

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



SPRÁVA

o výsledku kontroly

Kontrola vynakladania verejných prostriedkov a oprávnenosti čerpania finančnej dotácie poskytnutej samosprávnymi krajinami v zmysle zmluvy o výkone vo verejnom záujme v regionálnej autobusovej doprave.

Predkladá

Dr.h.c. doc. Ing. Ján Jasovský, PhD.
predseda
Najvyšší kontrolný úrad
Slovenskej republiky

Materiál obsahuje

Správu o výsledku kontroly

Košice december 2012

Zhrnutie

Košický samosprávy kraj ako objednávateľ služieb vo verejnom záujme vynakladal v rokoch 2010 – 2011 takmer jednu desatinu svojho bežného rozpočtu na zabezpečenie pravidelnej autobusovej dopravy. Za týmto účelom uzatvoril zmluvy o službách s troma dopravcami.

V rámci tejto kontroly sa NKÚ SR zameril na reguláciu prímestskej autobusovej dopravy, jej financovanie a kontrolu, ako aj na zmluvné vzťahy medzi Košickým samosprávnym krajom (ďalej len „KSK“) a dopravcami.

NKÚ SR na úrovni objednávateľa služieb vo verejnom záujme zistil:

- negatívny dopad úhrady zamestnaneckých výhod formou osobitnej tarify na výšku náhrady za služby v prímestskej autobusovej doprave (ďalej len „PAD“) z rozpočtu KSK,
- naviazanie primeraného zisku na pohyblivú základňu ekonomicky oprávnených nákladov (ďalej len „EON“),
- neúplné zohľadnenie sociálnych nákladov na zamestnanca dopravcov dohodnutých v kolektívnych zmluvách v rámci zmluvne dohodnutej špecifikácie EON,
- nedodržanie zmluvných podmienok pri poskytovaní mesačných náhrad za služby v 2. polroku 2010.

NKÚ SR u dvoch najväčších dopravcov zistil:

- nesprávne účtovanie náhrad za služby v PAD a uvedenie chybných informácií o odpisovaní majetku v účtovnej závierke,
- ovplyvnenie spotreby pohonných látok použitím hodnotovo vyšších koeficientov ako stanovovala vnútorná smernica a nejednotný spôsob vyhodnocovania a účtovania nadspotreby ako ekonomicky neoprávneného nákladu,
- neplnenie povinnosti zefektívňovať hospodárenie v oblasti výnosov PAD pri vyradovaní autobusov,
- nezahrnutie nepeňažného plnenia z poskytnutých cestovných výhod formou osobitnej tarify do zdaniteľných príjmov zamestnancov a neodvedenie dane z príjmu,
- nevalorizovanie príspevkov zamestnávateľov na prepravu zamestnancov, ktorí sa podieľali na krytí straty v PAD po zmene ceny vstupov.

Na riešenie zistených nedostatkov so zohľadnením cieľa konsolidácie verejných financií podľa Memoranda o spolupráci pri uplatňovaní rozpočtovej politiky orientovanej na zabezpečenie finančnej stability verejného sektora na rok 2013 NKU SR odporúča:

- Doplniť pravidlá odpisovania dlhodobého hmotného majetku v špecifikácii EON o určenie pomernej časti z ročného odpisu v prvom roku odpisovania.
- Zmeniť základňu výpočtu primeraného zisku z dôvodu zamedzenia nadmernej úhrady, napr. stanovením pevnej sumy.
- Upraviť zmluvu o službách tak, aby straty z poskytovania cestovných výhod vyplývajúcich z osobitnej tarify boli uznané maximálne v rozsahu za zamestnancov dopravcu podieľajúcich sa v danom roku na výkonoch v PAD.
- V špecifikácii ekonomicky neoprávnených nákladov spresniť bod p) nasledovne: Náklady jednotlivých vozidiel na spotrebu PHL nad stanovenú normu spotreby, ktoré nesmú byť kompenzované úsporou ostatných vozidiel oproti norme spotreby.

- Prehodnotiť úpravu pravidiel pre poskytovanie mesačných platieb úhrady za služby vo verejnom záujme podľa sumy úhrady poskytnutej za služby v predchádzajúcom roku.

Správa o výsledku kontroly

Kontrolná akcia bola vykonaná na základe plánu kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu SR na rok 2012.

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť systém financovania, cenotvorby, zmluvných vzťahov s prepravcami v regionálnej autobusovej doprave a zistiť stav v dodržiavaní všeobecne záväzných právnych predpisov pri hospodárení s finančnými prostriedkami samosprávnych krajov slúžiacich na úhradu nákladov na výkon služieb vo verejnom záujme.

Predmetom kontroly bola regulácia prímestskej autobusovej dopravy, dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov pri zmluvných vzťahoch samosprávneho kraja a dopravcov a pri hospodárení s finančnými prostriedkami v prímestskej autobusovej doprave, kontrolný systém a vykonané kontroly vo vzťahu k financovaniu prímestskej autobusovej dopravy.

Kontrola bola vykonaná v

Košický samosprávny kraj
Námestie Maratónu mieru 1, 042 66 Košice-Staré Mesto
IČO 35541016

eurobus, a.s.
Staničné námestie 9, 04204 Košice
IČO 36211079 (ďalej len „dopravca č. 1“)

Slovenská autobusová doprava Michalovce, akciová spoločnosť
Lastomírska 1, 071 80 Michalovce
IČO 36214078 (ďalej len dopravca č. 2“)

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

Regulácia prímestskej autobusovej dopravy

Splnenie podmienok odbornej spôsobilosti a finančnej spoľahlivosti dopravcu č. 1 KSK ako správny orgán skúmal pri vydávaní novej licencie v roku 2010. KSK vydal pre prevádzkovanie PAD celkom 62 licencií, z toho 46 licencií bolo vydaných pre linky prevádzkované na území viacerých samosprávnych krajov.

Pri určení maximálnej výšky cestovného vo vnútroštátnej pravidelnej autobusovej doprave osôb postupoval KSK v súlade so zákonom o cestnej doprave a túto pre dopravcov stanovil na základe tarify, ktorá tvorila prílohu dodatku k základnej zmluve o službách. Tarifa

určovala maximálne výšky cestovného vo vnútroštátnej pravidelnej autobusovej doprave osôb, ak vzdialenosť od východiskovej zastávky po konečnú zastávku nepresahovala 100 km.

Okrem tarify pre vybrané kategórie cestujúcich bola súčasťou zmluvy o službách aj osobitná tarifa, ktorá na základe rozhodnutia ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 1/2009 stanovila okruh prepravovaných osôb (išlo o zamestnancov dopravcu, deti zamestnancov, manželov a manželky, dôchodcov, vdovy a vdovcov a o siroty.) Rozhodnutím ministra bol stanovený iba okruh prepravovaných osôb za podmienok určených dopravcami, bez vymedzenia spôsobu výpočtu ceny prepravy. Výška zľavy vyplývajúca z osobitnej tarify bola vyššia, ako výška zľavy poskytovanej na základe tarify pre osobitné kategórie cestujúcich (deti, študenti, dôchodcovia, ZŤP). Citované rozhodnutie ministra stratilo účinnosť dňom 03.12.2009, keď nadobudlo účinnosť nariadenie ES č. 1370/2007.

Poskytovanie osobitnej tarify malo vplyv na výšku tržieb z cestovného, čo vzhľadom na to, že výhoda pre zamestnancov dopravcu a ich rodinných príslušníkov bola financovaná z verejných zdrojov, malo negatívny dopad na výšku úhrady za službu vo verejnom záujme.

Zmluvné vzťahy

KSK uzatvoril v zmysle zákona o cestnej doprave zmluvy o službách na vykonávanie PAD priamym zadaním na obdobie rokov 2009 – 2017 s ich účinnosťou od 01.01.2009 s dopravcami č. 1 a č. 2, pričom sa zaviazal poskytnúť dopravcom náhradu preukázanej straty zo svojho rozpočtu. K zmluvám boli každoročne podpísané dodatky, ktoré konkrétne vyčíslňovali výšku úhrad za služby vo verejnom záujme. Dopravcovia boli povinní jednoznačne preukazovať náklady na úhradu služby vo verejnom záujme podľa prílohy zmluvy o službách.

Hodnota primeraného zisku v zmysle zmluvy o službách pre kontrolované obdobie zodpovedala 4% z uznaných EON pravidelnej PAD. KSK naviazal výpočet zisku na náklady, ktorých výška sa každoročne zvyšovala. Nariadenie ES č. 1370/2007 z 23.10.2007 poukazuje na to, že zmluvy o službách vo verejnom záujme by mali byť uzatvorené spôsobom, ktorý by zabránil nadmernej úhrade. V prílohe citovaného nariadenia bol definovaný primeraný zisk ako zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňovala riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.

Kontrolou zákonom stanovených náležitostí zmluvy o službách v znení jej dodatkov č. 1 a č. 2 a špecifikácie EON (platnými a účinnými v kontrolovaných rokoch 2010 a 2011) bolo zistené, že KSK nepostupoval v zmysle zákona o cestnej doprave, pretože zmluva neobsahovala všetky náklady na zamestnanca spojené s poskytovaním služieb dohodnutých v kolektívnej zmluve, napr. doplnkové dôchodkové sporenie. Sociálne práva zamestnancov dopravcov boli súčasťou platných zmlúv v rozsahu, ktorý bol dohodnutý so zástupcami dopravcov pri rokovaní o znení jednotlivých zmlúv

KSK uzatvoril 17.02.2010 zmluvu o službách s mestským dopravcom v Košiciach (ďalej len „dopravca č. 3“) a obcou Nižná Myšľa ako správnym orgánom, predmetom ktorej bol výkon prepravných potrieb osôb a služieb súvisiacich s vykonávaním PAD na vymedzenom úseku autobusovej linky č. 28.

Platnosť zmlúv nepresahovala platnosť dopravných licencií. Dodatky k zmluvám boli upravované na základe zmien platnej legislatívy.

Financovanie PAD

Financovanie PAD sa uskutočňovalo na základe mesačných úhrad predpokladanej úhrady za služby vo verejnom záujme, ktoré boli raz ročne zúčtované.

Výška mesačných úhrad v roku 2010 zodpovedala zmluvne dohodnutej čiastke 1/12 sumy predpokladanej úhrady za služby platnej pre rok 2009 v 1. polroku 2010. V 2. polroku roka 2010 boli mesačné úhrady poskytované dopravcom č. 1 a č. 2 prechodne znížené z dôvodu nedostatku zdrojov v rozpočte KSK zapríčineného výpadkom podielových daní. V mesiaci december 2010 boli mesačné úhrady dopravcom č. 1 a č. 2 dorovnané na základe vykrytia výpadku dane z príjmov fyzických osôb dotáciou MF SR. Dopravcovi č. 3 boli mesačné úhrady poskytované v súlade so zmluvou. Na predfinancovanie bolo poskytnutých v roku 2010 trom dopravným spoločnostiam spolu 9 240 080 eur.

Kontrolovaný subjekt pri poskytovaní mesačných úhrad za služby vo verejnom záujme v mesiacoch 7-11/2010 nepostupoval u dopravcov č. 1 a č. 2 podľa zmluvy o službách, keď do času schválenia dodatku k zmluve na príslušný rok 2010 nesplnil podmienku poskytovať mesačné platby minimálne vo výške zodpovedajúcej platbám v príslušných mesiacoch predchádzajúceho kalendárneho roka.

V roku 2011 boli mesačne poskytované úhrady za služby v súlade so zmluvou o službách. Na predfinancovanie všetkým dopravným spoločnostiam bolo poskytnutých v roku 2011 spolu 11 341 775 eur.

Podiel náhrad za služby vo verejnom záujme v PAD vrátane doplatkov za predchádzajúci na čerpaní rozpočtu bežných výdavkov KSK predstavoval 8,97 % v roku 2010 a 10,62 % v roku 2011, čo predstavovalo medziročný nárast o viac ako 18 %.

Zúčtovanie a odsúhlasenie preukázanej úhrady za služby bolo realizované v zmluvne dohodnutých termínoch. O výsledku zúčtovania bola každoročne vypracovaná záverečná správa, ktorú predkladala pracovná komisia menovaná predsedom KSK. Posúdenie oprávnenosti nákladov a výnosov vykonala pracovná komisia podľa prílohy zmluvy o službách, ktorá obsahovala špecifikáciu EON, nákladov, ktoré ekonomicky oprávnenými nie sú a výnosov zahrňaných do PAD. Výsledkom zúčtovania poskytnutých prostriedkov na PAD za rok 2010 bol doplatok 1 407 101 eur dopravcovi č. 1 a 1 681 671 eur dopravcovi č. 2. Výsledkom zúčtovania za rok 2011 bol doplatok 1 337 719 eur dopravcovi č. 1 a 1 057 800 eur dopravcovi č. 2. Doplatok úhrad za služby bol zrealizovaný z rozpočtu KSK do termínu stanoveného v zmluve o službách.

Osobitné zúčtovanie úhrad za poskytnuté služby a kontrola EON u dopravcu č. 3 bola vykonávaná v rozsahu poskytovaných výkazov formou porovnania EON s ostatnými dopravcami KSK, ako aj porovnaním prevádzkových a ekonomických ukazovateľov, ktoré uznalo krajské mesto ako objednávateľ mestskej dopravy dopravcovi č. 3. Za rok 2010 bolo dopravcovi č. 3 za služby v PAD uhradených 53 313 eur, z toho suma 16 799 eur z rozpočtu na rok 2011 za dodatočne odsúhlasené zvýšené náklady spôsobené neprejazdnosťou úseku z dôvodu záplav. Za služby v PAD roku 2011 bolo tomuto dopravcovi poskytnutých 21 300 eur.

Obstarávanie tovarov a služieb u dopravcov

Nákup pohonných hmôt realizoval dopravca č. 1 od majoritného akcionára, pričom akceptoval nárast ceny maximálne do výšky nárastu ceny podľa Štatistického úradu SR. Opravy vozidiel okrem porúch na ceste boli centrálné zabezpečované majoritným akcionárom, ktorý poskytoval dopravcovi množstvom zľavy z ceny práce.

Doprovca č. 1 postupoval pri obstaraní pneumatík v prevádzkovom závode Košice tak, že uhradil paušálny poplatok za jeden ubehnutý km, ktorý predstavoval 0,015 eur. Pneumatiky v prevádzkových závodoch v Rožňave a v Spišskej Novej Vsi boli nakupované podľa najvýhodnejšej cenovej ponuky na trhu. Nákup nových autobusov bol zabezpečovaný centrálné po odsúhlasení typu a počtu vozidiel zo strany KSK, predložením minimálne troch ponúk s uvedením poskytovateľa finančných služieb a celkovej ceny autobusu.

Doprovca č. 2 obstarával nákup motorovej nafty na základe výsledku verejnej súťaže, ktorá sa uskutočnila v roku 2009. Obstarávanie autobusov bolo realizované výberom najvýhodnejšej ponuky z oslovených dodávateľov autobusov. Obdobný postup bol využívaný na zabezpečenie financovania nákupu autobusov, keď bola vybraná najvýhodnejšia ponuka bankových inštitúcií. Opravy autobusov a nákup pneumatík realizovala pre dopravcu č. 2 spriaznená spoločnosť na základe rozhodnutia akcionárov spoločnosti.

Dodržiavanie zákona o účtovníctve u dopravcov

Doprovca č. 1 viedol v rámci účtovníctva osobitné evidovanie a vykazovanie nákladov a výnosov PAD v zmysle zmluvy o službách o verejnom záujme. Preverené účtovné doklady týkajúce sa EON a výnosov súvisiacich s PAD boli preukázateľné v súlade so zákonom o účtovníctve. Kontrolou inventarizácie majetku evidovaného v PAD neboli zistené nedostatky. Účtovná závierka spoločnosti za roky 2010 a 2011 bola zostavená ako riadna individuálna účtovná závierka. Spoločnosť bola zahrnutá do konsolidovanej účtovnej závierky materskej spoločnosti.

Doprovca č. 2 preukázal vykonanie inventarizácie dlhodobého hmotného majetku, ktorý bol používaný pri výkone služieb vo verejnom záujme v PAD v oboch kontrolovaných rokoch ku dňu, ku ktorému sa zostavuje riadna účtovná závierka. Náhrady za služby vo verejnom záujme z rozpočtu KSK účtoval v rozpore so záväznými postupmi účtovania na účte 346 – Dotácie zo štátneho rozpočtu. Vybrané položky nákladov a výnosov, ktorými dopravca č. 2 preukazoval výšku náhrady za poskytnuté služby vo verejnom záujme v PAD, boli zaúčtované na základe preukázateľných účtovných dokladov. V poznámkach k účtovnej závierke dopravca č. 2 uviedol chybné informácie o odpisovaní majetku v prvom roku odpisovania, čo nebolo v súlade so zákonom o účtovníctve. Účtovná závierka zostavená k 31.12. rokov 2010 a 2011 bola uložená v zbierke listín registrového súdu v zákonom stanovenej lehote a overená audítorom.

