

NAJvyšší KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia:154/01
Zo dňa: 13.08.2012

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo:
Počet listov: 9
Počet príloh:



Z Á Z N A M

**o výsledku kontroly vynakladania verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov,
financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej dopravnej infraštruktúry
realizovaných v rokoch 2010 až 2011**

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy

Bratislava september 2012

Záznam
o výsledku kontroly

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č.154/01 z 13.08.2012 vykonali:

Ing. Lýdia Henneľová	vedúca kontrolnej skupiny
Ing. Ivana Kozubíková	členka kontrolnej skupiny
Mgr. Kamil Augustovič	člen kontrolnej skupiny

kontrolu vynakladania verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov, financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej dopravnej infraštruktúry realizovaných v rokoch 2010 až 2011, ktorej účelom bolo preveriť efektívnosť nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry, platného od 01.01.2010 a podmienok zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013. Kontrolná akcia prebiehala súčasne na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, na Železniciach Slovenskej republiky a Úrade pre reguláciu železničnej dopravy.

Kontrola bola vykonaná v čase od 17.08.2012 do 19.09.2011 v Úrade pre reguláciu železničnej dopravy so sídlom Miletičova 19, 820 05 Bratislava, za obdobie rokov 2010 a 2011 a súvisiace obdobia, IČO 30858003.

Predmetom kontrolnej akcie na Úrade pre reguláciu železničnej dopravy bolo preveriť legislatívny rámec vykonávaných činností, implementáciu európskej legislatívy, hodnotenie zavedenia nového modelu spoplatnenia a monitoring hospodárskej súťaže na železničných trhoch.

Činnosť úradu je rámcovo vymedzená zriaďovacou listinou z októbra 2005 a zákonom o dráhach. Úrad ako orgán štátnej správy vo veciach dráh plní o.i. funkciu regulačného orgánu pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy.

Počas výkonu kontroly bolo zistené

1 Všeobecná časť

1.1 Vymedzenie pôsobnosti a postavenie kontrolovaného subjektu.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len „úrad“) je orgán štátnej správy s celoštátnou pôsobnosťou. Podrobnosti o organizácii, poslaní a úlohách úradu ustanovuje Štatút úradu, schválený ministrom dopravy 19.05.2010. Úrad bol zriadený ako rozpočtová organizácia so sídlom v Bratislave s možnosťou zriaďovania stálych alebo dočasných pracovísk mimo sídla úradu. V súčasnosti má päť vysunutých pracovísk.

V súlade s organizačným poriadkom úradu, sekcia regulácie na železničných dráhach plní najmä úlohy v oblasti tvorby a realizácie štátnej politiky na úrovni orgánu štátnej ako regulačný orgán a licenčný orgán v oblasti železničných dráh a dopravy na železničných dráhach.

1.2 Legislatívny rámec vykonávaných činností úradu a implementácia európskej legislatívy.

Legislatívny rámec pre pôsobnosť a postavenie úradu do 31.12.2009 tvoril zákon č.164/1996 Z. z. o dráhach a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 164/1996 Z. z.“). Týmto zákonom bol zriadený Úrad pre reguláciu železničnej dopravy ako orgán štátnej správy vo veciach dráh, dráhový vyšetrovací orgán, dráhový bezpečnostný orgán, národný regulátor a cenový orgán v oblasti celoštátnych a regionálnych dráh.

Legislatívny rámec od 01.01.2010 pre pôsobnosť a postavenie kontrolovaného subjektu tvorí zákon č.513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 513/2009 Z. z.“). Úrad v rámci svojej pôsobnosti plní aj funkciu regulačného orgánu pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy.

Úrad ako regulačný orgán ustanovuje všeobecne záväzným právnym predpisom regulačný rámec, v ktorom vymedzuje rozsah a podrobnosti uplatňovania princípov spoplatňovania železničnej infraštruktúry, ekonomicky oprávnených nákladov a primeraného zisku a podrobnosti postupu pri určovaní úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Úrad ďalej ako regulačný orgán určuje všeobecne záväzným právnym predpisom úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č.13 časti B. zákona č.513/2009 Z. z.

2 Všeobecne záväzné právne predpisy pre oblasť regulácie spoplatňovania železničnej infraštruktúry

2.1 Výnos č.2/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo dňa 18.08.2010 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre.

Dňa 01.09.2010 nadobudol účinnosť Výnos č. 2/2010 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre (ďalej len „výnos č. 2/2010“). Úrad týmto všeobecne záväzným právnym predpisom stanovil regulačný rámec pre úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam. Výnos č.2/2010 úrad odborne spracoval a následne v období jún až august 2010 zabezpečil kompletný legislatívny proces v zmysle Legislatívnych pravidiel vlády SR. Súčasťou legislatívneho procesu bolo medzirezortné pripomienkové konanie, v ktorom pripomienkujúce subjekty vzniesli celkovo 114 pripomienok k predkladanému výnosu. Legislatívny proces bol ukončený dňa 25.08.2010 publikovaním oznámenia o vydaní výnosu v Zbierke zákonov SR.

Úrad vydal výnos č.2/2010 v súlade s ustanovením § 53 ods. 1 písm. a) a b) zákona č.513/2009 Z. z.

V ustanovení § 2 výnosu č.2/2010 sa stanovuje spôsob regulácie úhrad za služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam. Podľa § 53 ods. 6 písm. a) a b) zákona č. 513/2009 Z. z. regulačný orgán môže určovať maximálne úhrady alebo porovnateľné úhrady a spôsob výpočtu maximálnej úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre na základe ekonomicky oprávnených variabilných nákladov, ktoré sú vynaložené na prevádzku vlaku.

V ustanovení § 3 výnosu č.2/2010 je stanovený rozsah a podrobnosti uplatňovania princípov spoplatňovania železničnej infraštruktúry, ekonomicky oprávnených nákladov

a primeraného zisku, ktoré sú vynaložené na prevádzku vlaku. V ustanovení sa vymedzujú variabilné náklady regulovaných služieb ako aj princíp spoplatňovania regulovaných služieb, v zmysle ktorého sa úhrady určujú na základe ekonomicky oprávnených nákladov vynaložených na prevádzku vlaku na železničnej infraštruktúre.

Systém úhrad je založený na rovnakých princípoch pre celú železničnú sieť, ktorú spravuje regulovaný subjekt a zabezpečuje rovnocenné a nediskriminačné úhrady pre všetky železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého druhu na rovnakej alebo podobnej časti železničnej infraštruktúry.

Na určovanie úhrad podľa zákona o dráhach č. 513/2009 Z. z. regulačným orgánom sa nevzťahujú všeobecné predpisy o cenách. Na ceny iných železničných služieb, vrátane cien za poskytovanie doplnkových služieb a vedľajších služieb podľa prílohy č. 13 časti B predmetného zákona, sa vzťahujú pravidlá pre dohodovanie cien.

Ekonomicky oprávnené náklady sú na účely regulácie úhrad variabilné náklady vznikajúce priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre za účelom poskytovania regulovaných služieb. Variabilné náklady regulovaných služieb sú preukázateľne a v nevyhnutnom rozsahu vznikajúce náklady spojené so spracovaním žiadostí o pridelenie kapacity, s využitím pridelennej kapacity železničnej infraštruktúry, vrátane použitia výhybiek a odbočiek, s riadením vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku, s ostatnými informáciami potrebnými na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita, s používaním elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, s používaním osobných staníc, ich budov a zariadení, s používaním nákladných terminálov vo vlastníctve alebo v správe regulovaného subjektu, s používaním zriaďovacích staníc a zariadení na zostavovanie vlakov, s odstavnými koľajami, s údržbárskymi a inými technickými zariadeniami, ak sú k dispozícii.

Do variabilných nákladov regulovaných služieb sa nezahŕňajú náklady, ktoré neboli vynaložené na prevádzku vlaku na železničnej infraštruktúre a neslúžia na zabezpečenie regulovaných služieb.

