Zabezpečenie ekologických vozidiel v prímestskej autobusovej doprave v KSK - návrh riešenia

(20. 3. 2023)

IDS Východ
doprava bez hraníc

Kancelária
Bačíkova 7
Košice 040 01
Slovakia

+421 948 262 792

Sídlo
Turgenevova 36
Košice 040 01
Slovakia

info@**idsvychod.sk**

IČO 526 817 34
DIČ 212 110 42 93
IČ DPH SK 212 110 42 93

VÚB, a.s.
IBAN SK39 0200 0000 0041 9152 7355

Obsah

Úvod 2

1. Opis súčasného stavu 2

1.1 Legislatívne východiská pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti v SR 2

1.1.1 Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave 2

1.1.2 Nariadenie (ES) č. 1370/2007 3

1.1.3 Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní 4

1.1.4 Zákon č. 214/2021 Z. z. o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy 4

1.1.5 Zhrnutie 5

1.2 Zmluvný postup zabezpečenia dopravnej obslužnosti KSK 5

1.3 Údaje o pravidelnej autobusovej doprave v KSK 2007 – 2022 a predpokladaný vývoj 7

1.3.1 Údaje o pravidelnej autobusovej doprave v KSK 7

1.3.2 Predpokladaný vývoj nákladov na zabezpečenie dopravnej obslužnosti 8

2. Založenie obchodnej spoločnosti 10

2.1 Hlavný cieľ vzniku spoločnosti 10

2.2 Výber právnej formy spoločnosti 11

2.3 Názov spoločnosti a predmet činnosti 11

2.4 Organizačná štruktúra spoločnosti 12

3. Fázy zavádzania jednotlivých činností spoločnosti 13

3.1 Fáza 1 – Zabezpečenie dopravnej infraštruktúry a možnosti čerpania finančných prostriedkov z verejných zdrojov 13

3.1.1 Program Slovensko 14

3.1.2 JTF – Plán spravodlivej transformácie územia SR – Doprava 15

3.1.3 Plán obnovy a odolnosti SR 17

3.1.4 Možnosti financovania z grantov Európskej komisie 18

3.1.5 Zhrnutie 19

3.2 Kalkulácia nevyhnutných nákladov spoločnosti na rok 2023 20

3.3 Fáza 2 – zabezpečovanie dopravných služieb 21

3.4 Financovanie spoločnosti a financovanie z verejných zdrojov vo vzťahu k štátnej pomoci 23

4. Celkové zhrnutie 24

Úvod

Účelom predloženého materiálu je riešiť otázku obnovy vozidlového parku prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy ekologickými vozidlami, najmä vozidlami s nulovými emisiami, z externých zdrojov financovania v podobe nenávratných finančných príspevkov z fondov z EÚ, resp. iných dostupných dotačných schém a grantov, a zároveň hľadať synergiu medzi už realizovanými a plánovanými zámermi Košického samosprávneho kraja v oblasti verejnej dopravy v súlade s opatreniami schválenými v rámci Plánu udržateľnej mobility KSK zo dňa 26. októbra 2020 Uznesením č. 453/2020 z 21. zasadnutia Zastupiteľstva Košického samosprávneho kraja.

Návrhom je založenie obchodnej spoločnosti so 100% majetkovou účasťou Košického samosprávneho kraja, ktorej hlavnou úlohou bude zabezpečiť ekologizáciu verejnej dopravy v Košickom samosprávnom kraji prostredníctvom obstarania autobusov, prostredníctvom dostupných nenávratných finančných zdrojov. Zároveň bude jej úlohou aj využitie týchto zdrojov financovania na rozvoj dopravnej infraštruktúry pre verejnú dopravu (prestupné terminály, záchytné parkoviská, vybavovací a informačný hardvér a pod.). V ďalších fázach môže byť činnosť spoločnosti sústredená aj na zabezpečenie vybraných dopravných služieb vo verejnom záujme v pozícii „interného poskytovateľa“ (podľa Nariadenia (ES) č. 1370/2007) a takisto poskytovanie ďalších služieb v oblasti verejnej osobnej dopravy.

1. Opis súčasného stavu

1.1 Legislatívne východiská pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti v SR

Právny rámec obsahujúci súbor pravidiel pre zabezpečovanie dopravných služieb verejnej osobnej dopravy vo verejnom záujme je tvorený predovšetkým:

- právom EÚ (nariadenie (ES) č. 1370/2007, smernice upravujúce oblasť verejného obstarávania, smernica o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel, ...)
- národnými právnymi predpismi pre zadávanie zmlúv (zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní, ...)

1.1.1 Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave

Zákon v § 18 až § 22 upravuje obstarávanie dopravnej obslužnosti, a to formou definícií pojmov, zadelenia povinností, kompetencií a požiadaviek na jednotlivé úkony.

Podľa uvedeného zákona **je objednávateľ povinný**, o.i.:

- organizovať a zabezpečovať dopravnú obslužnosť záujmového územia kraja alebo obce v pravidelnej doprave,
- zostavovať plán dopravnej obslužnosti, ktorý je podkladom pre udeľovanie dopravných licencií, uzatváranie zmlúv o službách a zostavovanie cestovných poriadkov v pravidelnej doprave,
- uzatvárať s dopravcom v pravidelnej doprave zmluvu o službách pre zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme,
- poskytovať dopravcovi príspevok ako úhradu za plnenie záväzku vo verejnom záujme,

- podporovať vznik a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému.

Z hľadiska spôsobu zadania zmluvy o službách sa zákon odvoláva priamo na nariadenie (ES) č. 1370/2007 a zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní; s výnimkou prípadu, kedy je možné v rámci „núdzového opatrenia“ rozhodnúť zo strany objednávateľa o uložení povinnosti poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme priamo dopravcovi, ktorý je spôsobilý na prevádzkovanie týchto služieb.

1.1.2 Nariadenie (ES) č. 1370/2007

Pre oblasť služieb vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave bolo prijaté nariadenie (ES) č. 1370/2007, ktoré nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. Účelom prijatého nariadenia je stanoviť podmienky, za ktorých príslušné orgány pri zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb úhradu za vynaložené náklady a/alebo im priznávajú výlučné práva na poskytovanie služieb.

Jednotlivé ustanovenia uvedeného nariadenia sa vzťahujú na všetky zmluvy o službách (napr. doba platnosti, povinný obsah zmlúv, povinnosť zverejnenia predbežného oznámenia, súhrnných správ, ...), avšak z hľadiska identifikácie konkrétneho postupu, podľa ktorého sa má samotné zadávanie zmlúv o službách riadiť, je potrebné rozlišovať **zákazky na poskytnutie služby** (verejné zákazky) a **koncesie na služby**.

Čl. 5 ods. 1 Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak **zmluvy** o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme **vymedzené v smernici 2014/24/ES alebo smernici 2014/25/ES** pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave **sa zadávajú v súlade s postupmi** ustanovenými **podľa** uvedených **smerníc**, **ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby**, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2014/24/ES alebo smernicou 2014/25/ES, ustanovenia **odsekov 2 až 6 tohto článku sa neuplatňujú**.

Postup **zadávania koncesií na služby sa riadi nariadením (ES) č. 1370/2007** o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. Podľa uvedeného nariadenia môže každý príslušný miestny orgán (objednávateľ) rozhodnúť **zadať zmluvy o službách** vo verejnom záujme **priamo právne odlišnému subjektu**, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami, pričom platí:

a) 100% vlastníctvo príslušným orgánom verejnej moci nie je nevyhnutným predpokladom zabezpečenia kontroly, pod podmienkou, že verejný vplyv je dominantný a že kontrolu možno zabezpečiť na základe iných kritérií,

b) interný poskytovateľ vykonáva svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu a nezúčastňuje sa na verejných súťažiach, ktoré sa organizujú mimo tohto územia pôsobnosti,

c) v prípade subdodávania je interný prevádzkovateľ povinný sám poskytovať prevažnú časť služieb vo verejnej osobnej doprave.

V prípade koncesie na služby zadanej tretej strane (nie internému poskytovateľovi) sa postupuje v zmysle základných princípov nariadenia (ES) č. 1370/2007 (neuplatňujú sa postupy podľa zákona o VO).

1.1.3 Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní

Zákon predstavuje transpozíciu európskych smerníc upravujúcich oblasť verejného obstarávania a **ustanoveniami** tohto **zákona sa riadi postup zadávania zákaziek na poskytnutie služieb** v oblasti autobusovej a električkovej verejnej osobnej dopravy. Podľa § 1 ods. 4 tohto zákona platí, že:

„Tento zákon sa nevzťahuje na civilnú zákazku alebo koncesiu zadávanú verejným obstarávateľom právnickej osobe, ktorá spĺňa tieto požiadavky:

a) verejný obstarávateľ vykonáva nad právnickou osobou kontrolu obdobnú kontrole, akú vykonáva nad vlastnými organizačnými zložkami,

b) viac ako 80 % činností kontrolovanej právnickej osoby sa vykonáva pri plnení úloh, ktorými ju poveril kontrolujúci verejný obstarávateľ alebo iné právnické osoby kontrolované týmto verejným obstarávateľom a

c) v kontrolovanej právnickej osobe nie je žiadna priama účasť súkromného kapitálu okrem nekontrolných a neblokujúcich foriem súkromnej kapitálovej účasti vyžadovaných na základe ustanovení právnych predpisov v súlade so Zmluvou o Európskej únii a Zmluvou o fungovaní Európskej únie, ktorými sa nevykonáva rozhodujúci vplyv na kontrolovanú právnickú osobu.“

Zákon o verejnom obstarávaní prisudzuje možnosť využitia vyššie uvedenej výnimky len verejnému obstarávateľovi a predpokladá kumulatívne splnenie v nej uvedených podmienok, t.j. musí byť splnený predpoklad kontroly nad právnickou osobou, rozsah činností, ktorými je táto osoba poverovaná a predpoklad neúčasti súkromného kapitálu.

