

Každý obozretný subjekt v trhovom hospodárstve by v skutočnosti spravidla uskutočnil vlastné ex ante posúdenie stratégie a finančného výhľadu projektu, napr. vo forme podnikateľského plánu. Na účely uplatnenia kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve je potrebné zohľadniť len prínosy a záväzky súvisiace s postavením štátu ako hospodárskeho subjektu, s vylúčením tých, ktoré sa viažu na jeho postavenie ako orgánu verejnej moci.

Kritérium súkromného investora v trhovom hospodárstve sa neuplatňuje za bežných okolností vtedy, ak štát koná ako orgán verejnej moci, a nie ako hospodársky subjekt. Ak sa zásah štátu uskutoční napríklad z dôvodov súvisiacich s verejnou politikou (napr. na účely sociálneho alebo regionálneho rozvoja), správanie štátu môže, hoci je racionálne z hľadiska verejnej politiky, zároveň zohľadňovať aspekty, ktoré by subjekt v trhovom hospodárstve spravidla nezohľadnil.

Ak členský štát EÚ tvrdí, že koná ako subjekt v trhovom hospodárstve, musí v prípade pochybností predložiť dôkaz preukazujúci, že rozhodnutie uskutočniť transakciu sa prijalo na základe hospodárskych hodnotení porovnateľných s tými, ktoré by za podobných okolností uskutočnil racionálny subjekt v trhovom hospodárstve (s podobnými charakteristikami ako príslušný verejný subjekt) s cieľom zistiť výnosnosť alebo hospodárske výhody transakcie.

Súlad transakcie s trhovými podmienkami sa musí overiť globálnym posúdením účinkov transakcie na dotknutý podnik bez ohľadu na to, či by subjekty v trhovom hospodárstve mali k dispozícii konkrétne prostriedky použité na uskutočnenie tejto transakcie. Uplatniteľnosť kritéria

³ Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 odseku 1 ZFEÚ, časť 4.2. predmetného oznámenia (Ú. v. C 262, 19.7.2016).

súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nemožno vylúčiť napríklad len preto, lebo štát použil prostriedky fiškálnej povahy.

Súlad transakcie s trhovými podmienkami možno zistiť priamo na základe trhových informácií týkajúcich sa transakcie v situáciách keď verejné a súkromné subjekty uskutočňujú transakciu *pari passu* alebo keď sa transakcia týka predaja a nákupu majetku, tovaru a služieb (alebo ide o iné porovnateľné transakcie) prostredníctvom súťažného, transparentného, nediskriminačného a nepodmieneného postupu verejného obstarávania. V týchto prípadoch, ak sa na základe konkrétnych trhových informácií o transakcii preukáže, že transakcia nie je v súlade s trhovými podmienkami, by spravidla nebolo vhodné použiť iné metódy oceňovania na dosiahnutie odlišného záveru.

Ak sa transakcia uskutočnila prostredníctvom verejného obstarávania alebo na základe podmienok *pari passu*, je to priamy a špecifický dôkaz súladu s trhovými podmienkami. Skutočnosť, že sa transakcia neuskutočnila prostredníctvom verejného obstarávania alebo zásah verejných subjektov nie je *pari passu* so zásahom súkromných subjektov, však automaticky neznamena, že transakcia nie je v súlade s trhovými podmienkami. V takýchto prípadoch možno súlad s trhovými podmienkami posúdiť prostredníctvom referenčného porovnávania alebo iných metód oceňovania.

V prípade, ak nebude možné preukázať, že zriadenie národného dopravcu je v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve, pri zriadení národného dopravcu nie je možné vylúčiť prvok štátnej pomoci, ktorý spočíva v poskytnutí hospodárskej výhody a vyžaduje sa posúdenie z hľadiska súladu s pravidlami EÚ v oblasti štátnej pomoci pre konkrétny účel štátnej pomoci.

6.1.2. Prevádzka národného dopravcu - služby všeobecného hospodárskeho záujmu pre vykonávanie osobnej lodnej dopravy zo strany novej alebo existujúcej právnickej osoby

Z judikatúry SD EÚ vyplýva, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu sú podnikmi poverenými „zvláštnou úlohou“. Vo všeobecnosti poverenie „zvláštnou úlohou – službou vo verejnom záujme“ zahŕňa poskytovanie služieb, ktoré by na seba podnik, ak by myslel na svoje vlastné obchodné záujmy, neprevzal alebo by ich neprevzal v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok.

EK sa domnieva, že by nebolo vhodné spájať plnenie konkrétnych záväzkov služieb všeobecného hospodárskeho záujmu s činnosťou, ktorá už je alebo môže byť v uspokojivej miere a za podmienok, napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe, vykonávaná podnikmi pôsobiacimi za bežných trhových podmienok. Ako uvádza EK vo svojom oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (2012/C8/02) služby, ktoré sa majú označiť za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, musia byť určené pre občanov alebo byť v záujme spoločnosti ako celku.

Podľa článku 106 odseku 2 ZFEÚ podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podliehajú pravidlám zakladajúcej zmluvy EÚ, najmä pravidlám

hospodárskej súťaže. Článok 106 odsek 2 ZFEÚ sa však neuplatňuje na úhradu za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v odvetví vnútrozemskej dopravy. Na tento druh úhrady sa vzťahuje článok 93 ZFEÚ, ktorý je lex specialis vo vzťahu k článku 106 odseku 2 ZFEÚ. Podľa článku 93 ZFEÚ pomoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou.

V článku 1 odseku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (ďalej len „nariadenie 1370/2007“) sa stanovuje, že členské štáty EÚ môžu uplatňovať nariadenie č. 1370/2007 na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami. Aby sa zabezpečila právna istota, malo by sa rozhodnutie členského štátu EÚ o uplatňovaní nariadenia 1370/2007 na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami prijať transparentným spôsobom prostredníctvom právne záväzného aktu⁴. Uplatňovanie nariadenia 1370/2007 na služby osobnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách môže byť účelné najmä tam, kde sú tieto služby začlenené do širšej siete mestskej, prímestskej alebo regionálnej verejnej osobnej dopravy.

Na niektoré aspekty osobnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách sa ďalej vzťahuje nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu⁵ a nariadenie Rady (ES) č. 1356/96 z 8. júla 1996 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby⁶.

Všeobecným pravidlom je, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podliehajú pravidlám ZFEÚ, najmä pravidlám hospodárskej súťaže za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel im neznemožňuje plniť zverené špecifické úlohy z dôvodov právnych alebo faktických.

V súčasnosti sa mnohé služby vo vnútrozemskej osobnej doprave, ktoré sú potrebné z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu, nemôžu poskytovať na komerčnom základe (súkromnými osobami). Príslušné orgány členských štátov EÚ musia mať možnosť konať tak, aby zabezpečili poskytovanie týchto služieb. Mechanizmy, ktoré môžu použiť na zabezpečenie poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sú tieto: udelenie výlučných práv poskytovateľom služieb vo verejnom záujme, poskytnutie finančnej úhrady poskytovateľom

⁴ V tejto súvislosti dávame do pozornosti zákon Českej republiky č. 194/2010 Sb. o verejných službách v preprave cestujúcich a o zmene ďalších zákonov. Predmetný zákon upravuje právnu úpravu verejných služieb v nadväznosti na nariadenie č. 1370/2007. Podľa § 1 ods. 2 predmetného zákona uvádza, že ustanovenia tohto zákona sa primerane použijú aj na postup pri zisťovaní verejných služieb v preprave cestujúcich vo vnútrozemskej plavbe.

⁵ Ú. v. EÚ L 373, 31.12.1991, s. 1

⁶ Ú. v. EÚ L 175, 13.7.1996, s. 7

služieb vo verejnom záujme a vymedzenie všeobecných pravidiel poskytovania verejnej dopravy, ktoré sú uplatniteľné na všetkých poskytovateľov. Všeobecné pravidlá sú opatrenia pre jeden alebo niekoľko druhov služieb vo verejnom záujme, ktoré môžu príslušné orgány jednostranne uložiť poskytovateľom služieb vo verejnom záujme nediskriminačným spôsobom, alebo ktoré sa môžu začleniť do zmlúv uzatvorených medzi príslušným orgánom a poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme. Členské štáty EÚ a/alebo príslušné orgány môžu verejnú dopravu organizovať pomocou všeobecných pravidiel, ako sú zákony, vyhlášky alebo regulačné opatrenia. Ak však tieto všeobecné pravidlá zahŕňajú náhradu alebo výlučné právo, ďalšou povinnosťou je uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme podľa článku 3 odseku 1 nariadenia 1370/2007.

Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Zmluva o službách vo verejnom záujme je „jeden alebo viacero právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme“. Zmluva môže mať tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom, ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu, alebo ktorá obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi. Pojem „zmluva o službách vo verejnom záujme“ vymedzený v nariadení 1370/2007 zahŕňa preto aj koncesie na služby vo verejnom záujme. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narušala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb.

V prípade služieb vo verejnom záujme za predpokladu, že sa náhrada za tieto služby platí v súlade s nariadením 1370/2007, musí byť považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom a oslobodená od požiadavky predchádzajúceho oznámenia stanovenej v článku 108 odseku 3 ZFEÚ podľa článku 9 odseku 1 uvedeného nariadenia. Úhrada, ktorú by poskytli príslušné orgány na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mala vypočítat' spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Príslušný orgán by mal tiež dodržiavať podrobné pravidlá, ktoré zabezpečujú, že výška úhrady je primeraná a odráža snahu o efektívnosť a kvalitu služieb. Po prvé, musí sa poskytnúť na zabezpečenie poskytovania služieb, ktoré sú službami všeobecného záujmu v zmysle zmluvy. Po druhé, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, žiadna platba úhrady nesmie prekročiť sumu potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na výkon záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk.

Podľa článku 7 nariadenia 1370/2007 každý príslušný orgán raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré spadajú do jeho

kompetencie, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách náhrad a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme náhrady. Príslušné orgány majú podľa článku 7 nariadenia 1370/2007 určité povinnosti zverejniť plánované (a realizované) zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v Úradnom vestníku EÚ. Príslušné orgány najmenej rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo rok pred priamym zadáním zmluvy o službách vo verejnom záujme uverejnia v Úradnom vestníku EÚ niektoré informácie o predpokladanej zmluve. Útvary EK vypracovali vzorové formuláre a postupy, ktoré príslušným orgánom umožňujú splniť tieto požiadavky na uverejnenie. Keďže údaje sa môžu použiť opakovane, formuláre a postupy uverejnenia by mali príslušným orgánom takisto umožniť, aby v prípade záujmu využili synergický efekt s uverejnením verejnej súťaže na služby podľa článku 5 odseku 3 nariadenia 1370/2007.

6.2. VÝSTUPY PROJEKTU TRANSDANUBE, DOPRAVNÉ LODNÉ SPOJENIE DUNAJBUS – PRÍSTAVNÁ, PRÍSTUPOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA ZB POHLADU PRAVIDIEL EÚ V OBLASTI ŠTÁTNEJ POMOCI

Z hľadiska pravidiel EÚ v oblasti štátnej pomoci aj výstavba akéhokoľvek typu infraštruktúry, ktorá sa má hospodársky využívať, je sama o sebe hospodárskou činnosťou, tzn. na jej financovanie sa vzťahujú pravidlá štátnej pomoci. Verejné financovanie infraštruktúry má zahŕňať všetky formy poskytovania štátnych zdrojov na výstavbu, nadobudnutie alebo prevádzku infraštruktúry.

Projekty v oblasti infraštruktúry často zahŕňajú niekoľko kategórií zainteresovaných strán a každá súvisiaca štátna pomoc môže potenciálne predstavovať výhodu z hľadiska budovania (vrátane rozširovania alebo zlepšovania), prevádzky alebo využívania infraštruktúry. V rámci projektov infraštruktúry je preto potrebné rozlišovať medzi staviteľmi a/alebo prvými vlastníkami infraštruktúry, prevádzkovateľmi (t. j. podnikmi, ktoré priamo infraštruktúru využívajú na účely poskytovania služieb konečným používateľom vrátane podnikov, ktoré nadobudnú infraštruktúru od staviteľa/prvého vlastníka na účely jej hospodárskeho využívania, alebo ktoré získajú koncesiu alebo licenciu na využívanie a prevádzkovanie infraštruktúry) a konečnými používateľmi infraštruktúry, hoci tieto funkcie sa môžu v niektorých prípadoch prelínať.

Ako vyplýva z rozhodovacej praxe EK verejné financovanie prístavnej a prístupovej infraštruktúry podporuje hospodársku činnosť, a preto v zásade podlieha pravidlám štátnej pomoci. Prístavná infraštruktúra je infraštruktúra a zariadenia na poskytovanie prístavných služieb súvisiacich s prepravou, napríklad prístaviská používané na zakotvenie lodí, kolmé hrany, móla a plávajúce pontónové rampy v prílivových oblastiach, prístavné bazény, násypy a rekultivované plochy, infraštruktúra pre alternatívne palivá a infraštruktúra na zber lodného odpadu a zvyškov nákladu. Prístupová infraštruktúra je akýkoľvek druh infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie prístupu a vstupu používateľov z pevniny alebo mora či rieky do prístavu alebo v rámci prístavu, ako napríklad cesty, železničné trate, kanály a plavebné komory. Prístavy môžu

medzi sebou súťažiť, preto financovanie prístavnej a prístupovej infraštruktúry má takisto potenciál ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi EÚ.

Verejné financovanie infraštruktúry, ktorá sa nemá komerčne využívať, je v zásade vylúčené z uplatňovania pravidiel štátnej pomoci (verejné cesty, mosty alebo kanály dané do užívania verejnosti bez akýchkoľvek obmedzení). Investície do infraštruktúry, ktorá je nevyhnutná pre činnosti, ktoré patria do zodpovednosti štátu v rámci výkonu jeho verejných právomocí, taktiež nepatria do rozsahu pravidiel štátnej pomoci. K takýmto činnostiam, ktoré majú vo všeobecnosti nehospodársku povahu, patrí napr. kontrola námornej dopravy, protipožiarna ochrana, polícia a colné orgány.

VII. EKONOMICKÁ ANALÝZA PROBLEMATIKY ZRIADENIA A NÁSLEDNEJ PREVÁDZKY NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V SR

Už v kapitolách vyššie (ale aj v projektoch ako „Dunajbus“) bola identifikovaná ako najlepšia možnosť pre pôsobenie „vodného“ dopravcu prevádzkovanie pravidelnej osobnej lodnej dopravy na Dunaji v priestore Devín - Bratislava – Šamorín, s vyhlídkou na ďalšie rozširovanie po Dunaji a dolných tokoch Váhu či Moravy. V prípade osvedčenia tohto dopravného systému ho možno postupne rozširovať na Komárno a výhľadovo až na Štúrovo. Zapojenie ďalších vetiev do systému (na dolnom toku Váhu po Piešťany alebo na dolnom toku Moravy po Devínsku Novú Ves) je závislé od zlepšenia plavebných podmienok na týchto úsekoch.

V dokumente sa uvažuje s 3 variantmi:

Variant 0: nezriaďovanie národného dopravcu žiadnou formou;

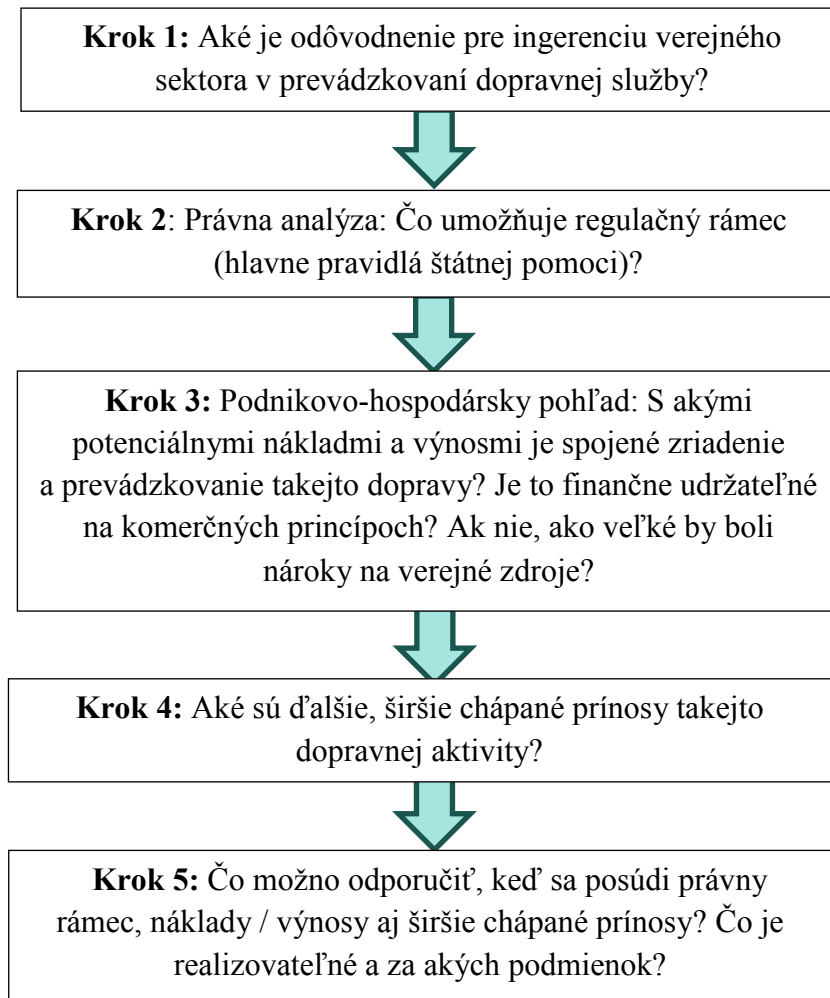
Variant 1: zriadenie národného dopravcu založením nového podniku;

Variant 2: poverenie existujúceho podniku výkonom tejto funkcie (s nákupom výkonov vo verejnom záujme).

Návrh postupu je stanovený v schéme 1, kde sú v prvom kroku identifikované východiskové argumenty, pre ktoré vo všeobecnosti možno akceptovať ingerenciu verejného sektora v dopravných službách. Na to nadväzuje právna analýza, ktorá mapuje regulačný rámec zriaďovania a prevádzkovania dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave a vedie k definovaniu spôsobov, ako možno subjektmi verejnej správy zriadiť tohto dopravcu a podporovať prevádzkovanie vodnej dopravy (aby bol dodržaný súlad s pravidlami spoločného trhu EÚ). Tieto dva kroky dávajú obraz o tom, čo, z akého dôvodu a za akých podmienok možno realizovať, ale ešte bez akýchkoľvek kvantifikácií. V treťom kroku sú vyčíslené predpokladané investičné výdavky, prevádzkové náklady a výnosy. Z ich konfrontácie sa získa informácia o finančnej udržiateľnosti, pravdepodobnom hospodárskom výsledku, či o potrebných tokoch dotácií z verejných zdrojov. Tento podnikovo-hospodársky pohľad sa v štvrtom kroku rozširuje o ďalšie

spoločensko-ekonomické či environmentálne efekty (národohospodárske dopady a medzi nimi aj externé efekty súvisiace so zriadením/prevádzkovaním takejto služby). V poslednom kroku je zvažovaná realizácia vopred určených alternatív, pri zohľadnení výsledkov všetkých už menovaných úkonov, a zdôvodnené záverečné stanoviská.

Schéma 1: Postup analýzy



7.1. ODÔVODNENIE PRE INGERENCIU VEREJNÉHO SEKTORA V PREVÁDZKOVANÍ DOPRAVNEJ SLUŽBY

Informácie o použitých metódach, pracovných postupoch a údajoch sú prezentované v tých častiach štúdie, ktorých sa priamo týkajú. Detaily metodiky a matematicko-štatistické výstupy sú uvedené v prílohách materiálu.

Nevyhnutným východiskom je zváženie argumentov, pre ktoré je akceptovateľná ingerencia štátu v doprave. Argumenty v prospech angažovania sa štátu v akejkoľvek oblasti sú

postavené na prítomnosti trhových zlyhaní. V oblasti dopravy to zahŕňa najmä prítomnosť rôznych druhov externalít (t. j. najmä negatívnych efektov na ostatných jednotlivcoch, ktoré neprechádzajú trhom a nie sú s nimi spojené konkrétne peňažné náklady), výnosov z rozsahu, ktoré motivujú vznik nekonkurenčných trhov a snahy zabezpečiť dopravu aj z a do komerčne neatraktívnych lokalít.

Externality typické pre dopravné trhy zahŕňajú najmä:

- Znečistenie životného prostredia
- Náklady na údržbu cestnej siete
- Náklady spojené s preťažením cestnej siete a vznikom dopravných zápch
- Náklady spojené so znížením bezpečnosti na ceste v prípade veľkého vyťaženia cestnej siete

Individuálna automobilová doprava vytvára uvedené negatívne efekty. Takto vzniknuté náklady však nenesú konkrétni cestujúci, ktorí ich vytvárajú, ale rozkladajú sa medzi všetkých účastníkov dopravy (a v prípade znečistenia aj medzi ostatnú populáciu). Využívanie automobilovej dopravy má preto tendenciu byť väčšie ako je spoločensky optimálne.

Jedným z možných riešení je zdanenie tejto formy dopravy (čo čiastočne zabezpečuje daň z minerálnych olejov), spoplatnenie využívania cestnej siete (čo sa využíva v prípade diaľničnej infraštruktúry) alebo spoplatnenie vstupu do mesta alebo vybraných mestských častí. Iným spôsobom je dotovanie verejnej dopravy (alebo jej zabezpečenie štátnym podnikom), keďže tá vytvára menej vyššie uvedených negatívnych efektov.

V prípade rozhodnutia dotovať verejnú dopravu je potrebné urobiť rozhodnutie o povahe dotačného modelu. Dva možné spôsoby spočívajú buď v dotovaní linky alebo v dotovaní cestovného lístka. Toto rozlíšenie je kľúčové najmä pri rizikovejších projektoch, akými je aj budovanie osobnej lodnej dopravy, keďže v prípade dotácie linky nesie väčšiu časť rizika na svojich pleciach štát. Linka je totiž v takomto prípade dotovaná rovnakou sumou aj v prípade nízkeho vyťaženia. Potenciálna osobná lodná doprava má ambíciu byť doplnkovou formou dopravy.

Druhým dôvodom, prečo je možné odôvodniť vstup štátu na dopravný trh je vznik rastúcich výnosov z rozsahu, ktoré negatívne ovplyvňujú konkurenčné prostredie. Rastúce výnosy z rozsahu popisujú situáciu, kedy môže podnik zvýšiť objem poskytovaných služieb bez toho, aby proporcionálne rástli náklady, čo motivuje k zlučovaniu podnikov a sťažuje konkurencieschopnosť malých poskytovateľov. Na dopravnom trhu sa rastúce výnosy z rozsahu prejavujú nielen preto, že s rastom kapacity klesajú priemerné fixné náklady, ale aj preto, že napr. zdvojnásobenie kapacity nielenže umožní prepraviť dvakrát viac ľudí, ale vedie k polovičným čakacím časom a vytvára tak viac než dvakrát väčší benefit pre spotrebiteľov. Tieto efekty sa silne prejavujú najmä v autobusovej doprave, pri lodnej doprave s veľmi obmedzenou kapacitou ich považujeme za zanedbateľné.

Tretím dôvodom, prečo by mal mať štát záujem vstúpiť do skúmaného trhu, je snaha zabezpečiť cenovo prístupnú verejnú dopravu do a z lokalít, ktoré by neboli pre súkromný sektor

rentabilné. Podobne ako problém rastúcich výnosov, aj tento faktor je pri zvažovaní osobnej lodnej dopravy na trase Šamorín – Bratislava - Devín zanedbateľný.

Hlavné argumenty v prospech angažovania verejného sektora v osobnej lodnej doprave sú založené hlavne na probléme externalít. Ako je uvedené nižšie (v časti 7.3.) väčšina potenciálnych cestujúcich sú ľudia, ktorí momentálne cestujú inou formou verejnej dopravy, primárne autobusmi. Lodná doprava by takto vzhľadom na svoju obmedzenú kapacitu zabezpečila iba veľmi mierne odťaženie cestnej siete (to je však stále väčšie v porovnaní so situáciou, ak by jej hlavnou alternatívou bola železničná doprava). Na druhej strane, jej pozitívom sú niektoré kladné environmentálne aspekty⁷.

7.2. POSÚDENIE ÚROVNE REGULÁCIE A LIBERALIZÁCIE OSOBNEJ LODNEJ DOPRAVY V POROVNANÍ S NÁKLADNOU LODNOU DOPRAVOU V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Táto časť prináša právnu analýzu zameranú najmä na skúmanie podmienok základného rámca právnej regulácie v nákladnej lodnej doprave a osobnej lodnej doprave, identifikáciu rozdielov z hľadiska podmienok vyžadovaných pre vstup nového subjektu na trh osobnej lodnej dopravy a nákladnej lodnej dopravy, ako aj podmienok jej následnej realizácie. Ide o vymedzenie a následné porovnanie požiadaviek, ktoré musí potenciálny záujemca o podnikanie v nákladnej lodnej doprave a osobnej lodnej doprave spĺňať pred začatím prevádzkovania verejnej vodnej dopravy, ako aj počas jej trvania.

Podľa § 7 ZVP platí, že vodnou dopravou je preprava tovaru a osôb plavidlami na vodných cestách na účel podnikania aj vtedy, ak toto podnikanie nie je vykonávané pravidelne. Vodná doprava môže mať charakter verejnej vodnej dopravy alebo neverejnej vodnej dopravy. Verejná vodná doprava je organizovaná preprava osôb (osobná lodná doprava) a tovaru pre cudziu potrebu (nákladná lodná doprava) po vodných cestách a v územných obvodoch verejných prístavov, ktorá sa vykonáva za úhradu. Vykonávať verejnú vodnú dopravu môže podnikateľ na základe licencie (ďalej len „dopravca“), ktorú udeľuje Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“). Verejná vodná doprava na vodnej ceste môže byť vnútroštátna alebo medzinárodná. Verejná vodná doprava je vnútroštátna, ak celá trasa prepravy a poskytovaných dopravných služieb je výlučne na území Slovenskej republiky. Podnikateľom v zmysle uvedeného, je subjekt oprávnený vykonávať verejnú vodnú dopravu, ktorý podniká na základe iného než živnostenského oprávnenia podľa osobitných predpisov.⁸ V tomto zmysle hovoríme o právnickej osobe (napr. niektorá z foriem obchodnej spoločnosti upravenej v druhej

⁷ Ako sa uvádza v časti 7.4.2, kladným environmentálnym aspektom je predovšetkým využívanie prírodou danej dopravnej cesty bez potreby zaberať ďalší priestor. Emisná náročnosť klesá až prípadným využitím hybridného, či iného alternatívneho pohonu.

