

Dôvodová správa

Informácia o stave regionálnej železničnej dopravy a infraštruktúry na území KSK

Regionálnu železničnú dopravu na území Košického samosprávneho kraja zabezpečuje Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len „ZSSK“) v zmysle Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe uzavretej s Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej len „MDPT SR“). V kompetencii samosprávnych krajov je len vyjadrovanie sa k tvorbe cestovných poriadkov.

V období od decembra roku 2008 do mája roku 2009 prebehlo pripomienkovanie návrhov nového Zákona o dráhach a Zákona o doprave na dráhach, ktoré mali nadobudnúť platnosť 1. septembra 2009. Uskutočnili sa dve pracovné stretnutia na MDPT SR, kde bolo možné pripomienkovať, resp. obhajovať zaslané pripomienky k spracovaným návrhom zákonov dotknutými inštitúciami. Vzhľadom na to, že pripomienky k predloženým zákonom boli na rokovaníach s MDPT SR akceptované len čiastočne, uskutočnilo sa následne dňa 4. júna 2009 stretnutie zástupcov všetkých vyšších územných celkov (ďalej len „VÚC“) na pôde Žilinského samosprávneho kraja, ktorého výsledkom bolo spoločné stanovisko k zásadným pripomienkam, na ktorých VÚC trvajú. Jednou zo zásadných pripomienok k návrhu Zákona o doprave na dráhach bol nedostatočný obsah „Doložky finančných, ekonomických a environmentálnych vplyvov a vplyvov na zamestnanosť a na podnikateľské prostredie“ k zákonu o doprave na dráhach (ďalej len „Doložka“). Bez jej špecifikácie nie je možné posúdiť finančný dopad na rozpočet samosprávnych krajov. Samosprávne kraje ju žiadali dopracovať o:

- Kvantifikáciu straty z výkonov vo verejnom záujme pre jednotlivé kraje
- Podrobnú kalkuláciu ekonomicky oprávnených nákladov podľa analytických účtov pre jednotlivé samosprávne kraje
- Podrobnú analýzu tržieb z cestovného a ostatných výnosov podľa jednotlivých samosprávnych krajov
- Špecifikáciu zdrojov na úhradu zvýšených výdavkov v rozpočtoch samosprávnych krajov súvisiacich s prechodom kompetencii na ne

Uvedené údaje je nutné spracovať na obdobie najbližších troch rokov, nakoľko samosprávne kraje v súvislosti s prípravou návrhov rozpočtov na roky 2010 – 2012 si musia naplánovať finančné prostriedky. Táto požiadavka bola splnená len čiastočne, nakoľko schválená Doložka obsahuje len celkový potrebný finančný objem na úhradu strát vznikajúcich pri prevádzkovaní železničnej regionálnej dopravy pre jednotlivé VÚC v rokoch 2010 – 2012, bez kalkulácie ekonomicky oprávnených nákladov a bez bližšej analýzy tržieb z cestovného a ostatných výnosov.

Spoločné stanovisko vyšších územných celkov k zásadným pripomienkam bolo opätovne predložené na MDPT SR. Pripomienky k predloženým zákonom boli na rokovaníach s MDPT SR čiastočne akceptované, v skutočnosti nedošlo k úpravám zákona v jeho textovej časti pred jeho predložením na rokovanie vlády SR. Zásadné pripomienky vyšších územných celkov teda neboli zo strany MDPT SR akceptované.

Návrhy zákonov boli predmetom rokovania Hospodárskej a sociálnej rady vlády SR dňa 29. júna 2009, ktorá rokovanie o návrhu zákona prerušila až do odstránenia rozporov s Konfederáciou odborových zväzov SR a Asociáciou zamestnávateľských zväzov a združení

SR. Rokovania s uvedenými subjektmi prebehli v dňoch 30. júna 2009 a 2. júla 2009 a bolo dohodnuté konsenzuálne riešenie návrhu zákona tak, ako sa na rokovanie vlády SR predkladá.

Dňa 15. júla 2009 boli návrhy zákonov o dráhach a o doprave na dráhach Vládou SR schválené na ďalšie ústavné prerokovanie predsedovi Národnej rady Slovenskej republiky.

Predmetom návrhu zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach sú aj zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave.

Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií SR a Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. nie je v súčasnosti schopné konkretizovať počet prepravených cestujúcich, poskytnuté zľavy, náklady na jednotlivé vlaky, tržby z nich, či predpokladanú stratu z dopravných služieb vo verejnom záujme. Táto skutočnosť je neustále pripomienkovaná zo strany samosprávnych krajov, nakoľko tieto údaje kvantifikujú finančné náklady na prevádzku železničnej regionálnej dopravy, jej efektívnosť, resp. neefektívnosť v prípade vedenia vlakov, ktorých náklady vysoko prevyšujú tržby.

V zmysle Doložky do konca roku 2010 bude objednávateľom železničnej osobnej dopravy ako celku MDPT SR. Taktiež bude financovať straty vznikajúce z jej prevádzkovania. Predpokladaná úhrada straty podľa predbežných výsledkov bude v roku 2010 pre VÚC Košice predstavovať sumu 10,76 mil. €. Od roku 2011 budú objednávateľom výkonov regionálnych vlakov VÚC, ktoré uzatvoria zmluvu za regionálnu dopravu priamo s dopravcom ZSSK, ale táto bude odsúhlasená MDPT SR. Prostriedky na financovanie regionálnej železničnej dopravy budú presúvané na samosprávne kraje z rozpočtovej kapitoly MDPT SR. Tieto budú účelovo viazané v rozpočtovej kapitole MDPT SR a uvoľňované iba na objednané výkony. V prípade zrušenia niektorých vlakových spojov, bude dotácia zo strany MDPT SR úmerne krátená. V roku 2011, na základe zavedenia nového spoplatňovania železničnej infraštruktúry, po odrátaní fixných nákladov za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré budú uhradené zo štátneho rozpočtu priamo Železničiam Slovenskej republiky, budú uhrádzané len variabilné náklady, t. j. náklady, ktoré priamo súvisia s prevádzkou vlaku. Táto úhrada bude predstavovať za vlaky v KSK 10,30 mil. €. Za rok 2012 je plánovaná výška úhrady za regionálne vlaky v KSK 10,52 mil. €. Konkrétna výška prostriedkov na úhradu straty z výkonov dopravných služieb vo verejnom záujme v železničnej doprave bude spresnená každoročne pri návrhu rozpočtu verejnej správy, pričom uvedené nároky budú zabezpečené v rámci schváleného rozpočtu verejnej správy na tento účel.

Od 1. januára 2013 by mal byť objednávateľom regionálnej dopravy samosprávny kraj z vlastných rozpočtových prostriedkov. Výdavky štátneho rozpočtu v súčasnosti určené na regionálnu dopravu, vzhľadom na systém tvorby zdrojov verejných rozpočtov, neprejdú do rozpočtov samosprávnych krajov, ale zostanú v štátnom rozpočte. Zároveň navrhované prerozdelenie výnosov rozpočtov samosprávnych krajov z dane z príjmu fyzických osôb, vzhľadom na súčasný, ale najmä očakávaný stav v ich znižovaní, ktorý predpokladá aj Ministerstvo financií Slovenskej republiky, nie je reálne. Ak sa majú zabezpečiť úlohy v regionálnej doprave v rámci originálnych kompetencií samosprávnych krajov je nevyhnutné určiť zdroje financovania nad ich súčasný rámec, t. j. nájsť ďalšie zdroje príjmov samosprávnych krajov na ich financovania. Z potreby financovania prevádzky regionálnej železničnej dopravy vyplýva aj nutnosť zmeny Zákona č. 564/2004 Z. z. o rozpočtovom určení výnosu dane z príjmov územnej samosprávy, ktorý nadobudol účinnosť 1. januára 2005. Podľa uvedeného zákona výnos z tejto dane tvorí najvýznamnejší vlastný príjem VÚC, ktorý finančne pokrýva len tie úlohy, ktoré boli pre ne určené ako originálna pôsobnosť v tom období. Nakoľko prevádzkovanie regionálnej železničnej dopravy v tom období medzi ne nepatriło, bude preto nevyhnutné od roku 2013 adekvátne zvýšiť aj vlastné príjmy

samosprávnych krajov tak, aby bola zabezpečená čiastka potrebná na úhradu straty z výkonov dopravných služieb v regionálnej železničnej osobnej doprave, ktorú bude nevyhnutné v ďalších rokoch zvyšovať o mieru inflácie. Konkrétna potreba výšky prostriedkov bude závislá od stanoveného objemu dopravných výkonov a z toho vyplývajúcich nákladov na regionálne vlaky.