1.1.4 Zákon č. 214/2021 Z. z. o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy

V súvislosti s verejným obstarávaním dopravných služieb je tiež **potrebné upozorniť na požiadavky** Smernice 2019/1161/ES z 20. júna 2019, ktorou sa mení Smernica 2009/33/ES o podpore **ekologických a energeticky úsporných vozidiel** cestnej dopravy, **ktoré majú** významný **vplyv** na predmet zákazky, no najmä **na výšku financovania** úhrady za poskytované služby. Zákon č. 214/2021 Z. z. predstavuje transpozíciu uvedenej smernice v plnom rozsahu. Požiadavky zákona stanovujú minimálny podiel ekologických vozidiel v rámci uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme (napr. pre vozidlá kategórie M3 na úrovni 34 %, z ktorých polovicu 17 % musia predstavovať vozidlá s nulovými emisiami pre obdobie do 2025 a pre obdobie od 2026 do 2030 je tento podiel dokonca 48 % resp. 24 % pre vozidlá s nulovými emisiami).

Zákon **sa nevzťahuje na vozidlá kategórie M3** (vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča, s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 5 000 kg) **triedy II a III alebo triedy B** (výnimka podľa § 2 ods. 3 bod 13 zákona s odvolávkou na EHK OSN č. 107).

Podľa EHK OSN č. 107:
Vozidlá s kapacitou nad 22 cestujúcich okrem vodiča sú rozdelené do troch tried:

- *„trieda I“: vozidlá konštruované s miestami pre stojacich cestujúcich, umožňujúce častý pohyb cestujúcich;*

- *„trieda II“: vozidlá konštruované predovšetkým na prepravu sediacich cestujúcich a konštruované tak, aby umožnili prepravu stojacich cestujúcich v uličke a/alebo v priestoroch, ktoré nie sú väčšie než priestor pre dve zdvojené sedadlá;*
- *„trieda III“: vozidlá konštruované výhradne na prepravu sediacich cestujúcich Vozidlá s kapacitou nepresahujúcou 22 cestujúcich okrem vodiča sú rozdelené do dvoch tried vozidiel:*
- *„trieda A“: vozidlá určené na prepravu stojacich cestujúcich; vozidlo tejto triedy má sedadlá a má miesta pre stojacich cestujúcich;*
- *„trieda B“: vozidlá, ktoré nie sú určené na prepravu stojacich cestujúcich; vozidlo tejto triedy nemá miesta pre stojacich cestujúcich.*

Uvedená výnimka sleduje aj odôvodnenie 16 smernice 2019/1161/ES, podľa ktorého by autokary nemali byť zahrnuté do rozsahu pôsobnosti smernice, *a to vzhľadom na obmedzenú úroveň zrelosti trhu s autokarmi s nízkymi a nulovými emisiami, relatívne obmedzenú úlohu verejného obstarávania v tomto trhovom segmente a ich osobitné prevádzkové požiadavky*.

Vzhľadom na vyššie uvedené a všeobecný trend ekologizácie dopravy v EÚ **je však pravdepodobné**, že sa **v blízkej budúcnosti** budú požiadavky na minimálny percentuálny podiel ekologických vozidiel a vozidiel s nulovými emisiami **aplikovať aj na vozidlá poskytujúce služby prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy**.

1.1.5 Zhrnutie

Z hľadiska zákonnej povinnosti Košického samosprávneho kraja zabezpečovať dopravnú obslužnosť a vo vzťahu k právnej prípustnosti priameho zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, je pre Košický samosprávny kraj v budúcnosti jednoduchšie a výhodnejšie disponovať „interným poskytovateľom“ na riešenie operatívneho nárastu dopravných služieb vo verejnom záujme, riešenia výpadkov v dopravnej obslužnosti v prípade akýchkoľvek komplikácií so zmluvnými dopravcami (štrajk, neplnenie zmluvy a pod.) a tiež zabezpečenia dopravných služieb pri mimoriadnych podujatiach v záujme KSK.

1.2 Zmluvný postup zabezpečenia dopravnej obslužnosti KSK

V období **do 31. 3. 2022** boli služby prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy vo verejnom záujme (ďalej ako „PAD“) poskytované na základe zmlúv[1], ktoré boli Košickým samosprávnym krajom (ďalej len „KSK“) uzatvorené na podklade **priameho zadania** vybraným poskytovateľom služieb (dopravcom): **eurobus, a.s.** a **ARRIVA Michalovce, a.s.** (berúc do úvahy tiež obdobie od 1. 1. do 31. 3. 2022, pre ktoré KSK prostredníctvom rozhodnutia v správnom konaní uložil uvedeným dopravcom povinnosť poskytovať služby PAD). Úhrada za služby PAD v rámci uvedených zmlúv predstavovala úhradu preukázateľnej straty dopravcov, ktorá bola daná rozdielom medzi ekonomickou cenou výkonu a tržbami z cestovného vrátane ostatných výnosov dosiahnutých

[1] Zmluva o službách vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave na obdobie rokov 2009 – 2017 č. 4750/2009-RU16/22251 v znení Dodatkov č. 1 až 16, ktorá bola predĺžená Dodatkom č. 9 do 31. 12. 2021
Zmluva o službách vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave na obdobie rokov 2009 – 2017 č. 4750/2009-RU16/22250 v znení Dodatkov č. 1 až 15, ktorá bola predĺžená Dodatkom č. 8 do 31. 12. 2021

plnením záväzku vo verejnom záujme. Ekonomická cena výkonu bola vyjadrená ako suma **ekonomicky oprávnených nákladov (EON)** a primeraného zisku pre dopravcu, pričom EON boli presne vymedzené v prílohe č. 7 zmlúv (išlo predovšetkým o pohonné hmoty, oleje, gumové obruče, priame mzdy, odpisy vozidiel, opravy a údržba a pod).

Od **1. 4. 2022** zabezpečuje KSK dopravnú obslužnosť svojho záujmového územia prostredníctvom dvoch zmluvných dopravcov: **eurobus, a.s.** a **ARRIVA Michalovce, a.s.**, a to na podklade uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave (ďalej len „Zmluva"), ktoré boli výsledkom **verejného obstarávania** vyhláseného na predmet zákazky „*Obstaranie dopravcu na zabezpečenie služieb vo verejnom záujme v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave pre Košický samosprávny kraj*" v Úradnom vestníku Európskej únie pod značkou 2021/S 223-587348 dňa 17. 11. 2021 a vo Vestníku verejného obstarávania č. 267/2021 dňa 18. 11. 2021 pod značkou 56725 – MSS[2]. Dopravca eurobus, a.s. poskytuje služby PAD v okresoch Košice, Košice – okolie, Spišská Nová Ves, Rožňava, Gelnica (zmluvne označované tiež ako región KSK Západ) a dopravca ARRIVA Michalovce, a.s. poskytuje služby PAD v okresoch Michalovce, Sobrance a Trebišov (zmluvne označované tiež ako región KSK Východ).

Úhrada za služby PAD v rámci Zmlúv predstavuje rozdiel medzi Cenou služby a tržbami z cestovného vrátane ostatných výnosov vytvorených pri poskytovaní služieb. Zmluvy uzatvorené na podklade verejnej súťaže predstavujú typ tzv. *zmluvy s uvedením hrubých nákladov* (označované tiež ako „brutto zmluvy"), v rámci ktorých je riziko zmeny nákladov na strane dopravcu.

Cena služby sa teda odvíja od dopravcom **vysúťažených nákladov v jednotlivých položkách** pri zohľadnení vopred určeného zmluvného valorizačného mechanizmu. Manažérske zhrnutie princípov aktuálnych Zmlúv a pravidiel pre valorizáciu a aktualizáciu vysúťaženej ceny sú uvedené v Prílohe č. 1.

Porovnanie zmluvného stanovenia nákladov na zabezpečenie PAD:

Obdobie	**do 31. 3. 2022**	**od 1. 4. 2022**
Spôsob stanovenia nákladov	ekonomicky oprávnené náklady	vysúťažená cena v jednotlivých nákladových položkách Zmluvy (valorizovaná podľa Zmluvy)

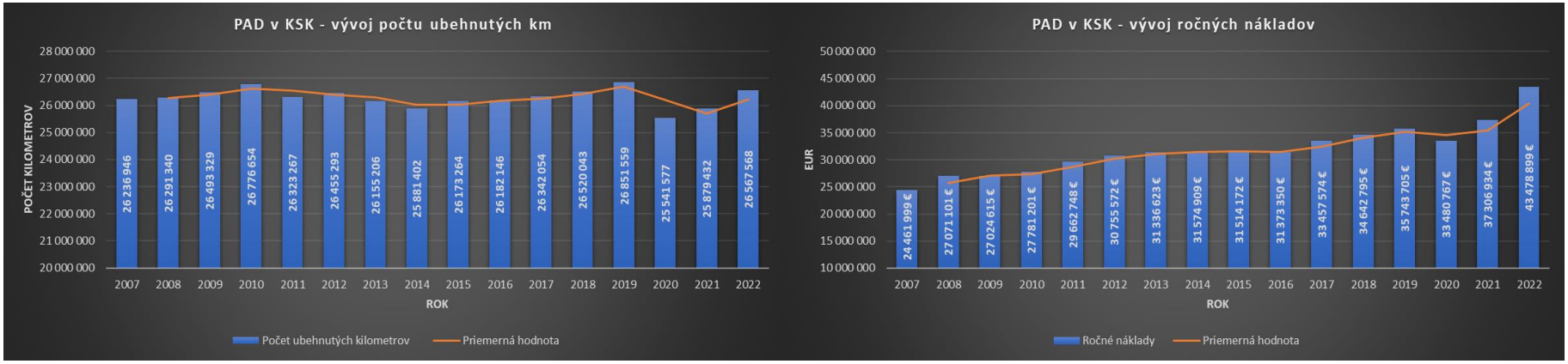
[2] https://www.uvo.gov.sk/vyhladavanie/vyhladavanie-zakaziek/dokumenty/435404?sort=datumZverejnenia&sort-dir=DESC

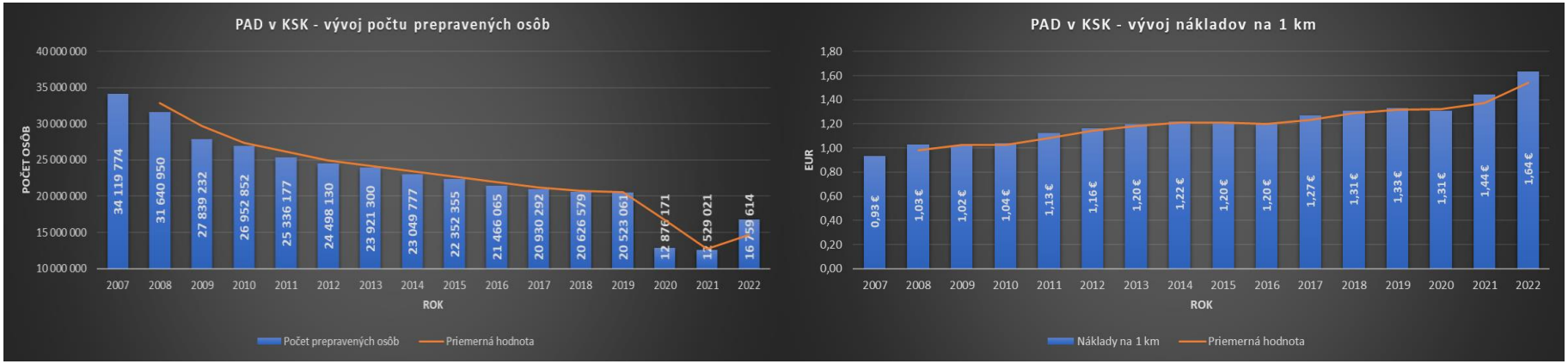
1.3 Údaje o pravidelnej autobusovej doprave v KSK 2007 – 2022 a predpokladaný vývoj

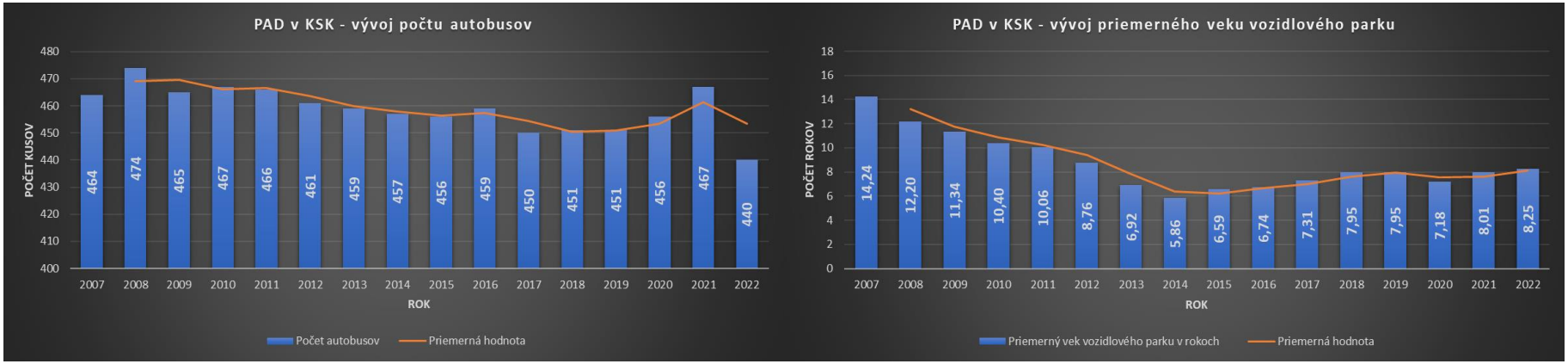
1.3.1 Údaje o pravidelnej autobusovej doprave v KSK

ROK	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet ubehnutých kilometrov	26 236 946	26 291 340	26 493 329	26 776 654	26 323 267	26 455 293	26 155 206	25 881 402
Ročné náklady	24 461 998,96 €	27 071 101,37 €	27 024 615,00 €	27 781 201,17 €	29 662 748,03 €	30 755 572,20 €	31 336 622,75 €	31 574 909,05 €
Náklady na 1 km	0,93 €	1,03 €	1,02 €	1,04 €	1,13 €	1,16 €	1,20 €	1,22 €
Počet autobusov	464	474	465	467	466	461	459	457
Priemerný vek vozidlového parku v rokoch	14,24	12,20	11,34	10,40	10,06	8,76	6,92	5,86
Počet vodičov		676	659	646	654	664	650	637
Počet prepravených osôb	34 119 774	31 640 950	27 839 232	26 952 852	25 336 177	24 498 130	23 921 300	23 049 777

ROK	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Počet ubehnutých kilometrov	26 173 264	26 182 146	26 342 054	26 520 043	26 851 559	25 541 577	25 879 432	26 567 568
Ročné náklady	31 514 172,12 €	31 373 349,63 €	33 457 573,57 €	34 642 794,92 €	35 743 705,48 €	33 480 767,09 €	37 306 934,00 €	43 478 899,10 €
Náklady na 1 km	1,20 €	1,20 €	1,27 €	1,31 €	1,33 €	1,31 €	1,44 €	1,64 €
Počet autobusov	456	459	450	451	451	456	467	440
Priemerný vek vozidlového parku v rokoch	6,59	6,74	7,31	7,95	7,95	7,18	8,01	8,25
Počet vodičov	632	640	645	653	653	642	650	626
Počet prepravených osôb	22 352 355	21 466 065	20 930 292	20 626 579	20 523 061	12 876 171	12 529 021	16 759 614



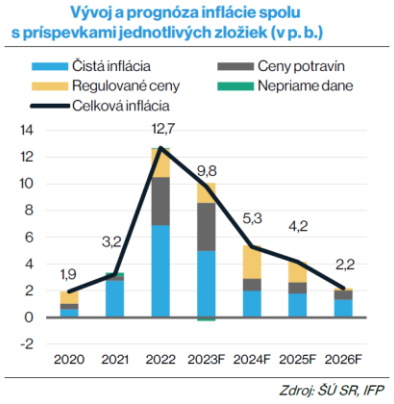




1.3.2 Predpokladaný vývoj nákladov na zabezpečenie dopravnej obslužnosti

Pri určení predpokladaného vývoja nákladov boli údaje o PAD v KSK upravované podľa aktuálnej Makroekonomickej prognózy Výboru pre makroekonomické prognózy Ministerstva financií Slovenskej republiky (Inštitút finančnej politiky), ktoré boli zverejnené na stránke https://www.mfsr.sk.





Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ubehnuté km za rok	26 236 946,00	26 291 340,00	26 493 329,00	26 776 654,00	26 323 267,00	26 455 293,00	26 155 206,00	25 881 402,13	26 173 263,88	26 182 146,00
Náklady za rok v €	24 461 998,96	27 071 101,37	27 024 615,00	27 781 201,17	29 662 748,03	30 755 572,20	31 336 622,75	31 574 909,05	31 514 172,12	31 373 349,63
Náklady na 1 km	0,93	1,03	1,02	1,04	1,13	1,16	1,20	1,22	1,20	1,20
Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Ubehnuté km za rok	26 342 054,00	26 520 043,07	26 851 559,00	25 541 577,00	25 879 432,00	26 567 567,68	26 291 942,49	26 291 942,49	26 291 942,49	26 291 942,49
Náklady za rok v €	33 457 573,57	34 642 794,92	35 743 705,48	33 480 767,09	37 306 934,00	43 478 899,10	47 739 747,27	50 286 057,80	52 374 824,90	53 521 218,37
Náklady na 1 km	1,27	1,31	1,33	1,31	1,44	1,64	1,82	1,91	1,99	2,04

2. Založenie obchodnej spoločnosti

2.1 Hlavný cieľ vzniku spoločnosti

Jedným z nástrojov, ktorý má pozitívny vplyv na výšku úhrady zo strany KSK je získanie nenávratných finančných príspevkov (ďalej ako „**NFP**“) z fondov EÚ, resp. iných dotačných schém. V rámci zmlúv o službách zadaných priamo (do 31. 3. 2022) aj prostredníctvom verejného obstarávania (od 1. 4. 2022) boli/sú tieto NFP v celom rozsahu **súčasťou ostatných výnosov**, ktoré v konečnom dôsledku **znižujú výšku úhrady** (príspevku) zo strany KSK.

V rámci zmlúv účinných do 31. 3. 2022 boli účtovné odpisy vozidiel zakúpených prostredníctvom schémy NFP v plnej výške uznané ako EON dopravcov, a teda boli súčasťou ekonomickej ceny výkonu, pričom 90 % z týchto odpisov bolo zahrnutých aj do ostatných výnosov, čo odzrkadľovalo plnú výšku poskytnutého NFP (tzn. dopravcovia sa na obstaraní vozidiel podieľali vlastnými prostriedkami vo výške 10 %, ktoré boli uznané v plnej výške ako EON).

Čerpanie NFP podľa nových zmlúv

Pri zmluvách, ktoré sú výsledkom verejného obstarávania (od 1. 4. 2022) je čiastka určená na úhradu odpisov vysúťažená na fixnej úrovni pre celé obdobie trvania Zmlúv (tzn. dopravcovia pri naceňovaní museli vychádzať z odhadu obstarávacích cien vozidiel, a teda riziko zmeny týchto cien počas trvania Zmlúv je na ich strane). Práve z tohto pohľadu **je zrejmé, že dopravcovia** v rámci aktuálnych Zmlúv **majú veľmi nízku motiváciu pre získanie NFP**.

Hlavným dôvodom je, že získaný NFP (zvyčajne 90 % z celkovej obstarávacej ceny) sú zmluvní dopravcovia povinní v plnom rozsahu premietnuť do ostatných výnosov a vysúťažená cena v rámci Zmlúv, v časti „Odpisy“, im nemusí postačovať na plné vykrytie zvyšnej sumy obstarávacej ceny. Uvedený mechanizmus zvýšenia ostatných výnosov bol zavedený pre verejnú súťaž s cieľom:

- eliminovať konkurenčnú výhodu pôvodných dopravcov vo verejnej súťaži, nakoľko iba pôvodní dopravcovia mohli v minulosti žiadať o čerpanie NFP a touto formou si obnovovať vozidlový park, s ktorým sa následne mohli prihlásiť do súťaže,
- zabrániť v budúcnosti dvojitému financovaniu obnovy vozidlového parku z verejných zdrojov (z fondov EÚ a súčasne z rozpočtu KSK cez vysúťaženú cenu na 1 km),
- reagovať na uistenia riadiacich orgánov, že v budúcnosti nebudú môcť NFP z fondov EÚ na podporu verejnej osobnej dopravy využívať zmluvní dopravcovia, ale už len samospráva.

Tiež je potrebné brať do úvahy administratívnu, personálnu a časovú záťaž pri príprave podania žiadosti o NFP a realizácii verejného obstarávania, čo sa, samozrejme, prejaví v dodatočných nákladoch, ktoré musia dopravcovia vynaložiť. Riešením môžu byť dodatky k uzatvoreným Zmluvám formou úpravy vysúťaženej ceny a zmeny úhrady príspevku, avšak je zrejmé, že každú zmenu zmluvy, ktorá je uzatvorená na podklade VO je potrebné zo strany KSK posudzovať z hľadiska jej právnej prípustnosti podľa zákona o verejnom obstarávaní (čo môže, samozrejme, vyvolať dodatočné náklady na strane KSK).

Zhrnutie:

Všetky uvedené skutočnosti už zmluvných dopravcov nemotivujú využívať externé zdroje financovania v podobe NFP z fondov z EÚ, resp. iných dotačných grantov, nielen z ekonomického hľadiska, ale aj pre riziká vyplývajúce z potenciálnych sankcií za možné chyby v procese verejného obstarávania alebo pri plnení podmienok a ukazovateľov stanovených v projektových výzvach.

Je preto úlohou samosprávy aktívne prijímať také opatrenia, ktoré umožnia obstaranie, výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry, ktorá je prioritne určená pre verejnú osobnú dopravu, aby sa mohli trvalo zmeniť dopravné návyky obyvateľstva a znížila sa miera využívania individuálnej automobilovej dopravy.

2.2 Výber právnej formy spoločnosti

Pre spoločnosť navrhujeme právnu formu – **spoločnosť s ručením obmedzeným** (s.r.o.).

Návrh právnej formy vychádza z navrhovaného zámeru činnosti spoločnosti a z porovnania výhod a nevýhod jednotlivých právnych foriem.

Snahou je vytvorenie spoločnosti, ktorá bude pracovať samostatne a najmä jej forma umožní získavanie externých zdrojov financovania na vykonávanie predmetu činnosti, pričom externými zdrojmi financovania by mali byť verejné zdroje – dotácie samosprávy štátu a najmä príslušné európske zdroje – eurofondy. Minimálne v úvodných fázach činnosti sa nepočíta so zapojením cudzieho kapitálu iných právnych subjektov.

Z uvedených dôvodov sa navrhnutá právna forma – spoločnosť s ručením obmedzeným – javí, minimálne v úvodnej fáze činnosti spoločnosti, ako výhodnejšia oproti právnej forme – akciová spoločnosť z viacerých hľadísk:

- Finančné hľadisko:
    - možnosť nižšieho minimálneho základného imania 5 000,- eur,
    - nižšie súdne poplatky pri návrhu na zápis,
    - odpadajú náklady na notárske poplatky za overenie zakladateľskej listiny a poplatky za overenie účtovnej závierky audítorom,
    - nie je potrebné vytvoriť rezervný fond pri založení spoločnosti.
- Administratívne hľadisko:
    - zakladateľská listina nemusí byť vo forme notárskej zápisnice,
    - spoločnosť nemusí mať stanovy,
    - nižšia personálna náročnosť na vytvorenie orgánov spoločnosti.

V prípade objektívnych dôvodov a potreby zmeny právnej formy je podľa zákona možná transformácia spoločnosti na inú právnu formu – akciovú spoločnosť.

2.3 Názov spoločnosti a predmet činnosti

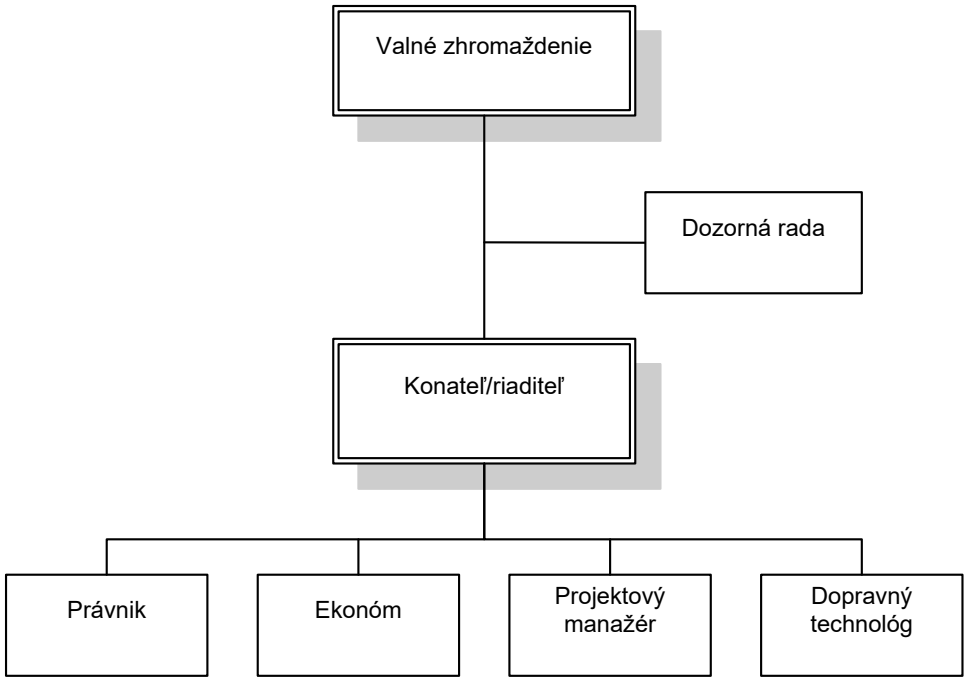
Návrhom je založenie spoločnosti pod obchodným menom **Autobusová doprava KSK, s.r.o.**, ktorej predmetom činnosti bude:

a) sprostredkovateľská činnosť v oblasti obchodu, služieb a výroby,
b) činnosť podnikateľských, organizačných a ekonomických poradcov,
c) kúpa tovaru na účely jeho predaja konečnému spotrebiteľovi (maloobchod) alebo iným prevádzkovateľom živnosti (veľkoobchod),
d) reklamné a marketingové služby, prieskum trhu a verejnej mienky, informačná činnosť,
e) služby v oblasti administratívnej správy a služby organizačno-hospodárskej povahy,

f) prenájom hnuteľných vecí a nehnuteľných vecí, nebytových priestorov a motorových vozidiel,
g) uskutočňovanie stavieb a ich zmien,
h) prípravné práce k realizácii stavby,
i) verejná pravidelná autobusová doprava,
j) osobitná pravidelná autobusová doprava,
k) nepravidelná autobusová doprava,
l) neverejná cestná osobná doprava – poskytovanie dopravných služieb formou nepravidelnej neverejnej osobnej dopravy,
m) prevádzkovanie taxislužby,
n) vnútroštátna nákladná cestná doprava,
o) nákladná cestná doprava vykonávaná vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane prípojného vozidla,
p) prevádzkovanie medzinárodnej dopravy,
q) prevádzkovanie medzinárodnej pravidelnej osobnej dopravy,
r) skladovanie, pomocné a prepravné služby v doprave,
s) údržba motorových vozidiel bez zásahu do motorickej časti vozidla,
t) pneuservisná činnosť,
u) prenájom technických zariadení,
v) prevádzkovanie autoumyvární.

Návrh zakladateľskej listiny spoločnosti je v Prílohe č. 2.

2.4 Organizačná štruktúra spoločnosti



3. Fázy zavádzania jednotlivých činností spoločnosti

3.1 Fáza 1 – Zabezpečenie dopravnej infraštruktúry a možnosti čerpania finančných prostriedkov z verejných zdrojov

Zámer vytvorenia novej obchodnej spoločnosti a jej hlavný účel nadväzuje na založenie obchodnej spoločnosti W2H2 KSK, s.r.o., ktorej hlavným cieľom je inštalácia vysokoteplotného elektrolyzéra, ktorý bude slúžiť na výrobu vodíka, ktorý je plánovaný ako palivo na napĺňanie vodíkových autobusov.

Nová obchodná spoločnosť má byť založená v nevyhnutnom časovom predstihu pre dôslednú a dôkladnú prípravu podkladov, ktoré sú potrebné k predloženiu žiadosti o nenávratný finančný príspevok na nákup vodíkových autobusov. Výzvu z Fondu spravodlivej transformácie očakávame v priebehu roka 2023, podpis zmluvy o nenávratný finančný príspevok sa očakáva začiatkom roka 2024, pričom dĺžka trvania implementácie projektu je odhadovaná na 24 mesiacov. Okrem uvedeného zámeru sú vytvárané aj iné možnosti čerpania finančných prostriedkov v programovom období 2021-2027 pre ciele podporujúce verejnú osobnú dopravu.

Za účelom získania najväčšieho možného finančného krytia nadefinovanej aktivity sa KSK plánuje zapojiť konkrétne do nasledujúcich programov:

1. Program Slovensko
2. Plán spravodlivej transformácie
3. Plán obnovy
4. Horizon
5. Connecting Europe Facility for Transport

Obrázok 1: Možnosti čerpania finančných prostriedkov v programovom období 2021-2027

Aktivity/ Program	ekologických autobusov (vodíkových, elektrických, s vysokými emisnými limitmi),	súvisiacej nabíjacej infraštruktúry (plničky/nabíjačky),	technologického zázemia pre verejného dopravcu (garáže, budovy, opravárenské haly),	ďalšej infraštruktúry pre verejnú osobnú dopravu (terminály, stanice, záchytné parkoviská, vybavovací hardvér, informačný hardvér, autobusové zastávky)
Operačný program Slovensko	Áno	Áno	Nie	Áno
JTF – Plán spravodlivej transformácie územia SR – Doprava	Áno	Áno	Nie	Nie
Plán Obnovy	Áno	Áno	Nie	Nie
Granty z Európskej komisie EÚ				
Horizon – Small scale Hydrogen Valley	Áno	Áno	Nie	Nie
Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport)	Áno	Áno	Áno	Áno

Zdroj: KSK

3.1.1 Program Slovensko

Cieľ politiky 2: Prechod z ekologickejšieho, nízkouhlíkového hospodárstva na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka a odolnú Európu vďaka presadzovaniu čistej a spravodlivej energetickej transformácie, zelených a modrých investícií, obehového hospodárstva, zmierňovania zmeny klímy a adaptácie na ňu, predchádzania rizikám a ich riadenia a udržateľnej mestskej mobility.

OPATRENIE 2.8.1. ROZVOJ VEREJNEJ DOPRAVY

RSO2.8 Podpora udržateľnej multimodálnej mestskej mobility ako súčasti prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou uhlíka

SR plánuje alokovať prostriedky len pre vybrané segmenty VOD. Podporené budú tie mestá a obce, ktoré prevádzkujú dráhovú MHD alebo kde MHD zabezpečujú dopravné podniky so 100% účasťou mesta (Košice, Prešov, Žilina a Banská Bystrica). Podporu môžu získať aj regióny, mestá a obce, ktoré zabezpečujú dopravu na základe ZoDSVZ s dopravnou spoločnosťou. Podmienkou podpory projektov je, aby bol pre príslušné územie vypracovaný strategický plán udržateľného rozvoja dopravy (PUM, generel dopravy), ktorý potvrdzuje potrebu intervencie. Tieto strategické dokumenty budú v priebehu programového obdobia primerane aktualizované v súlade s usmernením EK týkajúcim sa nového európskeho rámca mestskej mobility.

V oblastiach, v ktorých tvorí nosnú sieť VOD autobusová doprava, bude podporené obstaranie nízkopodlažných ekologických autobusov 45 s pohonom na alternatívne palivá spolu s budovaním nabíjacej a plniacej infraštruktúry. Touto aktivitou dôjde k podpore implementácie smernice EP a Rady (EÚ) 2019/1161 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Popri infraštruktúrnych opatreniach bude nemenej dôležité vytvárať podmienky pre zavádzanie moderných

tarifných, informačných, oznamovacích a dispečerských systémov, vrátane zabezpečenia súvisiaceho vybavenia a zariadení, s cieľom zlepšiť informovanosť cestujúcich a zber dát. Intervencie do prímestskej VOD sa budú realizovať v súlade s príslušnými PUM.

Súvisiace typy akcií:

- výstavba a modernizácia tratí dráhovej MHD vrátane prvkov preferencie;
- obnova a modernizácia mobilných prostriedkov dráhovej MHD a vozidiel zabezpečujúcich MHD a prímestskú dopravu (autobusy na alternatívny pohon vrátane súvisiacej plniacej a nabíjacej infraštruktúry);
- výstavba a modernizácia infraštruktúry VOD (napr. prestupných terminálov, zastávok a záchytných parkovísk, zavádzanie opatrení preferencie VOD);
- vybudovanie a modernizácia technickej základne na správu vozidiel MHD;
- zabezpečenie tarifných, informačných a dispečerských systémov.

Alokácia pre celé Slovensko v rámci dopytov orientovaných výziev: 140 500 000 EUR

Alokácia v rámci Integrovanej územnej stratégie pre Košický kraj: 27 071 653,75 EUR

(Údaje sú z marca 2023, prerozdelenie alokácií v rámci IÚS sa môže líšiť.)

3.1.2 JTF – Plán spravodlivej transformácie územia SR – Doprava

Prechod na čistú energiu a revitalizácia území

Oblasť podpory sa zaoberá potrebou reagovať na postupné ukončenie výroby energie a tepla z uhlia, kde je možné odstrániť vzniknutý rozdiel vo výrobe energie kombináciou zásahov v oblasti energetickej efektívnosti a využitia potenciálu OZE. Vybrané opatrenia v oblasti energetickej efektívnosti a OZE by mali byť prioritne zamerané na najdôležitejšie verejné budovy, ktoré poskytujú základné verejné služby a tiež na pracovné príležitosti. Takéto opatrenia zmiernia vplyv transformačného procesu stabilizáciou dôležitých poskytovateľov verejných služieb a inštitúcií, znížia používanie fosílnych palív a zmiernia tlak na prudko rastúce náklady na energiu. Zároveň existuje príležitosť na rekultiváciu pôdy a prestavbu opustených priemyselných lokalít v areáli elektrárne Vojany. Projekty vytvoria dočasné aj udržateľné pracovné miesta, a tým čiastočne kompenzujú stratu pracovných miest v transformujúcich sa odvetviach. Okrem toho investície do inovačných projektov dekarbonizácie a vodíkových projektov vytvoria ďalšie pracovné miesta v nových hospodárskych odvetviach. Etablovaná VVaI základňa a potenciál regiónu pri vývoji zelených technológií vytvára príležitosť na aplikáciu pilotných riešení, napríklad v oblasti inteligentnej a udržateľnej miestnej mobility.

Obrázok 2: Očakávané výsledky pre Košický kraj v rámci Plánu spravodlivej transformácie

Očakávané výsledky v regióne KSK		
Hospodárska diverzifikácia	**Prechod na čistú energiu a revitalizácia území**	**Rozvoj ľudského kapitálu a zručností pre spravodlivú transformáciu**
Vyšší počet pracovných miest s pridanou hodnotou poskytujúcich atraktívne pracovné príležitosti predovšetkým pre mladú generáciu.	Zvýšený podiel OZE a využívanie vodíka.	Znížený odliv mladých talentov z regiónu.
Vyššia úroveň inovácií, digitalizácie a využívanie nových technológií v odvetví MSP.	Znížená zraniteľnosť voči energetickej chudobe zvýšením energetickej efektívnosti verejných budov.	Zvýšenie atraktívnych pracovných príležitostí mimo priemyselného odvetvia pre mladú generáciu, ako aj pre zamestnancov ohrozených nezamestnanosťou v procese transformácie.
Zlepšenie prepojenia a spolupráce medzi výskumnými inštitúciami, podnikmi a inými aktérmi v regióne.	Revitalizácia oblastí zasiahnutých environmentálnymi vplyvmi spôsobenými výrobou elektriny a tepla z uhlia a ich konverzia na nové účely.	Lepší súlad zručností s aktuálnym dopytom po kvalifikovanom personáli, zníženie štrukturálnej nezamestnanosti budovaním kapacít absolventov so zručnosťami potrebnými v budúcnosti – v súvislosti s transformovanými odvetviami, digitalizáciou, vodíkovými technológiami alebo dátovými vedami..
Zlepšená inovačná infraštruktúra a dostatočné šírenie informácií medzi aktérmi v oblasti VVaI.	Zvýšené využívanie udržateľnej dopravy s nulovými emisiami.	Zvýšená atraktivita okresov pre obyvateľov.
Zvýšená diverzifikácia a odolnosť hospodárstva.		

Oblasť podpory II – Prechod na čistú energiu a revitalizácia území

Opatrenie 2.1 Podpora čistej energie, obehového hospodárstva a dekarbonizácie priemyslu

- inovácie na podporu dekarbonizácie priemyslu;
- výstavba zariadení na výrobu OZE a zeleného vodíka a ich využívanie v energetických systémoch vrátane diaľkového vykurovania a chladenia, podpora zavádzania inteligentných energetických systémov vrátane uskladňovania OZE;
- zvýšenie energetickej efektívnosti verejných budov vrátane podpory inteligentných opatrení a inovatívnych riešení;
- rozvoj energetických služieb na regionálnej a miestnej úrovni, zavedenie systémov energetického a environmentálneho manažérstva vrátane energetických auditov;
- zavádzanie nových technológií v oblasti obehového hospodárstva vrátane rozvoja nových spracovateľských kapacít.

Alokácia JTF podpora čistej energie, obehového hospodárstva a dekarbonizácie priemyslu: 137 180 000 eur (pre 3 kraje).

Opatrenie 2.3 Podpora udržateľnej miestnej dopravy

- rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá, vrátane pilotných riešení;
- rozvoj a podpora udržateľnej verejnej osobnej dopravy s nulovými emisiami a mikromobility pri uplatňovaní zásad inteligentnej mobility.

