

Správa o výsledku kontroly plnenia opatrení prijatých v oblasti cestnej premávky na zníženie nehodovosti

Kontrola bola vykonaná v zmysle plánu kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu SR (ďalej len „NKÚ SR“) na rok 2009.

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť vytváranie finančných, materiálnych a ďalších podmienok na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v SR a na zníženie nehodovosti a plnenie opatrení prijatých v tejto oblasti.

Predmetom kontroly bolo:

- právny a inštitucionálny rámec pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky v SR;
- analýza nehodovosti v cestnej premávke, osobitne nehodovosti s následkom usmrtenia;
- opatrenia prijaté na zníženie nehodovosti v cestnej premávke a ich plnenie;
- vytváranie finančných a materiálnych podmienok na znižovanie nehodovosti v cestnej premávke.

Kontrola bola vykonaná v Ministerstve dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej len „MDPT SR“) a v Ministerstve vnútra SR (ďalej len „MV SR“). Kontrolovaným obdobím boli roky 2005-2008; pri hodnotení vybraných štatistických údajov aj obdobie od roku 2002 a k 30.06.2009.

MDPT SR je ústredným orgánom štátnej správy pre pozemné komunikácie a okrem iných činností podieľa sa na tvorbe dopravnej politiky SR a zabezpečuje jej realizáciu v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

MV SR je ústredným orgánom štátnej správy pre bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky a okrem iných činností v tejto oblasti riadi po odbornej stránke, koordinuje a kontroluje činnosť služby dopravnej polície a výkon štátnej správy na úseku dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky, dopravných nehôd, dopravno-inžinierskej činnosti a vykonávania skúšok žiadateľov o vodičské oprávnenie.

1. Právny a inštitucionálny rámec pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky v SR

Základom európskej dopravnej politiky je Biela kniha – Európska dopravná politika do roku 2010 – Čas rozhodnúť, ktorú Európska komisia vydala v roku 2001 a ktorá určila hlavné zámery a potreby dopravnej politiky v Európskej únii do roku 2010. Dokument kladol dôraz v navrhnutých opatreniach okrem iných aj na oblasť zvýšenia kvality cestnej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky. V Bielej knihe bolo prvýkrát navrhnuté stanoviť si cieľ znížiť počet úmrtí na cestách do roku 2010 o polovicu v porovnaní s rokom 2002. Tento cieľ bol opakovane zdôraznený aj v Európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách do roku 2010, ktorý bol prijatý v roku 2003 a ktorý obsahoval ďalšie návrhy pre zlepšenie bezpečnosti na cestách.

Právne akty Európskych spoločenstiev a EÚ z oblasti spoločnej dopravnej politiky a dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky SR transponovala do národnej legislatívy. Vyhláškou MV SR č. 225/2004 Z. z. boli prevzaté smernice Rady EHS o vodičských preukazoch. SR prijala tiež odporúčania Európskej komisie a rezolúcie Rady ES o uplatňovaní opatrení a o zvýšení bezpečnosti v oblasti cestnej dopravy, ktoré boli zamerané najmä na prijatie národného plánu na zvýšenie bezpečnosti na cestách, na používanie

automatických zariadení na kontrolu rýchlosti, na kontroly zisťovania alkoholu a nepoužívania bezpečnostných pásov.

Dňa 01.02.2009 nadobudol účinnosť zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (nahradil zákon č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov) a nadväzujúca vyhláška MV SR č. 9/2009 Z. z. Prevzatím právnych aktov ES a EÚ a zavedením niektorých nových prvkov bezpečnosti v cestnej premávke sa týmto zákonom vytvorili podmienky pre znižovanie počtu dopravných nehôd ako aj počtu obetí pri dopravných nehodách v SR.

K základnej legislatíve pre oblasť cestnej premávky patrí zákon č. 135/1961 Zb. o cestnej premávke, ktorý z pohľadu jej bezpečnosti upravuje predovšetkým povinnosti vlastníkov a správcov pozemných komunikácií a ich užívateľov, ako aj orgánov štátnej správy a orgánov štátneho odborného dozoru vo veciach pozemných komunikácií. V novembri 2008 vláda SR schválila návrh legislatívneho zámeru cestného zákona, ktorý má byť v novom znení predložený do 31.12.2009.