⁸ § 2 ods. 2 písm. c) ObZ.

časti zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov (ďalej len „ObZ“) a pod.), resp. fyzickú osobu podnikateľa, ktorá po splnení ďalších podmienok môže vykonávať vodnú dopravu.

Čo sa týka konkrétnych podmienok, pre získanie oprávnenia vykonávať verejnú nákladnú resp. osobnú lodnú dopravu, tak tieto môžeme v základnej rovine rozdeliť na tie, ktoré sa viažu na personálnu spôsobilosť dopravcu a tie, ktoré sa týkajú jeho materiálnej spôsobilosti.

V súvislosti s prvou skupinou podmienok pre výkon verejnej vodnej dopravy je základnou podmienkou získanie licencie, ktorú podľa § 12 ZVP udeľuje MDV SR právnickej osobe so sídlom v Slovenskej republike alebo fyzickej osobe, ktorá má trvalý pobyt v Slovenskej republike, a to po splnení ďalších podmienok stanovených ZVP a inými predpismi, ktoré sú analyzované ďalej v tejto časti dokumentu.

Zahraničný dopravca⁹ môže vykonávať verejnú vodnú dopravu na území Slovenskej republiky, ak má oprávnenie podnikat' v medzinárodnej vodnej doprave podľa práva štátu, v ktorom má sídlo alebo trvalý pobyt a spĺňa ďalšie podmienky, ktoré sú analyzované ďalej v tejto časti dokumentu.

Ak právnická osoba alebo fyzická osoba žiada o udelenie licencie na vykonávanie medzinárodnej verejnej vodnej dopravy, musí splniť vyššie uvedené podmienky a zároveň preukázať tzv. finančnú spôsobilosť.

Náležitosti žiadosti o udelenie licencie upravuje § 15 ZVP, a to zvlášť pre právnickú osobu a pre fyzickú osobu, zároveň stanovuje osobitné podmienky na udelenie licencie na vykonávanie medzinárodnej verejnej vodnej dopravy.¹⁰

Ďalej je nevyhnutným predpokladom uskutočňovania lodnej dopravy odborne spôsobilá posádka plavidla, ktorej požadované zloženie je upravené Plavebným opatrením č. 120/2016 o požiadavkách na minimálne zloženie posádok plavidiel prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách, režime plavby a dobe práce a odpočinku.

Podmienky na získanie oprávnenia člena posádky plavidla - vodca plavidla (lodný kapitán, lodný kapitán I., II. a III. triedy), kormidelník, lodník, pomocný lodník, lodný strojník (lodný strojník I., II. triedy) upravuje vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 12/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o kvalifikačných predpokladoch, o overovaní odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla a vodcu malého plavidla a vzory preukazov odbornej spôsobilosti členov posádky plavidla v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 12/2005 Z. z.“).

Medzi materiálne podmienky výkonu verejnej vodnej dopravy patrí spôsobilé plavidlo, jeho registrácia, ciachovanie, poistenie, dohody s prístavmi a pod.

⁹ Na vymedzenie pojmu zahraničný dopravca sa vzťahuje § 21 ods. 2 ObZ, ktorý definuje Zahraničnú osobu ako fyzickú osobu s bydliskom alebo právnickú osobu so sídlom mimo územia Slovenskej republiky.

¹⁰ Účtovná závierku alebo potvrdenie o vinkulácii peňažných prostriedkov na účte v banke alebo pobočke zahraničnej banky.

Ďalšou požiadavkou na výkon verejnej vodnej dopravy je vydanie prepravného poriadku pri nákladnej aj osobnej lodnej doprave s tým, že pri osobnej lodnej doprave sa vyžaduje aj vydanie cestovného poriadku¹¹.

Medzi ďalšie rozdiely v rámci právnej regulácie osobnej a nákladnej lodnej dopravy zaraďujeme problematiku samotného predmetu prepravy, tzn. právnu úpravu požiadaviek kladených na prepravu osôb (osobná lodná doprava), resp. tovaru (nákladná lodná doprava). V tejto súvislosti je osobitne významná oblasť prepravy nebezpečného tovaru vnútrozemskou vodnou dopravou, ktorej podmienky sú stanovené v dohode ADN.

V rámci právnej analýzy sa identifikujú rozdiely právnej úpravy v nákladnej lodnej doprave a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na:

- získanie licencie pre výkon tejto činnosti;
- registráciu a ciachovanie plavidiel;
- poistenie pre výkon tejto činnosti;
- požiadavky na posádku plavidla;
- starostlivosť a požiadavky pri preprave osôb a tovaru (s osobitným zreteľom na nebezpečný tovar);
- pravidlá štátnej pomoci.

7.2.1. Identifikácia rozdielov právnej úpravy medzi nákladnou a osobnou lodnou dopravou, ktoré sa vzťahujú na získanie licencie pre výkon tejto činnosti

Oblasť udeľovania licencií vo vodnej doprave regulujú najmä nasledovné zákonné a podzákonné predpisy:

- ZVP,
- Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 123/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu, rozsahu a priebehu skúšky a o forme osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu vo vodnej doprave (ďalej len „vyhláška č. 123/2001 Z. z.“),
- Rozhodnutie Ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 74/2018, ktorým zriadil skúšobnú komisiu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu vo vodnej doprave a stanovil jej zloženie ako aj skúšobný poriadok,
- Príloha k rozhodnutiu ministra č. 74/2018, ktorým je Skúšobný poriadok skúšobnej komisie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu vo vodnej doprave.

¹¹ Podrobnosti upravuje Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 124/2001 Z. z. ktorou sa vydáva vzor na vyhotovenie prepravného poriadku vo verejnej vodnej doprave na vnútrozemských vodných cestách

Vykonávať verejnú vodnú dopravu môže podnikateľ na základe licencie, ktorú udeľuje MDV SR. Na vykonávanie verejnej vodnej dopravy malými plavidlami sa vzťahuje § 31 ZVP.

Licenciu na vykonávanie verejnej vodnej dopravy, bez ohľadu na to či sa jedná o nákladnú alebo osobnú lodnú dopravu, udeľuje MDV SR na základe žiadosti.¹²

- a) právnickej osobe so sídlom v Slovenskej republike, ak členovia jej štatutárneho orgánu sú spôsobilí na právne úkony¹³, bezúhonní¹⁴ a aspoň jeden člen štatutárneho orgánu je odborne spôsobilý¹⁵;
- b) fyzickej osobe, ktorá má trvalý pobyt v Slovenskej republike, je spôsobilá na právne úkony, bezúhonná a odborne spôsobilá; to sa vzťahuje aj na zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený; žiadateľ nemusí spĺňať podmienku odbornej spôsobilosti, ak ju spĺňa jeho zodpovedný zástupca.

Licencia sa udeľuje na dobu neurčitú alebo na dobu určitú. Platnosť licencie udelené na dobu určitú zaniká uplynutím doby, na ktorú bola licencia udelená. Z uvedeného vyplýva, že licencia sa na dobu určitú vydáva na určité obdobie v kalendárnom roku a po vypršaní platnosti licencie sa táto nepredlžuje, ale vydáva sa nová. Udeľovanie licencie vo verejnej vodnej doprave je spoplatnené v závislosti od toho, či sa jedná o udelenie dopravnej licencie na medzinárodnú verejnú vodnú dopravu (165,50 eura - za kalendárny rok) alebo o licenciu na vnútroštátnu verejnú vodnú dopravu (99,50 eura - za kalendárny rok).¹⁶ Ak dôjde k strate, znehodnoteniu alebo odcudzeniu licencie, MDV SR vydá na základe písomnej žiadosti držiteľa licencie duplikát licencie.

Ak právnická osoba alebo fyzická osoba žiada o udelenie licencie na vykonávanie medzinárodnej verejnej vodnej dopravy, musí splniť vyššie uvedené podmienky a preukázať tzv. finančnú spôsobilosť, ktorej podmienky a rozsah sú definované v § 12a ZVP.¹⁷

Ako vyplýva z vyššie uvedeného, predpokladom pre udelenie licencie na vykonávanie verejnej nákladnej a osobnej lodnej dopravy je splnenie zákonných požiadaviek týkajúcich sa spôsobilosti na právne úkony, bezúhonnosti osôb definovaných v § 12 ZVP vrátane preukázania finančnej spôsobilosti v zákonom stanovenom prípade. Z hľadiska splnenia podmienok pre udelenie licencie je možné osobitne zvýrazniť podmienku, ktorou je preukázanie odbornej

¹² Náležitosti žiadosti o udelenie licencie upravuje § 15 ZVP.

¹³ § 8 ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník: *Spôsobilosť fyzickej osoby vlastnými právnymi úkonmi nadobúdať práva a brať na seba povinnosti (spôsobilosť na právne úkony) vzniká v plnom rozsahu plnoletosťou.*

¹⁴ Za bezúhonného podľa tohto zákona sa považuje ten, kto nebol právoplatne odsúdený pre trestný čin spáchaný úmyselne alebo pre trestný čin spáchaný z nebanlivosti za konanie súvisiace s činnosťou, na ktorú sa udeľuje licencia.

¹⁵ Odborná spôsobilosť dopravcu sa preukazuje osvedčením o odbornej spôsobilosti dopravcu, ktoré vydáva MDV SR.

¹⁶ Položka 95 písm. m) zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch.

¹⁷ Finančne spôsobilý je dopravca, ktorý má dostatočnú hodnotu čistého obchodného imania na začatie podnikania v medzinárodnej verejnej vodnej doprave a na jeho pokračovanie. Za dostatočnú hodnotu čistého obchodného imania sa považuje, ak rozdiel medzi obchodným majetkom a záväzkami dopravcu dosahuje aspoň hodnotu 5 000 eur na každé plavidlo používané v medzinárodnej verejnej vodnej doprave.

spôsobilosti aspoň u jedeného člena štatutárneho orgánu, ak je žiadateľom právnická osoba, resp. preukázanie odbornej spôsobilosti od fyzickej osoby podnikateľa alebo jeho zodpovedného zástupcu, ak je žiadateľom fyzická osoba.

Odborná spôsobilosť dopravcu sa preukazuje osvedčením o odbornej spôsobilosti dopravcu, ktoré vydáva MDV SR na základe návrhu skúšobnej komisie, ktorého predpokladom je vyhodnotenie skúšky účastníka kvalifikačným stupňom „vyhovelo“. Podrobnosti o obsahu, rozsahu, priebehu skúšky a o forme osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu upravuje vyhláška č. 123/2001 Z. z., podľa ktorej sa odborná spôsobilosť dopravcu vo vodnej doprave na vodných cestách overuje skúškou pred skúšobnou komisiou, ktorú zriaďuje minister dopravy a výstavby¹⁸ a ktorý vydáva skúšobný poriadok skúšobnej komisie na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti.¹⁹

Obsahom skúšky na získanie odbornej spôsobilosti dopravcu je overenie vedomostí z:

- a) práva (občianskeho práva, obchodného práva, finančného práva, správneho práva a pracovného práva),
- b) riadenia dopravnej spoločnosti,
- c) podnikania na dopravnom trhu,
- d) technických požiadaviek na prevádzku vodnej dopravy,
- e) pravidiel plavebnej bezpečnosti plavidiel.

Na získanie odbornej spôsobilosti dopravcu na vodných cestách medzinárodného významu sú podľa § 1 ods. 3 vyhlášky č. 123/2001 Z. z. stanovené ďalšie požiadavky na vedomosti z oblasti medzinárodných zmlúv o preprave tovarov na medzinárodných vodných cestách, colných a devízových predpisov, povinností dopravcu vo vzťahu k nariadeniam a smerniciam Európskeho spoločenstva a dvojstranným a mnohostranným zmluvám o vnútrozemskej plavbe. Podrobnejšia špecifikácia jednotlivých častí skúšky je uvedená v prílohe č. 1 vyhlášky č. 123/2001 Z. z.

Čiastkový záver časti 7.2.1.:

Z hľadiska právnej regulácie v oblasti získania licencie na vykonávanie verejnej vodnej dopravy nie je možné identifikovať žiadne odlišnosti, čo sa týka nákladnej resp. osobnej verejnej vodnej dopravy s tým, že tieto je možné vnímať len v oblasti subjektu – žiadateľa o udelenie licencie.

¹⁸ ROZHODNUTIE Ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky číslo 64/2015, ktorým zriadil skúšobnú komisiu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „skúšobná komisia“) na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu vo vodnej doprave a stanovil jej zloženie ako aj skúšobný poriadok

¹⁹ Príloha k rozhodnutiu ministra č. 13447/2015/C420-SCLVD/23520-M zo dňa 21. apríla 2015 - Skúšobný poriadok skúšobnej komisie Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti dopravcu vo vodnej doprave

7.2.2. Identifikácia rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na registráciu a ciachovanie plavidiel

Oblasť registrácie a ciachovania plavidiel vo vodnej doprave regulujú najmä nasledovné zákonné a podzákonné predpisy:

- ZVP,
- Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 342/2018 Z. z. o technickej spôsobilosti plavidiel prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách (ďalej len „NV SR č. 342/2018 Z. z.“),
- Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 59/2001 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o ciachovaní plavidla (ďalej len „vyhláška č. 59/2001 Z. z.“).

Z hľadiska podmienok kladených na plavidlá sa rozlišujú základné požiadavky materiálnej a formálnej povahy.

Do kategórie materiálnych podmienok na plavidlá môžu byť zaradené najmä podmienky týkajúce sa ich prevádzkovej a technickej spôsobilosti, ktorých právna úprava sa v podmienkach SR nachádza najmä v § 22 – 22a ZVP a v NV SR č. 342/2018 Z. z. Podľa uvedených právnych predpisov platí, že na vodných cestách možno prevádzkovať len plavidlá, ktoré:

- a) svojimi vlastnosťami vyhovujú pravidlám bezpečnosti prevádzky plavidla, požiadavkám na bezpečnosť členov posádky plavidla a prepravovaných osôb, pravidlám prepravy nebezpečných tovarov a podmienkam na vodnej ceste,
- b) sú postavené v súlade s pravidlami na stavbu lodí a udržiavané v súlade s požiadavkami na technickú spôsobilosť plavidiel a
- c) sú klasifikované podľa § 32 ZVP, ak podliehajú klasifikácii.

Pred uvedením plavidla, ktoré podlieha registrácii, do prevádzky, sa vykoná overenie technickej spôsobilosti plavidla na žiadosť prevádzkovateľa plavidla. Dopravný úrad vydá na základe výsledkov overenia lodné osvedčenie, lodné osvedčenie malého plavidla, dočasné lodné osvedčenie alebo osobitné povolenie na prevádzku plavidla.

Technickú spôsobilosť plavidla, ktoré podlieha registrácii a súčasne podlieha povinnej klasifikácii²⁰, overí stála odborná komisia na základe výsledkov technickej prehliadky plavidla, ktorú vykoná uznaná klasifikačná spoločnosť alebo poverená právnická osoba.

²⁰ § 32 ZVP:

1. Klasifikácia plavidla sa vykonáva počas stavby, rekonštrukcie a pri zmene určenia plavidla.
2. Klasifikáciu plavidiel vykonáva uznaná klasifikačná spoločnosť. Schvaľuje typovú a technickú dokumentáciu na stavbu a rekonštrukciu plavidiel, vykonáva odborný technický dozor nad stavbou plavidiel a vydáva potvrdenie o klasifikačnej triede.
3. Povinnej klasifikácii podliehajú
 - a) plavidlá s vlastným strojovým pohonom, ktoré nie sú malými plavidlami,
 - b) plavidlá bez vlastného strojového pohonu, ktoré nie sú malými plavidlami, s výtlakom väčším ako 100 m3,

Doba platnosti lodného osvedčenia sa určí na základe overených výsledkov technickej prehliadky plavidla a vyznačí sa v lodnom osvedčení.

Konkrétne technické požiadavky na jednotlivé plavidlá vymedzené v § 2 ods. 1 NV SR č. 342/2018 Z. z. sú ustanovené v prílohe II smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES v platnom znení.

Ako ďalšiu materiálnu podmienku prevádzky plavidla je možné vnímať tzv. ciachovanie plavidla, ktorého právna úprava sa nachádza najmä v § 26 ZVP, pričom podrobnosti o tomto procese sú stanovené vyhláškou č. 59/2001 Z. z. Pod pojmom ciachovanie plavidla rozumieme určenie užitočnej hmotnosti plavidla v závislosti od jeho ponoru, vyznačenie ponorových stupníc, nákladovej značky a najvyššieho prípustného ponoru s tým, že týmto procesom musí prejsť každé plavidlo, ktorého výtlak presahuje 100 m³, a to pred uvedením do prevádzky. Ciachovanie plavidla určeného na prepravu tovaru slúži na zistenie hmotnosti nákladu na základe ponoru plavidla. Na plavidle, ktoré nie je určené na prepravu tovaru, stačí namiesto ciachovania určiť len výtlak pre vodorysku najväčšieho ponoru a vodorysku prázdneho plavidla alebo pre jednu z týchto vodorysiak.

Ciachovanie plavidla vykonáva Dopravný úrad v prípade novovyrobených plavidiel na základe žiadosti výrobcu plavidla alebo v prípade plavidiel už zaradených do prevádzky, ktoré sú registrované v Slovenskej republike alebo sú registrované mimo územia Slovenskej republiky, ak sú členmi Dohovoru o ciachovaní lodí vnútrozemskej plavby,²¹ na základe žiadosti prevádzkovateľa plavidla. Žiadateľ ciachovania plavidla pristaví prázdne plavidlo na stanovište, ktoré určí Dopravný úrad, a poskytne súčinnosť pracovníkom Dopravného úradu podľa ich pokynov. Dokladom o ciachovaní plavidla je ciachový preukaz.

Medzi podmienky realizácie vodnej dopravy formálnej povahy je možné zaradiť registráciu plavidla. Čo sa týka podmienok stanovených pre registráciu plavidla, tak tieto sú upravené najmä v § 24 ZVP ktorý uvádza, že

Register plavidiel je verejný a zapisujú sa doň tieto údaje:

- a) vlastníci plavidla alebo spoluvlastníci, ak ide o fyzickú osobu, meno, priezvisko, dátum narodenia a adresa trvalého pobytu, ak ide o právnickú osobu, názov, sídlo a identifikačné číslo,
- b) osoba, ktorá vykonáva prevádzku plavidla vo vlastnom mene a na základe zmluvy s vlastníkom plavidla, prípadne všetky osoby, s ktorými vlastník plavidla uzavrel zmluvu

c) prevozné lode, plávajúce stroje, plávajúce zariadenia s vyhradenými technickými zariadeniami, ktoré nie sú malými plavidlami, plavidlá prepravujúce nebezpečný náklad a podobne,

d) plavidlá do dĺžky 20 m určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich alebo určené na vlečenie, tlačenie alebo vedenie bočne zviazanej zostavy.

²¹ Oznámenie Federálneho ministerstva zahraničných vecí o Dohovore o ciachovaní lodí vnútrozemskej plavby dojednanom 15. februára 1966 v Ženeve (registrované v čiastke 5/1976 Zb).

o prevádzke plavidla, ak ide o fyzickú osobu, meno, priezvisko, dátum narodenia a adresa trvalého pobytu, ak ide o právnickú osobu, názov, sídlo a identifikačné číslo,

- c) evidenčné označenie plavidla,
- d) druh plavidla, oblasť jeho prevádzky na vodnej ceste a účel, na ktorý je plavidlo určené,
- e) technické údaje o plavidle, rok a miesto stavby plavidla,
- f) dátum zápisu alebo výmazu plavidla z registra plavidiel,
- g) záložné právo a pohľadávky na plavidlo zabezpečené záložným právom,
- h) plomby o zmene práva k plavidlu na základe doručenia verejnej listiny.

Žiadosť o zápis do registra plavidiel podáva prevádzkovateľ plavidla Dopravnému úradu. Dopravný úrad zapisuje plavidlo do registra plavidiel a prideluje mu evidenčné označenie; za označenie plavidla evidenčným označením zodpovedá prevádzkovateľ plavidla. Zápisom plavidla alebo záložného práva k plavidlu do registra plavidiel nevzniká vlastnícke právo k plavidlu ani záložné právo k plavidlu.

Do registra plavidiel sa zapisujú plavidlá, ktorých celková hmotnosť vrátane povolenej užitočnej hmotnosti presahuje 1 000 kg alebo výkon pohonného strojového zariadenia je väčší ako 4 kW alebo plocha plachiet je väčšia ako 12 m² a nie sú registrované mimo územia Slovenskej republiky, okrem plavidiel určených výlučne na športovú činnosť vykonávanú na vodných plochách vymedzených plavebným opatrením.

Čiastkový záver časti 7.2.2.:

Vzhľadom na vyššie rozpracovanú právnu reguláciu, ktorá sa týka podmienok pre prevádzku plavidiel v podmienkach SR je možné z hľadiska nákladnej a osobnej lodnej dopravy vnímať určité rozdiely, ktoré sa v zásade odvíjajú od druhu, veľkosti plavidla, resp. toho, či sa jedná o plavidlo, ktoré bude určené na prepravu tovaru alebo na prepravu osôb. V tomto zmysle je možné uviesť, že podľa § 28 ods. 8 ZVP platí, že lodné osvedčenie sa vydáva len na dobu určitú. Doba platnosti lodného osvedčenia je však odlišná pre osobné lode (najviac 5 rokov) a ostatné (nákladné) lode (desať rokov) iba ak ide o nové plavidlá.²² Pri plavidlách v prevádzke sa doba platnosti lodného osvedčenia určí na základe overených výsledkov technickej prehliadky a zväčša sa pohybuje pri všetkých plavidlách okolo 5 rokov.

²² Lodné osvedčenie je lodná listina, ktorou sa preukazuje technická spôsobilosť plavidla. Vydáva ho Dopravný úrad po preverení, či plavidlu už nebolo vydané lodné osvedčenie alebo dočasné lodné osvedčenie príslušným orgánom iného členského štátu Európskej únie alebo iného štátu, ktorý je zmluvnou stranou Dohody o Európskom hospodárskom priestore. Lodné osvedčenie a dočasné lodné osvedčenie sa vydávajú na dobu určitú. *Doba platnosti lodného osvedčenia nového plavidla je najviac päť rokov, ak ide o osobnú loď alebo vysokorychlostné plavidlo, alebo desať rokov, ak ide o ostatné plavidlá. Doba platnosti lodného osvedčenia plavidla, ktoré je už v prevádzke, sa určí na základe overených výsledkov technickej prehliadky plavidla; v tom prípade doba platnosti nesmie prekročiť doby platnosti podľa predchádzajúcej vety. Ak dôjde k strate, znehodnoteniu alebo odcudzeniu lodného osvedčenia alebo dočasného lodného osvedčenia, Dopravný úrad vydá na základe písomnej žiadosti jeho duplikát.*

7.2.3. Identifikácia rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na poistenie pre výkon tejto činnosti

Oblasť poistenia plavidiel vo vodnej doprave regulujú nasledovné zákonné predpisy:

- ZVP,
- ObZ,
- Zákon č. 39/2015 Z. z. o poisťovníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Podľa § 8 ods. 1 písm. e) ZVP je dopravca (okrem iného) povinný poistiť zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla cestujúcim, odosielateľom, príjemcom a tretím osobám. Plavidlo, ktoré je zapísané do registra plavidiel, možno prevádzkovať na vodnej ceste len s uzavretým poistením zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla. Zmluvu o poistení je povinný uzatvoriť prevádzkovateľ plavidla ešte pred začatím prevádzky plavidla. Poistenie zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla sa vzťahuje na poistenie posádky, cestujúcich, tovaru a škôd spôsobených tretím osobám. Poistenie zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou plavidla uzavreté jeho prevádzkovateľom musí trvať po celú dobu prevádzky plavidla.

Zo základného prieskumu (telefonický, internetový) produktov poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla cestujúcim, odosielateľom, príjemcom a tretím osobám z ktorého vyplynulo, že poisťovne poskytujú ako všeobecne definovaný produkt poistenia len poistenie, ktoré sa vzťahuje na plavidlá určené na nekomerčné rekreačné využitie s dĺžkou do 24 metrov, na palube ktorých sa nachádza najviac 12 osôb - motorové člny, jachty, plachetnice, gumené člny s motorom, vodné skútre a obývacie člny (hausbóty).²³ Z uvedeného prieskumu ďalej vyplynulo, že v prípade ostatných plavidiel sa podmienky poistenia dojednávajú individuálne, podľa konkrétnych parametrov plavidla.

Čiastkový záver časti 7.2.3.:

Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla cestujúcim, odosielateľom, príjemcom a tretím osobám je potrebné dojednať vždy špecificky pre konkrétne plavidlo, t.j. v prípade plavidiel, ktoré je možné používať na nákladnú alebo osobnú lodnú dopravu budú podmienky pre poistenie rozdielne a určované podľa konkrétnych parametrov poisťovaného plavidla.

7.2.4. Identifikácia rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na požiadavky na posádku plavidla

Oblasť požiadaviek kladených na zloženie a odbornú spôsobilosť členov posádky plavidla vo vodnej doprave regulujú najmä nasledovné zákonné a podzákonné predpisy:

²³ Bližšie informácie o tomto druhu poistenia sú dostupné napr. na : <https://www.allianzsp.sk/poistenie-plavidiel>

- ZVP,
- Zákon č. 462/2007 Z. z. organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 462/2007 Z. z.“),
- Výnos Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 25. februára 2010 č. 4052/2010/SCLVD/z.08639-M o minimálnych požiadavkách na zdravotnú spôsobilosť člena posádky plavidla a vodcu malého plavidla v znení výnosu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky zo 6. decembra 2010 č. 19029/2010/SCLVD/z. 50646-M (ďalej len „výnos na zdravotnú spôsobilosť ČPP“),
- Plavebné opatrenie č. 120/2016 o požiadavkách na minimálne zloženie posádok plavidiel prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách, režime plavby a dobe práce a odpočinku (ďalej len „PO č. 120/2016“),
- Vyhláška č. 12/2005 Z. z.,
- Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 80/2014 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o školení a skúške bezpečnostného poradcu a odborníka na prepravu nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách a o činnosti skúšobných komisií (ďalej len „vyhláška k ADN“),
- Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách (ADN) (ďalej len „ADN“).

Člen posádky plavidla je fyzická osoba vykonávajúca práce súvisiace s prevádzkou plavidla, ktorá musí byť zdravotne spôsobilá, bezúhonná, musí mať požadované vzdelanie a vek a služobnú lodnícku knižku. Za bezúhonného sa na účely získania spôsobilosti člena posádky plavidla považuje ten, kto nebol právoplatne odsúdený za úmyselný trestný čin. Bezúhonnosť sa preukazuje výpisom z registra trestov nie starším ako tri mesiace.

Člen posádky plavidla, okrem pomocného lodníka, musí byť odborne spôsobilý. Odbornou spôsobilosťou člena posádky plavidla sa rozumie súhrn teoretických vedomostí, praktických skúseností a znalostí všeobecne záväzných právnych predpisov. Vydanie preukazu odbornej spôsobilosti Dopravným úradom je podmienené úspešným vykonaním štátnej skúšky pred skúšobnou komisiou Dopravného úradu. Z členov posádky plavidla musí odbornú spôsobilosť preukázať:

- lodný kapitán,
- vodca prievozne lode,
- vodca plávajúceho stroja,
- kormidelník,
- kormidelník nákladného člna,
- lodný strojník,
- lodník.

Ak to vyžadujú medzinárodné zmluvy, ktorými je Slovenská republika viazaná, musí mať člen posádky plavidla okrem preukazu odbornej spôsobilosti aj ďalšie listiny, ako je zdravotný preukaz, osvedčenie na obsluhu radaru, osvedčenie na obsluhu plynových zariadení a podobne.

Podrobnosti o štátnej skúške a ďalších podmienkach na získanie preukazu odbornej spôsobilosti členov posádky plavidla stanovuje vyhláška č. 12/2005 Z. z., a to osobitne pre jednotlivé kategórie členov posádky plavidla.

Minimálne požiadavky na zloženie posádky plavidla ustanovuje PO č. 120/2016, podľa ktorého požiadavky na zloženie posádky plavidla závisia od prevádzkového režimu konkrétneho plavidla (A1 – denná plavba v trvaní maximálne 14 hodín; A2 – polonepretržitá plavba v trvaní nie viac ako 18 hodín; B – nepretržitá plavba v trvaní nie viac ako 24 hodín)²⁴ a od druhu plavidla, ktoré determinuje ďalšie ukazovatele, pričom v prípade:

- nákladných lodí závisí zloženie posádky od dĺžky plavidla,
- tlačných remorkérov, tlačných zostáv, bočných zviazaných zostáv a iných pevne zviazaných zostáv závisí zloženie posádky od typu zostavy,
- osobných bezkajutových lodí, osobných kajutových lodí závisí zloženie posádky od maximálneho povoleného počtu cestujúcich.

Osobitná podmienka z hľadiska odborného/kvalifikovaného zabezpečenia osôb povinných byť v čase prepravy na palube plavidla sa prejavuje pri preprave nebezpečného tovaru. V tomto prípade sa členovia posádky plavidla, ktoré prepravuje nebezpečný tovar musia byť odborníkmi (osoba, ktorá má osobitné znalosti o dohode ADN) podľa medzinárodnej zmluvy²⁵, ktorou je Slovenská republika viazaná.²⁶

Ďalej je dopravca, ktorý vykonáva činnosti podľa medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná, povinný mať bezpečnostného poradcu na prepravu nebezpečného tovaru (ďalej len „bezpečnostný poradca“), ktorý je zodpovedný za pomoc pri predchádzaní rizík spojených s týmito činnosťami, pokiaľ ide o osoby, majetok a životné prostredie.

Vo vzťahu k požiadavkám na personálne zabezpečenie riadnej prevádzky plavidla má význam aj zákon č. 462/2007 Z. z., ktorý upravuje organizáciu pracovného času v doprave, ktorá zahŕňa maximálny pracovný čas, prestávky v práci, čas pracovnej pohotovosti, minimálnu dobu odpočinku a pravidlá rozvrhnutia práce pri nočnej práci, práci na zmeny a pri nerovnomernom rozvrhnutí pracovného času.

²⁴ Prevádzkový režim a jeho kategorizácia sa počíta v rámci 24 hodinového cyklu.

²⁵ Všeobecné podmienky pre školenie odborníkov stanovuje Časť 8. Kapitola 8.2 Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečných tovarov po vnútrozemských vodných cestách (ADN).

²⁶ Touto medzinárodnou dohodou je Európska dohoda o medzinárodnej preprave nebezpečných tovarov po vnútrozemských vodných cestách (ADN).

Čiastkový záver časti 7.2.4.:

Podmienky kladené na zloženie posádky plavidla ukazujú, že v právnej regulácii nákladnej a osobnej lodnej dopravy existuje viacero rozdielov, ktoré sú determinované prevádzkovým režimom plavidla a druhom plavidla.

7.2.5. Identifikácia rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na starostlivosť a požiadavky pri preprave osôb a tovaru (s osobitným zreteľom na nebezpečný tovar)

Oblasť základných povinností dopravcu v nákladnej a osobnej lodnej doprave z pohľadu druhu prepravy regulujú najmä nasledovné zákonné a podzákonné predpisy:

- ZVP,
- Zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov,
- ObZ,
- Vyhláška č. 124/2001 Z. z.,
- Európske pravidlá pre plavbu na vnútrozemských vodných cestách (CEVNI) v platnom znení (ďalej len „CEVNI“),
- Dohoda ADN.

Medzi všeobecné povinnosti dopravcu zaraďujeme :

- a) vykonávať verejnú vodnú dopravu podľa prepravného poriadku dopravcu (ďalej len „prepravný poriadok“),
- b) zverejniť prepravný poriadok na svojom webovom sídle alebo iným vhodným spôsobom; ak v prepravnom poriadku nie je uvedený deň začiatku platnosti, prepravný poriadok je platný odo dňa jeho zverejnenia na webovom sídle,
- c) zabezpečiť v rozsahu poskytovaných dopravných a súvisiacich činností ďalšie vybavenie plavidiel potrebné na prevádzku, údržbu, technickú kontrolu a kotvenie plavidiel a na starostlivosť o posádky plavidiel, o cestujúcich a o tovar,
- d) vytvárať podmienky na prepravu nákladových jednotiek kombinovanej dopravy,
- e) poistiť zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou plavidla a činnosťou posádky plavidla cestujúcim, odosielateľom, príjemcom a tretím osobám.

Ďalej je dopravca povinný vykonávať prepravu cestujúcich a tovaru s odbornou starostlivosťou a dbať o bezpečnosť a poriadok vo svojich zariadeniach a na plavidle, vytvárať podmienky na prepravu detí, osôb so zdravotným postihnutím, osôb so zníženou pohyblivosťou, príručnej a cestovnej batožiny a domácich zvierat, na požiadanie MDV SR oznámiť podmienky prístupu vo vzťahu k preprave osôb so zdravotným postihnutím, osôb so zníženou pohyblivosťou a sprevádzajúcich osôb ako aj povinnosť zabezpečiť riadny priebeh prepravy, predovšetkým aby cestujúci a tovar boli prepravení na miesto určenia riadne a včas.

rozdiely pri preprave osôb a tovaru vyplývajú z povahy vecí, t.j. odlišného predmetu prepravy a v prípade ak dopravca prepravuje nebezpečný tovar je povinný okrem slovenských

právnych predpisov vzťahujúcich sa na túto prepravu dodržiavať povinnosti stanovené v dohode ADN, ktorou je Slovenská republika viazaná.

V prípade prepravy nebezpečného tovaru sa musia urobiť primerané opatrenia, podľa povahy a rozsahu predvídateľného nebezpečenstva, tak aby sa zabránilo vzniku škôd alebo zranení a aby sa prípadne minimalizovali ich následky. Musia však v každom prípade splniť požiadavky dohody ADN vzťahujúce sa na ich príslušnú oblasť činnosti. Pokiaľ existuje bezprostredné riziko, že môže byť priamo ohrozená bezpečnosť verejnosti, účastníci prepravy musia ihneď uviesť pohotovostné jednotky a musia im oznámiť všetky informácie potrebné na ich činnosť.

V súvislosti s uvedenými všeobecnými povinnosťami musí dopravca najmä:

- zistiť, či nebezpečný tovar, ktorý sa má prepravovať, je povolený na prepravu podľa dohody ADN,
- presvedčiť sa, že všetky informácie predpísané v dohode ADN týkajúce sa prepravovaného nebezpečného tovaru poskytol odosielateľ pred prepravou, že predpísaná dokumentácia je na palube plavidla, alebo ak sa použili techniky elektronického spracovania dát (EDP) alebo elektronickej výmeny dát (EDI) namiesto papierovej dokumentácie, že údaje sú počas prepravy k dispozícii spôsobom, ktorý je prinajmenšom rovnocenným papierovej dokumentácii,
- vizuálne sa presvedčiť, že lode a náklad nemajú zjavné poškodenia, netesnosti alebo trhliny, že nechýba vybavenie atď.,
- presvedčiť sa, že k dispozícii je druhý evakuačný prostriedok pre prípad núdzového úniku z plavidla, ak zariadenie na brehu nie je vybavené druhým potrebným evakuačným prostriedkom;
- overiť, či lode nie sú preťažené;
- presvedčiť sa, že vybavenie predpísané v písomných pokynoch pre veliteľa plavidla je na palube plavidla;
- presvedčiť sa, že boli splnené požiadavky na označenie plavidla;
- presvedčiť sa, že boli počas naloženia, prepravy, vykládky a akejkoľvek inej manipulácie s nebezpečným tovarom v nákladných priestoroch alebo nákladných tankoch splnené osobitné požiadavky;
- postarať sa, aby bol zoznam látok na plavidle podľa bodu 1.16.1.2.5 ADN v stanovenej lehote v zhode so závažnými zmenami v tabuľke C kapitoly 3.2. ADN.

V prípade potreby vykoná dopravca vyššie uvedené požiadavky na základe prepravných dokladov a sprievodných dokumentov vizuálnou prehliadkou plavidla alebo kontajnerov, a ak treba, aj nákladu.

Čiastkový záver časti 7.2.5.:

Z hľadiska rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave, ktoré sa vzťahujú na starostlivosť a požiadavky pri preprave osôb a tovaru je možné konštatovať, že tieto

sú dané samotnou povahou prepravy a inou očakávanou starostlivosťou v prípade prepravy osôb v porovnaní s prepravou tovaru s tým, že z hľadiska právnej regulácie sú slovenskými právnymi predpismi, ako aj dohodou ADN, stanovené špecifické požiadavky, ktoré sa vzťahujú na prepravu nebezpečného tovaru.

7.2.6. Identifikácia rozdielov právnej úpravy v nákladnej a osobnej lodnej doprave z pohľadu pravidiel štátnej pomoci

Oblasť právnej regulácie štátnej pomoci v nákladnej a osobnej lodnej doprave upravujú najmä nasledovné právne akty:

- Ústava Slovenskej republiky, najmä čl. 55,
- Zmluva o fungovaní Európskej únie, najmä čl. 93 a 106 až 108,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70,
- Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu,
- Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci,
- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy.

Ústava SR chráni národné hospodárstvo pred nedôvodnými zásahmi do systému trhovej ekonomiky. Táto požiadavka je definovaná v čl. 55 Ústavy SR: *„Hospodárstvo Slovenskej republiky sa zakladá na princípoch sociálne a ekologicky orientovanej trhovej ekonomiky. Slovenská republika chráni a podporuje hospodársku súťaž. Podrobnosti ustanoví zákon.“*. Z uvedeného dôvodu nie je ústavne povolené vykonávať trhovo nekonformné opatrenia, ktoré by nesledovali ekologický alebo sociálny rozmer, alebo ktoré by nedôvodne narušali hospodársku súťaž.

Okrem ústavnej požiadavky, z členstva SR v EÚ vyplýva záväzok nenarušať hospodársku súťaž na vnútornom trhu a prípadné obmedzenia sú prípustné na základe podmienok stanovených právom EÚ a v tomto stanovenom rozsahu. V tejto súvislosti sú relevantné pravidlá štátnej pomoci, ktoré upravujú možnosti štátu v oblasti podpory podnikateľských aktivít a pravidiel týkajúce sa úhrad za služby vo verejnom záujme, respektíve všeobecného hospodárskeho záujmu.

Vzhľadom na predpokladaný typ činnosti by do úvahy prichádzali všeobecné typy štátnej pomoci a špecifické typy štátnej pomoci.

Pokiaľ plánovaná štátna pomoc nespadá pod skupinovú výnimku alebo iné sektorové nariadenie, neznamená to, že je zakázaná *per se*. V takomto prípade je však potrebné ju posudzovať individuálne podľa kritérií stanovených Zmluvou o fungovaní Európskej únie, t.j. posudzovať jej vplyv na obchod medzi členskými štátmi a vplyv na súťaž. Takúto podporu bude možné vyhodnotiť, až keď budú známe jej konkrétne parametre.

Všeobecné schémy štátnej pomoci sú najmä regionálna pomoc, pomoc MSP, ochrana životného prostredia, vývoj, výskum a inovácie, podpora vzdelávania, zamestnanosť. Za povolenú pomoc by bola tiež považovaná pomoc *de minimis*. Tieto formy štátnej pomoci by však nesmerovali k prevádzke lodnej dopravy ako takej, ale k riešeniu čiastkových problémov spojených so zriadením a prevádzkou podnikateľa (bez ohľadu na to, čo je predmetom činnosti tohto podnikateľa). Vzhľadom na umiestnenie prístavov, profil potenciálnych zamestnancov a charakter činnosti je pomoc zameraná na regionálnu pomoc a zamestnanosť irelevantná. Na základe analýzy dostupnosti pracovných síl by mohla prichádzať do úvahy podpora rekvalifikácie. Ochrana životného prostredia v tejto fáze tiež neprichádza do úvahy, keďže teoreticky plánovaná novozaložená spoločnosť nemá žiadne lode, ktoré by vymieňala/modernizovala na ekologickejšie typy (podrobnejšie nariadenie Komisie (EÚ) 651/2014 v znení nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1084). Rovnako by nemalo zmysel poskytovať takejto formy štátnej pomoci existujúcemu podnikateľovi, ktorý by bol poverený činnosťou „národného dopravcu“, keďže by bolo iracionálne zvoliť si takého podnikateľa, ktorý nespĺňa podmienky ekologickej prevádzky. Schéma štátnej pomoci na ekologické alternatívy dopravy by mohla vo všeobecnosti prichádzať do úvahy, avšak takáto forma podpory nesúvisí so zriadením národného dopravcu alebo poverením existujúceho podnikateľa výkonom služieb národného dopravcu ako takého a malo by ísť o všeobecnú schému štátnej pomoci poskytovanej na nediskriminačnom základe. Vyššie uvedené pravidlá platia rovnako pre nákladu lodnú dopravu ako aj osobnú lodnú dopravu.

Špecifickou formou štátnej pomoci je štátna pomoc pre prístavy. Táto by prichádzala do úvahy, keby národný dopravca prevádzkoval aj prístavy. V takomto prípade by však bolo treba dbať na to, aby nedochádzalo k *margin squeeze* ako formy zneužitia dominantného postavenia.

Druhú skupinu pomoci tvorí ***pomoc poskytnutá na kompenzáciu strát pri výkonoch vo verejnom záujme***. Tu je zrejмый rozdiel v tom, že na nákladnú lodnú dopravu sa explicitne nevzťahujú zjednodušenia na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70. V prípade osobnej lodnej dopravy sa nariadenie (ES) č. 1370/2007 vzťahuje fakultatívne.

Na nákladnú lodnú dopravu sa teda vzťahujú všeobecné pravidlá podľa zmlúv a všeobecné pravidlá týkajúce sa náhrad pri službách všeobecného hospodárskeho záujmu.

Pri definícii všeobecného hospodárskeho záujmu majú členské štáty obsiahlu diskrečnú právomoc, pokiaľ nie sú pravidlá stanovené osobitnými pravidlami Únie. Komisia v tejto oblasti má právo kontroly len v takom rozsahu, či nedochádza k excesom. Služba všeobecného hospodárskeho záujmu je taká služba, ktorú by podnik neposkytoval, ak by myslel na svoje vlastné obchodné záujmy, neprevzal v tom istom rozsahu alebo za tých istých podmienok. Inak povedané, ak nejaký podnikateľ prevádzkuje určitú službu, potom takáto služba nemôže byť štátom definovaná ako služba všeobecného hospodárskeho záujmu.

Z uvedeného vyplýva, že nie je možné stanoviť *službu všeobecného ekonomického záujmu* v oblasti nákladnej lodnej dopravy.

V prípade osobnej lodnej dopravy je v zásade možné udeliť právo poskytovania služieb vo verejnom záujme. Nariadenie (ES) č. 1370/2007 predstavuje určité zjednodušenie tohto mechanizmu. Na tento účel je potrebné:

- Definovať službu ako takú,
- Definovať súťažné podklady,
- Definovať spôsob kalkulácie náhrady – t.j. výnosy (vrátane tarifných obmedzení), oprávnené náklady a ich limity, primeraný zisk a limity náhrady.

Výkon týchto služieb môže byť alternatívne poskytovaný miestnymi orgánmi verejnej moci alebo právnickými osobami, nad ktorými vykonáva miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden miestny orgán takú kontrolu, ktorá je podobná kontrole, ako vykonáva nad vlastnými oddeleniami (t.j. „interný poskytovateľ“). Keďže nemôže ísť o orgán s celoštátnou pôsobnosťou, sotva by mohlo ísť o národného dopravcu (nanajvýš bratislavsko-trnavsko-nitrianskeho dopravcu). Zároveň akékoľvek pokyny v tejto oblasti, by mohli narážať na zásadu rešpektovania práv regionálnej samosprávy. Na druhej strane to nevylučuje spoluprácu orgánu s celoštátnou pôsobnosťou s miestnymi orgánmi verejnej moci na spoločnom projekte.

Možnosťou, ktorá je akceptovateľná i v prípade osobnej i v prípade nákladnej lodnej dopravy je ešte možnosť, že štát sa správa ako trhový investor. Akékoľvek platby, pôžičky, investície vykonané štátom sa potom vôbec nepovažujú za štátnu pomoc, ak by za rovnakých podmienok vykonal takúto transakciu aj iný investor vystavený trhovým podmienkam. Negatívnou definíciou tohto pojmu je, že nemôže ísť o poskytnutie prostriedkov, ktoré štát poskytuje s iným cieľom ako návratnosť prostriedkov. Štát preto môže a) vlastniť majetok a b) chrániť tento majetok pred znehodnotením. Z právneho hľadiska je daný argument jednoduchý, ale realizácia je o to náročnejšia. V prvom rade treba konštruovať podnikateľský plán tak, že by do neho za rovnakých podmienok investoval aj akýkoľvek súkromný investor. Štát ako investor nemôže byť zvýhodnený tým, že má „lacné“ peniaze prostredníctvom daní, a že svoje straty môže sanovať z verejných zdrojov. Zároveň štát nemôže preberať ako investor vyššie riziko ako by prevzal súkromný investor. Keďže správanie štátu ako trhového investora nie je štátnou pomocou, nepodlieha takéto investovanie notifikácii, a teda ani verifikácii vo forme posúdenia takejto transakcie zo strany Európskej komisie.

Ak by mal byť zriadený národný dopravca takýmto spôsobom, muselo by ísť o prísne trhovú model, kde by ingerencia štátu neposkytovala dopravcovi žiadne výhody. Inak povedané, musí ísť o taký obchodný a podnikateľský model, ktorý by bol akceptovateľný ktorýmkoľvek obozretným investorom disponujúcim dostatočnými finančnými prostriedkami.

Čiastkový záver časti 7.2.6.:

Poznatzky z tejto časti sú mimoriadne dôležité pre ďalšie úvahy. Z hľadiska podmienok právnej regulácie štátnej pomoci v osobnej lodnej doprave a nákladnej lodnej doprave by bola

štátna podpora poskytovateľa nákladnej lodnej dopravy chápaná ako závažnejší zásah do obchodu na vnútornom trhu a súťaže na vnútornom trhu ako osobná lodná doprava. V prípade nákladnej lodnej dopravy by bolo ťažko identifikovať aj služby všeobecného hospodárskeho záujmu.

7.3. PREDPOKLADANÉ VÝDAVKY, NÁKLADY A VÝNOSY

Odhad uvádzaných parametrov je potrebné vnímať s toleranciou. Ide o posúdenie parametrov potenciálnej aktivity, aká doposiaľ v podmienkach daného regiónu nebola realizovaná.

7.3.1. Vyčíslenie predpokladaných nákladov na zriadenie a prevádzku národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v Slovenskej republike

Predtým, ako budú prezentované náklady a výnosy, je potrebné zvážiť základné charakteristiky modelu prevádzky. Nie je cieľom predkladať detailný model ani cestovné poriadky, ale bez „hrubej“ predstavy o parametroch prevádzky nemožno uvažovať o potrebnej investícii a o následných prevádzkových nákladoch, či výnosoch.

Vychádza sa z potreby zlepšiť dopravné pomery a využiť splavný tok, primárne na úseku Šamorín - Bratislava, s navrhovanými zastávkami Šamorín, Hamuliakovo, Bratislava - Eurovea a Bratislava - most SNP. Okruh medzi týmito štyrmi ľavostrannými prístaviskami môže tvoriť tzv. základnú trasu. Zväčšovanie počtu zastávok by znemožňovalo dosiahnuť jeden z hlavných cieľov - časovú úsporu voči cestovaniu po preplnených cestných komunikáciách. Je tu však trade - off medzi počtom zastávok a časom cestovania, ako to vyplýva z časti o výnosoch. Malý počet prístavísk je zároveň prekážkou pre lepší prístup k službe. Vo všetkých štyroch prístaviskách základnej trasy sú možnosti pristávania aj vytvorené základy pre ďalšiu infraštruktúru (zastávka Bratislava - most SNP je zároveň dopravným uzlom mestskej hromadnej dopravy s dobrou možnosťou presunu na petržalskú stranu). Na tejto základnej trase sa predpokladá najfrekventovanejší pohyb plavidiel. V rannej dopravnej špičke (6:00 hod. až 9:00 hod.) a poobednej špičke (15:00 hod. až 19:00 hod.) sa predpokladá s polhodinovou frekvenciou plavieb, mimo tohto obdobia s hodinovou frekvenciou. Mimo toho sa navrhuje niekoľko predĺžených liniek, ktoré by zahrnuli zastávky Devín, Čunovo a Vojka nad Dunajom. Aj v týchto prípadoch sú k dispozícii vybudované prístaviská. V porovnaní so základnou trasou však možno očakávať podstatne menšie počty prepravovaných osôb.

7.3.1.1. Investičné výdavky

Predpokladajú sa dve podstatné kategórie investičných výdavkov. Tým rozhodujúcim je nákup samotných lodí. Kvôli umožneniu nákupu lodí z eurofondov by bolo možné zvážiť revíziu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra.

a) *Obstaranie lodí*

Lode tvoria dominantnú časť investičných výdavkov, ostatné sú takmer marginálne. Vzhľadom na vyššie uvedenú predstavu o prevádzke, v prvej fáze je potrebné zaobstarat' 7 lodí (6 v prevádzke plus jedna náhradná). Pre obsluhu základnej trasy by mohlo byť postačujúcich 4 - 5 plavidiel, pri zahrnutí predĺženia trás sa táto potreba dostáva k počtu 6 + 1 (rezervné). Ide o plavidlá, ktoré by mali spĺňať tieto predpoklady:

- Malý ponor a dobrá manévrovateľnosť (prevádzkyschopnosť aj pri nižších vodných stavoch; vhodné sú katamarany)
- Schopnosť dosiahnuť a udržiavať rýchlosť 40 km/h
- Možnosť rýchleho, plynulého a bezbariérového výstupu / nástupu
- Kapacita približne 100 cestujúcich
- Klimatizovaná, dobre presvetlená kabína vybavená informačnými obrazovkami a wifi
- Hygienické zariadenia
- Schopnosť prepravy bicyklov
- Potenciál pre úpravu na alternatívne palivo (hybridný systém, duálne palivo)

Pre odhad ceny takýchto plavidiel sú zvolené:

- ceny holandského výrobcu Damen Shipyards, ktorý má vo výrobnom programe sériu „Waterbus“ (vzhľadom na vhodnosť parametrov sú zvolené za reprezentanta)²⁷;
- ceny použité v prípadovej štúdii pre Budapešť²⁸ (uvažovala s podobnými loďami).