Alokácia JTF podpora udržateľnej mestskej mobility: 37 529 000 eur (pre 3 kraje)

3.1.3 Plán obnovy a odolnosti SR

Komponent 3 Udržateľná doprava – alokácia 801 mil. eur

Reformami v oblasti strategického plánovania dopravnej infraštruktúry a nadväzujúcimi investíciami do ekologickej dopravy, najmä do rekonštrukcie vyše 69 km železníc, dispečerizácie vyše 100 km železníc a výstavby 200 km novej cyklodopravnej infraštruktúry, sa vytvorí čistejší, inteligentnejší, bezpečnejší a efektívnejší dopravný sektor. Prostredníctvom opatrení v pláne obnovy sa zvýši podiel ekologických foriem dopravy na celkovej deľbe prepravnej práce a zvýši sa aj objem prepraveného tovaru v ekologickej intermodálnej doprave, čím sa významne zníži produkcia CO2 v sektore dopravy, ktorý patrí k sektorom s najvyšším rastom emisií. K znižovaniu emisií v doprave prispeje aj vybudovanie kostrovej siete mestskej a diaľkovej infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom.

Investície:

- Rozvoj infraštruktúry nízkouhlíkovej dopravy
- Podpora ekologickej osobnej dopravy
- Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy
- Podpora budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony

Z pohľadu VÚC budeme oprávnení v rámci podpory budovania infraštruktúry pre alternatívne pohony. V rámci Plánu obnovy sú stanovené aj maximálne ceny jednotlivých nabíjacích staníc, respektíve plniacich staníc na vodík.

Nabíjací bod / plniaca stanica	Výkon/tlak	Max. dotácia
AC	≥ 11 kw	3 000 €
DC1	≥ 50 kw	29 000 €
DC2	≥ 150 kw	130 000 €
H_2	700 bar	2 000 000 €

Dotácie pre budovanie plniacich staníc na vodík majú jedinú podmienku. Musia podporovať kombinovaný tlak 350/700 bar, ktorý využíva drvivá väčšina vodíkových vozidiel. Ak by bol tlak nižší, nádrže by nebolo možné naplniť na maximum, a tým by sa znížil dojazd áut. Zároveň v rámci Plánu obnovy je definovaný počet nabíjacích staníc na základe počtu obyvateľov v jednotlivých okresoch.

3.1.4 Možnosti financovania z grantov Európskej komisie

Horizon – Small scale Hydrogen Valley

Cieľom tejto výzvy je vyvinúť a demonštrovať malé Vodíkové údolie. Malé Vodíkové údolie má za cieľ demonštrovať kombináciu technológií na existujúcich a/alebo nových trhoch s čistým vodíkom, najmä ich aplikáciu pri používaní vo vzájomnej symbióze. Táto výzva má taktiež demonštrovať inovatívne prístupy na systémovej úrovni: globálnu a synergickú integráciu technológií výroby, distribúcie a konečného použitia vodíka. Cieľom projektu je snaha o integráciu v rámci širšieho energetického systému, berúc do úvahy prvky ako výroba obnoviteľnej energie, plynárenská a elektrická sieť, digitalizácia atď. Demonštrované technológie by mali byť najmodernejšie na základe technologického vývoja, ktorý predtým (ale nielen) financoval Clean Hydrogen JU.

Košický samosprávny kraj sa plánuje do výzvy zapojiť s cieľom vytvorenia úspešného Vodíkového údolia v Košickom kraji. Vodíkové údolie je udržateľný ekosystém, ktorý zahŕňa obnoviteľný zdroj energie, ktorý poháňa elektrolyzér na výrobu vodíka a následne jeho konečnú spotrebu do regionálnych vodíkových autobusov.

Maximálna výška rozpočtu je 9 000 000 eur. Oprávnené aktivity, na ktoré vieme žiadať finančné prostriedky:

- ekologické autobusy (vodíkové, elektrické, s vysokými emisnými limitmi),
- súvisiaca nabíjacia infraštruktúra (plničky/nabíjačky).

Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport)

CEF je kľúčovým nástrojom EÚ na podporu rastu, zamestnanosti a konkurencieschopnosti prostredníctvom cielených investícií do infraštruktúry na európskej úrovni. Je rozdelená do 3 sektorov (doprava, energetika a digitál), z ktorých len 2 sú v kompetencii CINEA (The European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency): CEF Energy a CEF Transport.

CEF Transport podporuje európsku politiku dopravnej infraštruktúry tým, že pomáha realizovať kľúčové projekty v Európe. Aktuálne sú vyhlásené 2 výzvy s celkovým rozpočtom 1,5 miliardy eur. AFIF bude financovať akcie kombináciou grantov CEF s finančnou podporou finančných inštitúcií, aby bol dosiahnutý vyšší vplyv investície. Bude sa realizovať prostredníctvom priebežnej výzvy na predkladanie návrhov vyhlásenej 16. septembra 2021 s piatimi konečnými termínmi na predkladanie návrhov do konca roka 2023.

<u>Výzva: CEF 2 Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility – Cohesion envelope (CEF-T-2021-AFIFCOEN)</u>

Cieľom je podporiť zavádzanie infraštruktúry zásobovania alternatívnymi palivami, čím sa prispeje k dekarbonizácii dopravy pozdĺž siete TEN-T.

Podporované budú tieto akcie:

Akcie podporujúce zavedenie infraštruktúry rýchleho nabíjania elektrickej energie s minimálnym výkonom 150 kW vrátane pripojenia k elektrickej sieti na cestnej sieti TEN-T. Náklady súvisiace s vozidlami nebudú oprávnené.

Cieľom výzvy na predkladanie návrhov nástroja infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIF) je podporiť zavádzanie infraštruktúry zásobovania alternatívnymi palivami, čím sa prispeje k dekarbonizácii dopravy v sieti TEN-T.

Výzva: CEF 2 Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility – General envelope (CEF-T-2021-AFIFGEN)

Cieľom je podporiť zavádzanie infraštruktúry zásobovania alternatívnymi palivami, čím sa prispeje k dekarbonizácii dopravy pozdĺž siete TEN-T.

Podporované budú tieto akcie:

- Opatrenia podporujúce spustenie infraštruktúry na tankovanie vodíka na cestnej sieti TEN-T s prioritou na diaľkovú ťažkú dopravu;
- Akcie podporujúce spustenie infraštruktúry na dopĺňanie vodíka na úsekoch železničnej siete TEN-T, pre ktoré bola udelená výnimka z požiadavky na elektrifikáciu v súlade s článkom 12 ods. 3 alebo článkom 39 ods. 3 nariadenia o TEN-T, na úsekoch izolovaných sietí definovaných v článku 3 písm. u) nariadenia o TEN-T alebo v termináloch na dopĺňanie paliva pre posunovacie rušne;
- Opatrenia podporujúce zavádzanie infraštruktúry na dopĺňanie vodíka a dobíjanie elektriny vyhradenej pre verejnú dopravu a ťažké úžitkové vozidlá v mestských uzloch, napr. dobíjacia infraštruktúra v autobusových depách, verejne prístupná dobíjacia infraštruktúra pre ťažké úžitkové vozidlá, nabíjacie zariadenia založené na príležitostiach a súvisiace systémy skladovania energie;

Opatrenia na podporu zavádzania alternatívnych palív pre námorné prístavy TEN-T, vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy a letiská, napr. vodík, elektrifikácia pozemnej prevádzky letísk, zásobovacia infraštruktúra a skladovanie kvapalných alternatívnych palív atď., v súlade so smernicou 2014/ 94/EU26.

3.1.5 Zhrnutie

Nová obchodná spoločnosť bude na začiatku svojej činnosti pôsobiť výhradne za účelom získania dopravnej infraštruktúry, ktorou sa obnoví vozidlový park prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy o ekologické vozidlá s dôrazom na vozidlá s nulovými emisiami. Zároveň bude k dispozícii pre realizáciu a čerpanie projektov na ďalšie aktivity v súlade s opatreniami schválenými v „Pláne udržateľnej mobility KSK“ ako sú modernizácia a budovanie prestupných terminálov, staníc, záchytných parkovísk. Konkrétne opatrenia:

OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave – ekologizácia
OP 26 VOD	Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu
OP 27 VOD	Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu
OP 28 VOD	Preferencia hromadnej dopravy (vybavenie vozidiel pasívnou detekciou v Košiciach, zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov, ...)
OP 29 VOD	Bezbariérové zastávky
OP 6 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich – hardvér
OP 7 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS) – hardvér

V úvode činnosti bude Autobusová doprava KSK, s.r.o. pôsobiť ako právny subjekt, ktorý disponuje majetkom a môže ho aj poskytovať do správy alebo prenájmu zmluvným partnerom KSK a tretím osobám v záujme plnenia vyššie uvedených opatrení.

Zámer poskytovať ekologické vozidlá zmluvným dopravcom bol predpokladaný aj v aktuálne platných zmluvách o službách vo verejnom záujme. Zmluvy obsahujú v bode 3.23. povinnosť dopravcov prevziať do správy dopravné prostriedky, konkrétne v znení „Dopravca sa zaväzuje prevziať do správy vozidlá na zabezpečenie Služby, ktoré vlastní Objednávateľ a/alebo Organizátor, najmä vozidlá s nulovými emisiami, v zmysle definície zákona č. 214/2021 Z. z. o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v znení neskorších predpisov, ako aj nevyhnutnú infraštruktúru na zabezpečenie ich prevádzky, a Objednávateľ sa zaväzuje kompenzovať Dopravcovi ekonomicky oprávnené náklady na ich údržbu a prevádzku. Nárok Dopravcu na kompenzáciu nákladov, ktoré vzniknú pri nahradení vozidiel Dopravcu novými vozidlami podľa tohto bodu Zmluvy (napr. nahradenie ešte neodpísaných vozidiel) bude vysporiadaný formou dodatku k Zmluve."

Na základe uvedených skutočností je nevyhnutné, aby nová obchodná spoločnosť zabezpečila postup obnovy vozidlového parku v prímestskej doprave v spolupráci s KSK, IDS Východ a zmluvnými dopravcami v takom rozsahu a časovej postupnosti, aby bola obnova vozidlového parku postupná, boli vyraďované autobusy na konci svojej technickej a ekonomickej životnosti, bola primeraná k Štandardom kvality IDS Východ a vynaložené verejné zdroje z rozpočtu KSK boli v čase optimalizované. Z hľadiska pôvodných ako aj aktuálne platných zmlúv o službách sa s ohľadom na technickú životnosť a ekonomickú udržateľnosť odporúča uplatňovanie účtovných odpisov autobusov na obdobie 10 rokov.

3.2 Kalkulácia nevyhnutných nákladov spoločnosti na rok 2023

PERSONÁLNE NÁKLADY

Mzdové náklady	75 712 €
Príspevok na stravu	2 618 €
Cestovné	2 000 €
Celková hodnota	**80 330 €**

PRENÁJOM KANCELÁRSKYCH PRIESTOROV

Odhadovaná veľkosť kancelárskych priestorov		100	m2
Priemerná cena nájmu		10,71	€
Počet mesiacov		7	mesiacov
Celková hodnota		**7 497**	**€**

MATERIÁLNO-TECHNICKÁ ŠTRUKTÚRA

Náklady na MTZ

	počet	cena za ks	cena celkom
kancelársky stôl	5	250,00 €	1 250,00 €
kancelárska stolička	5	100,00 €	500,00 €
kontajner	5	150,00 €	750,00 €
stolička do zasad.	6	50,00 €	300,00 €
stôl do zasad.	1	500,00 €	500,00 €
iný nábytok	1	2 000,00 €	2 000,00 €
notebook so softvérom	5	500,00 €	2 500,00 €
mobilný telefón	5	300,00 €	1 500,00 €
multifunkčné zariadenie	1	1 500,00 €	1 500,00 €
služby mobil.operátora	7	150,00 €	1 050,00 €
služby internetového operátora	7	100,00 €	700,00 €
iné kancelárske potreby a vybavenie	1	2 000,00 €	2 000,00 €
obstaranie motorového vozidla	1	25 000,00 €	25 000,00 €
PHM + servis MV	1	3 000,00 €	3 000,00 €
Celková hodnota			**42 550,00 €**

SÚHRN PREDPOKLADANÝCH NÁKLADOV

	kalkulácia	upravená kalkulácia
PERSONÁLNE NÁKLADY	80 330 €	80 000 €
PRENÁJOM KANCELÁRSKYCH PRIESTOROV	7 497 €	7 500 €
MATERIÁLNO-TECHNICKÁ ŠTRUKTÚRA	42 550 €	42 500 €
REZERVA - INÉ VÝDAVKY (DANE, POPLATKY)	5 000 €	5 000 €
Celková hodnota		**135 000 €**

3.3 Fáza 2 – zabezpečovanie dopravných služieb

Dominantným impulzom, ktorý v najbližších rokoch zákonite vyvolá potrebu zvýšenia rozsahu dopravných služieb verejnej osobnej dopravy, je zvýšenie zamestnanosti v spoločnostiach, ktoré budú pôsobiť v Strategickom parku Valaliky.

Strategický park Valaliky, z hľadiska existujúcej dopravnej infraštruktúry a jeho umiestnenia v bezprostrednej blízkosti mesta Košice, je vhodné obsluhovať všetkými dostupnými druhmi verejnej osobnej dopravy. Ideálne je využiť prednosti jednotlivých druhov verejnej dopravy s cieľom zvýšenia ich atraktivity voči individuálnej automobilovej doprave. Dôvodom potreby podporiť, plánovať a organizovať verejnú dopravu je zrejmý kolaps cestnej infraštruktúry v celom dotknutom území v prípade, ak by všetka osobná doprava bola zabezpečená výhradne osobnými autami (výsledok z Dopravného modelu KSK).

Konkrétne je zámerom využiť prednosti koľajovej dopravy s ohľadom na jej vysokú kapacitu a nezávislú dopravnú cestu. Zároveň využiť výhody mestskej dopravy, ktorá dokáže poskytnúť atraktívne dopravné spojenia z husto obývaných území v meste Košice priamo do SP Valaliky. Následne doplniť rozsah dopravných služieb prímestskou pravidelnou autobusovou dopravou ako nadväznou dopravou z prestupných terminálov a takisto z relevantných smerov v rozsahu a forme podľa konkrétneho počtu zamestnancov. Otázka financovania a prevádzkovania služieb bude vyplývať z platnej legislatívy.

IDS Východ odporúča zabezpečovať dopravné služby prostredníctvom liniek pravidelnej dopravy (železničných, prímestských, mestských) bez vopred vymedzeného okruhu cestujúcich, tzn. zabezpečovať služby pre širokú cestujúcu verejnosť. Dôvodom je optimalizácia kapacít dopravných prostriedkov, nižšia finančná náročnosť objednávania služieb a najmä nižší nárok na celkový počet vodičov.

Intenzity prepravných prúdov a potreba nutnosti výmeny zmenových zamestnancov v krátkom čase si vyžaduje obsluhu koľajovou dopravou. V úvodnej fáze prevádzky SP Valaliky by dopravnú obsluhu teoreticky zvládla aj prímestská a mestská autobusová doprava (s nevyhnutnými infraštruktúrnymi opatreniami pre preferenciu autobusov), ale z hľadiska kapacitnej nevyhnutnosti zabezpečenia koľajovej dopravy v nasledujúcich etapách je odporúčané uvažovať už od začiatku s nosnou úlohou železničnej dopravy.

Vzhľadom na bezprostredné umiestnenie železničnej trate č. 169 Košice – Hidasnémeti a plánované umiestnenie TIOP Valaliky pri SP Valaliky, ako aj blízke umiestnenie trate č. 160 Košice – Moldava nad Bodvou – Rožňava – Zvolen so železničnou stanicou Haniska, zohľadňuje navrhovaný „Koncept železničnej dopravy do SP Valaliky“ aj tieto infraštruktúrne príležitosti.

Koncept je spracovaný v súlade s Plánom dopravnej obslužnosti Slovenskej republiky a vytvára značný potenciál pre obyvateľov okolitých obcí na využívanie železničnej dopravy nielen na dopravu do SP Valaliky, ale aj na dopravu z jednotlivých obcí do Košíc. Obsahuje návrh dopravných spojení, konkrétnych časových polôh vlakov, vyčíslenie ubehnutých kilometrov a nevyhnutné investície (napr. terminály, nové vlaky).

Aktuálne je navrhovaný koncept predložený na vyjadrenie na sekcii železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a na ŽSR. Pre úspešnú aplikáciu dopravnej obsluhy je nevyhnutné zabezpečiť aj nadväznú prímestskú autobusovú dopravu medzi terminálmi Valaliky a Haniska s jednotlivými závodmi v SP Valaliky, ale aj prímestskú dopravu z okolitých obcí.

Pri kooperácii s navrhovanou nosnou železničnou dopravou je v základnom variante predpokladaný minimálny nárast prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy v rozsahu 670 870 km ročne. V rozšírenom variante ide o ďalších 800 000 km ročne pre zvozy k vlakom v jednotlivých spádových oblastiach (napr. Moldava n. B., Turňa n. B., Rožňava, Trebišov, Michaľany a pod.). Celkový minimálny nárast služieb je v rozsahu 1 470 870 km.

Konkrétny rozsah počtu autobusov a vodičov by bol stanovený v následnej špecifikácii podľa konkrétneho rozsahu služieb v definovanej lokalite podľa počtu zamestnancov v SP Valaliky.

V prípade, ak by železničná doprava neplnila svoju nosnú úlohu v dopravnom systéme kvôli nezrealizovaným investičným opatreniam na železničnej infraštruktúre, bude nevyhnutné primerane reagovať ďalším posilnením prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy v rozsahu zodpovedajúcom počtu zamestnancov v SP Valaliky z jednotlivých území kraja. Je teda zrejmé, že konkrétny nevyhnutný rozsah autobusovej dopravy priamo závisí od rozsahu objednávky dopravných služieb železničnej dopravy.

Okrem už uvedených dopravných služieb je v súlade s platnými Zmluvami o službách vo verejnom záujme, ktoré má KSK uzavreté s dopravcami eurobus, a.s. a ARRIVA Michalovce, a.s., možné optimalizovať dopravné služby podľa zmluvne stanoveného rozsahu – s nárastom o ďalších 30 % alebo s poklesom o 15 %, pričom medziročne môže byť vykonaná zmena v rozsahu maximálne 10 %.

V prípade poklesu celkovo objednaných dopravných služieb (14 667 718,36 km/ročne) dopravcu eurobus, a.s. to zodpovedá 2 200 157 km/ročne a (11 712 190,69 km/ročne) dopravcu ARRIVA Michalovce, a.s. to

zodpovedá 1 756 828 km/ročne. Celkovo je teda možné uvažovať počas platnosti zmlúv (t.j. do 31. 3. 2029) s ďalším rozsahom dopravných služieb 3 956 985 km/ročne, ktoré je možné optimálne využiť v prospech hospodárnosti a efektivity prevádzkovaných dopravných služieb, dosiahnutia optimálneho obehu vozidiel, využitia vodičov a celkovo vynaložených finančných zdrojov z rozpočtu KSK.

V prípade, ak nová obchodná spoločnosť začne zabezpečovať dopravné služby, bude nevyhnutné zásadne rozšíriť personálnu štruktúru, minimálne o:

a) 6 dopravno-prevádzkových zamestnancov (dopravní technológovia, dispečeri, prevádzkoví zamestnanci, garážmajstri),

b) 6 zamestnancov ekonomického úseku (rozpočet, ekonomika a mzdy, účtovníctvo, pokladňa, vybavovací systém, prepravná kontrola),

c) 8 zamestnancov technického a administratívneho úseku (sekretariát, správa majetku, personálne činnosti, oddelenie IT, právne činnosti, krízové riadenie a BOZP, kontroling) a

d) taký počet vodičov autobusov, ktorý bude zodpovedať plánovaným dopravným výkonom.

Očakávaný nárast dopravných výkonov teda bude generovať nielen potrebu vyššieho počtu autobusov, ale najmä vodičov. Súčasná eskalujúca situácia s extrémnym nedostatkom skúsených vodičov autobusov v celej Európskej únii sa v prípade nerealizovaných opatrení bude aj naďalej zhoršovať. Preto je nevyhnutné bezodkladne realizovať opatrenia a zriaďovať na stredných školách odbory, ktoré zabezpečia dostatočný potenciál pre pracovný trh a všetkých autobusových dopravcov. Aktuálne znenie zákona, ktorým sa znížila hranica pre vodičov vo vnútroštátnej autobusovej doprave na 21 rokov, vytvára predpoklad pre obsadenie študijných a učebných odborov pre nadstavbové štúdium na stredných školách s následným praktickým využitím absolventov na trhu práce.

Príslušné študijné a učebné odbory (3765 N technika a prevádzka dopravy a 3757 L01 Dopravná prevádzka – CMD), v ktorých je možná príprava absolventov podľa potrieb autodopravcov, už majú niektoré stredné školy vo svojej sieti odborov zaradené (SPŠ dopravná a SOŠ automobilová) a sú schválené Ministerstvom školstva, vedy, výskumu a športu SR. Podľa platnej legislatívy už môžu stredné školy realizovať prijímacie konanie uchádzačov o štúdium v týchto odboroch, no zo strany zriaďovateľa je nevyhnutná zvýšená aktivita, aby sa tak začalo diať v dostatočnom časovom predstihu.

V uvedenej súvislosti je nevyhnutné riešiť aj otázku dostatočnej motivácie pre štúdium formou preplatenia nákladov (cca 3 000 €) na získanie oprávnenia na vedenie motorového vozidla skupiny „D“ a kvalifikačnej karty vodiča, vrátane právne akceptovateľného podmienenia financovania týchto nákladov formou odpracovania určeného obdobia u autobusového dopravcu v pravidelnej prímestskej doprave.

Práve možnosť zabezpečenia duálneho vzdelávania v novovzniknutej spoločnosti „Autobusová doprava KSK“ je ďalšou príležitosťou pre úspešnú aplikáciu navrhovaného opatrenia.

3.4 Financovanie spoločnosti a financovanie z verejných zdrojov vo vzťahu k štátnej pomoci

V roku 2023 je navrhované na financovanie spoločnosti Autobusová doprava KSK, s.r.o. využiť základné imanie spoločnosti, nakoľko v roku 2023 nie sú predpokladané výnosy z činnosti spoločnosti a jej pozitívny ekonomický prínos (ktorý bude generovať výnosy) je očakávaný až v súvislosti s čerpaním externých zdrojov financovania v nasledujúcich rokoch.

Košický samosprávny kraj podľa § 8 ods. 2 zákona č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy môže poskytovať dotácie právnickým osobám, ktorých je zakladateľom, a to na konkrétne úlohy a akcie vo verejnom záujme alebo v prospech rozvoja územia vyššieho územného celku.

Dotácie podľa vyššie uvedeného odseku určené pre zabezpečenie infraštruktúry pre zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave nie sú považované za štátnu pomoc podľa zákona č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci.

V prípade vkladu majetku KSK do obchodnej spoločnosti v 100% vlastníctve KSK, nejde o štátnu pomoc a takáto obchodná spoločnosť môže zabezpečovať služby aj v oblasti osobitnej, príležitostnej a diaľkovej dopravy.

V prípade obstarania majetku na základe finančných prostriedkov získaných cez NFP bude posúdenie, či ide o dovolenú štátnu pomoc, závisieť od podmienok konkrétnej zmluvy o poskytnutí NFP.

Pre financovanie služieb vo verejnom záujme je nevyhnutné uzatvoriť Zmluvu o službách vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, v budúcnosti podľa nového zákona o verejnej osobnej doprave, a to s možnosťou priameho zadania v súlade so skutočnosťami uvedenými v kapitole 1.1. Legislatívne východiská pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti v SR.

Podľa § 9 ods. 3 písm. b) zákona č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci predstavuje financovanie služieb vo verejnom záujme skupinovú výnimku z notifikačnej povinnosti (tzn. nie je povinnosť predkladania a odsúhlasenia Európskou komisiou), a teda ide o dovolenú štátnu pomoc a je to zlučiteľné s vnútorným trhom Európskej únie.

4. Celkové zhrnutie

Z hľadiska zákonnej povinnosti Košického samosprávneho kraja zabezpečovať dopravnú obslužnosť a vo vzťahu k právnej prípustnosti priameho zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, je pre Košický samosprávny kraj jednoduchšie a výhodnejšie disponovať „interným poskytovateľom“ na riešenie operatívneho nárastu dopravných služieb vo verejnom záujme, riešenia výpadkov v dopravnej obslužnosti v prípade akýchkoľvek komplikácií so zmluvnými dopravcami (štrajk, neplnenie zmluvy a pod.) a tiež zabezpečenia dopravných služieb pri mimoriadnych podujatiach v záujme KSK.

V rámci aktuálne uzatvorených zmlúv o službách vo verejnom záujme v prímestskej pravidelnej autobusovej doprave nemajú zmluvní dopravcovia KSK motiváciu využívať externé zdroje financovania v podobe NFP z fondov z EÚ, resp. iných dotačných schém, nielen z ekonomického hľadiska, ale aj pre riziká vyplývajúce z potenciálnych sankcií za možné chyby v procese verejného obstarávania alebo pri plnení podmienok a ukazovateľov stanovených v projektových výzvach.

Je preto úlohou samosprávy aktívne prijímať také opatrenia, ktoré umožnia obstaranie, výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry, ktorá je prioritne určená pre verejnú osobnú dopravu, aby sa mohli trvalo zmeniť dopravné návyky obyvateľstva a znížila sa miera využívania individuálnej automobilovej dopravy.

Nová obchodná spoločnosť bude na začiatku svojej činnosti pôsobiť výhradne za účelom získania dopravnej infraštruktúry, ktorou sa obnoví vozidlový park prímestskej pravidelnej autobusovej dopravy o ekologické

vozidlá s dôrazom na vozidlá s nulovými emisiami. Zároveň bude k dispozícii pre realizáciu a čerpanie projektov na ďalšie aktivity v súlade s opatreniami schválenými v „Pláne udržateľnej mobility KSK“, ako sú modernizácia a budovanie prestupných terminálov, staníc, záchytných parkovísk. Konkrétne opatrenia:

OP 11 ON	Vozidlový park v prímestskej autobusovej doprave – ekologizácia
OP 26 VOD	Terminály IDS v Košiciach pre regionálnu autobusovú dopravu
OP 27 VOD	Terminály IDS v KSK pre regionálnu autobusovú dopravu
OP 28 VOD	Preferencia hromadnej dopravy (vybavenie vozidiel pasívnou detekciou pre križovatky v Košiciach, zriaďovanie vyhradených jazdných pruhov, ...)
OP 29 VOD	Bezbariérové zastávky
OP 6 ON	Harmonizovaný odbavovací systém pre cestujúcich – hardvér
OP 7 ON	Informačný systém pre cestujúcich vo verejnej doprave (v IDS) – hardvér

V úvode činnosti bude Autobusová doprava KSK, s.r.o. pôsobiť ako právny subjekt, ktorý disponuje majetkom a môže ho aj poskytovať do správy alebo prenájmu zmluvným partnerom KSK a tretím osobám v záujme plnenia vyššie uvedených opatrení.

Zámer poskytovať ekologické vozidlá zmluvným dopravcom bol predpokladaný aj v aktuálne platných zmluvách o službách vo verejnom záujme. Zmluvy obsahujú v bode 3.23. povinnosť dopravcov prevziať do správy dopravné prostriedky, konkrétne v znení „Dopravca sa zaväzuje prevziať do správy vozidlá na zabezpečenie Služby, ktoré vlastní Objednávateľ a/alebo Organizátor, najmä vozidlá s nulovými emisiami, v zmysle definície zákona č. 214/2021 Z. z. o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v znení neskorších predpisov, ako aj nevyhnutnú infraštruktúru na zabezpečenie ich prevádzky, a Objednávateľ sa zaväzuje kompenzovať Dopravcovi ekonomicky oprávnené náklady na ich údržbu a prevádzku. Nárok Dopravcu na kompenzáciu nákladov, ktoré vzniknú pri nahradení vozidiel Dopravcu novými vozidlami podľa tohto bodu Zmluvy (napr. nahradenie ešte neodpísaných vozidiel) bude vysporiadaný formou dodatku k Zmluve.

Na základe uvedených skutočností je nevyhnutné, aby nová obchodná spoločnosť zabezpečila postup obnovy vozidlového parku v prímestskej doprave v spolupráci s KSK, IDS Východ a zmluvnými dopravcami v takom rozsahu a časovej postupnosti, aby bola obnova vozidlového parku postupná, boli vyraďované autobusy na konci svojej technickej a ekonomickej životnosti, bola primeraná k Štandardom kvality IDS Východ a vynaložené verejné zdroje z rozpočtu KSK boli v čase optimalizované. Z hľadiska pôvodných ako aj aktuálne platných zmlúv o službách sa s ohľadom na technickú životnosť a ekonomickú udržateľnosť odporúča uplatňovanie účtovných odpisov autobusov na obdobie 10 rokov.