Kontrola preukázala, že nový zákon o cestnej premávke s európskymi prvkami bezpečnosti bol premietnutý do interných predpisov MV SR. Išlo najmä o nariadenie a usmernenia prezidenta Policajného zboru (ďalej len „PZ“) týkajúce sa vykonávania dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a oprávnení v rámci tejto činnosti, konania pri dopravných nehodách, kompetencií útvarov PZ a postupov pri dopravno-inžinierskej činnosti.

Uznesením č. 1162/2004 vláda SR schválila zriadenie Rady vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky (ďalej len „Rada pre BECEP“), ktorej predsedom je minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Rezorty vnútra, financií, obrany, spravodlivosti, školstva, zdravotníctva, životného prostredia, výstavby a regionálneho rozvoja zastupujú v Rade pre BECEP štátni tajomníci a členmi sú tiež prezident Policajného zboru, generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy MDPT SR. Podľa štatútu Rada pre BECEP je trvalý poradný, koordinačný a iniciatívny orgán vlády SR pre zabezpečovanie komplexnej starostlivosti o zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky a jednotného a koordinovaného postupu ústredných a miestnych orgánov štátnej správy, samosprávy krajov, obcí a ostatných inštitúcií s cieľom znížiť nehodovosť a jej následky.

Kontrolou bolo zistené, že Rada pre BECEP v kontrolovanom období 2005-2008 zasadala najmenej dvakrát ročne v súlade s rokovacím poriadkom. V roku 2009 neprijala v termíne do 10. januára plán úloh na príslušný rok a nezasadala ani do konca októbra 2009.

2. Analýza nehodovosti v cestnej premávke, osobitne nehodovosti s následkom usmrtenia

Výrazný vplyv na dopravnú nehodovosť má najmä počet vozidiel v cestnej premávke a stav cestnej infraštruktúry. Po vstupe do EÚ sa SR prihlásila k výzve znížiť do roku 2010 úmrtnosť v dôsledku dopravných nehôd o 50 % v porovnaní s rokom 2002, kedy bolo v SR zaznamenaných 610 obetí. V roku 2008 bola dosiahnutá najnižšia hodnota od roku 2002 počtom 558 usmrtených osôb a výrazný pokles pokračoval aj v roku 2009, kedy za 10 mesiacov došlo pri dopravných nehodách k usmrteniu 297 osôb. V medziročnom porovnaní to predstavuje len 67,7 %, čím sa SR priblížila k výzve EÚ. Podľa európskej štatistickej databázy dosiahla priemerná hodnota zníženia počtu obetí v krajinách EÚ ku koncu roka 2008 hodnotu – 28 %.

		2005	2006	2007	2008
SR	počet obyvateľov	5 389 180	5 393 637	5 400 998	5 412 254
	počet usmrtených na 1 mil. obyv.	104	107	116	103
ČR	počet obyvateľov	10 251 079	10 287 189	10 381 130	10 467 542
	počet usmrtených	126	104	119	104
Poľsko	počet obyvateľov	38 157 055	38 125 479	38 115 641	38 135 876
	počet usmrtených	143	137	146	143
Maďarsko	počet obyvateľov	10 076 581	10 066 158	10 045 401	10 031 208
	počet usmrtených	127	129	122	99

Pre porovnanie SR s krajinami V4 bol zvolený ukazovateľ počet usmrtených pri dopravných nehodách pripadajúci na 1 mil. obyvateľov. Vychádzalo sa z predpokladu, že stupeň motorizácie vo vzťahu k počtu obyvateľov je v krajinách V4 porovnateľný. Ako dokumentuje tabuľka, SR dosiahla v roku 2005 a 2007 najnižšiu hodnotu z krajín V4 a v rokoch 2006 a 2008 druhú najnižšiu hodnotu.

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (k 30.06.)
Dopravné nehody celkom		57 046	60 300	61 233	59 972	62 033	61 051	58 996	13 439
P o č e t	usmrtených	610	645	603	560	579	627	558	177
	ťažko zranených	2 213	2 163	2 157	1 962	2 032	2 029	1 794	598
	ľahko zranených	8 050	9 158	9 033	8 511	8 659	9 283	9 194	1)

1) údaj nebol v štatistike uvedený

Porovnaním štatistických údajov o dopravnej nehodovosti bolo zistené, že v posledných troch rokoch (2006-2008) klesol počet dopravných nehôd o 4,9 % pri súčasnom náraste počtu evidovaných vozidiel o takmer jednu pätinu; výrazne sa znížil aj za 1. polrok rok 2009, tento údaj však nie je plne porovnateľný s predchádzajúcim obdobím. Zákon o cestnej premávke, ktorý nadobudol účinnosť 01.02.2009, za dopravnú nehodu považuje len takú udalosť v cestnej premávke, pri ktorej vznikne škoda na majetku prevyšujúca 3 983,27

EUR (120 tis. Sk); len tieto dopravné nehody sú štatisticky evidované. Najmä v dôsledku uvedenej zmeny legislatívy sa znížil za 1. polrok 2009 počet vykazovaných dopravných nehôd v SR.

Rezolúcia Rady 2000/731(01)ES o zvýšení bezpečnosti cestnej premávky nastolila požiadavku určiť a viesť zoznam kritických nehodových lokalít (ďalej len „KNL“). Za SR KNL vyhodnocuje Slovenská správa ciest na základe kontraktu s MDPT SR. Kontrolou boli vyhodnotené KNL na cestách I. triedy za roky 2006–2008 a bolo zistené, že došlo k zníženiu:

- počtu KNL zo 196 v roku 2006 na 121 v roku 2008 a tým aj dĺžky úsekov KNL na cestách I. triedy z 86,54 km na 56,94 km;
- počtu dopravných nehôd, ku ktorým došlo na týchto KNL, z 2694 v roku 2006 na 296 v roku 2008;
- podielu nehôd na KNL z ich celkového počtu na cestách I. triedy z 20,38 % na 2,27 %.

Tieto údaje dokumentujú, že prijímanie a realizácia opatrení na odstraňovanie KNL malo pozitívny dopad na dopravnú nehodovosť na cestách I. triedy.

3. Opatrenia prijaté na zníženie nehodovosti v cestnej premávke a ich plnenie

Uznesením č. 391 z 18. mája 2005 vláda SR schválila Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 (ďalej len „Národný plán“). Súčasťou Národného plánu bolo 74 opatrení, ktoré boli štruktúrované do 9 oblastí korešpondujúcich s pôsobnosťou jednotlivých ministerstiev, zastúpených v Rade pre BECEP, a odborných skupín zriadených pri Rade pre BECEP.

Týmto uznesením vláda SR zároveň zaviazala príslušných ministrov realizovať navrhnuté opatrenia na zvýšenie BECEP a uložila ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií predkladať na rokovanie vlády každý rok do 30.06., počnúc rokom 2007, informáciu o vyhodnotení účinnosti opatrení Národného plánu.

V informáciách, ktoré boli predložené na rokovanie vlády SR v stanovenom termíne a ktoré vzala na vedomie, bola zhodnotená činnosť Rady pre BECEP a situácia v nehodovosti v cestnej premávke za uplynulé obdobie a boli navrhnuté aktivity pre nastávajúce obdobie. Nebola vyhodnotená účinnosť prijatých opatrení a kritériá pre hodnotenie účinnosti neboli ani stanovené. Za obdobie 2. polrok 2005 a rok 2006 bolo vyhodnotené priebežné plnenie opatrení v štruktúre schválenej v Národnom pláne, v informáciách za rok 2007 a 2008 boli vyhodnotené len úlohy prijaté v ročných plánoch Rady pre BECEP a bolo konštatované splnenie úloh prijatých v Národnom pláne za predchádzajúce obdobie.

Napriek tomu, že vláda SR opatrenia schválila ako súčasť Národného plánu a uložila jednotlivým ministrom ich realizovať, v informáciách o ich účinnosti boli tieto uvádzané už len ako odporúčania.

Predmetom kontroly boli opatrenia, za plnenie ktorých boli v jednotlivých oblastiach zodpovedné alebo spoluzodpovedné MDPT SR a MV SR. Z celkového počtu 74 opatrení, prijatých v Národnom pláne, malo 21 opatrení určený konkrétny termín plnenia. Väčšina opatrení však mala stanovený termín plnenia priebežne a formulované boli prevažne všeobecne bez stanovenia parciálnych úloh na jednotlivé roky do 2010.

MDPT SR bolo gestorom plnenia 38 opatrení a spoluzodpovedné za plnenie 8 opatrení, ktoré zasahovali takmer do všetkých oblastí podľa štruktúry schválenej v Národnom pláne. MV SR bolo gestorom plnenia 10 opatrení, spoluzodpovedné za plnenie 11 opatrení a tieto sa vecne týkali predovšetkým oblasti dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky a čiastočne bezpečnosti pozemných komunikácií.

Kontrolou bolo zistené, že MDPT SR nespĺnilo 1 opatrenie Národného plánu, čiastočne splnilo 1 opatrenie. Nesplnené opatrenie sa týkalo vytvorenia a zavedenia systému pre rýchle a presné identifikovanie miesta dopravnej nehody s termínom plnenia december 2007 a zodpovednosťou MDPT SR, MV SR, MZ SR, MO SR. Opatrenie nebolo splnené ani v roku 2008 a MDPT SR rokovalo o možnosti určiť nového gestora za plnenie opatrenia.

Čiastočne splnené opatrenie bolo zamerané na prehodnotenie účinnosti opatrení Národného plánu raz za dva roky, za ktoré bolo zodpovedné MDPT SR. Prehodnotenie sa do určitej miery uskutočňovalo v rámci plánovania a aktualizovania úloh Rady pre BECEP.

MV SR z opatrení, za plnenie ktorých bolo spoluzodpovedné, čiastočne splnilo 1 opatrenie, nehodnotilo 3 opatrenia, pri ktorých gestor plnenia nevyzval MV SR na spoluprácu a plnenie 4 opatrení nebolo možné vyhodnotiť vzhľadom na predloženie nedostatočných relevantných informácií. Pri dvoch opatreniach malo byť MV SR správne uvedené ako spoluzodpovedné za plnenie v rámci svojej pôsobnosti, nie ako gestor plnenia a vyhodnotenie 1 opatrenia nedostatočne vystihovalo cieľ a vecné zameranie opatrenia.

Čiastočne plnené opatrenie sa týkalo zvyšovania viditeľnosti a zrozumiteľnosti dopravného značenia na pozemných komunikáciách.

Opatrenia, ktorých plnenie MV SR nehodnotilo, boli zamerané na prepojenie ministerstiev, ústredných orgánov štátnej správy, samosprávy a obcí elektronickým spôsobom, na prístup SR a poskytovanie údajov do databázy spoločenstva o nehodách na európskych cestách CARE a na zabezpečenie účasti na medzinárodných rokovaníach a v orgánoch EÚ/ES týkajúcich sa BECEP.

Pre riešenie otázok BECEP je významné aj vytvorenie a zavedenie systému pre rýchle a presné identifikovanie miesta dopravnej nehody. Zameranie tohto opatrenia má osobitný význam z pohľadu plynulosti cestnej premávky. Dôležitý je časový úsek, v ktorom sa dopravná polícia dostaví na miesto dopravnej nehody od jej nahlásenia. V súčasnosti sú časové údaje o oznámení dopravnej nehody, dostavenie sa príslušníka PZ na miesto dopravnej nehody ako aj spracovanie úkonov súvisiacich s obhliadkou miesta dopravnej nehody vkladané a evidované v informačnom systéme „Dopravné nehody“ (ISDN). Podrobné sledovanie a vyhodnocovanie týchto údajov bude možné až po rozšírení aplikačného programového vybavenia ISDN.

Kontrola plnenia opatrení Národného plánu preukázala, že nebola hodnotená účinnosť plnenia opatrení Národného plánu v zmysle uznesenia vlády SR č. 391/2005 a neboli určené kritériá na hodnotenie účinnosti opatrení. V niektorých prípadoch bolo zistené, že:

- prijaté opatrenia boli vecným zameraním duplicitné;
- nebola správne určená zodpovednosť za plnenie opatrení;
- boli prijaté opatrenia, na plnenie ktorých neboli dostupné potrebné informácie a analytická evidencia. Napríklad:

opatrenie „zabezpečiť účinné kontroly vozidiel, ktoré neboli v stanovených lehotách podrobené technickej kontrole.“ Zodpovedné za plnenie bolo MDPT SR.

V roku 2006 išlo spravidla o konanie začaté na základe náhodného zistenia, nakoľko obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie nedisponovali komplexnými informáciami o tých vozidlách, ktoré mali byť v ustanovených lehotách podrobené technickej kontrole;

- opatrenia boli formulované všeobecne a na jednotlivé roky nemali stanovené konkrétne merateľné hodnoty. Napríklad:

opatrenie „zlepšiť kvalitu povrchu vozoviek na pozemných komunikáciách.“ Zodpovedné za plnenie bolo MDPT SR.

Opatrenie bolo vyhodnotené ako splnené s odôvodnením, že pri budovaní novej cestnej infraštruktúry sa využívali vysokokvalitné materiály a zároveň na vybudovanej cestnej infraštruktúre sa vykonali rôzne úpravy.

4. Vytváranie finančných a materiálnych podmienok na znižovanie nehodovosti v cestnej premávke

Realizácia zámeru zvýšenia BECEP si vyžaduje okrem legislatívnych nástrojov a organizačných opatrení aj vytvorenie podmienok finančného charakteru.

Kapitola MV SR mala v zákone o štátnom rozpočte na rok 2006 v rámci programu 06V-Ochrana verejného poriadku a bezpečnosti stanovený cieľ „Zvyšovať disciplínu vodičov a prispievať tým k zvyšovaniu BECEP“. Ako merateľný ukazovateľ plnenia cieľa bol určený počet dopravných nehôd na 1 nehodu s následkom smrti, ktorý bol podľa vyhodnotenia kapitoly za rok 2006 v porovnaní s plánovanou hodnotou splnený. V programovej štruktúre na rok 2007 bol v programe 06V určený rovnaký cieľ a merateľný ukazovateľ ako v roku 2006, podľa vyhodnotenia kapitoly sa plánovaná hodnotu merateľného ukazovateľa nepodarilo dosiahnuť.

Bolo zistené, že v programovej štruktúre MV SR na roky 2008 a 2009 neboli výdavky dopravnej polície rozpočtované a čerpané v rámci osobitného podprogramu alebo prvku a pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky nebol určený cieľ a merateľný ukazovateľ. Výdavky spojené s vykonávaním dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky boli rozpočtované a čerpané v rámci podprogramu 06V03-Ochrana verejného poriadku, bezpečnosti osôb a majetku, boj proti kriminalite. V roku 2007 bolo pritom v rámci prvku 06V0302-Dopravná polícia KR PZ čerpaných až 32 728 tis. EUR (985 950 tis. Sk) za 8 krajských riaditeľstiev a prezídiu PZ. Podľa zásad programového rozpočtovania pri navrhovaní programu, časti programu sa zohľadňuje predpokladaná suma výdavkov na ich financovanie a opodstatnenosť vyjadriť priority vo forme programu, časti programu alebo cieľa. Programová štruktúra MV SR v rokoch 2008 a 2009 neumožňovala poskytnúť prostredníctvom merateľných ukazovateľov informácie o očakávaných výsledkoch a objeme prostriedkov, ktoré sa majú použiť v oblasti zabezpečovania dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. Uvedený spôsob financovania dopravnej polície tiež znamenal, že MV SR nevedelo osobitnú evidenciu o tom, ktoré verejné obstarávania boli realizované pre potreby tejto služby.

MDPT SR v roku 2006 vydalo výnos, ktorým upravilo možnosť poskytnutia dotácií na podporu projektov v oblasti prevencie bezpečnosti cestnej premávky. Za obdobie 2006-2008 MDPT SR poskytlo na schválené projekty 246 750 EUR (7 433 618 Sk). Na ďalšie aktivity (grafické logo, televízne a rozhlasové kampane zamerané na bezpečnosť cestnej premávky, DVD, reklamy, letáky a pod.) boli v kontrolovanom období vynaložené finančné prostriedky v sume 957 760 EUR (28 853 500 Sk).

Kontrolou verejného obstarávania dopravno-vzdelávacích zákaziek bolo zistené, že MDPT SR v jednom prípade nedodržalo zásadu hospodárneho vynakladania finančných prostriedkov. Dopravno-vzdelávacia akcia „Šoferáčik“ bola obstarávaná rokovacím konaním bez zverejnenia z dôvodu výhradného vlastníctva autorských práv. Podľa ponuky uchádzača mala reklamná propagácia v médiách trvať 8 dní. Zmluvu o zabezpečení a organizácii výchovno-vzdelávacieho projektu pre deti z materských a základných škôl MDPT SR uzatvorilo o 3 dni neskôr, ako mala podľa ponuky propagácia začať v médiách. Kontrola tiež zistila, že do zmluvy neboli v plnom rozsahu premietnuté technické podmienky zákazky

uvedené v zápisnici z rokovania. K faktúre na sumu 308 659 EUR (9 298 660 Sk) nebol doložený harmonogram plnenia v médiách, čo neumožnilo preveriť preukázateľnosť výdavkov na tento účel. Nebola tiež predložená fotodokumentácia a lokalizácia umiestnenia 88 ks billboardov a preukázaná bola len účasť 470 detí namiesto v ponuke deklarovaných 1000 detí. Z takto uzatvorenej zmluvy dodávateľovi nevyplývala povinnosť plnenie dohodnutej služby preukazovať. Pre porovnanie MDPT SR uskutočnilo v roku 2009 obdobné dopravno-vzdelávacie podujatie od rovnakej autorky, ktorého porovnateľné nákladové položky (napr. scenár podujatia, tlač dokladu, réžia podujatia) boli niekoľkonásobne nižšie.

Zhrnutie

Právne akty Európskych spoločenstiev a EÚ z oblasti spoločnej dopravnej politiky a dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky SR transponovala do národnej legislatívy. SR sa prihlásila k výzve znížiť do roku 2010 úmrtnosť na cestách o polovicu v porovnaní s rokom 2002. V roku 2008 bol zaznamenaný najnižší počet usmrtených osôb za obdobie od roku 2002 a výrazný pokles pokračoval aj v roku 2009, kedy za 10 mesiacov došlo pri dopravných nehodách k usmrteniu 297 osôb. V medziročnom porovnaní to predstavuje len 67,7 %, čím sa SR značne priblížila k výzve EÚ. Priaznivé je pre SR aj porovnanie s krajinami V4 v počte usmrtených pri dopravných nehodách pripadajúci na 1 mil. obyvateľov. Podľa štatistických údajov klesol v posledných troch rokoch celkový počet dopravných nehôd v SR o 4,9 % pri súčasnom náraste počtu evidovaných vozidiel takmer o jednu pätinu. Prijatím a realizovaním účinných opatrení mali v rokoch 2006-2008 pozitívny vývoj aj ďalšie štatistické údaje charakterizujúce KNL.

Vláda SR schválila v roku 2004 zriadenie Rady pre BECEP a v roku 2005 uznesením č. 391 Národný plán, ktorého súčasťou boli opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Vláda SR zároveň uložila jednotlivým ministrom zastúpeným v Rade pre BECEP opatrenia realizovať a ministrom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR predkladať na rokovanie vlády každý rok do 30.06., počnúc rokom 2007, informáciu o vyhodnotení účinnosti opatrení Národného plánu.

V informáciách predložených na rokovanie vlády SR bola zhodnotená činnosť Rady pre BECEP a situácia v nehodovosti v cestnej premávke za uplynulé obdobie a boli navrhnuté aktivity pre nastávajúce obdobie. Nebola vyhodnotená účinnosť prijatých opatrení a kritériá pre hodnotenie účinnosti neboli ani stanovené. Za obdobie 2. polrok 2005 a rok 2006 bolo vyhodnotené priebežné plnenie opatrení v štruktúre schválenej v Národnom pláne; v informáciách za rok 2007 a 2008 boli vyhodnotené len úlohy prijaté v ročných plánoch Rady pre BECEP a bolo konštatované splnenie úloh prijatých v Národnom pláne za predchádzajúce obdobie.

Z celkového počtu 74 opatrení, prijatých v Národnom pláne, malo 21 opatrení určený konkrétny termín plnenia. Väčšina opatrení však mala stanovený termín plnenia priebežne a formulované boli prevažne všeobecne bez stanovenia parciálnych úloh na jednotlivé roky do 2010.

Z 38 opatrení, ktorých gestorom plnenia bolo MDPT SR a z 8 opatrení, za plnenie ktorých bolo spoluzodpovedné, 1 opatrenie nebolo splnené a 1 opatrenie bolo splnené čiastočne.

Z 10 opatrení, ktorých gestorom plnenia bolo MV SR a z 11 opatrení, za plnenie ktorých bolo spoluzodpovedné, čiastočne splnilo 1 opatrenie, nehodnotilo 3 opatrenia, pri ktorých gestor plnenia nevyzval na spoluprácu a plnenie 4 opatrení nebolo možné vyhodnotiť vzhľadom na predloženie nedostatočných relevantných informácií. Pri dvoch opatreniach malo byť MV SR správne uvedené ako spoluzodpovedné za plnenie v rámci svojej

pôsobnosti, nie ako gestor plnenia a vyhodnotenie 1 opatrenia nedostatočne vystihovalo cieľ a vecné zameranie opatrenia.

V niektorých prípadoch prijaté opatrenia boli vecným zameraním duplicitné, nebola správne určená zodpovednosť za plnenie opatrení, boli prijaté opatrenia, na plnenie ktorých neboli dostupné potrebné informácie a analytická evidencia, opatrenia boli formulované všeobecne a na jednotlivé roky nemali stanovené konkrétne merateľné hodnoty.

MV SR malo v programovej štruktúre na rok 2006 a 2007 v rámci programu 06V-Ochrana verejného poriadku a bezpečnosti stanovený cieľ „Zvyšovať disciplínu vodičov a prispievať tým k zvyšovaniu BECEP“ a merateľný ukazovateľ plnenia cieľa počet dopravných nehôd na 1 nehodu s následkom smrti. Za rok 2006 bol merateľný ukazovateľ vyhodnotený ako splnený, za rok 2007 sa nepodarilo plánovanú hodnotu merateľného ukazovateľa dosiahnuť. Na roky 2008 a 2009 nebol pre oblasť bezpečnosti cestnej premávky určený osobitný cieľ a merateľný ukazovateľ a výdavky na dopravnú políciu neboli rozpočtované a čerpané v rámci osobitného podprogramu alebo prvku. Programová štruktúra MV SR tým neumožňovala poskytnúť informácie o očakávaných výsledkoch a objeme prostriedkov, ktoré sa majú použiť v oblasti zabezpečovania dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky.

MDPT SR poskytlo v rokoch 2006-2008 dotácie na podporu projektov v oblasti prevencie bezpečnosti cestnej premávky sumu 246 750 EUR (7 433 618 Sk) a na ďalšie aktivity sumu 957 760 EUR (28 853 500 Sk).

MDPT SR nedodržalo v roku 2008 zásadu hospodárneho vynakladania verejných prostriedkov v sume 308 659 EUR (9 298 660 Sk) pri obstarávaní zákazky na dopravno-vzdelávaciu akciu postupom rokovacieho konania bez zverejnenia. Uzatvorená zmluva neobsahovala v plnom rozsahu technické podmienky dohodnuté pri rokovaní a dodávateľovi z nej nevyplývala povinnosť preukazovať plnenie dohodnutej služby. V roku 2009 uskutočnilo MDPT SR obdobné dopravno-vzdelávacie podujatie, ktorého porovnateľné nákladové položky boli niekoľkonásobne nižšie.

Na riešenie systémových problémov NKÚ SR odporúča MDPT SR a MV SR:

- opatrenia Národného plánu na obdobie po roku 2010 zamerať do oblastí, ktoré sú najčastejšie príčinami dopravných nehôd;
- pre ďalšie obdobie stanoviť kritériá pre vyhodnotenie účinnosti opatrení Národného plánu;
- opatrenia prijaté v Národnom pláne formulovať ako záväzné z hľadiska zvýšenia účinnosti tak, aby plnenie opatrení bolo povinnosťou dotknutých orgánov;
- sledovať možnosť zapojenia aj ďalších poisťovní do organizovania a financovania preventívno-výchovných akcií v rámci BECEP;
- navrhnuť vytvorenie medzirezortného programu zameraného na BECEP s cieľom zabezpečiť účelovosť použitia verejných prostriedkov;
- presadzovať schválenie legislatívnej úpravy týkajúcej sa orientačného zisťovania požitia iných návykových látok podľa najnovších poznatkov a praxe v tejto oblasti v krajinách EÚ.

Výsledky kontroly boli prerokované so štatutárnymi zástupcami kontrolovaných subjektov. Na odstránenie zistených nedostatkov boli prijaté opatrenia, ktoré sú prílohou tejto správy.