²⁷ K tomu napr.: https://products.damen.com/-/media/Products/Images/Clusters-groups/Ferries/Passenger-Ferry/Waterbus-2407/Documents/Executive_Summary_Damen_Water_Bus_2407_Apr_2017.pdf
Cena bola doplnená na základe kontaktovania Damen Shipyards Sales. Pre porovnanie s inými loďami s podobnými parametrami (rýchle katamarány) možno použiť napr. ceny na týchto stránkach:

<https://horizonship.com/ship-category/passenger-vessels-for-sale/high-speed-ferries-for-sale/>

<https://www.maritimesales.com/Ferries%20for%20Sale.htm>

²⁸ Ako jeden zo zdrojov dát a informácií v tejto štúdii je využitá „Štúdia realizovateľnosti rozvoja osobnej lodnej dopravy a obslužných zariadení v meste a predmestiach“ pripravená pre Budapešť (ďalej len „prípadová štúdia pre Budapešť“). Využívajú sa tak skúsenosti, informácie a argumenty z podobnej štúdie z obdobia (2014) a z podobného prostredia. V prípade Budapešti a jej okolia je situácia v mnohom podobná situácii v Bratislave a jej okolí. Takisto išlo o prepojenie hlavného mesta s menšími sídlami v okolí (Szentendre, Vác); s podobne navrhnutým dopravným modelom; podobnými zamýšľanými plavidlami; s integráciou do širšieho dopravného systému. Treba však vidieť aj rozdiely: v aglomerácii Budapešť žije násobne viac obyvateľov; poloha Dunaja je v aglomerácii Budapešť priaznivejšia (v prípade Budapešti Dunaj preteká stredom aglomerácie, kým v okolí Bratislavy preteká skôr okrajom dotknutého regiónu); v Budapešti je Dunaj už nížinný tok s lepšími podmienkami na využívanie a navyše pravidelná vodná doprava v Budapešti mala podstatne významnejšiu tradíciu. Odkazy na prípadovú štúdiu pre Budapešť (dostupné v maďarskom jazyku): *Mevalósíthatósági tanulmány a városi és elővárosi személyszállító hajók és kiszolgáló létesítmények fejlesztésére*. KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft., 2014.

https://bkk.hu/apps/img/hajo/hajo_mt_i_kotet.pdf

https://bkk.hu/apps/img/hajo/hajo_mt_ii_kotet.pdf

Tabuľka 1: Odhad investičných výdavkov na nákup plavidiel

Cena jedného plavidla (EUR)	Navrhovaný počet	Celková suma (EUR)
1 600 000	7 (6 + 1 rezervné)	11 200 000

b) Terminály, vybavenie prístavísk

Aj keď budovanie prístavov nie je predmetom tejto štúdie, je potrebné počítať s nákladmi súvisiacimi s dovybavením prístavísk, aby mohli slúžiť prevádzkovateľovi dopravy. Ide tu o nasledovné zložky majetku:

- zariadenia na predaj lístkov a úhrada cestovného všetkými spôsobmi platenia (terminály, automaty);
- softvérové vybavenie zariadení umožňujúce aj napojenie na integrovaný dopravný systém;

Pri odhade týchto nákladov sa vychádzalo z údajov zo zmluvy medzi Hlavným mestom SR Bratislava a spoločnosťou EMtest-SK s.r.o. (na základe tejto zmluvy už k obstaraniu takýchto zariadení došlo).²⁹ Predpokladá sa s ich umiestnením na všetkých 7 zamýšľaných prístaviskách.

Tabuľka 2: Odhad investičných výdavkov na terminály, vybavenie prístavísk

Náklady na vybavenie 1 prístaviska technikou (EUR)	Počet prístavísk	Celkové náklady (EUR)
21 000	7	144 000

Hodnota oboch zložiek investičného majetku sa dostáva do nákladových štruktúr v podobe odpisov, ktoré sú uvedené ďalej.

7.3.1.2. Odhad nákladov**a) Osobné náklady**

Zvlášť sú uvedené náklady práce posádok lodí a zvlášť náklady práce zamestnancov mimo posádok lodí (pozemného personálu). Každá loď potrebuje (v prvej fáze) 2 kompletne posádky (výhládovo až tri). Posádku tvorí kapitán a dvaja ďalší členovia.

Tabuľka 3: Odhad ročných nákladov práce posádok plavidiel

Pozícia	Ročná mzda brutto na jednotlivca (EUR)	Ročné náklady práce na jednotlivca (EUR)	Počet osôb	Celkové náklady práce (EUR)
Kapitán plavidla	21 600 (1 800 mesačne)	29 203	14	408 845

²⁹ https://zverejnovanie.bratislava.sk/assets/File.ashx?id_org=700026&id_dokumenty=13243

Člen posádky	14 400 (1 200 mesačne)	19 469	28	545 132
Spolu			42	953 977

V štruktúre pozemného personálu a administratívy sa predpokladá s potrebou 2 dispečerov, 1 manažéra, 1 odborného technického pracovníka a ďalších dvoch administratívnych pracovníkov.

Tabuľka 4: Odhad ročných nákladov práce zamestnancov mimo posádok plavidiel

Pozícia	Ročná mzda brutto na jednotlivca (EUR)	Ročné náklady práce na jednotlivca (EUR)	Počet osôb	Celkové náklady práce (EUR)
Manažér	21 600 (4 500 mesačne)	54 000	1	73 008
Technický odborný pracovník	36 000 (3 000 mesačne)	48 672	1	48 672
Administratívny pracovník	18 000 (1 500 mesačne)	24 336	2	48 672
Dispečer	21 600 (1 800 mesačne)	29 203	2	58 406
Správca v prístavisku	14 400 (1 200 mesačne)	19 469	6	116 813
Spolu			12	345 571

Celkové odhadované ročné náklady práce činia (953 977 eur + 345 571 eur) = **1 299 548 eur** (spolu pre posádku a pozemný personál).

b) Náklady na údržbu

Odhad nákladov na údržbu bol vykonaný na základe osobných konzultácií so zástupcami prevádzkovateľov vodnej dopravy. Náklady boli stanovené na 7 % z nadobúdacej ceny plavidla pri zohľadnení potreby výmeny motora po približne 15 000 až 20 000 prevádzkových hodinách. Predpokladá sa, že podstatná časť údržby sa koncentruje na mimosezónne obdobie, keď je frekvencia plavieb nižšia a údržba nebude neobmedzovať prevádzku.

Tabuľka 5: Odhad nákladov na údržbu lodí

Nadobúdacia cena plavidiel (EUR)	Sadzba simulujúca výšku nákladov na údržbu (%)	Náklady údržby ročne (EUR)
11 200 000	7	784 000

Odhadované ročné náklady na údržbu dosahujú 784 000 eur.

c) Náklady na správne poplatky, registráciu, klasifikáciu plavidiel, preverenia a pod.

Odhad bol vykonaný na základe informácií Dopravného úradu a osobných konzultácií so zástupcami prevádzkovateľov vodnej dopravy:

- Pri registrácii osobnej lode prichádzajú do úvahy tieto poplatky (v zmysle zákona č. 145/1995 o správnych poplatkoch):

Položka 94

a) Vydanie lodného osvedčenia a vykonanie prehliadky prevádzkovej spôsobilosti plavidla

3. pre plavidlá, ktoré nie sú malými plavidlami

3.2 s vlastným strojným pohonom..... 500 eur

Položka 94

k) Vydanie ciachového preukazu pre plavidlá

1. určené na prepravu cestujúcich alebo nákladov..... 165,50 eur

Položka 94

m) Zápis do registra plavidiel Slovenskej republiky

2. plavidiel, ktoré nie sú malými plavidlami..... 33 eur

- Poplatky za ďalšie potrebné dokumenty boli odhadnuté spolu na cca 1 000 eur
- Za prehliadku technickej spôsobilosti plavidla sa platí 2 000 eur na 4 roky, treba ju obnovovať.
- Poplatky za preverenie hygieny dosahujú 720 eur ročne na jedno plavidlo.

Suma týchto nákladov je 2 920 eur na jednu loď v prvom roku (na začiatku fungovania dopravcu). Celkovo $7 \cdot 2920 = 20\,440$ eur.

d) Odpisy investičného majetku

Daňové odpisy plavidiel sú rozvrhnuté na 12 rokov (podľa Zákona o dani z príjmu). Účtovná jednotka síce má možnosť nastaviť si účtovné odpisy aj inak. My tu však zachováme jednotu účtovných a daňových odpisov.

Tabuľka 6: Odhad odpisov investičného majetku

Súčasť majetku a jeho hodnota v EUR	Počet rokov odpisovania podľa Zákona o dani z príjmu	Ročné odpisy (EUR)
Plavidlá: 11 200 000	12	933 333
Ostatný majetok (vybavenie)	8	18 000

prístavísk):144 000	
Spolu	951 333

Ak sa potrebný investičný majetok obstará s využitím eurofondov, od tejto nákladovej položky sa upustí. V sumarizácii nákladov nižšie je preto aj verzia bez odpisov.

e) Náklady na palivá

V prvej fáze sa počíta s motorovou naftou ako palivom s možnosťou úpravy motorov na alternatívne palivá, čo by prispelo k lepším emisným parametrom tohto systému.

- Cena paliva je bez spotrebnej dane, keďže pre účel plavby po medzinárodných vodných cestách je cena paliva takto zvýhodnená.
- Kompromisný objem spotreby pre uvažované plavidlá je odvodený z údajov o spotrebe motorov inštalovaných do lodí Damen Waterbus (konkrétne Waterbus 2407 Aqua diamond používajúci pohonné jednotky Volvo Penta)³⁰, z údajov uvádzaných v prípadovej štúdii pre Budapešť a z údajov získaných pri osobných konzultáciách s predstaviteľmi podnikov prevádzkujúcich vodnú dopravu. Za kompromisnú hodnotu objemu spotreby pre tieto účely je stanovené 160 litrov nafty na motorovú hodinu.

Ako už bolo vyššie zdôraznené, nie je zámerom riešiť cestovný poriadok, avšak kvôli odhadu spotreby paliva je potrebné aspoň rámcovo odhadnúť údaje o trvaní a frekvencii plavieb. Na účel výpočtu sa uvažuje nasledovne:

- v intervale medzi 6:00 až 21:00 sa počíta s 25 obojstrannými plavbami na „základnej trase“ Šamorín – Hamuliakovo - Bratislava Eurovea - Bratislava most SNP; takáto obojsmerná plavba trvá aj s pristátiami približne 1 hodinu 45 minút; 25 plavieb na „krátkej trase“ znamená 43,75 hodín prevádzky denne;
- 25 plavieb súčtom plavieb v rannej a poobednej špičke, kde je nastavená frekvencia plavieb na pol hodinu, mimo týchto období na hodinu;
- niektoré plavby sú predĺžené, doplnené o zastávky Čunovo, Devín a Vojka nad Dunajom, resp. o aspoň jednu z týchto zastávok (tzv. „predĺžená trasa“); predpokladá sa, že to pridá ďalších 12,5 hodiny prevádzky denne; spolu je to 56,25 hodín denne;
- pre obdobie december - február (mimosezónne) sa počíta s obmedzenou prevádzkou na úrovni 60 % bežného pracovného dňa (=0,6*48 hodín);
- pre víkendové dni a dni pracovného pokoja (v sezóne) sa počíta s obmedzenou prevádzkou na úrovni 60 % bežného pracovného dňa (= 0,6*48 hodín);

³⁰ Údaje k zmienenej pohonnej jednotke:

<https://www.volvopenta.com/marinecommercial/en-en/products/propulsion-mc/ranges/volvo-penta-ips-propulsion-mc/ips650/ips650.html>

Poznámka: Konkrétne typy lodí či pohonných jednotiek slúžia iba ako reprezentant, v záujme možnosti kvantifikácie parametrov. Nejde teda o jediný vhodný typ plavidla či pohonnej jednotky. Predpokladá sa však podobnosť parametrov.

- pri zohľadnení počtu dní v sezóne, mimosezónne, víkendov a dní pracovného pokoja vychádza 16 594 prevádzkových hodín ročne.

Tabuľka 7: Odhad nákladov na palivá

Počet prevádzkových hodín za rok	Odhad spotreby v litroch za jednu motorovú hodinu	Celková spotreba za rok (litre)	Cena za liter paliva bez spotrebnej dane (EUR)	Celkové ročné náklady na palivo (EUR)
16 594	160	2 655 040	0,55	1 460 272

Celkové ročné náklady na motorovú naftu sa tak odhadujú na 1 460 272 eur pri pohone na motorovú naftu. Do úvahy prichádza aj dieselelektrický pohon, pri ktorom možno počítať s úsporou paliva o cca 15 %. V tom prípade je výška odhadovaných ročných nákladov 1 241 231 eur.

f) Náklady na poistenie

Vychádzajúc z právnej analýzy (časť 7.2.3) je potrebné uzatvoriť dva druhy poistenia: poistenie samotných lodí (CASCO poistenie) a poistenie zodpovednosti za škodu. Tieto poistenia sú predmetom dohody s poisťovacími spoločnosťami a preto cenu poistenia možno vyjadriť len rámcovo. Berúc do úvahy skúsenosti prevádzkovateľov vodnej dopravy (získaných na osobných konzultáciách) ako aj údaje z prípadovej štúdie pre Budapešť, počíta sa s nasledovnými nákladmi:

- poistenie lodí (CASCO): 4 000 eur ročne za plavidlo, čo činí 28 000 eur ročne za flotilu;
- poistenie zodpovednosti (do škody 50 mil. eur): 10 000 eur ročne za plavidlo, čo činí 70 000 eur ročne za flotilu.

Celkové náklady na poistenie lodí a ich prevádzky tak môže dosiahnuť ročne približne 98 000 eur.

g) Náklady na nájomné

Predpokladá sa potreba minimálne 5 miestností slúžiacich ako kancelárske priestory a dispečing, s celkovou plochou aspoň 125 metrov štvorcových. Pri odhade je použité bežné komerčné nájomné zistené z údajov o trhu nehnuteľností v Bratislave.

Tabuľka 8: Odhad nákladov na nájomné

Plocha m ²	Cena za m ² na rok aj s energiami ³¹	Cena prenájmu za rok (EUR)
125	150	18 750

³¹ Odhadnuté podľa údajov na portáli www.firemnereality.sk

h) Náklady na používanie prístavísk a pontónov

Ide o poplatok pre prevádzkovateľa pontónu; v tom je zahrnutý aj poplatok pre Verejné prístavy, a.s. za užívanie verejného prístavu v Bratislave (podľa sadzobníka za používanie verejných prístavov je to 2 centy za meter štvorcový z plochy plavidla, pričom plochu plavidla je odhadutá opäť podľa vybraného reprezentanta Damen Waterbus 2407 Aqua diamond a dosahuje cca 150 m²). Pri uvažovanej flotile možno počítať so stanovením paušálnej platby vo výške 22 000 eur za rok (na celú flotilu, zdroj: interview s predstaviteľom prevádzkovateľa pontónu, SPaP – LOD, a.s.) pri prístaviskách v Bratislave. Mimo hlavného mesta sú poplatky výrazne nižšie (neplatí sa ani poplatok za užívanie verejného prístavu) a ide cca o 6 000 eur.

Súčet týchto nákladov je približne 68 000 eur ročne. Ide o nákladovú položku, ktorá môže byť ešte znížená alebo vypustená v prípade, keby sa v súčinnosti štátu a samospráv zabezpečilo prístávanie lodí vo výhodnejšom režime.

Tabuľka 9: Odhad nákladov na používanie prístavísk/pontónov

Poplatok prevádzkovateľovi pontónu	Stanovený paušálne na flotilu	22 tis. eur na 2 prístaviskách v Bratislave: 44 tis. eur ročne
		6 tis. eur na 4 prístaviskách mimo Bratislavy: 24 tis. eur ročne
V tom zahrnutý: Poplatok pre Verejné prístavy, a.s.	0,02 eur na m ² plavidla pri každom pristátí (len časť prístavísk, takto spoplatnených pristátí 56 denne v pracovných dňoch v sezóne, 34 denne mimo pracovných dní v sezóne a tiež 34 denne mimo sezóny)	<i>V pracovných dňoch v sezóne(190 dní):</i> $56 \times 0,02 \times 150 \times 190 =$ $= 31\,920$ eur ročne <i>V nepracovných dňoch v sezóne (85 dní):</i> $34 \times 0,02 \times 150 \times 85 =$ $= 8\,670$ eur ročne <i>Mimo sezóny(90 dní):</i> $34 \times 0,02 \times 150 \times 90 =$ $= 9\,180$ eur ročne

Ide o odhad pre situáciu, kedy dopravca za komerčných podmienok využíva pontóny, ktoré mu nepatria. Môže nastať aj situácia, keď sú tieto náklady nižšie, keď napr. prístávacie zariadenia obhospodaruje štát alebo samospráva a tieto odstúpia od účtovania poplatku s cieľom podpory takejto dopravy. Vtedy pôjde o tzv. implicitný náklad toho, kto prístavisko (pontón) poskytol.

i) Náklady na prevádzku kancelárií a dispečingu

Ide o náklady súvisiace s nákupom IKT, nábytku, spotrebného tovaru do kancelárií pre manažment, dispečing a administratívnych pracovníkov. V tomto prípade sú nakupované

predmety nezaraďené do investičného majetku (nepredpokladá sa väčší výskyt predmetov, ktoré by podľa Zákona o dani z príjmu mali byť zahrnuté do investičného majetku a odpisované), ale priamo vstupujú do spotreby a nákladov.

Predpokladá sa so vstupnými nákladmi **v prvom roku** vo výške **18 000 eur** a **v ďalších rokoch** by sa mohli tieto náklady udržiavať vo výške **cca 5 000 eur**.

j) Náklady na vodu na lodiach a odvádzanie drenážnych vôd z lodí

Pri preprave osôb je nevyhnutné načerpávať pitnú vodu. Zároveň sa na lodi pri prevádzke tvoria drenážne vody a ďalšie prevádzkové odpady:

- Typ lode vybraný ako reprezentant disponuje nádržou na 150 l pitnej vody, predpokladá sa každodenné plné načerpanie, tzn. 900 l vody denne na flotilu v pracovných dňoch v sezóne (6 lodí), 600 l vody denne v nepracovných dňoch v sezóne (premávajú 4 lode), 300 l vody mimo sezóny (stačia 2 lode). Pri odhadovanej cene 20 centov za liter vody je celkový ročný náklad 49 800 eur.
- Z plavidiel je potrebné odčerpávať tzv. drenážne vody (vody znečistené prevádzkou pohonného systému). Náklady na odčerpanie (podľa údajov SPaP, a.s., ktorá toho času túto činnosť realizuje na špecializovanom móle č. P - 65) predstavujú 39,67 eur³² za meter kubický (bez DPH). Pri predpokladanom využívaní nových (či takmer nových) plavidiel pri súčasnom stave technológií pohonu sa predpokladá s tvorbu drenážnych vôd a tvorbu ďalších odpadov, ktorých odobranie je spoplatňované SPaP, a.s., s ročnými nákladmi pod 1 000 eur.

Celkovo potom odhadujeme túto skupinu nákladov na **cca 51 tis. eur ročne**.

k) Náklady na marketingovú kampaň

Nevyhnutná k etablovaniu nového spôsobu dopravy bude silná marketingová kampaň. Bude slúžiť na prelomenie cestovných stereotypov (obzvlášť by mala byť zacielená na osoby navyknuté na individuálnu automobilovú dopravu).

Bez dezagregácie na jednotlivé marketingové nástroje sa počíta s výškou nákladov na takúto kampaň na 100 000 eur na začiatku prevádzky a pokračujúcu kampaň vo výške 60 000 eur ročne. Tento náklad nemusí byť plne krytý zriaďovateľom či prevádzkovateľom; v optimálnom prípade budú participovať aj ďalšie subjekty, ktorých záujmom je prevádzkovanie takejto dopravy.

³² Ceny za odber odpadov z prevádzky plavidiel na obslužnom pontóne P-65 prevádzkovanom SPaP, a.s.: drenážne vody: 39,67 EUR/m³; opotrebovaný olej: 8,33 EUR/m³; použité filtre: 1,25 EUR/kg; akumulátory: 4,17 EUR/ks; masťové textilie: 1,15 EUR/kg. Uvedené ceny sú bez DPH. Zdroj: Oddelenie nákupu, Slovenská plavba a prístavy, a.s.

Sumár nákladov:

Podstatnú časť nákladov tvoria náklady na palivo, osobné náklady (náklady práce), odpisy a náklady na údržbu. V porovnaní s tým sú ostatné kategórie nákladov okrajové. Predpokladá sa nevýznamná odchýlka medzi prvým rokom a nasledujúcimi rokmi, keďže niektoré náklady sú logicky vyššie v prvom roku (ako správne poplatky, náklady na vybavenie kancelárskych priestorov). Parametre prevádzky sú rovnaké, preto majú podstatné nákladové položky rovnakú výšku. Parametre je možné zmeniť potom, ako sa vyhodnotia výsledky fungovania po úvodnej fáze a upraví sa nastavenie systému. Uvedená je aj verzia bez odpisov, aby sa dal posúdiť prípad, keď sa investície obstarajú s využitím eurofondov. Odhadované náklady sa pohybujú v rozmedzí 4,8 mil. eur ročne (dieselový pohon, so zahrnutými odpismi) a 3,6 mil. eur ročne (diesel–elektrický pohon, bez zahrnutia odpisov – pri nákupe investičného majetku s využitím eurofondov).

Tabuľka 10: Sumarizácia odhadovaných nákladov

Položka nákladov	Ročný objem nákladov (tis. eur)	Ročný objem nákladov (tis. eur)
	v prvom roku	v ďalších rokoch
Náklady na palivá (verzia diesel)	1 460,3	1 460,3
Náklady na palivá (verzia diesel- elektrina)	1 241,2	1 241,2
Osobné náklady (náklady práce)	1 299,5	1 299,5
Odpisy investičného majetku	951,3	951,3
Náklady na údržbu	784,0	784,0
Náklady na používanie pontónov	68,0	68,0
Náklady na poistenie	98,0	98,0
Náklady na vodu na lodiach a odvádzanie odpadov z lodí	51,0	51,0
Náklady na nájomné	18,8	18,8
Náklady na vybavenie a prevádzku kancelárií a dispečingu	18,0	5,0
Náklady na správne poplatky	20,4	1,2
Suma nákladov (verzia diesel)	4 769,3	4 737,1
Suma nákladov bez odpisov (verzia diesel)	3 818,0	3 785,8
Suma nákladov (verzia diesel-elektrina)	4 550,2	4 518,0
Suma nákladov bez odpisov (verzia diesel–elektrina)	3 598,9	3 566,7

Poznámka: Bez marketingu.

7.3.2. Ekonomická a finančná analýza problematiky zriadenia a prevádzky národného dopravcu

7.3.2.1. Odhad maximálneho potenciálneho výnosu

V prvom kroku sa odhaduje maximálny potenciálny výnos. Je to nepravdepodobná krajná hodnota, ktorá by vznikla za idealizovaných podmienok (plné využitie kapacít pri každej plavbe,

platenie plného cestovného každým cestujúcim). Výška cestovného je odvodená od jej výšky v najdostupnejšom móde verejnej dopravy, t.j. od cestovného v autobusoch. Ak má byť tento mód verejnej osobnej dopravy konkurencieschopný nemôže byť výška cestovného na lodiach výrazne vyššia od cestovného v autobusoch. Preto, ak je napr. cena základného cestovného v autobuse na trase Šamorín - Bratislava (čo zodpovedá „základnej trase“ v pravidelnej vodnej doprave) na úrovni približne 1,5 eur, potom základná cena cestovného na lodi bude limitovaná cenou 2 eurá (pri cenách roku 2018). Skutočné ceny cestovného budú ovplyvnené uplatňovaním zliav aj princípmi integrovaného dopravného systému (kombinácie dopravných módov, zonácie, časové lístky...). Cena jednorazového základného lístka je preto tým horným limitom cestovného. V skutočnosti ju bude platiť len časť cestujúcich, pri odhade maximálneho potenciálneho výnosu je však braná ako jediná tarifa.

Maximálny objem výnosov tak možno odhadnúť nasledovne:

- maximálna kapacita lodí (každá 100 osôb) je vždy plne vytážená, tzn., že v súhrne na všetkých linkách je v 25 obojsmerných plavbách prepravených 5000 osôb denne v celej dĺžke trasy (číslo slúži len na účely ilustratívneho prepočtu); k tomu sa pripočíta spoplatnená preprava bicyklov v sezóne v maximálnej kapacite 10 bicyklov na lodi, t. j. prepravených 500 bicyklov denne;
- každý cestujúci zaplatí maximálnu prípustnú cenu cestovného (jednorazový lístok v základnej tarife bez zliav).

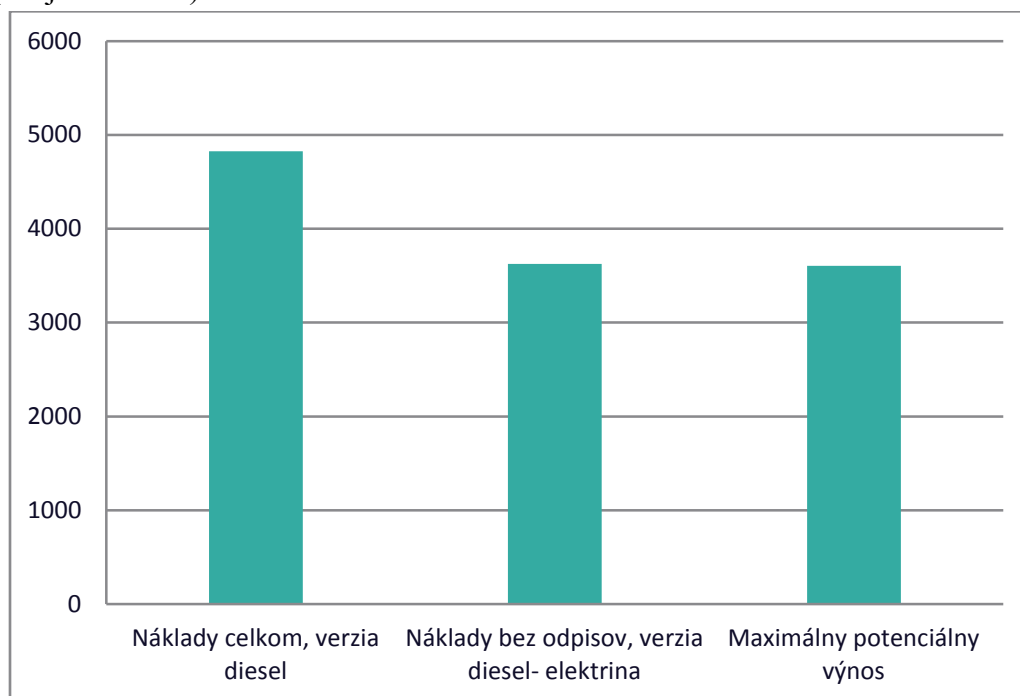
Pri takýchto krajných predpokladoch možno maximálny potenciálny výnos pri čisto komerčných podmienkach odhadnúť nasledovne:

- Pri preprave 5000 osôb denne so zaplateným maximálnym cestovným 1,90 eur každou osobou na „základnej trase“ v pracovných dňoch v sezóne (približne 190 dní v roku) možno dosiahnuť výnos **1 805 000 eur**.
- Pri preprave 5000 osôb denne so zaplateným maximálnym cestovným 1,90 eur každou osobou na „základnej trase“ v nepracovných dňoch v sezóne (víkendy, dni pracovného pokoja, cca 85 dní v roku) možno dosiahnuť výnos **484 500 eur** (harmonogram prepravy je zredukovaný na 60 % v porovnaní s pracovným dňom v sezóne).
- Pri preprave 5000 osôb denne so zaplateným maximálnym cestovným 1,90 eur každou osobou na „základnej trase“ mimo sezóny (december - február) možno dosiahnuť výnos **513 000 eur** (harmonogram prepravy je tu zredukovaný na 60 % v porovnaní s pracovným dňom v sezóne).
- Pri zohľadnení skutočnosti, že niektoré trasy sú predĺžené o niektoré z troch ďalších zastávok, potom podľa odhadu treba objem výnosov vypočítaný na „základnej trase“ navýšiť o cca 29 %. Ide o dodatočný výnos **725 00 eur**.
- Pri preprave bicyklov 10 kusov konštantne: ide o 500 prepravených bicyklov denne na „základnej trase“ aj „predĺžených trasách“, pri poplatku stanovenom na 0,5 eura za bicykel v dňoch sezóny (pracovné aj nepracovné) vzniká dodatočný výnos **77 700 eur**.