Správnosť a úplnosť údajov k preukázaniu straty pri výkone prímestskej autobusovej dopravy

Doprovca č. 1 členil výnosy a náklady vo vzťahu k preukázaniu straty v PAD analyticky podľa druhov dopravy a súčasne sledoval náklady a výnosy podľa výkonov za jednotlivé strediská. V kontrolovanom období majoritný akcionár zabezpečoval pre dopravcu č. 1 na základe zmluvných podmienok opravárenskú činnosť vrátane preventívnej a bežnej údržby dopravnej techniky, zásobovanie pohonnými hmotami, olejmi a mazivami,

pneumatikami ako aj ostatným materiálom pre potreby dopravnej činnosti. Súčasťou poskytovaných služieb bolo zabezpečovanie modernizácie a rekonštrukcie autobusov.

U dopravcu č. 2 členenie nákladov a výnosov podľa stredísk v nadväznosti na druhy dopravy v rámci jednotlivých závodov a v nadväznosti na požiadavky osobitného sledovania ekonomicky neuznatelných nákladov umožňovalo presné sledovanie EON poskytovaných služieb vo verejnom záujme, ako aj výnosov súvisiacich s PAD. Niektoré sumy boli upravované mimo účtovníctva v nadväznosti na dohodnuté podmienky špecifikácie EON, nákladov, ktoré ekonomicky oprávnenými nie sú a výnosov zahrňaných do výkonov PAD.

U dopravcu č. 1 systém uplatňovania nákladov za pohonné hmoty zahrňoval spotrebu pohonných hmôt na kilometre ubehnuté v PAD podľa noriem spotreby a spotreby olejov dolievaním. Normovaná spotreba bola stanovená ako súčin základnej normy spotreby a koeficientu zaťaženia spoja, koeficientu členitosti a náročnosti trate a koeficientu zohľadňujúceho klimatické podmienky prevádzky. Náklady na opravy a údržby boli účtované do oprávnených nákladov v skutočnej výške.

Doprovca č. 2 v roku 2010 uplatnil ako EON z titulu nákupu pohonných hmôt sumu 2 692 927 eur a v roku 2011 sumu 3 187 563 eur. Spotreba motorovej nafty bola vykazovaná na základe internej smernice pre normovanie a vyhodnocovanie spotreby pohonných látok, schválenej generálnym riaditeľom a platnej od 01.01.2007. Pri výpočte normovanej spotreby bolo v niektorých prípadoch zistené použitie vyšších hodnôt koeficientov ako to pripúšťala smernica pre normovanie a vyhodnocovanie spotreby pohonných látok. Podľa zmluvy o službách medzi EON patrila spotreba paliva do stanovenej normy. Za rok 2010 dopravca č. 2 zaúčtoval do neoprávnených nákladov súčet všetkých prekročení normy spotreby, čo predstavovalo 1 183,89 litrov motorovej nafty v sume 1 047 eur. Naproti tomu v roku 2011 zaúčtoval do neoprávnených nákladov len rozdiel medzi vykázanou nadspotrebou a úsporou, ktorý predstavoval 328,36 litrov v sume 363 eur. Použitím rôznych postupov pri výpočte nadspotreby dopravca nepostupoval v súlade so zmluvou o službách, podľa ktorej bol povinný jednoznačne preukázať obstarávateľovi straty, ktoré mu vznikajú pri plnení služieb vo verejnom záujme.

Doprovca č. 2 odčlenil v roku 2005 všetky činnosti spojené s opravami a údržbou vozidiel a tieto pre neho vykonávala na základe zmluvy spriaznená spoločnosť. Okrem dodávky palív výhradne zabezpečovala takmer všetky činnosti týkajúce sa opráv a údržby vozidiel, dodávky a výmeny pneumatík, olejov, mazív a iných náplní vozidiel. Náklady na opravy a údržby boli účtované do oprávnených nákladov v skutočnej výške.

V roku 2011 dopravca č. 1 vyradil 21 autobusov, z toho jeden autobus bol odpredaný za sumu 2 800,00 eur, 18 autobusov bolo odpredaných za cenu šrotu. Dva autobusy boli vyradené a odovzdané do zberných surovín bezodplatne, t.j. z uvedených autobusov vyradených z PAD nebol získaný žiadny výnos. Kontrolou využívania autobusov pred ich vyradením bolo zistené, že boli aktívne nasadzované na prepravu cestujúcich v PAD a nepravidelnej doprave, t.j. boli schopné prevádzky a mali byť odpredané minimálne za cenu šrotu. Dopravca č. 1 nepreukázal, že konal v súlade so zmluvou o službách vo verejnom záujme, kde sa zaviazal zefektívňovať svoje hospodárenie v oblasti výnosov.

Výnosy z tržieb predaja dlhodobého hmotného majetku za vyradené autobusy boli u dopravcu č. 2 v PAD zahrnuté podľa nasadenia autobusov do jednotlivých druhov dopravy na jednotlivých závodoch v čase ich užívania. Odpredaj sa neuskutočnil v rámci súťažného prostredia. Vyradené autobusy, ktoré boli podľa vyradovacích protokolov morálne a fyzicky

zastarané a ich prevádzka bola nerentabilná, v roku 2010 boli odpredané za cenu 170 eur /ks + DPH a v roku 2011 boli odpredané za cenu 166 eur/ks + DPH. Kúpne zmluvy na vyradené autobusy boli v oboch prípadoch uzatvorené so spoločnosťou, ktorá pre dopravcu č. 2 vykonávala všetky opravy a servis vozidiel a bola spriaznenou osobou. Do výnosov PAD bola zahrnutá hodnota 3 400 eur za 20 vyradených autobusov v roku 2010 a hodnota 1 328 eur za 8 vyradených autobusov v roku 2011.

Doprovca č. 1 a 2 mal v rámci sociálnej starostlivosti o zamestnancov dohodnuté v kolektívnej zmluvy poskytovanie cestovných výhod zamestnancom. Cestovné výhody neboli poskytované v zmysle kolektívnej zmluvy na ťarchu nákladov dopravcu, ale boli riešené formou osobitnej tarify ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme. Osobitná tarifa stanovila osobitné cestovné, ktoré predstavovalo vyššie cenové zvýhodnenie zamestnancov dopravcu a ich blízkych osôb oproti iným skupinám sociálne znevýhodnených cestujúcich ako sú deti do šiestich rokov, žiaci, študenti, dôchodcovia a osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. Na základe akceptovania osobitnej tarify obstarávateľom služieb v PAD boli verejné prostriedky z rozpočtu KSK použité na úhradu benefitov zamestnancov dopravcu, pričom uvedené nepeňažné plnenie nebolo zahrnuté do zdaniteľných príjmov zamestnancov a nebola odvedená daň z príjmov.

Doprovca č. 2 k nezdaňovaniu cestovných výhod zamestnancom poskytol stanovisko, podľa ktorého všetky kategórie cestujúcich uvedené v tarife, tvoriacej súčasť zmluvy o službách, sa prepravujú za určené tarifné ceny a preto tarifu platnú pre zamestnancov, resp. rodinných príslušníkov nepovažoval za výhodu zamestnanca vo vzťahu k zamestnávateľovi.

Nárast vstupov na poskytované služby v PAD u dopravcu č. 2 nebol alikvotne prenesený na zamestnávateľov, ktorí sa podieľali na krytí časti straty z poskytovania služieb v PAD, čo nebolo v súlade s uzatvorenými zmluvami o príspevku na prepravu zamestnancov, ktoré predpokladali úpravu výšky príspevkov v prípade zmien ceny vstupov o 10 %. Doprovca č. 2 nepostupoval podľa zmluvy o službách, v ktorej sa zaviazal zefektívňovať svoje hospodárenie v oblasti výnosov.

Kontrolný systém vo vzťahu k financovaniu prímestskej autobusovej dopravy

KSK v kontrolovanom období u dopravcov priebežne vykonával odborné dozory zamerané na dodržiavanie zákona o cestnej doprave. Z celkového počtu 33 vykonaných dozorov v jednom prípade bol zistený nedostatok. Bezodkladné odstránenie nedostatku KSK overil vizuálne. V oblasti vykonaných kontrol vo vzťahu k financovaniu PAD bolo zistené, že Útvar hlavného kontrolóra KSK nevykonával samostatne kontroly u dopravcov v súvislosti s úhradou straty za služby vo verejnom záujme v PAD. Kontroly vykonávala šesťčlenná komisia KSK na základe menovacích dekrétov podpísaných predsedom KSK. Výsledkom overenia boli záverečné správy pre zúčtovanie a odsúhlasenie straty za služby vykonané vo verejnom záujme v PAD.

Počas kontrolovaného obdobia nebola vykonaná u dopravcov č. 1 a č. 2 žiadna externá kontrola zameraná na hospodárenie s prostriedkami samosprávnych krajov určenými na úhradu za služby vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave.