**Predkladacia správa**

Materiál „Informácia o príprave podmienok pre zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky“ sa predkladá na rokovanie vlády Slovenskej republiky na základe programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky na roky 2016 – 2020. Tento materiál predkladá Ministerstvo dopravy a výstavby SR na rokovanie vlády SR ako informatívny materiál.

Vláda SR vo svojom programovom vyhlásení 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 zlepší splavnosť Dunaja. Aj tieto opatrenia môžu napomôcť príprave podmienok pre zriadenie národného vodného dopravcu,“ vyplýva z programového vyhlásenia vlády SR na roky 2016 – 2020. V rámci OPII je pre projekty vyčlenených 379.235.295,- eur (zdroje EÚ + národné spolufinancovanie). 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“. Aktivity plánované na realizáciu v prioritnej osi č. 4 OPII významným spôsobom prispejú k naplneniu týchto cieľov a vízie.

Materiál „Informácia o príprave podmienok pre zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky“ sa predkladá s cieľom informovať vládu SR o postupe prác na možnosti zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave. Za účelom vytvorenia tohto materiálu Ministerstvo dopravy a výstavby SR (MDV SR) pripravilo analytický dokument „Zriadenie národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky“. Následne dňa 2. augusta 2018 MDV SR uzatvorilo zmluvu o dielo „Štúdia realizovateľnosti zriadenia národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v podmienkach Slovenskej republiky“ s Národohospodárskou fakultou Ekonomickej univerzity v Bratislave ako zhotoviteľom. Zmluva o dielo č. 531/B900/2018 bola dňa 6. augusta 2018 uverejnená v Centrálnom registri zmlúv. Predmetom zmluvy bolo posúdenie úrovne regulácie a liberalizácie osobnej lodnej dopravy v porovnaní s nákladnou lodnou dopravou v SR, ekonomickej a finančnej analýzy problematiky zriadenia a následnej prevádzky národného dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave v Slovenskej republike (ďalej len „vo VVD v SR“), vyčíslenia predpokladaných nákladov na zriadenia a prevádzku národného dopravcu vo VVD v SR, ako aj vypracovanie zhodnotenia možnosti zriadenia národného dopravcu vo VVD v SR.

## Analýzou MDV SR bola identifikovaná medzera na trhu v osobnej lodnej doprave. Pre pôsobenie dopravcu vo vnútrozemskej vodnej doprave (ďalej len „dopravca“) bola identifikovaná ako najlepšia možnosť prevádzkovanie pravidelnej osobnej lodnej dopravy na Dunaji na trase Devín - Bratislava – Šamorín.

Následne boli štúdiou realizovateľnosti preskúmané tri varianty riešenia:

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).

Vychádza sa z potreby zlepšiť dopravné pomery a využiť splavnú vodnú cestu Dunaj, 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, kde sú možnosti pristávania plavidiel a vytvorené základy pre ďalšiu infraštruktúru (zastávka Bratislava-most SNP je zároveň dopravným uzlom mestskej hromadnej dopravy s dobrou možnosťou presunu na petržalskú stranu).

Z materiálu vyplýva, že podstatnú časť nákladov tvoria náklady na palivo, osobné náklady (náklady práce), odpisy a náklady na údržbu. Suma ročných nákladov sa odhaduje na približne 4,8 mil. eur pri pohone plavidiel na motorovú naftu a započítaní plnej výšky odpisov do nákladov. Pri pohone plavidiel na diesel-elektrický pohon by ročné náklady dosahovali približne 3,6 mil. eur. Na základe modelových prepočtov bol odhadnutý dopyt v oboch smeroch na 351 tis. cestujúcich ročne (962 cest. denne) pri vyššej cene cestovného 1,90 eur a 573 tis. cest. ročne (1 569 cest. denne) pri nízkej cene cestovného 0,00 eur až 1,00 eur.

Pri takýchto počtoch cestujúcich treba 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).

 Odhadované príjmy v prípade s maximálnym využitím kapacít plavidiel nedosahujú úroveň nákladov (výnosy by v krajnom, ťažko realizovateľnom variante, mohli dosiahnuť 3 606,1 tis. eur ročne). Pravdepodobný výnos pritom bude len zlomkom tohto maximálneho potenciálneho výnosu.

Z uvedeného vyplývajú nepriaznivé odhadované podnikovo-hospodárske výsledky. Možno však identifikovať aj celý rad ďalších potenciálnych sprievodných efektov, ktoré je v súčasnosti ešte problematické kvantifikovať. Takými sú napríklad e*fekty pre miestnu ekonomiku*, e*fekty pre životné prostredie, efekty pre údržbu dopravnej infraštruktúry* a e*fekty pre kvalitu života*.

Na základe výstupov z modelovania a kalkulácií sa odporúča realizovať variant 2 (poverenie existujúceho podniku výkonom tejto funkcie (s nákupom výkonov vo verejnom záujme), aj keď je spojený so záporným hospodárskym výsledkom a odkázaný na dotácie z verejnej správy (ako je tomu v každom móde verejnej osobnej dopravy), ako súčasť ďalšieho módu dopravy – verejnej osobnej lodnej dopravy, ktorý zlepší kvalitu a komfort cestujúcim primárne na úseku Šamorín - Bratislava, s navrhovanými zastávkami Šamorín, Hamulikovo, Bratislava-Eurovea a Bratislava-most SNP.

Predložený materiál nemá vplyv na rozpočet verejnej správy, vplyv na podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy, vplyv na životné prostredie, vplyv informatizáciu ani vplyv na služby verejnej správy pre občana. Pri realizácii úpravy legislatívy pre zavedenie služby vo verejnom záujme pre verejnú osobnú lodnú dopravu pri zohľadnení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 budú všetky vplyvy definované v doložke vplyvov tohto legislatívneho návrhu.

Podľa čl. 10 ods. 6 písm. a) Smernice na prípravu a predkladanie materiálov na rokovanie vlády Slovenskej republiky, schválenej uznesením vlády Slovenskej republiky
č. 512 z 13. júna 2001 v znení neskorších zmien a doplnení, nebol materiál predmetom medzirezortného pripomienkového konania.