Celkové výnosy v tomto krajnom fiktívnom prípade dosahujú 3 606 100 eur ročne. Pri tomto výpočte sa preukázalo, že ani maximálny potenciálny výnos, ktorého dosiahnutie je

krajne nepravdepodobné, nedosiahne úroveň odhadovaných nákladov. Pravdepodobný výnos pritom bude len zlomkom tohto maximálneho potenciálneho výnosu. Odhad pravdepodobného výnosu nasleduje nižšie.

Graf 1: Konfrontácia odhadovaných nákladov a maximálnych potenciálnych výnosov (údaje v tis. eur).



Poznámka: Zobrazené sú údaje o dvoch úrovniach nákladov: vo verzii s dieselovým pohonom a započítanými odpismi (vyššie náklady) a vo verzii s diesel-elektrickým pohonom a bez odpisov (nižšie náklady). Aj tie nižšie náklady však ešte mierne prevyšujú maximálny potenciálny výnos. Použité sú náklady z prvého roku prevádzkovania, rozdiely v ďalších rokoch sú zanedbateľné.

7.3.2.2. Odhad výnosu podľa scenárov odvodených od počtu cestujúcich

V tabuľke 11 sú zhrnuté základné parametre pri rôznych počtoch osôb využívajúcich túto službu. Hospodársky výsledok je v každom prípade záporný. S nárastom počtu cestujúcich prirodzene klesajú náklady na cestujúceho a záporný hospodársky výsledok sa dostáva bližšie k nule, neprechádza však do kladných čísel. V ďalšom kroku bude nevyhnutné označiť, ktorý z uvedených scenárov je najpravdepodobnejší. Keďže ide o zatiaľ nerealizovaný spôsob dopravy, bez empirických dát a skúseností, využije sa modelový odhad popísaný nižšie.

Tabuľka 11: Scenáre hospodárskych výsledkov pri rôznych počtoch osôb využívajúcich vodnú dopravu

Denné počty osôb využívajúcich lodnú dopravu (*2=denný počet cestujúcich v oboch smeroch)									
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9
Počet osôb denne využívajúcich lodnú dopravu	500	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500
Počet cestujúcich denne v oboch smeroch	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000 (kapacitný strop)
Počet cestujúcich ročne (základná trasa aj predĺžené trasy spolu, v tisícoch)									
Cestujúci-pracovné dni v sezóne (190 dní)	245,1	367,7	490,2	612,8	735,3	857,9	980,4	1 103,0	1 225,5
Cestujúci-nepracovné dni v sezóne (85 dní)	65,8	98,7	131,5	164,5	197,4	230,3	263,2	296,1	329,0
Cestujúci-mimosezóna (90 dní)	69,7	104,5	139,2	174,2	209,0	243,8	278,7	313,5	348,3
Počet cestujúcich za rok spolu	380,6	570,9	760,9	951,5	1141,7	1332	1522,3	1712,6	1902,8
Náklady prepočítané na cestujúceho (eur)									
Náklady na cestujúceho (vyššia úroveň nákladov-verzia diesel, vrátane odpisov)	12,7	8,5	6,3	5,1	4,2	3,6	3,2	2,8	2,5
Náklady na cestujúceho (nižšia úroveň nákladov, verzia diesel-elektrina, bez odpisov)	9,6	6,4	4,8	3,8	3,2	2,7	2,4	2,1	1,9
Výnosy z cestovného, rozdiely výnosov a nákladov (ml. eur za rok)									
Tržby z cestovného	0,57	0,86	1,14	1,43	1,71	2,00	2,28	2,57	2,85
Rozdiel výnosov z cestovného a nákladov (pri vyšších nákladoch)	-4,26	-3,97	-3,69	-3,40	-3,11	-2,83	-2,54	-2,26	-1,97
Rozdiel výnosov z cestovného a nákladov (pri nižších nákladoch)	-3,03	-2,74	-2,46	-2,17	-1,89	-1,60	-1,32	-1,03	-0,75

Poznámka: Pri priemernej cene cestovného 1,5 eur.

7.3.2.3. Odhad pravdepodobného výnosu

Po odhade maximálneho potenciálneho výnosu a prepočte scenárov podľa počtu osôb, sa pristupuje k odhadu toho výnosu, ktorý je považovaný za najpravdepodobnejší. K tomu je potrebné odhadnúť dopyt po takejto dopravnej službe. Ide o odhad dopytu po službe, ktorá ešte ponúkaná nie je a nebola, nie je tu možné opierať sa o empirické pozorovania a merania. Aplikuje sa preto metóda tzv. vnoreného logit modelu (podrobnosti o použitej metodike uvádza príloha 1) a postupuje sa nasledovným spôsobom:

Odhaduje sa vnorený logit model pre vzorku 412 osôb z relevantnej oblasti, ktorí spolu v priebehu reprezentatívneho týždňa v mesiaci október 2018 dochádzajú do Bratislavy 1457-krát. Množina dopravných módov sa rozšíri o možnosť vodnej dopravy. Nižšie je popis, ako sú pre jednotlivých spotrebiteľov kvantifikované dĺžky dochádzania touto formou dopravy ako aj potenciálne náklady. Predpokladá sa, že v ostatných aspektoch je vodná doprava podobná autobusovej alebo vlakovej doprave. Vychádzajúc z reprezentatívnosti využitej vzorky zabezpečenej náhodným výberom sa odhaduje potenciálny dopyt po vodnej doprave využitím informácií o skutočnom množstve dochádzajúcich z viacerých zdrojov.

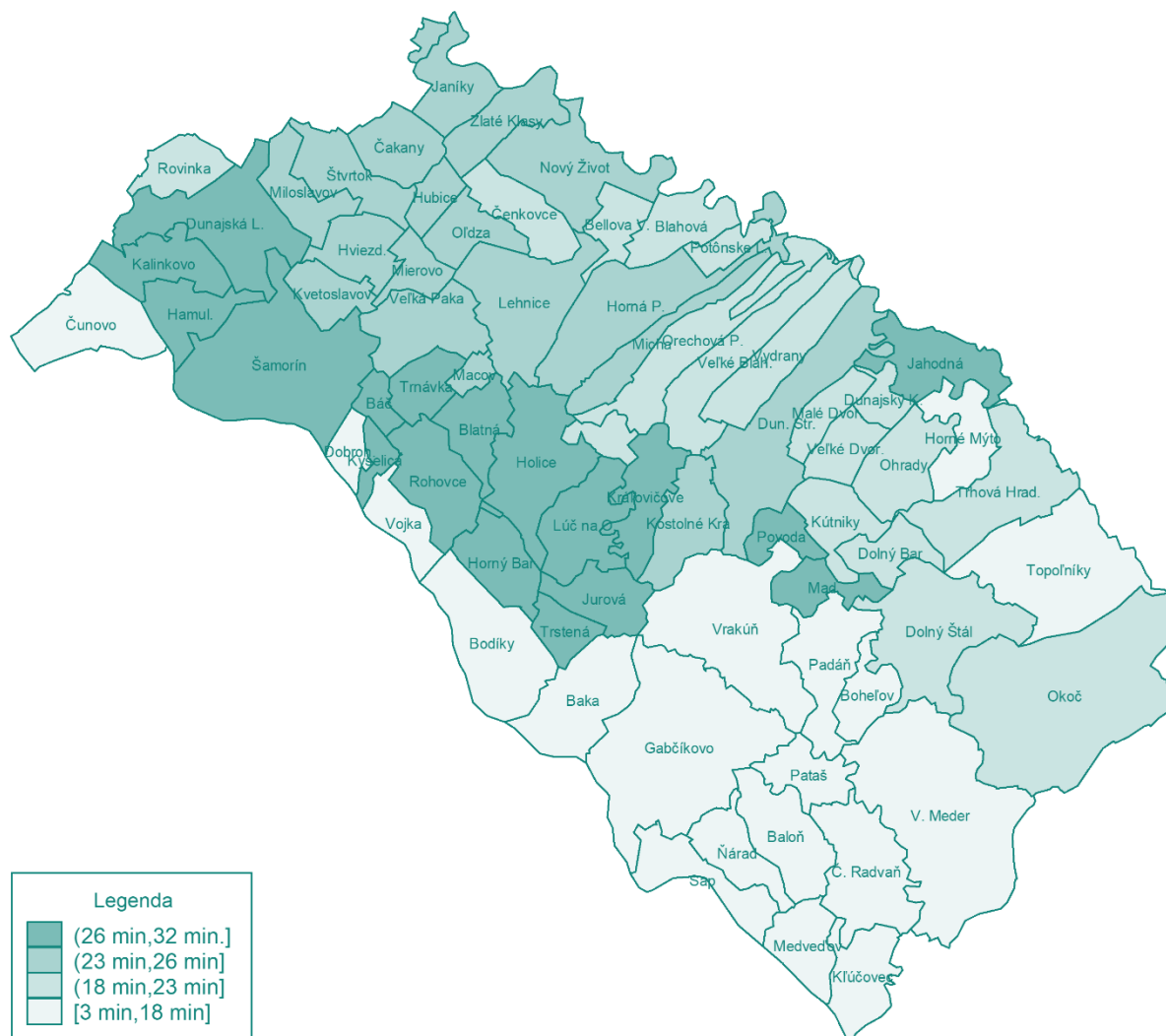
a) Výber relevantnej oblasti

Potenciálny trh osobnej lodnej dopravy je determinovaný vzdialenosťou bydliska od centra Bratislavy meranou časom dochádzky. V najširšom vymedzení sa jedná o dunajskostredský okres a južnú časť seneckého okresu, vzhľadom na dostupnosť vodného toku Dunaja. Takéto vymedzenie predstavuje celkovo viac ako 70 obcí, ich zoznam sa nachádza v tabuľke 12.

Tabuľka 12: Kompletný zoznam obcí patriacich do uvažovaného regiónu

Obec	Obec	Obec	Obec
Báč	Padáň	Dunajský Klátov	Veľký Meder
Kostolné Kračany	Čakany	Ohrady	Jahodná
Topoľníky	Mad	Baka	Rohovce
Dolný Štál	Vieska	Kráľovičove	Rovinka
Ňarad	Čenkovce	Kračany	Janíky
Baloň	Malé Dvorníky	Trhová	Sap
Kútники	Vojka nad Dunajom	Hradská	Čiližská Radvaň
Trnávka	Hviezdoslavov	Holice	Medveďov
Bellova Ves	Povoda	Oľdza	Vrakúň
Kvetoslavov	Dobrohošť	Horná Potôň	Kľúčovec
Trstená na Ostrove	Mierovo	Orechová Potôň	Štvrtok na Ostrove
Gabčíkovo	Vydrany	Blahová	Miloslavov
Okoč	Dolný Bar	Kyselica	
Blatná na Ostrove	Michal na Ostrove	Veľká Paka	
Lehnice	Zlaté Klasy	Horný Bar	
Veľké Blahovo	Jurová	Pataš	
Bodíky	Šamorín	Dunajská Lužná	
Lúč na Ostrove	Dunajská Streda	Hubice	
Veľké Dvorníky	Nový Život	Boheľov	
Horné Mýto	Hamuliakovo	Macov	

Mapa 1: Rozdiel v dochádzke do Bratislavy počas dopravnej špičky a mimo dopravnej špičky



Zdroj: server google.maps, vlastné spracovanie

Využitím serveru google.maps boli dopočítané predpokladané časy dochádzky automobilom z centra vybranej obce do centra Bratislavy. Časy dochádzky boli zistené v časoch špičky a v časoch mimo špičky. V prípade alternatívnych ciest bola serverom automaticky vybraná časovo najkratšia možnosť. Mapa 1 odlišuje farebnou škálou rozdiely medzi časom dochádzky počas dopravnej špičky a mimo nej. Najväčšie rozdiely v časoch dopravy existujú v obciach, ktoré sú v súčasnosti najviac závislé od cesty E575 vedúcej z Bratislavy cez Šamorín a Dunajskú Stredu do maďarského Győru. Práve obyvatelia obcí, ktorí denne dochádzajú po tejto ceste sú podľa údajov zo servera google.maps najviac obmedzení zhustenou premávkou v smere do Bratislavy.

Legenda

- nerelevantná oblasť
- relevantná oblasť

Na mape 2 je možné identifikovať preťaženosť existujúcej cestnej siete, čo umožňuje určiť potenciálny dopyt po alternatívach cestnej dopravy. Pretože je však osobná lodná doprava závislá od dostupnosti pozemnej infraštruktúry (prístavov) je nutné ďalej identifikovať takých dochádzajúcich, pre ktorých by cesta do prístavu nadmerne nezvýšila celkový čas cesty. Mapa 2 zobrazuje bledo-zelenou obce, pre ktoré trasa cez jeden z potenciálnych prístavov (Šamorín, Hamuliakovo, Čunovo) nepredĺži celkovú cestu o viac ako 20 minút a tmavo-zelenou tie, pre ktoré by cesta cez takýto prístav znamenala predĺženie trasy o viac ako 20 minút. Zároveň sú tmavo-zelenou označené tie obce, ktoré sú od Bratislavy vzdialené viac ako 60 minút cesty. Pre takto vzdialené obce je predpokladaná len minimálna dochádzka do Bratislavy. Príkladom je obec Veľký Meder, ktorá je mimo našej relevantnej oblasti. Podľa sčítania obyvateľov z roku

2011 z tejto obce dochádzalo iba 3 % obyvateľov do Bratislavy, podľa údajov zo sčítania SIM kariet je to menej než 3,6 %.

Výsledkom aplikácie podmienok je relevantná oblasť 40 obcí (tabuľka 13). Obyvatelia týchto obcí sú najviac závislí od preťaženej cestnej siete a zároveň majú teoreticky dobrú dostupnosť potenciálnych prístavov osobnej lodnej dopravy. Tento zoznam obcí je ďalej použitý pre získanie údajov formou prieskumu.

Tabuľka 13: Relevantná oblasť pre posúdenie dopytu osobnej lodnej dopravy

Obec	Obec	Obec
Báč	Hviezdoslavov	Michal na Ostrove
Hamuliakovo	Mad	Veľká Paka
Kyselica	Šamorín	Dunajská Lužná
Pataš	Čunovo	Kráľovičove Kračany
Baka	Jurová	Ňarad
Holice	Malé Dvorníky	Veľké Blahovo
Lúč na Ostrove	Trnávka	Dunajská Streda
Povoda	Dobrohošť	Kútники
Blatná na Ostrove	Kalinkovo	Ohrady
Horný Bar	Mierovo	Veľké Dvorníky
Macov	Trstená na Ostrove	Gabčíkovo
Rohovce	Dolný Bar	Kvetoslavov
Bodíky	Kostolné Kračany	Orechová Potôň
		Vieska

b) Opisná štatistika relevantnej oblasti

Pre odhad dopytu vyjadreného počtom cestujúcich sú využité údaje o obyvateľstve z dvoch rôznych zdrojov. Štatistický úrad SR poskytuje informáciu o celkovej dochádzke do zamestnania zo sčítania obyvateľov, domov a bytov. Pretože však posledné sčítanie prebehlo v roku 2011 sú tieto údaje relatívne zastarané. Využitie tak boli aj informácie o pomere dochádzajúcich k celkovému počtu obyvateľov. Tento pomer bol následne použitý pri odhade počtu dochádzajúcich k počtu obyvateľov z roku 2018. Pretože tieto údaje vychádzajú z informácií o trvalom pobyte, možno predpokladať, že sú podhodnotené.

Druhým spôsobom odhadu počtu obyvateľov je využitie informácií o SIM kartách, združujúcich sa v noci v relevantnej oblasti. Takéto údaje poskytuje spoločnosť Market Locator SK s.r.o. a pochádzajú od troch najväčších slovenských operátorov. Market Locator umožňuje identifikovať tzv. spiacu a pracovnú lokalitu jednotlivých užívateľov mobilných telefónov. Je tak možné identifikovať pomer dochádzajúcich a to porovnaním SIM kariet, ktorých spiaca adresa bola udaná v relevantnej oblasti a zároveň pracovná adresa v Bratislave a údaj spiacej adresy v relevantnej oblasti. Aj táto metóda má však nedostatky. Market Locator je primárne marketingový nástroj, ktorý slúži napríklad na oslovenie potenciálnych klientov prostredníctvom SMS správy. Mnoho klientov si však takúto formu reklamy neželá a môže o jej zrušenie svojho

operátora požiadať. V takom prípade sa SIM karty v databáze Market Locator nenachádzajú. Ďalej platí, že Market Locator zaznamenáva len počet SIM kariet väčší ako 100, v mnohých malých obciach je však počet dochádzajúcich menší. Údaje za SIM karty sú teda rovnako ako údaje ŠÚ SR podhodnotené a predstavujú skôr spodný odhad počtu obyvateľov a dochádzajúcich.

Tabuľka 14: Počet obyvateľov a počet dochádzajúcich z obce v relevantnej oblasti do Bratislavy³³

Obec	Počet obyv.		Dochádzky do BA		Relatívne	
	ŠÚ SR	SIM	ŠÚ SR	SIM	ŠÚ SR	SIM
Báč	568	1 014	74	205	13%	20%
Baka	1 096	1 026	77	100	7%	10%
Blatná na Ostrove	903	1 088	123	180	14%	17%
Bodíky	260	389	31	100	12%	26%
Čunovo	1 447	2 716	352	2 316	24%	85%
Dobrohošť	496	1 105	78	192	16%	17%
Dolný Bar	695	943	33	100	5%	11%
Dunajská Lužná	6 414	7 266	1902	4 006	30%	55%
Dunajská Streda	22 643	11 208	1253	574	6%	5%
Gabčíkovo	5 391	1 987	378	112	7%	6%
Hamuliakovo	2 057	2 292	551	1 397	27%	61%
Holice	2 003	1 496	148	182	7%	12%
Horný Bar	1 222	1 110	121	100	10%	9%
Hviezdoslavov	1 577	3 380	400	807	25%	24%
Jurová	463	1 312	34	108	7%	8%
Kalinkovo	1 319	3 105	407	1 238	31%	40%
Kostolné Kračany	1 347	1 289	50	100	4%	8%
Kráľovičove Kračany	1 056	1 689	62	118	6%	7%
Kútniky	1 413	1 465	81	100	6%	7%
Kvetoslavov	1 430	3 658	337	815	24%	22%
Kyselica	157	1 102	17	163	11%	15%
Lúč na Ostrove	716	543	56	113	8%	21%
Macov	350	1 531	72	309	21%	20%
Maď	584	1 660	14	100	2%	6%
Malé Dvorníky	1 126	3 355	48	167	4%	5%
Mierovo	445	988	87	307	20%	31%
Michal na Ostrove	965	1 272	81	166	8%	13%
Ňarad	632	1 140	37	100	6%	9%
Ohrady	1 340	1 932	54	100	4%	5%

³³ Ak je počet dochádzajúcich podľa údajov zo SIM kariet menší ako sto berieme ako údaj práve 100 dochádzajúcich. Tento počet je však v porovnaní s veľkými obcami pre ktoré máme hodnovernejšie počty zanedbateľný.

Orechová Potôň	1 698	2 087	132	217	8%	10%
Pataš	803	662	24	100	3%	15%
Povoda	948	1 742	32	100	3%	6%
Rohovce	1 206	1 671	149	184	12%	11%
Šamorín	13 324	4 832	2 435	1 033	18%	21%
Trnávka	495	1 642	100	369	20%	22%
Trstená na Ostrove	576	560	61	100	11%	18%
Veľká Paka	964	2 376	223	471	23%	20%
Veľké Blahovo	1 586	1 560	91	105	6%	7%
Veľké Dvorníky	1 245	3 020	46	153	4%	5%
Vieska	419	1 118	62	100	15%	9%
Vojka nad Dunajom	475	661	79	137	17%	21%
Vrakúň	2 666	1 202	114	100	4%	8%
Vydrany	1 695	3 099	91	219	5%	7%
Spolu	88215	89293	10597	17763		

Zdroj: ŠÚ SR, Market Locator s.r.o.

Celkovo tak v relevantnej oblasti žije 88 215 obyvateľov podľa ŠÚ SR a 89 283 obyvateľov podľa údajov za SIM karty. Dôležitý je však rozdiel v počte dochádzajúcich do Bratislavy. **Kým podľa údajov ŠÚ SR je tento počet 10 597 podľa SIM kariet je dochádzajúcich až 17 763.**

c) Získavanie údajov formou prieskumu

Zdrojom údajov pre model výberu dopravného módu sú individuálne dáta získané dotazníkovou metódou. Dotazník bol kombináciou takzvaných odhalených a vyjadrených preferencií opýtaných. Zber dát sa realizoval v období medzi 5. a 16. októbrom 2018 v obciach označených ako relevantná oblasť. Spôsob zberu dát bol telefonický a realizovaný spoločnosťou ACRC s. r. o.. Agentúra zvolenou metódou garantuje náhodnosť výberu respondenta v danej štruktúre obcí. Celkovo bolo oslovených 443 respondentov. Originálne znenie dotazníku je uvedené v prílohe 2. Cieľom dotazníka bolo identifikovať preferencie vo výbere dopravného módu na základe individuálnych preferencií a socio-demografických charakteristík respondenta. Preferencie vyplývajúce zo skutočného - historického správania sa označujú ako odhalené. K týmto preferenciám sa vzťahujú nasledovné otázky:

1. Uveďte názov obce, z ktorej dochádzate do Bratislavy.

Obce relevantnej oblasti sú v počte obyvateľova veľmi heterogénne. Tri najväčšie obce oblasti – Dunajská Streda, Šamorín a Dunajská Lužná predstavujú asi 40 % celkovej populácie (zdroj ŠÚ SR) oblasti, pričom pomerovo sú tieto obce zastúpené v dotazníku asi 45 %. Nadproporcionálne zastúpené obce v dotazníku v porovnaní s počtom obyvateľov podľa ŠÚ SR sú obce Gabčíkovo, Hamuliakovo, Kvetoslavov, a Kalinkovo.

2. Za akým účelom najčastejšie dochádzate do Bratislavy?

Táto otázka slúžila ako podmieňujúca pre určenie dochádzajúcich, ktorí predstavujú cieľovú skupinu výskumu. 7 % opýtaných nedochádza v priebehu týždňa ani raz do Bratislavy a v tomto bode bol s nimi rozhovor ukončený. Dominantným účelom dochádzky je zamestnanie, ktoré tvorí až 51 % všetkej dochádzky. Iba menej ako 3% opýtaných dochádza za účelom strednej alebo vysokej školy. V neskoršom spracovaní dát však význam tejto skupiny narastá, pretože sa jedná o pravidelných – denných dochádzajúcich, preto je ich váha v celom súbore vyššia. 2 % opýtaných uviedlo ako účel dochádzky do Bratislavy kultúru, šport alebo zábavu. 37 % dochádzajúcich uviedlo dôvod „iné“ a špecifikovalo takýto účel najčastejšie ako lekár, úrad alebo nákupy.

3. *Uveďte názov mestskej časti do ktorej najčastejšie dochádzate v Bratislave.*

Spomedzi 17 mestských častí uvedených ako možnosti cieľovej destinácie sú najfrekventovanejšou m. č. Staré Mesto (23,54 %), Ružinov (21,36 %), Petržalka (14,81 %) a m. č. Nové Mesto (11,65 %). Kumulatívne tieto mestské časti tvoria 71,36 % všetkej dochádzky z relevantnej oblasti.

Tabuľka 15: Cieľ dochádzky podľa účelu a cieľu dochádzky (počet respondentov)

Účel/Cieľ:	Staré Mesto	Ružinov	Nové Mesto	Petržalka	Celkovo
Práca	42	49	26	28	228
Stredná škola	1	2	1	2	6
Vysoká škola	0	2	0	3	6
Zábava, kultúra	2	1	3	1	9
Iné	52	34	18	27	163
Celkovo	97	88	48	61	412

4. *Do ktorej z nasledovných príjmových kategórií by ste približne zaradili priemerný HRUBÝ MESAČNÝ príjem vašej DOMÁCNOSTI?³⁴*

Tabuľka 16: Rozdelenie príjmov respondentov

v eurách	počet	percentuálne	Kumulatívne v %
< 500	40	10 %	10 %
501-1500	230	56 %	66 %
1501-2000	94	23 %	88 %
2001-2500	24	6 %	94 %
2501-3000	15	4 %	98 %
3001-3500	3	1 %	99 %
3501-4000	1	0 %	99 %

³⁴ Vysoké zastúpenie odpovedí v kategórii 501 - 1500 indikuje, že mnoho ľudí namiesto príjmu domácnosti uvádzalo osobný príjem, čo indikuje, že daná veličina meria príjem domácnosti s chybou. To môže skresliť významnosť veličiny v modeli smerom nadol, odhadovaná hodnota parametru prislúchajúca príjmu je však aj napriek tomu významná na hladine 1 %.

