

P. VÁŽLY

**Pozmeňujúci a doplňujúci návrh
poslanca Národnej rady Slovenskej republiky Ľubomíra Vážneho
k vládnemu návrhu zákona, o štátnom rozpočte na rok 2011**

(tlač 81)

Pozmeňujúci návrh č. 1

V návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2011 až 2013 na strane 36 v kapitole Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR sa stať Správa a údržba nahrádza a mení nasledovne:

„Správa a údržba

v tis. eur	2008 S	2009 S	2010 R	2011 N	2012 N	2013 N
Správa, údržba a opravy ciest a diaľnic	71 813	91 733	70 274	90 371	94 889	99 633

Na správu a údržbu ciest a diaľnic je rozpočtovaných 90,4 mil. eur, čo v porovnaní so schváleným rozpočtom roku 2010 predstavuje nárast o 28,6 %, t. j. 20,1 mil. eur. Správa a údržba cestnej infraštruktúry je zabezpečovaná prostredníctvom Slovenskej správy ciest (SSC) a Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS). Pre SSC, ktorá je zodpovedná za správu a údržbu ciest I. triedy je rozpočtovaných 58,9 mil. eur a pre NDS na prípravu, realizáciu opráv diaľnic a rýchlostných ciest je rozpočtovaných 31,5 mil. eur. Správu a údržbu diaľnic a rýchlostných ciest vykonáva NDS aj z vlastných zdrojov. Navýšenie rozpočtu na údržbu ciest I. tried je nevyhnutné vzhľadom na výrazné utlmenie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v nasledujúcom období, ktoré sa prejaví zvýšením dopravných výkonov na cestách I. triedy.

Odôvodnenie:

Ak nedôjde k zmene vo financovaní údržby a opráv ciest I. triedy sa efekt utlmenia výstavby diaľnic a rýchlostných ciest prejaví tak, že naďalej budú preťažované cesty I. triedy, čoho dôsledkom bude, že do roku 2014 bude v nevyhovujúcom stave až cca 45 % ciest I. triedy. Nedostatočnou úrovňou súvislej údržby a opráv ciest I. triedy dochádza k rýchlemu pribúdaniu úsekov, ktoré musia byť rekonštruované čím niekoľkonásobne vzrastajú nároky na finančné prostriedky. Priemerný vek vozoviek ciest I. triedy je viac ako 20 rokov a pritom 60 % objemu prepravných výkonov sa realizuje na cestách I. triedy. Vláda zastavením dobre rozbehnutého celého investičného procesu diaľnic a rýchlostných ciest musí zabezpečiť primeranú minimálnu údržbu existujúcej siete. Zvýšené nároky na výdavky v súvislosti s bežnou údržbou budú hradené z programu určeného na výstavbu, vzhľadom k skutočnosti, že v návrhu rozpočtu určené limity aj pre znížený diaľničný program nebudú s vysokou pravdepodobnosťou vyčerpané.

Pozmeňujúci návrh č. 2

V návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2011 až 2013 na strane 36 v kapitole Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR sa stať Mýto nahrádza a mení nasledovne:

„Mýto

Efektívnosť mýta				
v tis. eur	2010	2011	2012	2013
Prijem z mýta	137 399	176 000	194 000	212 000
Platba za mýtny systém	-94 635	-93 583	-97 198	-105 197
Výpadok príjmov z diaľničných nálepiek	-41 219	-43 280	-44 146	-45 028
Prijmy z mýta	137 399	176 000	194 000	212 000
Dopady súvisiace s mýtom	-135 854	-136 863	-141 344	-150 225
Rozdiel	1545	39137	52656	61775

Po zavedení mýta sa zvyšuje výnos štátneho rozpočtu o 1,5 mil. € napriek výpadku výnosov z diaľničných nálepiek od nákladných áut, ktoré ročne predstavovali približne 41 mil. eur. Je samozrejme potrebné platiť za vybudovanie a prevádzku mýta poplatok, ktorý v roku 2011 dosiahne 93,6 mil. eur. Splátka za vybudovanie systému bude hradená len štyri roky, pričom následne t.j. od r. 2014 sa skokovo zvýši príjem rozpočtu Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. na cca 90 % z výberu mýta počas následných 9-tich rokov, čo predstavuje očakávaný príjem NDS cca 160 mil. €/ročne.“

Odôvodnenie:

Príjmy z mýta a diaľničných nálepiek sú príjmom Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. a nie príjmom štátneho rozpočtu, preto spájanie vývoja výnosu dane z minerálnych olejov s príjmami štátnej akciovky možno považovať za účelové zavádzanie verejnosti presným súčtom nepresných čísel. Na výnos spotrebnej dane z minerálnych olejov dlhodobu výrazne vplýva primiešavanie biozložiek do nafty a tento výnos bol vyčíslený v roku 2009 v strate príjmov vo výške cca 60 mil. €. O to viac je zavádzajúce a účelové spájanie výnosu spotrebnej dane z minerálnych olejov s výnosom z mýta, lebo táto skutočnosť výrazne vplýva na výpadok príjmov od r. 2006, kedy ešte elektronické mýto neexistovalo. Taktiež MF SR účelovo neuviedlo, že medziročný nárast spotreby nafty dosiahol úroveň 33,4 % práve vplyvom zníženia spotrebnej dane z minerálnych olejov z februára 2010 z dôvodu, že vnútroštátni ale aj zahraniční nákladní dopravcovia začali podstatne viac čerpať PHM v SR a tento efekt spôsobí zvýšenie príjmov v roku 2010 o 2 %. Taktiež chcem poukázať v tejto veci na nesúlad v uvažovanom výnose spotrebnej dane z minerálnych olejov na strane 19 návrhu rozpočtu s údajným výpadkom spotrebnej dane, ktorý je nesprávne uvedený a vyčíslený na strane 36 v tabuľke týkajúcej sa mýta.

Pozmeňujúci návrh č. 3

V návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2011 až 2013 na strane 37 v kapitole Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR sa stať Železničná doprava nahrádza a mení nasledovne:

„Železničná doprava

v tis. eur	2008 S	2009 S	2010 R	2011 N	2012 N	2013 N
Železničná doprava celkom, z toho:	472 640	466 451	602 765	712 160	803 070	690 560
zdroj štátneho rozpočtu	431 447	400 112	269 535	401 111	347 470	347 471
presun z minulých rokov § 8	5 040	0	0	0	0	0
zdroj EÚ	24 423	47 486	280 083	245 066	362 287	283 278
zdroj spolufinancovanie	9 361	15 952	53 111	65 983	93 313	59 811
iné zdroje (mimorozpočtové a ISPA)	2 369	2 901	36	0	0	0

Výdavky na železničnú dopravu sú v roku 2011 rozpočtované v sume 712 mil. eur vrátane zdrojov EÚ a spolufinancovania. Výdavky na uvedenú oblasť v roku 2011 sú v porovnaní so schváleným rozpočtom roku 2010 vyššie o 18 % v dôsledku rastu prostriedkov štátneho rozpočtu na urýchlenie zapojenia zdrojov z EÚ do výstavby železničnej infraštruktúry a vykrytia chýbajúcich zdrojov v dôsledku zníženia ceny za používanie železničnej infraštruktúry.

Prvý krok k ozdraveniu železničných spoločností vychádza zo záväzku vlády znížiť cenu za použitie železničnej infraštruktúry, ktorý vyplýva zo zákona č. 513/2009 Z. z., a to tým, že dopravca nemusí a nebude hradiť správcovi železničnej infraštruktúry úhradu fixných nákladov. Následne fixné náklady budú v ďalších rokoch plne záväzkom štátu ako v ostatných členských krajinách EÚ.

Stanovená koncepcia určená stratégiou dopravy do roku 2020 bude mať žiadaný efekt len vtedy, keď sa v železničnom sektore bude pokračovať v ozdravných krokoch aj napr. v podobe usporiadania železničných spoločností holdingovým spôsobom.

v tis. eur	2008 S	2009 S	2010 R	2011 N	2012 N	2013 N
Železničná doprava celkom, z toho:	475 639	466 451	602 765	712 160	803 070	688 560
VVZ ŽSSK osobná doprava	189 380	179 247	149 373	149 373	149 373	149 373
VVZ ŽSR	191 709	136 095	119 498	198 098	198 098	198 098
Rozvoj a modernizácia ŽSR	94 377	99 861	324 281	309 449	384 248	319 239
Obnova železničných mobilných prostriedkov ŽSSK	0	50 825	8 949	55 240	71 351	21 850
Kombinovaná doprava	173	423	664	0	0	0

Výdavky na financovanie výkonov vo verejnom záujme pre rok 2011 sú rozpočtované na rovnakej úrovni ako v roku 2010.“

Odôvodnenie:

Návrh rozpočtu 2011 pre ŽSR 119 498 108 je na úrovni r. 2010 avšak v návrhu rozpočtu nie je uvažované so zmenou, ktorá vyvoláva zníženie príjmov ŽSR vo výške 78,6 mil. € vplyvom výpadku príjmov za poplatky železničných dopravcov za používanie železničnej infraštruktúry. Znížené príjmy vo výške 78,6 mil. € sú tvorené časťou fixných nákladov ŽSR, ktoré musí uhradiť štát, železničný dopravca uhradza správcovi infraštruktúry len variabilné náklady za používanie železničnej dopravnej cesty. Tento výpadok príjmov zmenou legislatívy musí vykryť štátny rozpočet.

V doložke vplyvov k zákonu o dráhach boli celkové vplyvy na verejný rozpočet kvantifikované v roku 2011 v objeme 307,34 miliónov eur. Rezort financií porušuje zákon o dráhach tým, že vo vládou schválenom návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2011 až 2013 sú na podporu verejných služieb pri prevádzkovaní dráh rozpočtované výdavky každoročne len v sume 119,5 miliónov eur, t. j. napr. na rok 2011 aby bolo zadosťučené platnej legislatíve, je nevyhnutné uhradiť zo strany štátu minimálne platbu v súvislosti s úhradou fixných nákladov t. j. 78,6 mil. €.

Pôvodný text bolo nevyhnutné upraviť v súvislosti s uvedeným a taktiež v zmysle projektu revitalizácie železničnej dopravy.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh
poslanca Národnej rady Slovenskej republiky Ľubomíra Vážneho
k vládnemu návrhu zákona, o štátnom rozpočte na rok 2011
(tlač 81)

Meno a priezvisko:

Podpis:

1. ĽUBOMÍR VÁŽNÝ

2. PETER PELEGRI

3. MARTIN GLVAČ

4. MAREK MATÁRIČ

5. MARIÁN KOVAČOČ

6. ĽUBOMÍR JAHNÁTEK

7. JARINA GRADNIOVÁ

8. JÁN PODMANICKÝ

9. BRANCO ONDRUŠ

10. Zoltan Nagy

11. Vilém Jozsef

12. Marian Jahnátek

13. JÁN ZICHTER

14. DUŠAN MOČKO

15. STANISLAV KUBÁNEK

16. MAGDA KOHNÍTOVÁ

17. Ľubomír PETRAK

18.

Podpis: 