Ustanovenie § 4 výnosu č.2/2010 obsahuje podrobnosti postupu pri určovaní úhrad, pričom sa uvádza špecifikácia výkonových ukazovateľov pre určovanie úhrad a jednotlivých kategorizácií tratí a servisných zariadení. Ďalej táto časť výnosu definuje a popisuje príslušné vzorce a schémy pre potreby výpočtu úrovne jednotlivých úhrad za minimálny prístupový balík a úhrad za traťový prístup k servisným zariadeniam.

Ustanovenie § 5 výnosu č.2/2010 obsahuje identifikáciu požadovaných dokumentov a príloh, ktoré predkladá regulovaný subjekt ako súčasť návrhu systému úhrad.

Ustanovenie § 6 výnosu č.2/2010 uvádza prechodné ustanovenia, ktoré špecifikujú časové obdobia v rámci postupu pri regulácii úhrad podľa tohto výnosu.

2.2 Výnos č.3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo dňa 02.12.2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre a Výnos č.7/2012 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo dňa 24.05.2012, ktorým sa mení Výnos č.3/2010.

Úrad vydal výnos č.3/2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre (ďalej len „výnos č.3/2010“) podľa § 53 ods. 1 písm. a) zákona č.513/2009 Z. z. o dráhach. Príloha k výnosu obsahuje úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam. Príloha sa skladá z troch častí, ktoré obsahujú úhrady za minimálny prístupový balík, vrátane príslušných vzorcov na výpočet úhrad, úhrady za traťový prístup k servisným zariadeniam,

vrátane príslušných vzorcov na výpočet úhrad a kategorizáciu tratí a dopravných bodov, v rámci ktorej sú železničné trate a dopravné body zatriedené do jednotlivých kategórií.

Podľa § 53 ods. 1 písm. a) zákona č.513/2009 Z. z. o dráhach úrad vydal výnos č.7/2012, ktorým sa menil výnos č.3/2010. Aktualizovaná časť výnosu obsahovala upravenú kategorizáciu tratí a dopravných bodov o.i. doplnenie zriaďovacej stanice Žilina Teplica. Výnos č.7/2012 nadobudol účinnosť 01.06 2012.

3 Hodnotenie zavedenia nového modelu spoplatnenia železničnej infraštruktúry

3.1 Vyhodnotenie cieľov nového modelu vo vzťahu k naplňaniu smerníc EÚ a rozdeleniu nákladov na fixné a variabilné.

Nový model spoplatňovania železničnej infraštruktúry je založený na báze separátnych úhrad fixných a variabilných nákladov, ktoré sú vynaložené na prevádzku vlaku. Fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb železničnej infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad, uhrádza vlastník železničnej infraštruktúry. Úhrady za regulované služby sú určované na základe variabilných nákladov, ktoré ŽSR vznikajú priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre za účelom poskytovania regulovaných služieb. Variabilné náklady uhrádzajú dopravcovia.

Systém úhrad zabezpečuje transparentné a nediskriminačné spoplatňovanie prístupu k železničnej infraštruktúre a je nastavený tak, aby zabezpečil železničným podnikom platiť iba za tie služby železničnej infraštruktúry, ktoré skutočne využívajú. Úhrady za služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam sú rozdelené na jednotlivé úhrady za objednanie a pridelenie kapacity, riadenie a organizovanie dopravy, zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry, používanie elektrického napájacieho zariadenia pre dodávku trakčného prúdu, používanie osobných staníc, ich budov a zariadení a prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zostavovanie vlakov a nákladným terminálom vo vlastníctve alebo správe regulovaného subjektu.

Model vytvára podmienky pre výraznejšie zníženie nákladov železničných podnikov za prístup k železničnej infraštruktúre, a to predovšetkým pri poskytovaní dopravných služieb v nákladnej doprave. Úroveň spoplatňovania prístupu k železničnej infraštruktúre SR sa priblížila k úrovni spoplatňovania v okolitých štátoch a dosiahla priemernú úroveň krajín Európskej únie.

3.2 Návrhy na zmeny, úpravy rámca a úhrad

V roku 2011 ŽSR zaslali úradu návrh zmeny výnosu č. 2/2010 a č.3/2010. V pôvodnom znení § 3 ods. 12 výnosu č. 2 pri určovaní úhrad za regulované služby sa uplatní zisk vo výške nula a navrhnutom znení na zmenu sa uplatní primeraný zisk maximálne do výšky 15 % ku kalkulovaným variabilným ekonomicky oprávneným nákladom. ŽSR návrh odôvodnili tým, že regulačný orgán môže povoliť zvýšenie úhrady nad rozsah variabilných ekonomicky oprávnených nákladov. Po zahrnutí primeraného zisku do úhrad za použitie železničnej infraštruktúry sa naďalej udrží konkurencieschopnosť a vytvorí sa motivačný nástroj na uplatnenie zliav resp. zavedenia osobitnej sadzby len vo výške variabilných nákladov. Z hľadiska použitia zisku táto zložka úhrad by sa pre ŽSR stala zdrojom krytia časti nákladov, ktoré sa do úhrad nezahŕňajú a ktoré pri ich činnosti vznikajú (napr. náklady

na odstupné nad rámec zákona, náklady na vyradenie hmotného a nehmotného majetku, náklady na reklamné účely, mimoriadne daňovo neuznané náklady).

Úrad predmetný návrh ŽSR považoval za predčasný. Pre objektívne posúdenie účinnosti pôsobenia nových úhrad neuplynulo ani ročné obdobie. Navrhovaná úprava výnosu č. 2/2010 predstavovala zásadnú zmenu spôsobu regulácie. Zahrnutie primeranej miery zisku do úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre s cieľom ich využitia ako zdroja na pokrytie ostatných neuznaných nákladov ŽSR, ktoré nie sú zahrnuté v úhradách, nebolo v súlade s predmetom a cieľom regulácie. Predložený návrh by znamenal dopad na dopravcov vo výške cca 9 miliónov eur.

3.3 Hodnotenie zavedenia regulácie po ročnom fungovaní v praxi.

Režim spoplatňovania železničnej infraštruktúry sa od roku 2011 výrazne zmenil. Porovnanie s predchádzajúcim obdobím nie je možné. Predchádzajúci poplatok za dopravnú cestu svojou cenovou hladinou a štruktúrou už nevyhovoval novým podmienkam predaja dopravnej cesty. Globálna cena sa vyznačovala svojou jednoduchosťou, jednoznačnosťou a relatívnou stabilitou, na druhej strane mala v sebe zahrnuté všetky služby, ktoré dopravca nemusí využívať. Dopravcovia, ktorí nevyužívali najmä doplnkové služby zahrnuté v globálnej cene, boli znevýhodnení, čo by sa mohlo chápať ako nedodržiavanie hospodárskej súťaže.

Princípom nového modelu je úhrada fixných nákladov na činnosti, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad, vlastníkom infraštruktúry t.j. štátom a variabilných nákladov prostredníctvom poplatku od železničných podnikov. Zmenou základných princípov spoplatňovania, novými regulačnými výnosmi poklesli úhrady v osobnej doprave o 19 % a v nákladnej doprave o 61 % v porovnaní s predchádzajúcim obdobím.

Dopravné výkony celkom (osobná a nákladná doprava) vyjadrené vo vlakokilometroch (ďalej len „vlakm“) dosiahli za obdobie roka 2010 celkom 46 411 218 a za obdobie roka 2011 celkom 45 388 828, rozdiel 2011 a 2010 predstavoval -1 022 390 vlakm, čo predstavovalo zníženie o 2,20 %.

3.4 Efekt regulácie a vzťahy úradu s ministerstvom a ŽSR

Legislatívna oblasť:

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy a Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky sú v rámci železničného sektoru hlavnými orgánmi verejnej správy. Súčasťou kooperácie je vzájomná odborná komunikácia v procese prípravy a prijímania všeobecne záväzných právnych predpisov pre železničný sektor. Výsledkom spolupráce bolo prijatie zákona č.513/2009 Z. z.

Dôležitou súčasťou novej legislatívnej normy bol systém regulácie úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. V tejto oblasti sa zástupcovia úradu aktívne podieľali na jej príprave. Schválením úhrad sa Slovenská republika vyhla súdnym sporom na úrovni Európskej únie vo vzťahu k nedodržiavaniu európskych smerníc.

Regulácia úhrad:

Úrad v postavení regulačného orgánu pre železničné dráhy, v rámci zákonných splnomocnení, vydáva všeobecne záväzné právne predpisy, ktorými vytvára základné legislatívne prostredie pre fungovanie regulácie v celom železničnom sektore.

Súčasťou železničného sektoru je manažér infraštruktúry, ktorý zabezpečuje prevádzkovanie železničnej infraštruktúry. Železnice Slovenskej republiky sú spoločnosťou, ktorá plní funkciu manažéra železničnej infraštruktúry. Ako manažér infraštruktúry spoločnosť ŽSR navrhuje úhrady za prístup k železničnej infraštruktúre v rozsahu minimálneho prístupového

balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam podľa prílohy č.13 časti B. zákona č.513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Úrad v zmysle svojich kompetencií vstupuje do vzťahov s manažérom infraštruktúry, pričom výsledkom činnosti úradu v oblasti regulácie je stanovenie systému úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre pre celú železničnú sieť, ako aj jeho následné úpravy a doplnenia v súlade s aktuálnymi vývojom a potrebami železničného sektoru.

4 Ostatné činnosti

4.1 Úloha regulátora v revitalizačnom programe železníc

Program revitalizácie železničných spoločností (ďalej len „program revitalizácie“) bol schválený uznesením vlády Slovenskej republiky č.188 zo dňa 16.03.2011. Cieľom programu revitalizácie bolo stanoviť ozdravný plán slovenských železníc a zaviesť poriadok do štátneho financovania železničného sektora a v konečnom dôsledku dosiahnuť ich stabilizované vyrovnané hospodárenie.

V časti Plán konkrétnych opatrení schváleného programu revitalizácie neboli uložené opatrenia, ktoré by mal úrad v oblasti regulácie úhrad za použitie železničnej infraštruktúry menovite zabezpečiť.

Vo väzbe na kontrolovanú činnosť regulátora v oblasti spoplatňovania železničnej infraštruktúry má úrad úlohu v revitalizačnom procese. Jednou z príčin nepriaznivého stavu v železničnom sektore bolo udržiavanie neúmerne vysokej úrovne štátom regulovaného poplatku za dopravnú cestu a s tým súvisiacej absencie konkurenčného prostredia v sektore železničnej dopravy. Úrad pred prijatím programu revitalizácie problém odstránil prijatím výnosu č.3/2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre.

Zavedenie nového systému úhrad za použitie železničnej infraštruktúry umožní transparentnosť najmä v štruktúre nákladov ŽSR v členení na regulované činnosti (priamo spojené s jazdou vlaku) a neregulované, tie ktoré sú predmetom komerčnej ponuky resp. sú zahrnuté v zmluve medzi štátom a ŽSR.

Úloha regulátora podporovať nástup alternatívnych dopravcov bola zahrnutá v časti Organizačné opatrenia programu revitalizácie. Zmena režimu spoplatňovania a zníženie úhrad pre nákladných dopravcov o cca 60 % bolo nevyhnutnou podmienkou podpory alternatívnych dopravcov.

V Organizačných opatreniach programu revitalizácie bola úloha iniciovať zmeny výnosu č.3/2010 o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. ŽSR túto iniciatívu vyvinula (bližšie v časti 3.2) a úrad ju podmienil preukázaním príslušných podkladov, na čo ŽSR písomne neodpovedali.

4.2 Monitoring hospodárskej súťaže na železničných trhoch

Úrad v súlade s § 52 ods. 2) zákona č.513/2009 Z. z. spracoval vo februári 2012 Správu k 31.12.2011 (ďalej len „správa“). Databáza údajov bola získaná z dostupných informácií železničných podnikov a železničné firmy neboli oslovené osobitným zberom informácií. V správe boli použité údaje za rok 2011, teda za prvý rok aplikácie nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry.

Manažérom železničnej infraštruktúry v Slovenskej republike sú Železnice Slovenskej republiky a sú jediným manažérom infraštruktúry. Vývoj železničnej dopravy je meraný výkonovým ukazovateľom vlakové kilometre (vlkm) a výkonovým ukazovateľom hrubé tonokilometre (hrtkm) za rok 2011 v členení na výkony v osobnej železničnej doprave a nákladnej železničnej doprave.

V rámci celkových výkonov dopravcov v roku 2011 je percentuálny podiel osobnej dopravy vo vlkm naďalej na úrovni približne 70 %, nákladná doprava si udržiava v porovnaní s osobnou dopravou vyšší podiel výkonov vyjadrených v tis. hrtkm. V nákladnej železničnej doprave je najväčším dopravcom naďalej spoločnosť ZSSK Cargo, a.s. Nový systém úhrad za využívanie železničnej infraštruktúry je jedným z predpokladov zvýšenia konkurencie aj v nákladnej železničnej doprave. V osobnej železničnej doprave naďalej pokračuje absolútna dominancia spoločnosti ZSSK.

V roku 2011 celkový objem výkonov vyjadrený vo vlkm sa znížil o viac ako 1 mil. vlkm. Z hľadiska štruktúry došlo k zníženiu výkonov najväčších dopravcov na trhu cca o 1,7 mil. vlkm, pričom zároveň stúpili výkony niekoľkých konkurenčných dopravcov cca o 700 000 vlkm. Výkony dopravcov vyjadrené v tis. hrtkm vykazujú v porovnaní s obdobím roku 2010 približne rovnakú úroveň.

Zhrnutie

- Postavenie úradu ako nezávislého regulačného orgánu vyplýva z príslušných smerníc EÚ, ktoré boli transponované do národnej legislatívy.
- Hlavné úlohy úradu v roku 2010 boli realizované v legislatívnej oblasti a to najmä v nadväznosti na prijatie zákona č.513/2009 Z. z., ktorý nadobudol účinnosť 01.01.2010. Prijatím zákona boli ustanovené nové princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry. V priebehu roka úrad pripravil päť všeobecne záväzných právnych predpisov. Výnosy nadobudli účinnosť postupne do 01.01.2011. Prijatím novej legislatívy sa zabezpečilo transparentné spoplatňovanie prístupu k železničnej infraštruktúre a výrazné zníženie úhrad vytvorilo podmienky pre konkurencieschopnosť železničnej dopravy. V roku 2010 úrad nedostal žiadny podnet ani sťažnosť na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry.
- Hlavné úlohy úradu v roku 2011 boli stanovené prijatím novej legislatívy a úrad sledoval účinky nových pravidiel na trh železničnej dopravy a dopady na manažéra infraštruktúry. Analyzoval návrhy ŽSR na zmeny regulačných výnosov. V roku 2011 úrad neobdržal podnet ani sťažnosť na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry. Úrad monitoroval hospodársku súťaž na železničných trhoch a od roku 2011 bol spracovaný monitoring trhu železničnej dopravy v polročných správach.
- Nový model úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre vytvoril podmienky pre zvýšenie úrovne využívania služieb v rámci trhu železničnej dopravy a zvýšil predpoklad vstupu nových železničných podnikov na železničný dopravný trh Slovenskej republiky.

Kontrolovanému subjektu bol ponechaný jeden výtlačok záznamu o výsledku kontroly.

Kontrolovaný subjekt potvrdzuje, že kontrolná skupina NKÚ SR vrátila všetky zapožičané doklady.

Záznam o výsledku kontroly bol vypracovaný 19.09.2012

Záznam o výsledku kontroly vypracovali:

Ing. Lýdia Henneľová
vedúca kontrolnej skupiny

Ing. Ivana Kozubíková
členka kontrolnej skupiny

Mgr. Kamil Augustovič
člen kontrolnej skupiny

S obsahom záznamu o výsledku kontroly bol oboznámený

Ing. Ján Bendžala
predseda úradu