4001-4500	0	0 %	99 %
4501-5000	1	0 %	99 %
5001-5500	0	0 %	99 %
5500-6000	2	0 %	100 %
>6001	2	0 %	100 %
Spolu	412		

5. a. Koľko krát do týždňa využívate na dopravu do Bratislavy automobil?
6. a. Koľko krát do týždňa využívate na dopravu do Bratislavy vlak?
7. a. Koľko krát do týždňa využívate na dopravu do Bratislavy autobus?

Prvá časť (a.) otázok 5,6 a 7 je zameraná na odhalenie početnosti využitia existujúcich módov dopravy. 26 % respondentov nevyužíva vôbec ako spôsob dopravy osobný automobil, zároveň však platí, že ani raz verejnou dopravou nejde približne 76 % opýtaných. Tabuľka 17 zobrazuje absolútne početnosti voľby dopravy. Dokonca aj v prípade ak sa jedná o denných dochádzajúcich (dochádzajú aspoň 5- krát týždenne do Bratislavy) je v 66 % takýchto prípadov zvoleným spôsobom automobil, v 12 % vlak a v 22 % autobus.

Tabuľka 17: Početnosť využitia existujúcich módov dopravy

Spôsob dopravy/Počet ciest	1	2	3	4	5	6	7	8 a viac	0
auto	117	23	26	15	101	11	6	6	107
vlak	54	10	12	4	20	1	0	0	311
autobus	38	11	4	3	33	4	2	1	316

5. b. Ako dlho cestujete od miesta bydliska do cieľa vašej cesty? (autom)
6. b. Ako dlho cestujete od miesta bydliska do cieľa vašej cesty? (vlakom)
7. b. Ako dlho cestujete od miesta bydliska do cieľa vašej cesty? (autobusom)

V priemere najmenej času trávajú respondenti vo vlaku (66 min), v automobile (70 min) a najdlhšie cestujú autobusom (86 min). Pri zohľadnení štandardnej odchýlky je však automobil a autobus omnoho variabilnejší naprieč pozorovaniami ako vlak. V prípade denných dochádzajúcich (frekvencia dochádzky viac ako 5-krát do týždňa) je priemerný čas v automobile 67 min, vo vlaku 60 min, no pre autobusy tento čas vzrastie až na 95 min. Napriek tomu z tabuľky 17 vyplýva, že autobus je častejšou voľbou pre takýchto cestujúcich ako vlak, a to pravdepodobne najmä pre frekvenciu jednotlivých liniek a dostupnosť zastávok autobusu oproti vlaku.

6. c. Ako dlho trvá samotná cesta vlakom? (vlakom)
7. c. Ako dlho trvá samotná cesta vlakom? (autobusom)

Pri určení preferencií vo výbere dopravného módu je nutné poznať čas potrebný na prestupy a presuny mimo dopravného prostriedku, pričom predpokladáme, že takýto čas je nulový v prípade osobného automobilu. Tento údaj je možné určiť z rozdielu medzi otázkami 6b a 6c pre mód vlak a 7b a 7c pre mód autobus. V priemere je tento čas pre vlak 22 minút a autobus 23 minút, opäťovne je však štandardná odchýlka výrazne vyššia pre autobus 24 minút, ako pre vlak 17 minút, čo môže indikovať, že respondenti nevyužívajú vzdialenejšie vlakové stanice pri presune automobilom a významná časť tohto času je najmä peší presun.

5. c. *Cestujete ako šofér alebo spolujazdec? (vlakom)*

Informácia z tejto otázky v ďalšej práci nebola využitá.

5. d. *Aké sú vaše denné náklady na parkovanie?*

6. d. *Aké sú vaše náklady na jednu cestu vlakom?*

7. d. *Aké sú vaše náklady na jednu cestu autobusom?*

Dôležitým kritériom pri rozlíšení jednotlivých módov dopravy a najmä pri rozlíšení medzi módmi verejnej dopravy sú náklady na dopravu. Priemerná cena dopravy vlakom naprieč všetkými pozorovaniami je 0,43 eur a 0,49 eur pre autobus.

8. a. *S koľkými členmi domácnosti cestujete?*

8. b. *Koľko z toho tvoria deti do 15 rokov?*

Väčšina respondentov (56 %) cestuje zvoleným dopravným prostriedkom bez rodinných príslušníkov. Ak zohľadníme iba denných dochádzajúcich osobným automobilom s frekvenciou dochádzky aspoň 5 dní týždenne je tento pomer 60 %.

9. b. *Využili by ste osobnú lodnú dopravu po rieke Dunaj, ak by cestovné a čas dopravy boli porovnateľné s existujúcim spôsobom hromadnej prepravy?*

Posledná otázka je súčasťou tzv. vyjadrených preferencií, pretože sa vzťahuje na rozhodnutie, ktoré nie je historicky pozorované (uskutočnené). Pri vyhodnotení tejto otázky však nemožno robiť žiadne závery, pretože respondenti nedisponovali dostatočnými informáciami pre zhodnotenie možností.

Tabuľka 18: Štatistika odpovedí na otázku: „*Využili by ste osobnú lodnú dopravu po rieke Dunaj, ak by cestovné a čas dopravy boli porovnateľné s existujúcim spôsobom hromadnej dopravy?*“

	Počet.	Percent	Kumulatívne
určite áno	133	32,28 %	32,28 %
skôr áno	77	18,69 %	50,97 %
skôr nie	74	17,96 %	68,93 %
určite nie	128	31,7 %	100 %

d) Odhad vnoreného logit modelu

Zvolený odhadovaný model vysvetľuje voľbu dopravného módu na základe nasledovných veličín:

1. socio-demografických charakteristík popisujúcich (a) príjem rodiny, (b) počet členov domácnosti, s ktorými jednotlivec cestuje okrem detí do 15 rokov a (c) počet detí do 15 rokov, s ktorými jednotlivec cestuje;
2. peňažných a časových nákladov na dopravu, t.j. (a) času v dopravnom prostriedku, (b) času mimo dopravného prostriedku, (c) peňažných nákladov na dopravu a (d) potreby meniť dopravný prostriedok. Model obsahuje tiež odlišné úrovňové konštanty pre jednotlivé módy;
3. binárnych premenných pre jednotlivé účely dochádzania (práca, škola, práca, lekár, iné) interagovaných s binárnymi premennými pre jednotlivé módy dopravy (automobil, autobus, vlak); tieto premenné umožnia vysvetliť vyššiu tendenciu ľudí dochádzajúcich do Bratislavy do školy voľiť si cestu autobusom alebo vlakom oproti ľuďom dochádzajúcim za prácou;
4. binárnych premenných pre jednotlivé oblasti Bratislavy interagovaných s binárnymi premennými pre jednotlivé módy dopravy (automobil, autobus, vlak); Bratislavu sme rozdelili do piatich oblastí na základe prístupnosti z dunajskostredského a seneckého okresu:
oblasť 1: Staré Mesto a Nové Mesto,
oblasť 2: Ružinov, Vrakuňa, Podunajské Biskupice,
oblasť 3: Rača, Vajnory, Karlova Ves, Dúbravka, Lamač,
oblasť 4: Devín, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica,
oblasť 5: Petržalka, Jarovce, Rusovce, Čunovo.

Tieto premenné umožňujú vysvetliť vyššiu tendenciu jednotlivcov zvoliť si cestu vlakom pri dochádzaní do Starého Mesta a Nového Mesta oproti jednotlivcom dochádzajúcim z dunajskostredského a seneckého okresu do Dúbravky alebo Petržalky.

Podrobný zoznam veličín, ich definície a zdroje uvádza príloha 1. Model je odhadnutý na vzorke 412 respondentov, každý respondent však predstavuje viac pozorovaní v závislosti od toho, koľko krát počas reprezentatívneho týždňa dochádza do Bratislavy. Uvedme príklad: Ak jednotlivec dochádza päťkrát týždenne, pričom uvádza, že trikrát dochádza automobilom, raz autobusom a raz vlakom, nachádza sa vo vzorke päťkrát, pričom trikrát je ako dopravný mód zvolený automobil, raz autobus a vlak (19 % respondentov kombinuje aspoň 2 spôsoby dopravy). Výsledná vzorka takto obsahuje 1457 prípadov dochádzania do Bratislavy.

Väčšina odhadnutých koeficientov je významná na hladine významnosti 1 % a všetky sú významné na hladine 10 %. Výsledky poukazujú na nasledovné správanie jednotlivcov pri výbere dopravného módu:

- Jednotlivci **negatívne hodnotia vyššie časové a peňažné náklady** spojené s dopravou.
- Veľmi **negatívny vplyv na výber dopravného módu má potreba meniť dopravný prostriedok**, čo sa deje v prípade dochádzania vlakom z obcí, ktoré neležia bezprostredne na trase vlaku zo smeru Dunajská Streda do Bratislavy. To sa prejavuje napríklad v obci Dunajská Lužná. Z 230 ciest z Dunajskej Lužnej do Bratislavy, ktoré obsahuje dataset,

jednotlivci volia cestu vlakom iba v 8,7 % prípadoch a to aj napriek tomu, že priemerný čas potrebný na dochádzanie vlakom (51 minút) je aj po zarátaní potreby dopravy do Nových Košarísk (kde sa nachádza železničná stanica) nižší, než sú priemerné časy dochádzania automobilom (59 minút) a autobusom (71 minút). Rovnaký efekt možno pozorovať v Šamoríne, kde je vlak voľbou cestujúcich iba v 6 % prípadoch, pričom rozdiely oproti autobusovej a automobilovej doprave sú ešte väčšie (56 minút oproti 94 a 81 minútam).

Tabuľka 19: Výsledky odhadu vnoreného logit modelu

	β	št. chyba	t-štat.	p-hodnota	95 %-konf. int.	
$\ln(1+\text{čas}^P)$	-0,168	0,085	-1,980	0,048	-0,334	-0,002
$\ln(1+\text{čas}^M)$	-0,130	0,037	-3,480	0,000	-0,203	-0,057
$\ln(0,1+\text{cena})$	-0,360	0,047	-7,730	0,000	-0,451	-0,268
<i>prestup</i>	-1,163	0,155	-7,510	0,000	-1,466	-0,859
<i>verejná</i> × <i>príjem</i>	-0,430	0,072	-5,960	0,000	-0,572	-0,289
<i>verejná</i> × <i>rodina</i>	-0,819	0,100	-8,160	0,000	-1,016	-0,622
<i>verejná</i> × <i>deti</i>	-0,300	0,149	-2,020	0,044	-0,591	-0,009
<i>autobus</i>	2,012	0,334	6,030	0,000	1,358	2,666
<i>autobus</i> × <i>škola</i>	2,146	0,373	5,750	0,000	1,414	2,877
<i>autobus</i> × <i>lekár</i>	0,495	0,289	1,710	0,087	-0,072	1,062
<i>autobus</i> × <i>iné</i>	-0,818	0,243	-3,360	0,001	-1,295	-0,341
<i>autobus</i> × <i>oblasť</i> ²	-0,522	0,159	-3,280	0,001	-0,834	-0,210
<i>autobus</i> × <i>oblasť</i> ³	-0,605	0,240	-2,520	0,012	-1,076	-0,135
<i>autobus</i> × <i>oblasť</i> ⁴	0,998	0,226	4,410	0,000	0,554	1,441
<i>autobus</i> × <i>oblasť</i> ⁵	-0,812	0,240	-3,380	0,001	-1,283	-0,341
<i>vlak</i>	1,389	0,314	4,420	0,000	0,773	2,005
<i>vlak</i> × <i>škola</i>	1,861	0,409	4,550	0,000	1,060	2,661
<i>vlak</i> × <i>lekár</i>	0,598	0,291	2,050	0,040	0,028	1,169
<i>vlak</i> × <i>iné</i>	-0,621	0,224	-2,770	0,006	-1,059	-0,182
<i>vlak</i> × <i>oblasť</i> ²	-0,875	0,166	-5,270	0,000	-1,201	-0,550
<i>vlak</i> × <i>oblasť</i> ³	-0,697	0,235	-2,970	0,003	-1,157	-0,237
<i>vlak</i> × <i>oblasť</i> ⁴	-1,034	0,248	-4,170	0,000	-1,521	-0,548
$\tau_{\text{individuálna}}$	1,000	-	-	-	-	-
$\tau_{\text{verejná}}$	0,422	0,072	0,000	0,000	0,281	0,563

- Na výber spôsobu dopravy výrazne vplývajú socio-demografické charakteristiky. Jednotlivci s vyšším príjmom ako aj tí, ktorí cestujú s rodinnými príslušníkmi, častejšie volia individuálnu dopravu automobilom. V rámci celej vzorky je automobil vybraným módom dopravy v 65 % prípadoch, avšak všetci respondenti uvádzajúci rodinný príjem presahujúci 2 500 eur cestujú automobilom. V prípade, že jednotlivci cestujú s rodinnými príslušníkmi je automobil vybraným dopravným módom v 90 % prípadoch.
- Odhadnuté koeficienty taktiež indikujú **tendenciu dochádzajúcich do školy voliť verejnú dopravu** (iba 31 % volí automobil) a fakt, že verejná doprava je využívaná vo väčšej miere

pri doprave do Starého Mesta a Nového Mesta (jednotlivci volia automobil iba v 54 % ciest).

Pre logit modely neexistuje jednoznačný spôsob, ako zhodnotiť úspešnosť modelu, preto sa uvádza úspešnosť predikcie, pričom za mód predikovaný modelom pre daného jednotlivca sa považuje mód s najvyššou predpovedanou pravdepodobnosťou výberu. V rámci celej vzorky sa správne predpovedá voľba v 70 % prípadov. Pri jednotlivcoch voliacich si automobil je to v 89 % prípadov. Úspešnosť v prípade cestujúcich autobusom je 34 %, pre vlaky je to 36 %. Schopnosť správne identifikovať voľbu medzi individuálnou a verejnou dopravou je identifikovaná v 73 % prípadov.

Tieto hodnoty naznačujú, že je jednoduchšie identifikovať, či jednotlivci zvolia cestu automobilom, alebo či zvolia *niektorý* zo spôsobov verejnej dopravy. **Oveľa náročnejšie je identifikovať, ktorý zo spôsobov verejnej dopravy to bude**, čo naznačuje, že aj samotné predikcie potenciálneho dopytu po vodnej doprave budú spojené s veľkou dávkou neistoty.

e) Rozšírenie množiny dopravných módov o vodnú dopravu a finálny odhad potenciálneho dopytu

Pri rozšírení modelu o možnosť výberu vodnej dopravy určujeme jednotlivé hodnoty nasledovne:

V smere do Bratislavy sa uvažuje s dvoma prístavmi Šamorín a Hamuliakovo. Časy v dopravnom prostriedku $čas_{i, lod}^P$ sú zvolené ako 45 minút pre cestujúcich nastupujúcich v prístave Šamorín a 37 minút pre cestujúcich nastupujúcich v prístave Hamuliakovo. Výber prístavu závisí od času dochádzky z danej obce do Šamorína, resp. do Hamuliakova v čase dopravnej špičky. Tieto časy sú identifikované na základe google.maps a využité aj ako komponent času mimo dopravného prostriedku, t.j. $čas_{i, lod}^M$, pričom tie sú navýšené o 10 minút potrebných na prestup z auta alebo autobusu do lode, o 20 minút zodpovedajúcich doprave v rámci Bratislavy pre dochádzajúcich do Starého Mesta, Karlovej Vsi a Petržalky a o 30 minút pre dochádzajúcich do ostatných mestských častí.³⁵

V prípade cien sa uvažuje s dvoma variantmi. Prvý variant predpokladá relatívne vysokú cenu 1,90 eur za cestu loďou, ktorá je navýšená o 5 centov pre každú minútu cesty do prístavu (obce sú od prístavov vzdialene v priemere 10 minút cesty). Druhý variant uvažuje s cestovným lístkom zadarmo pre žiakov, študentov a dôchodcov (ktorí sú s istou dávkou nepresnosti identifikovaní ako tí, ktorí reportovali buď nulové náklady na vlak, alebo ako primárny dôvod dochádzania do Bratislavy návštevu lekára) a s cenou 1,00 eur pre ostatných.

³⁵ Cestujúci dochádzajúci vlakom do Starého Mesta a Nového mesta reportujú dochádzanie v priemere ako 20 minút. Cestujúci dochádzajúci vlakom do iných mestských častí uvádzajú v priemere 30 minút, v prípade Devína, Devínskej Novej Vsi a Záhorskej Bystrice až 35 minút. Vzhľadom na blízkosť potenciálnych prístavov k Starému Mestu, Petržalke a Karlovej Vsi sa pre tieto mestské časti zvolila krátka doprava MHD 20 minút a pre ostatné časti dlhá doprava 30 minút.

Pokiaľ ide o koeficienty prislúchajúce jednotlivým účelom dopravy, sú použité priemerné hodnoty vypočítané pre autobusy a vlaky, konkrétne: Koeficienty prislúchajúce jednotlivým mestským častiam sú zvolené **na základe ich vzdialenosti od potenciálnych prístavov** vychádzajúc z odhadov pre vlakovú dopravu (berie teda do úvahy podobnosť lodnej a vlakovej dopravy vzhľadom na obmedzenosť zastávok v Bratislave - potrebu dochádzať do prístavu/stanice):

- Pre Staré Mesto, Karlovú Ves a Petržalku je zvolená hodnota 0, čo znamená, že cestovať loďou do týchto oblastí je, čo sa týka dostupnosti, analogické cestovaniu vlakom alebo autobusom do Starého Mesta a Nového Mesta.
- Pre Ružinov je zvolená hodnota zodpovedajúca dochádzaniu vlakom do Rače, Vajnora, Karlovej Vsi, Dúbravky a Lamača, čo znamená priemernú vzdialenosť v rámci Bratislavy.
- Pre ostatné mestské časti je zvolená hodnota zodpovedajúca dochádzaniu vlakom do Petržalky.
- Ako úrovňovú konštantu pre lodnú dopravu je zvolená konštanta z vlakovej dopravy.

Využitá je taktiež odpoveď respondentov na otázku „*Využili by ste osobnú lodnú dopravu po rieke Dunaj, ak by cestovné a čas dopravy boli porovnateľný s existujúcim spôsobom hromadnej dopravy?*“. Pre jednotlivcov, ktorí uviedli odpoveď „určite nie“ je použitá prohibatívne nízka užitočnosť a neuvažuje sa s možnosťou, že by si zvolili cestu loďou. Na druhej strane, u jednotlivcov, ktorí ako odpoveď „skôr nie“ sa predpokladá ochota zvoliť si vodnú dopravu (títo predstavujú asi desatinu potenciálnych cestujúcich). To znamená, že odhady sú **vykonané pri predpoklade marketingovej kampane**, ktorá pomôže zmierniť rezervovaný postoj časti dochádzajúcich k vodnej doprave.

Tabuľka 20 uvádza súčasne rozhodovanie jednotlivcov o spôsobe dopravy, ako aj modelovaný dopyt pred zavedením a po zavedení verejnej osobnej vodnej dopravy. Tieto hodnoty zodpovedajú typickému týždňu počas školského roka a počas plavebnej sezóny, kedy prudko neklesá dopyt po vodnej doprave. **Dôležitým záverom je, že väčšina potenciálnych cestujúcich sú cestujúci momentálne využívajúci autobusovú dopravu, predpokladá sa minimálny efekt na železničnú dopravu.** Kým pri autobusovej doprave sa predpokladá pokles dopytu o 1,5 až 2,5 p. b. (čo predstavuje pokles o približne jednu dvanástinu), pri vlakoch a individuálnej automobilovej doprave je pokles o 0,4 až 0,7 p. b. (menej než štyridsatina aktuálneho dopytu), resp. o 1,2 až 1,7 p. b. (menej ako päťdesiatina dopytu) takmer zanedbateľný.

Uvedené hodnoty je potrebné aplikovať na *celkový počet* dochádzajúcich z relevantného regiónu do Bratislavy. Podľa sčítania domov, obcí a bytov vykonaného v roku 2011 dochádzalo z tejto oblasti do Bratislavy celkovo 9 342 obyvateľov. Po zohľadnení nárastu počtu obyvateľov medzi rokmi 2011 a 2018 a pri predpoklade, že pomer medzi počtom obyvateľov a počtom dochádzajúcich sa nezmenil, by relevantný počet dochádzajúcich v súčasnosti bol 10 597. Ako je uvedené vyššie, údaje zo sčítania však typicky podhodnocujú skutočne dochádzajúcich. Alternatívnym spôsobom je odhad na základe počtu SIM kariet. Na základe tejto metodiky sa odhaduje počet dochádzajúcich na 17 763.

Kombinujúc túto hodnotu z odhadmi v tabuľke 20 sa dospeje k odhadu priemerného denného dopytu po verejnej osobnej lodnej doprave počas školského roka a počas sezóny na 548 cestujúcich smerom do Bratislavy (pri cene 1,90 eur) a na 912 cestujúcich smerom do Bratislavy (pri nízkej cene od 0,00 eur do 1,00 eur).

Tabuľka 20: Modelované zmeny vo výbere dopravných módov

	Súčasný stav	Modelovaný stav bez lodnej dopravy	cena = 1,9 eur		cena = 0,0 - 1,0 eur	
			odhad	zmena	odhad	zmena
automobil	65,3 %	65,1 %	63,9 %	-1,2 %	63,5 %	-1,7 %
autobus	19,3 %	18,8 %	17,3 %	-1,5 %	16,3 %	-2,5 %
vlak	15,4 %	16,0 %	15,7 %	-0,4 %	15,4 %	-0,7 %
Lod'	-		3,1 %	3,1 %	5,1 %	5,1 %

Pri odhade celoročného dopytu sa uvažuje s poklesom dopravy počas troch mesiacov mimo sezóny na úroveň 60 % a s poklesom dopytu dochádzajúcich do školy počas prázdnin (predpokladá sa, že ich dopyt po osobnej lodnej doprave bude počas dvoch mesiacov nulový). To umožňuje odhadnúť celoročný dopyt dochádzajúcich do Bratislavy na 176 000 cestujúcich smerom do Bratislavy pri „vysokej“ cene 1,90 eur a na 286 000 pri „nízkej“ cene od 0,00 eur do 1,00 eur (čo predstavuje 481, resp. 784 cestujúcich denne pri súčte oboch smerov).

Predpokladajúc, že v smere z Bratislavy bude najmä v popoludňajších hodinách prepravený rovnaký počet cestujúcich, **potenciálny celoročný dopyt (súčet oboch smerov) sa kvantifikuje na 351 000 cestujúcich (962 denne) pri „vysokej“ cene 1,90 eur a na 573 000 cestujúcich ročne (1 569 denne) pri „nízkej“ cene do 1,00 eura.**

Tieto hodnoty predstavujú skôr spodný odhad dopytu z nasledujúcich dôvodov:

- ako je uvedené vyššie, počet dochádzajúcich identifikovaných na základe SIM kariet (17 763) podhodnocuje skutočný počet dochádzajúcich;
- o niečo rýchlejšia poprúdna plavba v smere z Bratislavy by mohla znamenať o niečo vyšší dopyt po lodnej doprave v popoludňajších hodinách (simulácie naznačujú celkový ročný nárast dopytu z tohto dôvodu na úrovni približne 5 %);
- v letných mesiacoch možno očakávať nárast dopytu z rekreačných dôvodov, čomu napomáhajú cyklistické trasy pozdĺž Dunaja.

Kľúčovým limitujúcim faktorom dopytu po tejto forme dopravy je potreba kombinovať dopravné prostriedky aj pre obyvateľov Šamorína. Zavedenie kyvadlovej dopravy z vybraných lokalít mesta do prístavu a vybavenie kvalitnou infraštruktúrou by mohlo tento dopyt výrazne navýšiť, keďže po relatívne vzdialenej Dunajskej Strede je Šamorín najväčším mestom v oblasti spoliehajúcim sa najmä na individuálnu dopravu (69 % ciest) a autobusovú dopravu (25 % všetkých ciest v porovnaní s 19 % v rámci celého regiónu), pričom obe tieto formy dopravy trpia zvýšenými časmi v časoch dopravnej špičky.

7.3.2.4. Konfrontácia odhadovaných výnosov s nákladmi

Na základe výsledkov modelového odhadu je možné doplniť, že najväčšiu pravdepodobnosť majú scenáre S1 s S2 z tabuľky 11 (resp. hodnoty medzi týmito scenármi). Treba tak počítať so:

- záporným hospodárskym výsledkom okolo 4 mil. eur ročne pri kalkulácii s vyššou hladinou nákladov (dieselový pohon, započítané odpisy).
- záporným hospodárskym výsledkom okolo 2,9 mil. eur ročne pri kalkulácii s nižšou hladinou nákladov (diesel-elektrický pohon, nezapočítané odpisy - investície s využitím eurofondov).
- nákladmi na jedného cestujúceho vo výške cca 10,40 eura pri kalkulácii s vyššou hladinou nákladov (pri priemernej cene cestovného 1,50 eur to znamená potrebu dotácie 8,90 eur na cestujúceho).
- Nákladmi na jedného cestujúceho vo výške cca 7,90 eur pri kalkulácii s nižšou hladinou nákladov (pri priemernej cene cestovného 1,50 eur to znamená dotáciu 6,40 eur na cestujúceho).

(Poznámka: Vyššie uvedené hodnoty vyplývajú z priemeru hodnôt scenárov S1 a S2.)

Čo z toho vyplýva pre posudzované varianty?

Vyššie uvedené kvantifikácie majú zásadný vplyv na posudzovanie variantov zriadenia dopravcu. Tieto výsledky vedú k tomu, že sa ako nevhodný ukazuje variant 1 (zriadenie národného dopravcu ako nového podniku). Je veľmi pravdepodobné, že ho nemožno postaviť ako rentabilný konkurencieschopný podnik za rovnakých podmienok ako by fungoval bežný komerčný subjekt v súkromnom sektore.

Pre variant 2 by to znamenalo, že verejná správa by doplácala 6,40 eur až 8,90 eur na cestujúceho, v závislosti od variantu nákladov. Celkovo by išlo o 2,9 mil. eur až 4 mil. eur ročne, aby sa plne pokryli náklady na poskytovanie výkonov vo verejnom záujme. S rastom počtu cestujúcich tieto hodnoty klesajú, ale potreba dotácie nezaniká.

7.4. ODHAD NÁRODOHOSPODÁRSKYCH A ĎALŠÍCH SPOLOČENSKO-EKONOMICKÝCH EFEKTOV

Zavedenie verejnej osobnej lodnej dopravy by však mohlo priniesť priaznivé spoločensko-ekonomické efekty, ktoré sú posúdené nižšie.

7.4.1. Národohospodárske efekty vyplývajúce z väzieb medzi ekonomickými aktivitami

Pri zhodnotení národohospodárskych efektov vodnej dopravy na Slovensku je použitý tzv. input-output model, ktorý umožňuje odhadnúť efekty konečného dopytu po vybraných tovaroch

a službách na produkciu, zamestnanosť a pridanú hodnotu generovanú v celom národnom hospodárstve. Základným zdrojom údajov pre takýto typ analýzy sú komoditno-odvetvové tabuľky dodávok a použitia (TDP). V nich je zachytená produkcia tovarov a služieb jednotlivých odvetví (tabuľka dodávok) a ich použitie v medzispotrebe alebo konečnom použití (tabuľka použitia). Z tabuliek sa dá vyčítať nákladová štruktúra produkcie odvetví. Tabuľky samotné obsahujú len priame vstupy a použitie produktov. Pre zhodnotenie národohospodárskych dopadov vybraných aktivít, v tomto prípade osobnej lodnej dopravy, je potrebné preskúmať aj nepriame dopady na iné odvetvia, ktoré vyplývajú zo vzájomných väzieb medzi nimi. Z tabuliek dodávok a použitia boli zostrojené symetrické input - output tabuľky (IOT) (podrobnejšie vid' príloha 1, časť B). Z nich bol vytvorený input - output model, ktorý pri odhadoch efektov konečného dopytu na ďalšie ekonomické premenné vychádza z komplexných väzieb medzi odvetviami (podrobnejšie vid' príloha 1, časť C).

Doprava ako taká predstavuje významný segment národného hospodárstva, pretože umožňuje prepojiť ekonomické aktivity podnikateľských subjektov, ako aj konečných spotrebiteľov (jednotlivcov, domácnosti, verejnú správu). V roku 2015 malo celé odvetvie dopravy 4,26 % podiel na celkovej produkcii slovenskej ekonomiky. V doprave sa v tomto roku vytvorilo 5,3 % hrubej pridanej hodnoty a zamestnaných v nej bolo takmer 100 tisíc ľudí, t.j. 4,22 % celkového počtu zamestnancov.

Výrazne dominantné postavenie v rámci dopravy mala pozemná doprava vrátane dopravy potrubím. Vo všetkých ukazovateľoch (produkcia, pridaná hodnota, zamestnanosť) bol podiel v rámci dopravy viac ako 97 %. Vodná doprava (osobná aj nákladná) spolu predstavovala 0,6 % produkcie a hrubej pridanej hodnoty odvetvia dopravy. Osobná lodná doprava sa na celkových tržbách odvetvia dopravy podieľala 0,1 %, a podobne to bolo aj pri pridanej hodnote a zamestnanosti. V roku 2015 bolo v osobnej lodnej doprave zamestnaných 90 ľudí, v lodnej nákladnej doprave 333 ľudí. Na jeden milión produkcie v osobnej lodnej doprave tak v priemere pripadalo 13 ľudí. V nákladnej lodnej doprave to bolo 8 ľudí.

Tabuľka 21: Hodnoty produkcie, pridanej hodnoty a zamestnanosti v jednotlivých typoch dopravy na Slovensku, mil. eur, rok 2015

CPA a Názov	Produkcia	Pridaná hodnota (mil. eur)	Zamestnanosť	Produkcia	Pridaná hodnota (% z dopravy spolu)	Zamestnanosť
49 Pozemná doprava a doprava potrubím	7 752,49	3 684,89	94 055	97,2 %	97,6 %	98,3 %
501+503 Vodná doprava osobná	6,98	3,27	90	0,1 %	0,1 %	0,1 %
502+504 Vodná doprava nákladná	40,12	17,08	333	0,5 %	0,5 %	0,3 %
511 Letecká doprava osobná	101,24	33,87	607	1,3 %	0,9 %	0,6 %
512 Letecká doprava nákladná	71,54	37,36	564	0,9 %	1,0 %	0,6 %

Doprava SPOLU	7 972,37	3 776,47	95 649	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Doprava spolu ako podiel na celom národnom hospodárstve v %	4,26 %	5,30 %	4,22 %			

Zdroj: Vlastné výpočty na základe symetrických input - output tabuliek pre SR za rok 2015.

Tabuľka 22: Medzispotreba a konečné použitie produkcie vodnej dopravy a vedľajších činností v doprave, mil. eur, rok 2015

CPA a Názov	Medzispotreba (použitie ako vstup vo výrobe)			Konečné použitie spolu			SPOLU
	Domáca produkcia	Dovoz	Spolu	Domáca produkcia	Dovoz	Spolu	
501+503 Vodná doprava osobná	0,62	1,67	2,30	6,36	17,21	23,57	25,86
502+504 Vodná doprava nákladná	5,75	31,89	37,64	34,38	0,52	34,89	72,53
5222 Vedľajšie činnosti vo vodnej doprave	13,58	0,11	13,69	0,40	0,00	0,40	14,09
52 ost. Skladové a ost. vedľajšie činnosti v doprave	2 179,24	17,50	2 196,74	1 433,31	0,00	1 433,31	3 630,06

Zdroj: Vlastné výpočty na základe symetrických input - output tabuliek pre SR za rok 2015.

Dopyt po produkcii jednotlivých odvetví môže pochádzať od ostatných firiem, ktoré ju používajú ako vstup vo výrobnom procese. Táto časť je v input - output tabuľkách zachytená v tabuľke medzispotreby a neskôr slúži ako zdroj pre výpočet komplexných väzieb v ekonomike. Zvyšná časť produkcie je určená na uspokojenie konečného dopytu. Pre osobnú lodnú dopravu je typické použitie v konečnom dopyte. Až 91 % celkovej produkcie (domácej a dovezenej) osobnej lodnej dopravy slúži na uspokojenie konečného dopytu. Konečný dopyt po produkcii osobnej lodnej dopravy v roku 2015 predstavoval 6,36 mil. eur, z toho 2,47 mil. eur bola konečná spotreba domácností.

Nákladná lodná doprava mala inú štruktúru použitia, pričom viac ako polovica celkovej domácej a dovezenej produkcie slúžila ako vstup v iných odvetviach ekonomiky. Vedľajšie činnosti vo vodnej doprave sú odvetvím, ktoré tvorí významný vstup vo vodnej doprave a iných činnostiach v ekonomike. Až 97 % dopytu po produkcii tohto odvetvia pochádzalo z medzispotreby.

Tabuľka 23: Štruktúra konečného použitia vo vodnej doprave a vedľajších činnostiach súvisiacich s dopravou, mil. eur, rok 2015

CPA a Názov	Konečná spotreba domácností	Konečná spotreba verejnej správy	Tvorba hrub. kapitálu	Vývoz	Konečná spotreba dom.
	domáca produkcia				dovoz
501+503 Vodná doprava osobná	2 468	0	0	3 888	17 210

502+504 Vodná doprava nákladná	75	0	864	33 437	517
5222 Vedľajšie činnosti vo vodnej doprave	0	0	0	400	0
52 Ost. skladové a ost. vedľajšie činnosti v doprave	0	1 291 537	0	141 774	0

Zdroj: Vlastné výpočty na základe symetrických input-output tabuliek pre SR za rok 2015.

Veľká časť konečného dopytu po nákladnej lodnej doprave pochádzala v roku 2015 z exportu do zahraničia. Najdôležitejším zdrojom konečného dopytu po skladových a vedľajších činnostiach v doprave predstavoval export a konečná spotreba verejnej správy. Treba však podotknúť, že aj pri tomto odvetví platí, že hlavný zdroj dopytu po ich produkcii pochádza z medzis potreby, keďže sa jedná o odvetvie, ktoré je významným komplementom pre fungovanie dopravy a ostatné činnosti, ktoré s ňou súvisia.

Pri odhade národohospodárskych efektov sa vychádzalo z medziodvetvových tokov medziproduktov v slovenskej ekonomike v roku 2015. Pre porovnanie efektov konečného použitia sú uvádzané multiplikátory, okrem osobnej a nákladnej lodnej dopravy aj pre pozemnú dopravu a dopravu potrubím, vedľajšie činnosti vo vodnej doprave a ostatné skladové a vedľajšie činnosti v doprave.

Tabuľka 24: Multiplikátory produkcie, pridanej hodnoty a zamestnanosti v pozemnej, vodnej doprave a vedľajších činnostiach v doprave, mil. eur, rok 2015

	Multiplikátor produkcie s dovozom	Multiplikátor domácej produkcie	Multiplikátor pridanej hodnoty	Multiplikátor zamestnanosti (pre 1 mil. eur)
49 Pozemná doprava a doprava potrubím	2,22	1,63	0,75	20
501+503 Vodná doprava osobná	2,23	1,44	0,65	18
502+504 Vodná doprava nákladná	2,33	1,75	0,75	17
5222 Vedľajšie činnosti vo vodnej doprave	2,57	1,79	0,67	32
52 Ost. skladové a ost. vedľajšie činnosti v doprave	2,24	1,79	0,81	18

Zdroj: Vlastné výpočty na základe symetrických input - output tabuliek pre SR za rok 2015.

Multiplikátor produkcie s dovozom udáva, akú domácu produkciu a dovoz generuje priamo a nepriamo konečný dopyt po produkcii príslušného odvetvia v hodnote 1. mil. eur. Pre osobnú lodnú dopravu má tento ukazovateľ hodnotu 2,23, čo znamená, že konečný dopyt po osobnej lodnej doprave v hodnote 1. mil. eur generuje domácu aj dovezenú produkciu v hodnote 2,23 mil. eur. Relatívne vysoký multiplikátor produkcie s dovozom majú vedľajšie činnosti vo vodnej doprave, a to 2,57. Z pohľadu slovenského hospodárstva je dôležitejší multiplikátor domácej produkcie, ktorý udáva, akú produkciu na Slovensku generuje konečný dopyt po jednej jednotke produkcie príslušného odvetvia. **V osobnej lodnej doprave je multiplikátor produkcie pre domácu produkciu 1,44, čo znamená, že konečné použitie osobnej lodnej**

dopravy v hodnote 1 mil. eur generuje priamo a nepriamo v celom národnom hospodárstve produkciu v hodnote 1,44 mil. eur. Tento multiplikátor je menší ako multiplikátory pre iné typy dopravy a relatívne malý aj v porovnaní s inými odvetviami. Táto skutočnosť súvisí najmä s objemom a štruktúrou vstupov, medzispotrebou, v tomto odvetví. V porovnaní s viacerými inými odvetviami sa jedná o také, ktoré je menej náročné na vstupy. Medzi hlavné odvetvia, v ktorých konečný dopyt po osobnej lodnej doprave generuje efekty patria: skladové a ostatné vedľajšie činnosti v doprave; koks a rafinárske ropné produkty; vedľajšie činnosti vo vodnej doprave; právne a účtovnícke služby; elektrická energia, plyn, para a studený vzduch; prenájom a lízing; administratívne, pomocné kancelárske a iné obchodné pomocné služby; pozemná doprava a doprava potrubím.

Multiplikátor pridanej hodnoty pre osobnú lodnú dopravu je 0,65, to znamená, že konečný dopyt v hodnote 1 mil. eur po osobnej lodnej doprave generuje na Slovensku priamo a nepriamo 650 tis. eur. Zvyšok do 1 mil. eur predstavuje priamy alebo nepriamy dovoz na Slovensku. Konečný dopyt po osobnej lodnej doprave v hodnote 1 mil. eur generoval v roku 2015 na Slovensku 18 pracovných miest. Z činností, ktoré súvisia s vodnou dopravou mali najvyšší multiplikátor zamestnanosti vedľajšie činnosti vo vodnej doprave, v ktorých mal hodnotu 32.

Tabuľka 25: Efekty konečného dopytu na produkciu, pridanú hodnotu a zamestnanosť vo vodnej doprave a vedľajších činnostiach v doprave, rok 2015

	Efekty na produkciu (mil. EUR)	Efekty na pridanú hodnotu (mil. EUR)	Efekty na zamestnanosť (počet zamestnancov)
49 Pozemná doprava a doprava potrubím	6 650,4	3 036,7	80 103
501+503 Vodná doprava osobná	9,1	4,1	117
502+504 Vodná doprava nákladná	60,2	25,8	600
5222 Vedľajšie činnosti vo vodnej doprave	0,7	0,3	13
52 ost. Skladové a ost. vedľajšie činnosti v doprave	2 571,5	1 155,4	26 224

Zdroj: Vlastné výpočty na základe symetrických input-output tabuliek pre SR za rok 2015.

V tabuľke 25 sú uvedené celkové generované efekty na produkciu, pridanú hodnotu a zamestnanosť. Osobná lodná doprava tak priamo a nepriamo generovala produkciu v celom národnom hospodárstve v hodnote 9,1 mil. eur, pridanú hodnotu 4,1 mil. eur a zamestnanosť pre 117 ľudí. Z dopravy, resp. z činností súvisiacich s dopravou generovali najvyššie efekty pozemná doprava a doprava potrubím a skladové a ostatné vedľajšie činnosti v doprave.

Národohospodárske efekty generované dodatočným konečným dopytom po osobnej lodnej doprave sú o niečo nižšie ako pri pozemnej doprave, a to tak pri multiplikátore domácej produkcie, ako aj pri generovanej pridanej hodnote a zamestnanosti. Tieto hodnoty sú však

založené na existujúcich väzbách medzi odvetviami (rok 2015). Pri modelovaní efektov osobnej lodnej dopravy do budúcnosti by sa musel prijať celý rad ďalších predpokladov, a zohľadniť viaceré makroekonomické súvislosti, ktoré sú nad rámec skúmania.

7.4.2. Ďalšie spoločensko-environmentálno-ekonomické dopady

Možno identifikovať aj celý rad ďalších potenciálnych sprievodných efektov, ktoré je však v súčasnosti ešte problematické kvantifikovať. Takými sú napríklad:

Efekty pre miestnu ekonomiku:

- Stimul pre rozvoj maloobchodnej činnosti a služieb v mieste prístavísk. Je pravdepodobné, že prevádzka prístavísk pritiahne zhľady maloobchodných prevádzok, stravovacích služieb a ďalších služieb.
- Zhodnotenie nehnuteľností v blízkosti a dosahu lodných liniek.
- Generovanie dopytu aj po rekreačných, výletných a eventových plavbách, ktoré už možno realizovať za komerčne atraktívnych podmienok.
- Prínos pre dva významné športovo - rekreačné areály v dosahu lodných liniek. V týchto areáloch, v Šamoríne - Čilistove a Čunove, pravidelne prebiehajú športové či športovo-rekreačné aktivity s celoštátnym aj medzinárodným dosahom, navyše slúžia aj na bežné športovo - relaxačné aktivity pre verejnosť. Ponúka sa možnosť koordinácie aktivít s prevádzkovateľom vodnej dopravy. Pri významnejších podujatiach by bolo možné upraviť cestovné poriadky podľa potrieb týchto podujatí (preteky vo vodných športoch, šampionáty v triatlone, atletické preteky, dostihy, masové športovo-zábavné podujatia, aj umelecké podujatia). Navyše, prevádzkovatelia týchto areálov by mohli participovať na podpore a zabezpečení lodného spojenia, keďže ide o zrejmy prínos pre obe strany (plavebnú spoločnosť aj prevádzkovateľov takýchto športovo - relaxačných či kultúrnych zariadení).

Efekty pre životné prostredie:

- Vodné cesty neuberajú z priestoru. Výstavba pozemnej dopravnej infraštruktúry vždy prináša trvalé zaberanie priestoru, ktorý mohol byť využitý inak (vznikajú náklady obetovaných príležitostí). Pri využití rieky sa využíva priestor prírodou už daný, bez konfliktov s iným využitím priestoru.
- Po vytvorení príslušnej infraštruktúry je možné využívať iné palivá, napr. LNG. Žiada si to úpravu plavidiel a napr. aj preškolenie personálu, je to však realizovateľná opcia. Významne tým klesne emisná náročnosť.
- Nemožno vylúčiť obmedzovanie vstupu emisne náročnejším automobilom do centier väčších miest aj v SR (ako je to už v niektorých európskych veľkomestách bežné); dokonca to možno perspektívne vnímať ako nevyhnutnú a žiaducu zmenu. Vtedy osobná lodná doprava priamo do centra hlavného mesta nadobudne na význame a stane sa ešte prijateľnejšou náhradou za časť automobilov.
- Podľa kvantifikácií v prípadovej štúdii pre Budapešť má takto riešená doprava prínos v znížení hlučnosti.

Možno zhrnúť, že relatívna ekologická výhodnosť systému pravidelnej osobnej lodnej dopravy v strednodobom a dlhodobom horizonte narastá.

Efekty pre údržbu dopravnej infraštruktúry:

- Údržba vodnej cesty je menej nákladná ako výstavba a údržba pozemných ciest. Kým s rastom zaťaženia pozemných ciest narastá ich opotrebenie a rastú náklady na ich údržbu, nárast zaťaženia vodnej cesty (ak je na nej voľná kapacita, čo na predmetnom úseku Dunaja je), neznamená ani vyššie opotrebenie rieky ani výrazne vyššie náklady na jej údržbu. Pre údržbu je v podstate irelevantné, ak sa na nej realizuje dodatočná doprava.

Efekty pre kvalitu života:

Aj vyššie uvedené argumenty ovplyvňujú kvalitu života, ponúkajú sa tu však ďalšie dva:

- Ušetrený čas, ktorý by cestujúci nestrávili v dopravných kolónach na cestách. Predpokladá sa, že k úspore času dochádza iba na základnej trase, a to v dopravných špičkách, mimo nich (ani cez víkendy či dni pracovného pokoja) k časovej úspore nedochádza. V dopravných špičkách sa pritom zrealizuje asi 80 % celkového objemu prepravy osôb. Priemerná časová úspora sa odhaduje na 20 min. na každú jazdu v špičke (berie sa do úvahy doba jazdy v špičke individuálnou automobilovou dopravou verzus loďou). Ak každý cestujúci ušetrí na jednotlivjej plavbe v priemere 20 minút, potom napr. pri hypotetických 1000 osobách denne využívajúcich tento mód dopravy by to znamenalo celkovo usparených 101 tis. hodín ročne. Osoba využívajúca každodenne vodnú dopravu (čo je krajný prípad) by ročne ušetrila približne 100 hodín, t. j. približne 4,2 dňa.
- K časovej úspore možno pripočítať skutočnosť, že cestovanie loďou je príjemnejšie a umožňuje aj využiť čas strávený cestovaním. Popri premiestnení cestujúceho z východiskového do cieľového bodu prináša istú formu zážitku či relaxu. Ide o vyššiu kultúru cestovania.
- Podpora rekreačných činností kombináciou existujúcej cyklotrasy pri Dunaji a osobnej lodnej dopravy.

VIII. ZHODNOTENIE MOŽNOSTI ZRIADENIA NÁRODNÉHO DOPRAVCU VO VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

8.1. Doplnujúce návrhy a odporúčania

Na tomto mieste prinášame súbor doplnujúcich návrhov a odporúčaní, ktoré vzišli z prípravy tohto materiálu, nemajú však relevanciu hlavných záverov uvedených vyššie:

- 1) Pri realizácii marketingovej kampane je vhodné zdôrazniť aj náklady individuálnej dopravy. Z údajov získaných prieskumom pre účely tejto štúdie vyplynulo, že takéto náklady sú cestujúcimi podceňované.

- 2) Pri rozhodovaní o rozširovaní kapacity dopravných módov v regióne je výber obmedzený:
 - V danom regióne vzhľadom na charakter železničnej trate (jednokolaťová trať Bratislava - Komárno) a jej vyťaženosť nie je možné zvyšovať frekvenciu dopravných spojení.
 - Cestná sieť je preťažená do takej miery, že dodatočná autobusová preprava nepredstavuje riešenie.
 - Z pohľadu krytia časti nákladov verejným sektorom môže vychádzať podpora autobusov ako výhodnejšia pre verejný sektor (podľa údajov poskytnutých BSK), je však otázne, nakoľko je skutočnou alternatívou pri preťažení ciest.
- 3) Nemožno ignorovať skutočnosť, že v čase prípravy materiálu prebieha aj výstavba rýchlostnej komunikácie R7 a D4, ktorá sa dotýka rovnakého regiónu. Predpokladá sa, že po prvotnom zmiernení preťaženia ciest v regióne to prinesie rast indukovaného dopytu³⁶ po individuálnej preprave a po nejakom čase sa bude problém zahltených ciest opakovať. Preto úvahy nad inými módmi dopravy zostávajú opodstatnené.
- 4) Prípadná podpora realizácie takéhoto nového spôsobu dopravy neznamena len čistý dodatočný náklad pre verejnú správu. Je s tým spojená možnosť preskupenia výdavkov verejnej správy. Myslí sa tým preskupenie výdavkov na údržbu dopravnej infraštruktúry, či dotácií pre jednotlivé spôsoby dopravy.
- 5) Nie je nevyhnutné v zime zásadne redukovať rozsah výkonov. Je to potrebné jedine pri tzv. ľadochodoch alebo iných extrémnych situáciách. Inak preprava osôb loďami nemusí byť zásadne obmedzená. Je však pravda, že zimná plavebná prevádzka môže byť cestujúcimi vnímaná ako menej atraktívna. Čisto „technicky“ však zimnú plavbu dokonca možno propagovať ako výhodnú, umožňuje vyhnúť sa problémom s poľadovicou, snehom na cestách a typickými zimnými nehodami. Rieka je v zime dokonca častejšie prejazdná a predvídateľnejšia ako pozemná komunikácia. Ľadochody na Dunaji sú predvídateľné na dni dopredu, ale stav pozemných ciest nie. Takže v zime môže klesnúť počet cestujúcich, ale nemusí to byť výrazný pokles (v štúdií predpokladáme mimosezónny pokles výkonov na 60 % úrovne v sezóne, existuje potenciál zvýšiť túto hodnotu, napr. informačnou kampaňou).
- 6) Zo štúdií, ktoré boli, resp. sú riešené pre zriadenie prevádzkovateľa osobnej lodnej dopravy vychádzajú iné odhady počtu cestujúcich v podobne nastavenom systéme osobnej lodnej dopravy v rovnakom regióne (s podstatne vyššími odhadovanými počtami). Dostupné alternatívne odhady sa zakladajú na pozitívnych odpovediach respondentov v prieskumoch, avšak tu sa nepredpokladá, že počet osôb vyjadrujúcich pozitívny postoj k lodnej doprave v prieskume je v súlade s počtom tých, ktorí reálne

³⁶ K problému indukovaného dopytu pri budovaní ciest pozri napr. <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/>

využijú túto možnosť. Tu je použitý metodicky odlišný, náročnejší spôsob odhadu, ktorý je podrobne vysvetlený v kapitole VII a v prílohe 1.

- 7) Pri predlžovaní pohľadu na dlhodobejší horizont narastá relatívna výhodnosť osobnej lodnej dopravy. Napríklad aj preto, lebo dostupnosť centrálnych častí hlavného mesta sa bude zrejme zhoršovať a náklady individuálnej dopravy budú narastať (obmedzenia pre vstup, parkovné...). Atraktivnosť plavby priamo do centrálnych častí mesta tak môže narastať.
- 8) Poznámky k odhadu nákladov a výnosov: Niektoré podnikovo-hospodárske parametre prevádzkovania sú odhadnuté skôr konzervatívne, so zámerom nevykresliť prehnane optimistický obraz. Parametre nákladov a výnosov môžu byť priaznivejšie už v krátkodobom, ale hlavne strednodobom horizonte z týchto dôvodov:
 - Počet prepravených osôb nemusí stagnovať, môže rásť. Opakovaná marketingová kampaň by mala spôsobiť posun vo vnímaní dostupných spôsobov dopravy, so šancou dosiahnuť rast počtu prepravených cestujúcich. V našich výpočtoch konzervatívne pracujeme s rovnakým počtom cestujúcich v prvých rokoch, šanca pre rast tu však je.
 - Náklady sa môžu znížiť, resp. rozložiť na ďalšie zainteresované subjekty (na samosprávu či podniky benefitujúce z prítomnosti lodného spojenia). To sa môže prejavovať v znášaní nákladov na využitie prístavísk, nákladov na marketing, ale napr. aj vyššími počtami cestujúcich, ak sa napr. samospráva a benefitujúce podniky pričinia o lepšiu dostupnosť a atraktivitu prístavísk (parkovanie, služby v prístaviskách, kyvadlová doprava k prístaviskám) alebo prispejú k lepšej informovanosti verejnosti.
- 9) Po získaní empirických údajov z reálnej prevádzky možno pristúpiť k racionalizácii cestovného harmonogramu a zníženiu nákladov. Ide hlavne o náklady na palivá. Ak sa napr. takouto racionalizáciou podarí vylúčiť štvrtinu najmenej vyťažených liniek bez významnejšieho poklesu počtu cestujúcich, celkové náklady klesnú o 7,6 % až 8,6 % (podľa variantu nákladov). Hospodárske výsledky by sa v takom prípade upravili nasledovne:

Tabuľka 26: Zmena HV pri racionalizácii spojov

	Plný rozsah spojov	Vynechanie štvrtiny najmenej vyťažených spojov (bez významnej straty počtu cestujúcich)
Hospodársky výsledok (pri vyššej hladine nákladov, verzia diesel, náklady s odpismi)	-4 mil. eur	-3,7 mil. eur
Hospodársky výsledok (pri nižšej hladine nákladov, verzia diesel - elektrina, náklady bez odpisov)	-2,9 mil. eur	-2,7 mil. eur
Náklady na cestujúceho (pri vyššej hladine nákladov)	10,4 eur (v tom dotácia 8,9 eur)	9,6 eur (v tom dotácia 8,1 eur)

Náklady na cestujúceho (pri nižšej hladine nákladov)	7,9 eur (v tom dotácia 6,4 eur)	7,2 (v tom dotácia 5,7 eur)
--	---------------------------------	-----------------------------

- 10) Pre doplnenie výnosov by mohla prebiehať doplnková činnosť v podobe poskytovania lodí za úhradu na zmluvnú plavbu mimo cestovného poriadku (vo vyťaženosti lodí existuje určitá rezerva hlavne v časoch mimo dopravnej špičky), výletnú plavbu; ďalej napr. predaj občerstvenia počas plavby a pod. Tieto doplnkové aktivity nie sú predmetom posudzovania v tejto štúdii.
- 11) Existuje riziko prehnaného optimizmu pri počiatočnom nápoře cestujúcich (skúsenosť z Budapešti). Počiatočný záujem o vyskúšanie nového spôsobu dopravy môže priniesť vysoké počty pasažierov v prvom roku (prvých mesiacoch) s následným pádom na výrazne nižšie hodnoty. Takisto na základe týchto skúseností treba počítať s výraznými sezónnymi výkyvmi napriek tomu, že navrhovaný spôsob plavby (typ plavidla) nie je citlivý na sezónne podmienky.
- 12) V časti 8.2. sa medzi podmienkami variantu 2 spomínajú dve potrebné úpravy v právnom rámci. Tu ich konkretizujeme: Je potrebné zakotviť možnosť nákupu výkonov vo verejnom záujme v osobnej lodnej doprave. ZVP neobsahuje ustanovenia o zmluvách o výkonoch vo verejnom záujme, tak ako napríklad zákon o cestnej doprave (ZCD) alebo zákon o doprave na dráhach (ZDD). Preto *de lege ferenda* navrhujeme nasledujúce alternatívy právnej úpravy:
 - a) *minimálny model*: zahrnutie vodnej dopravy do právnej úpravy autobusovej úpravy (ZCD) s tým, že ZVP upravuje podmienky plavby ako takej a na zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme sa mutatis mutandis budú vzťahovať ustanovenia ZCD.
 - b) *zachovanie sektorového delenia*: doplnenie ZVP o ustanovenia podobné ustanoveniam ZCD a ZDD.
 - c) *reformný model*: vyňatie všetkých ustanovení ZCD a ZDD týkajúcich sa dopravnej obslužnosti a vytvorenie spoločného zákona o integrovanej obslužnosti územia, ktorý bude zahŕňať úpravu obslužnosti územia všetkými možnými módmi dopravy.
- 13) Údaje zverejnené MDaV SR umožňujú porovnať niektoré štatistiky týkajúce sa vnútrozemskej vodnej dopravy s ostatnými formami dopravy. Prvým ukazovateľom sú výdavky na údržbu.

Tabuľka 27: Výdavky na údržbu dopravnej infraštruktúry v jednotlivých rokoch a v mil. EUR (celkom)

	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Cestná infraštruktúra	66,6	100,3	174,7	203,6	181,2	201,0	215,0
Železničná infraštruktúra	7,9	9,6	12,4	6,9	7,5	10,5	9,5
Vnútrozemské vodné cesty		2,1	2,1	3,7	9,3	3,7	0,3

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Pre približné porovnanie je zvolený prepočet výdavkov na jeden kilometer vodnej cesty, železnice respektíve cestného mixu. Výdavky na kilometer sú stabilne najnižšie v železničnej doprave v priemere troch posledných zverejnených rokov na úrovni 2,53 tis. EUR na kilometer železnice. Výdavky na údržbu kilometra cestného mixu postupne rástli, tak ako sa zvyšoval na cestnej infraštruktúre podiel rýchlostných ciest a diaľnic. Za posledné 3 zverejnené roky dosahovali výdavky na údržbu kilometra cestného mixu v priemere 11,06 tis. eur. Výdavky na údržbu kilometra vodnej cesty sú volatilné. V priemere sú porovnateľné alebo vyššie ako pri údržbe cestného mixu. Treba si ale uvedomiť, že cestný mix obsahuje diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I., II. a III. triedy.

Tabuľka 28: Výdavky na údržbu dopravnej infraštruktúry v jednotlivých rokoch a v tis. EUR na 1 km

	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Cestná infraštruktúra vetky druhu spolu)	3,73	5,65	9,81	11,32	10,09	11,15	11,92
Železničná infraštruktúra	2,16	2,62	3,39	1,90	2,07	2,90	2,62
Vnútrozemské vodné cesty		8,37	8,37	14,75	40,75	16,21	1,31

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky plus vlastné spracovanie

Tabuľka 29: Špecifikované náklady na údržbu pre okres Dunajská Streda v EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Náklady Správy a údržby ciest Trnavského samosprávneho kraja	15 361 251	10 542 442	11 930 513	14 030 320	16 435 880
Náklady na km	9,65	6,62	7,49	8,81	10,32
Náklady na okres DS	4 669 732	3 204 842	3 626 808	4 265 137	4 996 413
Náklady SSC - IVSC BRATISLAVA	600 355	600 355	600 355	600 355	600 355
Náklady na km	20,12	12,25	13,53	11,67	14,45
Náklady na okres DS	1 008 779	613 912	678 055	584 802	724 330
Náklady spolu okres DS	5 678 511	3 818 754	4 304 862	4 849 939	5 720 743

Zdroj: Správa a údržba ciest Trnavského samosprávneho kraja, SSC - IVSC BRATISLAVA plus vlastné spracovanie

Preto boli bližšie rozčlenené výdavky na údržbu ciest v okrese Dunajská Streda. Keďže v dunajskostredskom okrese sú cesty I. triedy v správe Slovenskej správy ciest a cesty II. a III. triedy v réžii Trnavského samosprávneho kraja, výdavky Trnavského samosprávneho kraja na údržbu sú stotožnené s účtovnými nákladmi poverenej inštitúcie, Správy a údržby ciest Trnavského samosprávneho kraja. Výdavky na údržbu v Trnavskom samosprávnom kraji sú prepočítané proporčne k dĺžke ciest v dunajskostredskom okrese. Rovnako sa postupovalo pri výdavkoch SSC, náklady SSC -

IVSC BRATISLAVA sú prepočítané podľa podielu ciest I. triedy v okrese Dunajská Streda.

Pre porovnanie sa podľa priemerných výdavkov z tabuľky 29 vyčíslili aj hypotetické náklady na údržbu 45 km vodnej cesty v okrese Dunajská Streda.

Tabuľka 30: Výdavky na údržbu 45 km vodnej cesty v EUR

	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Náklady na údržbu 45 km vodnej cesty	376 719	376 719	663 743	1 833 918	729 623	59 159

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky plus vlastné spracovanie

- 14) Investície do infraštruktúry vodných ciest sú dlhodobo nízke. Najviac sa na Slovensku investuje do dlhodobého hmotného majetku cestnej infraštruktúry, menej do železničnej a investície do vnútrozemských vodných ciest sú na Slovensku takmer zanedbateľné. Dôvodom je, že vodná cesta je daná prírodou zadarmo a nutná je iba údržba. Jedinými investíciami do dlhodobého hmotného majetku je preto výstavba, prípadne obnova prístavísk.

Tabuľka 31: Obstaranie dlhodobého hmotného majetku v mil. EUR

	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Železničná infraštruktúra	53,30	159,80	273,40	323,50	276,20	295,50	131,60
Cestná infraštruktúra	227,30	360,00	342,10	360,50	550,10	1133,80	745,60
Vnútrozemské vodné cesty	1,20	0,90	2,90	0,70	0,30	0,10	0,10

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

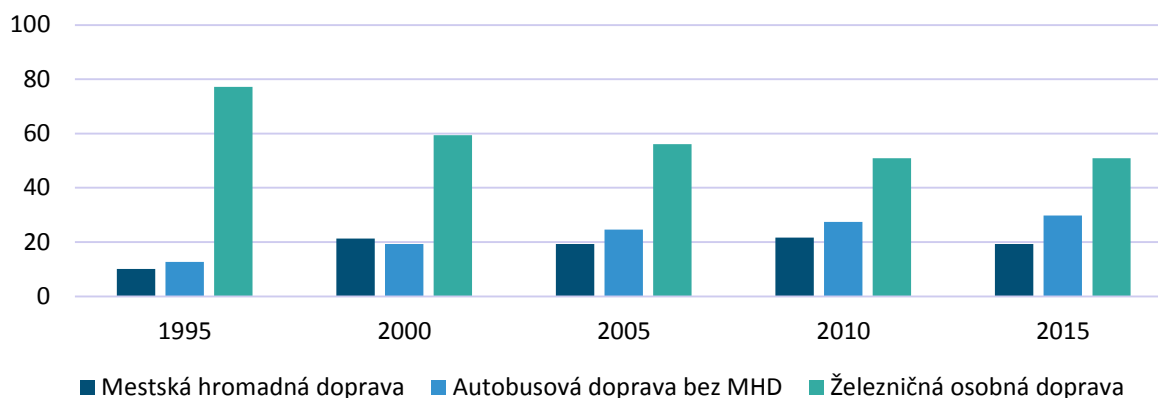
- 15) Údaje zverejnené Ministerstvom dopravy a výstavby SR preukazujú v tabuľke 32, že za roky 2014-2016 boli dotácie na mestskú hromadnú dopravu (MHD), autobusovú dopravu bez MHD a železničnú osobnú dopravu v priemere 476 mil. eur. Za tieto 3 roky sa dotovala MHD v objeme takmer 89 mil. eur, autobusová doprava bez MHD 139 mil. eur a železničná v priemere vyše 746 mil. eur.

Tabuľka 32: Dotácie jednotlivým typom prepravy osôb v mil. EUR (celkom)

	1995	2000	2005	2010	2014	2015	2016
Mestská hromadná doprava	21,2	41,9	78,5	87,5	89,7	88,7	88,0
Autobusová doprava bez MHD	26,5	37,8	99,8	110,5	140,6	136,6	140,1
Železničná osobná doprava	161,6	116,6	228,1	205,3	265,4	233,9	247,1
Dotácie do dopravy spolu	209,3	196,3	406,4	403,3	495,7	459,2	475,2

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Graf 2: Podiel dotácií jednotlivým typom prepravy osôb v %



Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky a vlastné spracovanie

Trend v dotačnej politike prepravy osôb dokresľuje graf 2, ktorý jasne znázorňuje ako sa dotácie v čase diverzifikujú. Kým v roku 1995 šlo viac ako 77 % dotácií do železničnej prepravy osôb, v roku 2015 to už bolo len takmer 51 %, pričom postupom od roku 2005 si druhé miesto upevňovala autobusová preprava osôb bez MHD (29,5 % v roku 2015) pred samotnou mestskou hromadnou dopravou (18,5 % v roku 2015). Existuje teda priestor na dotovanie prepravy osôb aj po vodnej ceste, čo by len prispelo k súčasnej diverzifikácii zdrojov.

- 16) Vo výpočtoch sa pracovalo s predstavou, že možnosť cestovania loďou pritiahne časť cestujúcich, ktorí pôvodne cestovali iným spôsobom. Nový dopravný mód v podobe lodí však môže vytvoriť dodatočný dopyt po cestovaní. Môže pritiahnuť takých, ktorí iným spôsobom necestovali (cestovanie loďou ako trávenie voľného času, turizmus, výlety, rekreačná plavba). Vodná doprava takýto potenciál má. Tento dodatočný dopyt sa ťažko vopred odhaduje. Každý takýto cestujúci je potom ešte „navyše“ k počtom odhadnutým modelovým prepočtom uvedeným v kapitole 7.3.
- 17) Výhody a nevýhody variant 1 a variantu 2 prináša nasledovný prehľad. Silné a slabé stránky sú tu chápané z pozície verejného sektora (niekedy silná stránka z pozície štátu môže byť slabou stránkou z pohľadu napr. súkromného prevádzkovateľa).

Tabuľka 33: SWOT analýza pre variant 1 (zriaďovanie dopravcu ako nového podniku)

Silné stránky / výhody	Slabé stránky / nevýhody
• Priamo v kompetencii štátu ako zriaďovateľa). • Manažment a rozvoj v rukách zriaďovateľa. • Garantovaná prevádzka služby bez potreby hľadania	• Potreba zabezpečiť zdroje na vstupné investičné výdavky (eurofondy / štátny rozpočet) vo výške zhruba 11,3 mil. eur. • Ťažko udržateľný model pri predpokladanom zápornom hospodárskom výsledku. Zrejma odkázanosť na vykrytie strát.

prevádzkovateľa a dohody s ním.	- Nutnosť realizácie marketingu na náklady štátneho subjektu (hoci je tu možnosť participácie ďalších subjektov). - Potreba zabezpečenia celého procesu zriaďovania a prevádzkovania (obstarávanie plavidiel a ďalšieho majetku, zabezpečovanie pracovných síl, zriaďovanie podniku a jeho sídla, zriaďovanie dispečingu, opravy a údržba, a mnohé ďalšie....
Príležitosti	Ohrozenia
- Možnosť flexibilnejšieho rozhodovania. - Možnosť prípravy rozšírenia na ďalšie regióny, strategické plánovanie v rukách štátu.	- Konflikt s pravidlami spoločného trhu a pravidlami štátnej pomoci. Je málo pravdepodobné vytvorenie rentabilného podniku. - Celé riziko znáša štát ako zriaďovateľ a prevádzkovateľ. Podľa odhadov podnikovohospodárskych parametrov sú riziká značné. - Pravdepodobný konflikt s pravidlami štátnej pomoci! - Neúspech pri zabezpečení posádok lodí - takáto pracovná sila je ťažko dostupná (hlavne kapitáni plavidiel).

Tabuľka 34: SWOT analýza pre variant 2 (poverenie existujúceho podniku výkonom funkcie dopravcu).

Silné stránky / výhody	Slabé stránky / nevýhody
- Realizovateľnosť v prípade očakávanej finančnej nerentability, ak sa zadefinuje ako verejný záujem. - Možnosť realizácie v súlade s pravidlami spoločného trhu EÚ, bez vážnych deformácií ekonomického prostredia. Rozložiteľnosť rizika medzi verejný a súkromný sektor (Dotácia „na linku“ - väčšie riziko pre verejný sektor. Dotácia „na lístok“ – väčšie riziko pre prevádzkovateľa). - Problémy so zabezpečením posádok znáša budúci prevádzkovateľ. - Zabezpečenie vstupnej investície má na starosti budúci prevádzkovateľ, nie štát. - Marketing je riešený prevádzkovateľom, resp. dá sa rozložiť. - Všetky procesy zriaďovania a prevádzky má na starosti prevádzkovateľ.	- Malý vplyv štátu na priebeh prevádzkovania služby, na manažment osobnej lodnej dopravy. - Konkurencia v dotáciách – subjekt verejnej správy nemá dodatočné zdroje pre dotovanie osobnej lodnej dopravy a vzniká konflikt s inými dotovanými módmi dopravy. - Štát ako dotujúci subjekt – nákupca, bez priameho vplyvu na vykonávanie a prípravu pre ďalší rozvoj.

Príležitosti	Ohrozenia
- Možnosť nastaviť podmienky tak, aby bol prevádzkovateľ motivovaný získať cestujúcich pre tento dopravný mód. Možnosť koordinovanej dotačnej politiky medzi viacerými módmi verejnej dopravy.	- Nezáujem zo strany prevádzkovateľa (nemožnosť nákupu služby). - Motivačné zlyhania (prevádzkovateľovi sa za istých okolností oplatí prevádzkovať službu s minimom cestujúcich).

- 18) V prípade voľby variantu 2 je vhodné nastaviť pravidlá nákupu služby vo verejnom záujme tak, aby bol prevádzkovateľ motivovaný získať pre nový dopravný mód čo najviac cestujúcich a vykonávať službu čo najkvalitnejšie. Vzťah medzi verejnou správou a prevádzkovateľom by rozhodne nemal stáť na automatickom preplácaní strát vypočítaných podľa prevádzkovateľom vykázaných skutočných nákladov a výnosov.

Ako už bolo uvádzané, k dispozícii sú dva prístupy (a ich modifikácie a kombinácie): dotovanie linky a dotovanie cestovného lístka.

→ Pri dotovaní linky riziko preberá hlavne verejná správa. Za týchto okolností je pravdepodobné, že bude možné nájsť prevádzkovateľa ochotného vykonávať túto činnosť (z jeho pohľadu je riziko malé). Projekt sa s vysokou pravdepodobnosťou zrealizuje, preto sa tento spôsob javí ako výhodnejší krátkodobý, pri inicializácii projektu. Jeho výhodou môže byť aj to, že štát dopredu pozná sumu dotácie a tá je nemenná (je tu „istota výšky“ dotácie, v tomto zmysle je potom riziko štátu menšie). Problémom ale je, že prevádzkovateľ (bez stanovenia ďalších pravidiel) nemá motiváciu maximalizovať kvalitu služby a počet cestujúcich. Za istých okolností by dokonca bolo pre prevádzkovateľa racionálne prevážať minimum cestujúcich. Štát síce vopred pozná a určuje výšku dotácie, hrozí však veľmi neefektívna prevádzka. Proti dlhodobějšímu využívaniu takejto metódy hovorí aj argument, že ide o doplnkový dopravný mód.

→ Pri dotovaní cestovného lístka nastáva opačná situácia: Riziko znáša predovšetkým prevádzkovateľ. Prevádzkovateľ je vysoko motivovaný získať cestujúcich (dotácia priamo závisí od počtu prepravených osôb, predaných lístkov). Tu je skôr problémom, že pri veľmi ťažko odhadnuteľnom (a aspoň v prvých rokoch relatívne nízkom) počte cestujúcich je projekt rizikový a nemusí sa nájsť prevádzkovateľ ochotný prevádzkovať službu za takýchto podmienok. Ak by sa taký subjekt s ambíciami získať väčší počet cestujúcich našiel, bolo by to ideálne riešenie z pohľadu štátu. Ak sa taký subjekt neprihlási, je potrebné zvažovať iné nastavenie pravidiel.

Do úvahy potom prichádza kombinácia pravidiel alebo pridávanie ďalších kritérií, napríklad:

- a) Možno pracovať s predstavou kombinácie dotácie na linku a dotácie na lístok, s rozložením rizika medzi štát a prevádzkovateľa. Tým by dotácia mala svoju fixnú zložku („na linku“), ktorá by však nepokrývala celú predpokladanú stratu prevádzkovateľa. Mala by však aj variabilnú zložku („na lístok“), ktorá by motivovala k získavaniu cestujúcich.
- b) Vopred zadefinovaná a dohodnutá korekcia pravidiel pri dosiahnutí stanoveného množstva cestujúcich. Ak prevádzkovateľ dosiahne výkonové kritérium v počte prepravených osôb, môže sa mu (podľa vopred dohodnutého princípu) upraviť výpočet dotácie tak, aby to bolo pre neho výhodnejšie. Napr. v inicializačnej fáze projektu sa využije dotácia na linku v záujme rozbehnutia plavieb. Ale keď sa podarí prevádzkovateľovi dosiahnuť dohodnuté výkonové kritérium, posunie sa váha dotácií smerom k dotácii „na lístok“ tak, aby to bolo pre prevádzkovateľa výhodné a bol motivovaný dosiahnuť tento stav čo najskôr.
- c) Stanovenie maximálnej hodnoty straty, ktorú verejná správa dotáciou pokryje (ročné maximum prípustnej dotácie), ktorá nedosahuje plnú výšku predpokladanej straty. Vzniká tak pre prevádzkovateľa nevyhnutnosť získavania dodatočného príjmu maximalizáciou počtu cestujúcich.

8.2. Výber odporúčaného variantu a zdôvodnenie výberu

Pri posudzovaní uvažovaných variantov možno najjednoduchšie stanovisko zaujať k variantu 1 (zriadenie národného dopravcu ako nového podniku). Ak vychádzame z právnej analýzy (časť 7.2.6.), takýto podnik by musel fungovať v riadnom konkurenčnom prostredí, bez zmäkčovania ekonomických podmienok. Podľa kalkulácie odhadovaných nákladov a výnosov by však takýto podnik nebol schopný vytvárať pozitívny hospodársky výsledok. **Preto sa realizácia variantu 1, pri ktorom by štát založil nový podnik - národného dopravcu, neodporúča.**

Do úvahy prichádza nezriaďovanie národného dopravcu (variant 0) alebo poverenie existujúceho podniku výkonom takejto služby (verejný sektor kontrahuje vykonávanie tejto služby vo verejnom záujme - variant 2). Tu sa odporúčania vetvia podľa podmienok:

- A. **Ak zostane zachované status quo** v stave infraštruktúry, cestovných stereotypoch či legislatívnom rámci (v oblasti obstarávania služieb vo verejnom záujme a v relevantnom Operačnom programe), **odporúča sa nerealizovať tento zámer a zostať pri variante 0.** Počet cestujúcich sa ukazuje ako nepresne predvídateľný. Potenciálny dopyt po osobnej lodnej doprave odhadujeme na základe modelových prepočtov ako relatívne nízky. Projekt je tak veľmi rizikový a odkázaný na vysoké dotácie v prepočte na jednu prepravenú osobu.
- B. **Systém pravidelnej osobnej lodnej dopravy však má potenciál, ak sa zmení niekoľko podmienok. Pri ich splnení možno odporučiť realizáciu variantu 2 (verejný sektor**

môže nakupovať službu vo verejnom záujme - poveriť existujúci podnik). Je možné pomenovať niekoľko podmienok, ktoré by zvýšili šance tohto variantu:

- a) Zaviesť službu vo verejnom záujme pre verejnú osobnú lodnú dopravu v legislatíve: potrebné je implementovať možnosť nákupu dopravných služieb v osobnej lodnej doprave vo verejnom záujme. Okrem toho revíziou OPII je potrebné dosiahnuť možnosť obstarania plavidiel s využitím eurofondov.
- b) Marketingovou kampaňou dosiahnuť zmenu vo vnímaní dopravných možností v segmente cestujúcich. Kampaň prezentovať tak, že ide o dopravný mód prinášajúci nový úžitok - kombinujúci prijateľný čas cestovania s vyššou kultúrou cestovania, využiteľný na relax, šport, turistiku, ktorý je výhodný a bezpečný aj v zimnom období.
- c) Začleniť verejnú osobnú lodnú dopravu do Integrovaného dopravného systému. T.j. funkčne spojiť mestskú a prímestskú verejnú autobusovou dopravou, železničnú dopravu so systémom mestskej dopravy, prípadne aj s do vzájomne prepojeného systému trás a harmonogramu spojov, spravidla na základe jedného prepravného poriadku a s jednotným systémom predaja cestovných lístkov alebo iných prepravných dokladov. Umožniť tak cestujúcemu uskutočniť cestu vzájomne prepojenými trasami a spojmi na jeden prepravný doklad.
- d) Zlepšiť dostupnosť a využiteľnosť prístaviska Šamorín tak, aby ho cestujúci vnímali ako „vnútromestské“ prístavisko (podľa údajov namodelovaných na základe prieskumu v regióne). Vážnym problémom pre vnímanie cestujúcimi je periférna poloha tohto najväčšieho mimobratislavského prístaviska (na posudzovanej trase) s diskomfortom spojeným s prepravou do/z prístaviska a prestupom z iného dopravného prostriedku. Je potrebné minimalizovať akúkoľvek časovú stratu, náklady a diskomfort súvisiaci s prestupom (napr. autobusy zosúladené s cestovným poriadkom lodí, parkovanie, kryté plochy pre cestujúcich, celkové zatriaktivnenie prístaviska...).
- e) Vtiahnuť viacerých aktérov a ich participácia (miestna samospráva, podniky v regióne majúce osoh z realizácie osobnej lodnej dopravy). Prispievalo by to k nižším nákladom aj vyššiemu počtu cestujúcich. Mimo iné by tým bolo možné dosiahnuť zníženie až elimináciu nákladov na využívanie prístavísk, pontónov.

V prípade, že sa subjekty verejnej správy rozhodnú iniciovať plnenie vyššie uvedených podmienok, je potrebné počítať s dodatočnými nákladmi. To predstavuje najmä náklady na infraštruktúru v prístavisku Šamorín a nákladmi na zriadenie kyvadlovej dopravy. Tieto náklady predkladaná štúdia nekvantifikuje.

Perspektívy variantu 2 je možné vylepšiť nielen podporou splnenia uvedených podmienok, ale aj reštrikciou dochádzania individuálnou automobilovou dopravou do hlavného mesta. Nejde len o priame obmedzovanie vstupu do mestského centra, ale napr. aj o implementovanie parkovacej politiky s podstatným zvýšením nákladov parkovania pre nerezidentov. Takéto opatrenia môžu zvýšiť atraktivnosť dochádzania loďou priamo do centra hlavného mesta.

Aj pri splnení vyššie uvedených podmienok je osobná lodná doprava realizovaná vo variante 2 svojím charakterom doplnkový mód k existujúcim spôsobom dopravy. Môže ísť o súčasť integrovanej dopravy a súčasť komplexného riešenia dopravy (aj po dobudovaní rýchlostnej cesty R7 v regióne).

IX. ZÁVER

Odporúča sa realizovať variant 2, aj keď je spojený so záporným hospodárskym výsledkom a odkázaný na dotácie z verejnej správy (ako je tomu v každom móde verejnej osobnej dopravy). **Išlo by o súčasť ďalšieho módu dopravy – verejnej osobnej lodnej dopravy, ktorý zlepší kvalitu a komfort cestujúcim** primárne na úseku Šamorín - Bratislava, s navrhovanými zastávkami Šamorín, Hamuliakovo, Bratislava-Eurovea a Bratislava-most SNP.

Voľba pravidiel nákupu služby vo verejnom záujme by mala byť výsledkom politických rozhodnutí a možnej dohody medzi verejnou správou a prevádzkovateľom. **Odporúča sa dať čo najväčšiu váhu motivujúcim schémam**. Zle nastavená schéma s prílišným opieraním sa o fixné platby by mohla viesť k realizovaniu plavieb s veľmi nízkou obsadenosťou, čo rozhodne nie je cieľ.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR zaháji prípravu legislatívneho návrhu na zavedenie služby vo verejnom záujme pre verejnú osobnú lodnú dopravu pri zohľadnení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, ktorým sa stanovuje, že členské štáty EÚ môžu uplatňovať nariadenie č. 1370/2007 na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami.