

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 155/01
Zo dňa: 13.08.2012

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: 1
Počet strán: 38
Počet príloh: 0



PROTOKOL

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

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava

Bratislava, november 2012

**Protokol
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 155/01 z 13.08.2012 vykonali:

Ing. Tibor Škula, vedúci kontrolnej skupiny,
Mgr. Viera Gerbocová, členka kontrolnej skupiny,
Ing. Viera Eiselová, členka kontrolnej skupiny,
Ing. Ladislav Smolka, člen kontrolnej skupiny,
Mgr. Pavol Marko, 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 dodržiavanie podmienok Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 - 2013.

Kontrola bola vykonaná v čase od 13.09.2012 do 03.12.2012 v subjekte Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava - Staré Mesto, IČO 31364501, za kontrolované obdobie rokov 2010 a 2011, vrátane súvisiaceho obdobia.

Predmetom kontroly bolo preveriť mechanizmus poskytovania finančných prostriedkov výlučne zo štátneho rozpočtu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, zhodnotiť efektívnosť nového modelu po ročnom fungovaní v praxi a zmluvných vzťahov uzatvorených medzi vlastníkom a manažérom železničnej infraštruktúry.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

1 Všeobecná časť

1.1 Vymedzenie pôsobnosti, postavenia kontrolovaného subjektu a legislatívneho rámca

Železnice Slovenskej republiky vznikli 10.11.1993 na základe zákona č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky zo dňa 30.09.1993 v znení zákonov č. 152/1997 Z. z. a č. 259/2001 Z. z. Spoločnosť je zákonným nástupcom Železníc Slovenskej republiky, š. p., ktoré boli zriadené 01.01.1993 v čase po rozdelení bývalého Česko - Slovenska na Českú a Slovenskú republiku. ŽSR patria do pôsobnosti Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej aj „MDVRR SR“). Riadiacimi orgánmi ŽSR sú správna rada a generálny riaditeľ.

Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) sú zodpovedné za spravovanie železničnej infraštruktúry, sú splnomocnené prevziať na seba inžinierske a stavebné činnosti (vrátane opráv a údržby železničnej infraštruktúry), zriadiť a prevádzkovať železničné telekomunikačné a rádiokomunikačné siete, dodávať a distribuovať elektrinu a poskytovať iné služby. ŽSR prijímajú úhrady od železničných dopravcov za prístup k železničnej infraštruktúre, ako aj za ostatné druhy služieb. ŽSR nemôžu vstupovať do úverových vzťahov tretích osôb ako ručiteľ, ani založiť záložné právo v prospech tretích osôb na majetok, ktorý patrí štátu.

Dňa 28.10.2009 bol schválený zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 513/2009 Z. z.“), kde boli implementované ustanovenia Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry (ďalej aj „ŽI“), vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii. Zákonom č. 513/2009 Z. z. bol na základe implementácie legislatívy ES zavedený nový model financovania ŽI založený na princípe úhrady fixných nákladov manažéra infraštruktúry vlastníkom infraštruktúry (z prostriedkov štátneho rozpočtu) a pokrytí variabilných nákladov manažéra infraštruktúry príjmami z úhrad za použitie ŽI železničnými podnikmi. Zákon č. 513/2009 Z. z. nadobudol účinnosť 01.01.2010. Nový model financovania ŽI sa začal vo financovaní prevádzkovania ŽI uplatňovať od roku 2011.

V starom modeli financovania prevádzkovania ŽI boli regulované ceny za použitie železničnej dopravnej cesty určené na základe ekonomicky oprávnených nákladov prevádzkovateľa dopravnej cesty, pričom sa prihliadalo na výšku zdrojov z verejných financií poskytnutých na financovanie prevádzky ŽI. Ceny za použitie ŽI (pre dopravcov) zahŕňali aj náklady na niektoré doplnkové a vedľajšie služby, ktoré nevyužívali všetci dopravcovia. Znevýhodnené tak boli tranzitné prepravy a prepravy ucelených vlakov. V krajinách EÚ náklady na tieto služby nie sú zahrnuté do základného poplatku a sú spoplatňované osobitne. Úroveň cien za používanie železničnej dopravnej cesty nebola od roku 2003 zmenená, pričom ceny v Slovenskej republike patrili k najvyšším v Európskej únii.

V zmysle nového modelu financovania ŽI z hľadiska prístupu k službám ŽI a ich spoplatňovania zákon č. 513/2009 Z. z. (príloha č. 13 časti B zákona) člení služby poskytované železničným podnikom na služby:

1. minimálneho prístupového balíka,
2. traťového prístupu k servisným zariadeniam,
3. doplnkové služby,
4. vedľajšie služby.

Regulácia úhrad sa podľa § 53 ods. 1 písm. a) zákona č. 513/2009 Z. z. vzťahuje na služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam, pričom v úhradách sa zohľadnia iba náklady, ktoré manažérovi infraštruktúry vzniknú priamo prevádzkou vlaku. Manažér infraštruktúry je podľa zákona č. 513/2009 Z. z. povinný poskytovať tieto služby všetkým užívateľom nediskriminačným spôsobom.

Na ceny doplnkových a vedľajších služieb sa vzťahujú iba pravidlá pre dohodovanie cien podľa zákona NR SR č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cenách“) a nepodliehajú regulácii (s výnimkou ak ide o tovar, ktorého dodanie alebo poskytnutie sa považuje za podnikanie v sieťových odvetviach podľa osobitného predpisu).

Nový model financovania ŽI je založený na princípe úhrady fixných nákladov z verejných zdrojov, pričom v zmysle § 56 odsek 4 zákona č. 513/2009 Z. z. fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb ŽI, na ktoré sa vzťahuje určovanie úhrad za používanie ŽI regulačným orgánom uhrádza vlastník ŽI.

Železničné podniky majú za úhradu nárok na minimálny prístupový balík a na traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu zákona č. 513/2009 Z. z. Poskytovanie týchto služieb musí manažér infraštruktúry zabezpečovať všetkým užívateľom ŽI nediskriminačným spôsobom.

Ak manažér infraštruktúry ponúka aj niektoré z doplnkových služieb uvedených v prílohe č. 13 časti B, musí ich poskytnúť na požiadanie každému železničnému podniku. Požiadavky železničných podnikov na tieto služby môže ŽSR odmietnuť len vtedy, keď

na trhu železničnej dopravy existuje reálna alternatíva, najmä ak ich poskytuje iná osoba. Ak tieto služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, musí čo najviac uľahčiť poskytovanie týchto služieb inou osobou.

Vedľajšie služby ŽSR nie sú povinné poskytovať, ich cena rovnako ako cena doplnkových služieb nepodlieha regulácii a v plnej výške ju hradia dopravcovia, ktorí si však doplnkové ani vedľajšie služby nie sú povinní objednávať u ŽSR.

V zmysle nového modelu boli náklady za služby v zmysle bodov 1 a 2 prílohy č. 13 časti B zákona č. 513/2009 Z. z., teda služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam, poskytované železničným podnikom rozdelené na fixnú a variabilnú časť a ich cena bola regulovaná. Fixnú časť nákladov uhrádza štát, variabilnú železniční dopravcovia. Doplnkové a vedľajšie služby sú poskytované na komerčnom princípe a hradia ich dopravcovia.

Význam členenia nákladov na variabilné a fixné:

- spresnenie plánovania a kontroly nákladov,
- umožnenie stanovenia fixných nákladov a tým aj výšky prostriedkov na ich financovanie poskytovaných zo štátneho rozpočtu,
- vytváranie predpokladov na hodnotenie využitia nákladov v závislosti od stupňa využitia produkčnej kapacity.

Variabilné ekonomicky oprávnené náklady sú náklady, ktoré vznikajú priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre a ktoré sú závislé od zmeny objemu výkonov dopravcov a hradené sú dopravcami.

Fixné ekonomicky oprávnené náklady sú náklady manažéra infraštruktúry, ktoré vznikajú priamo prevádzkou vlaku na železničnej infraštruktúre, a ktoré nie sú závislé od zmeny objemu výkonov dopravcov. Fixné ekonomicky oprávnené náklady uhrádza Slovenská republika ako vlastník ŽI.

Súbežne s uplatňovaním nového modelu financovania ŽI prebiehala aj revitalizácia železničných spoločností v zmysle uznesenia vlády SR č. 188 zo dňa 16.03.2011. Plnenie opatrení spojených s programom revitalizácie na ŽSR malo rovnako ako nový model financovania významný dopad na financovanie prevádzkovania ŽI a bolo tiež predmetom kontroly.

2 Program revitalizácie železničných spoločností

2.1 Uznesenie vlády SR č. 188 zo dňa 16.03.2011, charakteristika opatrení vyplývajúcich z programu revitalizácie železničných spoločností

Dňa 19.01.2011 bol na rokovanie vlády SR predložený MDVRR SR materiál „Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.“. Cieľom predloženej analýzy bolo prioritne popísať reálny, nepriaznivý stav všetkých troch slovenských štátnych železničných subjektov a identifikovať jeho príčiny.

Následne, vychádzajúc z uvedenej analýzy, bol vypracovaný materiál „Program revitalizácie železničných spoločností“. Cieľom vypracovaného materiálu bolo stanoviť ozdravný plán slovenských železníc. Jeho úlohou bolo zaviesť poriadok do štátneho financovania železničného sektora, najmä eliminovať disproporcie medzi objemom výkonov objednávaných a uhrádzaných štátom, pozdvihnúť slovenské železnice z ich súčasného nepriaznivého stavu na racionálne hospodáriace štátne železničné subjekty, efektívne narábajúce s finančnými zdrojmi a dosiahnuť tak ich stabilizované vyrovnané hospodárenie.

Program revitalizácie železničných spoločností bol uznesením vlády SR č. 188/2011 schválený. Vláda prijala rad opatrení smerujúcich do oblasti legislatívy (prechod vlastníctva pozemkov, na ktorých sú postavené stavby železníc do majetku štátu v správe ŽSR, novelizácia zákona o doprave na dráhach), ale najmä k postupu vyrovnávania nekrytých strát ŽSR, ktoré vznikli zo zmlúv o prevádzkovaní dráh za predchádzajúce roky.

V zmysle Programu revitalizácie železničných spoločností, železničná doprava ako forma verejnej osobnej dopravy je chápaná ako hromadný a ekologický spôsob dopravy. Na Slovensku je však technicky zanedbávaná, jej výkony sú relatívne nízke, kapacita jestvujúcich železničných tratí je málo využitá. Cieľom materiálu Programu revitalizácie železničných spoločností bolo identifikovať miesto železničnej dopravy v systéme pozemnej dopravnej obsluhy Slovenskej republiky a definovať opatrenia, nevyhnutné na jej revitalizáciu zo súčasného stavu na ekonomicky efektívny druh dopravy.

Program revitalizácie železničných spoločností sa zaoberá problematikou všetkých troch subjektov železničnej dopravy. Poukazuje na hlavné príčiny nízkeho využitia železničnej dopravy, ktoré vidí hlavne vo vysokej finančnej náročnosti železničnej dopravy, v nízkej úrovni služieb a nedostatočne proklientskej orientácii železničnej dopravy, súvisiacej s nenáležitým stavom infraštruktúry a tiež v neriešenom stave v pridelovaní finančných prostriedkov na výkupy nehnuteľného majetku pre už existujúce železničné trate a objekty.

Materiál poukázal na nutnosť prijatia okamžitých a krátkodobých racionalizačných opatrení vo všetkých troch štátnych železničných spoločnostiach spočívajúcich v racionalizácii ich vnútorných procesov. Opatrenia mali zabezpečiť predovšetkým zlacnenie v oblasti verejného obstarávania, mali smerovať k prehodnoteniu existujúcich outsourcingov, redukcii osobných nákladov predovšetkým vo sfére riadenia a správy železničných spoločností a k dôkladnej revízii investičných programov železničných spoločností.

Program revitalizácie železničných spoločností obsahuje aj plán konkrétnych opatrení v jednotlivých železničných spoločnostiach. V ŽSR majú plánované opatrenia za cieľ ekonomicky stabilizovať spoločnosť do konca roka 2013 a sú smerované do oblasti znižovania nákladových položiek, zvyšovania tržieb a do finančnej oblasti.

Program revitalizácie železničných spoločností predpokladá, že dôslednou realizáciou uvedených opatrení dokáže Slovenská republika ozdraviť železničné spoločnosti, vyrovnáť pohľadávky medzi železničnými spoločnosťami a štátom a optimalizovať nastavenie sektora železničnej dopravy v priebehu troch rokov.

Jednotlivé opatrenia vyplývajúce z Programu revitalizácie železničných spoločností boli implementované do interného prostredia ŽSR, na jednej strane prostredníctvom Stratégie ŽSR, na druhej strane prostredníctvom Programu úspor a optimalizácie ŽSR predstavujúceho súbor iniciatív, ktorých realizácia je potrebná pre dosiahnutie zníženia nákladov, či už formou priamych alebo nepriamych nákladov, do konca roka 2013.

Východiskom pre vznik Programu úspor a optimalizácie ŽSR bolo nariadenie generálneho riaditeľa č. 5/2011 k príprave návrhu Programu úspor a optimalizácie ŽSR schválené dňa 17.02.2011, kde boli odsúhlasené ekonomické ciele ďalšieho financovania ŽSR. Bolo stanovené, že ŽSR musia dosiahnuť v roku 2013 výšku ekonomicky oprávnených nákladov vo vzťahu k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry, na úrovni fixných nákladov 260 mil. Eur. Zároveň generálny riaditeľ uložil úlohu spracovať a predložiť na rokovanie vedenia ŽSR materiál „Návrh Programu úspor a optimalizácie ŽSR“ v termíne do 25.03.2011.

Program úspor a optimalizácie ŽSR implementovaný na základe nariadenia GR ŽSR č. 17/2011 zo dňa 09.05.2011 definoval súbor iniciatív, prostredníctvom ktorého by ŽSR malo zabezpečiť zníženie ekonomicky oprávnených nákladov na úroveň 260 mil. Eur do konca roka 2013. Jednotlivé iniciatívy sa zameriavajú na znižovanie nákladov formou zmeny technológie práce, zmenou formy zabezpečovania činností z externého nákupu

na realizáciu vlastnými výrobnými kapacitami ŽSR, resp. aj opačným spôsobom, zvýšením stupňa štandardizácie realizovaných činností a centralizácie vybraných obslužných činností, úpravou spôsobov nakladania s majetkom ŽSR po dohode s MDVRR SR, ako aj optimalizáciou riadiacich procesov.

Program úspor a optimalizácie ŽSR navrhoval opatrenia, ktoré bolo možné rozdeliť do nasledovných skupín:

- opatrenia riešené prostredníctvom interných riadiacich aktov ŽSR,
- opatrenia riešené projektovým riadením - realizáciou iniciatív na ŽSR, ktorých úspora - nákladov bude vyčíslená v projektoch po ich ukončení,
- ďalšie možnosti úspor.

2.2 Plnenie opatrení ŽSR prijatých v súvislosti s Programom revitalizácie železničných spoločností

Kontrolou bolo preverené plnenie nasledovných vybraných revitalizačných opatrení so vzťahom k ŽSR, realizovaných priamo na základe uznesenia vlády SR č. 188 zo 16. marca 2011, prípadne vyplývajúcich pre ŽSR z Programu revitalizácie železničných spoločností.

2.2.1 Opatrenie z uznesenia vlády SR č. 188 zo 16. marca 2011

1. Prechod vlastníctva pozemkov do správy ŽSR

Vláda SR opatrením C.4 z uznesenia vlády SR č. 188 zo 16. marca 2011 uložila ministromi dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja vypracovať legislatívny zámer návrhu zákona, ktorý umožní prechod vlastníctva pozemkov, na ktorých sú postavené stavby železníc, do majetku štátu v správe ŽSR.

Cieľom legislatívneho zámeru zákona malo byť majetkovoprávne vysporiadanie stavieb vo vlastníctve ŽSR a pozemkov pod nimi z dôvodu, že vlastníkom stavieb sú ŽSR a pozemky pod nimi vlastní obec alebo mesto.

Vypracovanie legislatívneho zámeru by bolo obdobou novely zákona č. 138/1991 Zb. o majetku obcí účinnéj od 01.07.2009 (zákon č. 258/2009 Z. z.), ktorým prešli do vlastníctva obcí pozemky z majetku SR pod stavbami, ktoré prešli do vlastníctva obce v niekoľkých etapách, pričom zákon taxatívne vymedzoval správcov tohto majetku. Zákon je založený na filozofii umožniť obciam hospodáriť s majetkom na jeho území.

Ústava SR v čl. 20 ustanovuje, že vlastníctvo zaväzuje a vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je možné iba v nevyhnutnej miere a vo verejnom záujme, a to na základe zákona a za primeranú náhradu. Vypracovanie legislatívneho zámeru by mohlo založiť rozpor s ústavou SR.

Na základe uvedených skutočností bolo navrhnuté opatrenie C. 4. uznesenia vlády SR č. 188/2011 zrušiť. Uznesením vlády SR č. 704 z 9. novembra 2011 k návrhu na zrušenie niektorých úloh z uznesení vlády uložených 1. podpredsedovi vlády a ministromi dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v bode A.3. zrušila túto úlohu.

2. Opatrenia pre zmiernenie sociálnych následkov znižovania zamestnanosti

Vláda SR uložila v bode C.14. uznesenia č. 188/2011 podpredsedovi vlády a ministromi práce, sociálnych vecí a rodiny v súčinnosti s ministrom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja v termíne do 30.06.2011 vypracovať: „komplexný národný program podpory uplatnenia občanov ohrozených a dotknutých hromadným prepúšťaním na trhu práce s využitím možností daných zákonom č. 5/2004 Z. z. o službách zamestnanosti a o zmene

a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov“. Tento materiál nebol vypracovaný a problematiku hromadného prepúšťania riešili ŽSR vo vlastných podmienkach individuálne.

V súvislosti s potrebami revitalizácie, zníženia nákladov a s cieľom dosiahnutia vyrovnaného hospodárskeho výsledku, vedenie ŽSR v roku 2011 uskutočnilo celý rad úsporných opatrení na všetkých úrovniach riadenia. Jednou z oblastí možných finančných úspor bola aj úspora osobných nákladov v dôsledku riešenia reálne existujúcej prezamestnanosti železničnej spoločnosti. Vedenie ŽSR sa rozhodlo realizovať organizačné zmeny na všetkých vnútorných organizačných jednotkách ŽSR s cieľom racionalizácie a zefektívnenia činností, ktorých následkom malo byť aj požadované zníženie počtu pracovných miest, a s tým aj súvisiace zníženie počtu zamestnancov z evidenčného počtu zamestnancov k 30.11.2010, pri zachovaní všetkých doterajších činností so zreteľom na zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky. Účinnosť I. etapy uvedených organizačných zmien bola daná termínom od 01.03.2011.

Najrozsiahlejšia organizačná zmena, ktorá mala za následok najväčšie zníženie počtu zamestnancov, bola vydaná nariadením generálneho riaditeľa č.15/2011 o zmene organizačnej štruktúry ŽSR s účinnosťou od 01.07.2011. Zmena bola vykonaná v súlade so Stratégiou ŽSR. Ďalšia organizačná zmena, majúca za následok zníženie počtu zamestnancov, vyplývala z Projektu štandardizácie železničných staníc bola účinná od 01.10.2011.

S cieľom pomôcť prepúšťaným zamestnancom vydali ŽSR vo februári 2011 Informačné listy – príručka pre uvoľňovaných zamestnancov (ďalej len „Informačné listy“). Informačné listy riešili a riešia práva a povinnosti zamestnancov v súvislosti so skončením pracovného pomeru v ŽSR vo vzťahu k zamestnávateľovi, sociálnej a zdravotnej poisťovni, doplnkovej dôchodkovej spoločnosti a úradu práce, sociálnych vecí a rodiny. Sú v nich uvedené možnosti sociálnych výhod, ktoré ŽSR poskytujú v súvislosti so skončením pracovného pomeru. Riešená je najmä otázka možnosti a výšky odstupného v prípadoch, keď zamestnanec skončí pracovný pomer dohodou z dôvodov uvedených v § 63 ods. 1 písm. a) a b) Zákonníka práce. Zamestnanci sú upozorňovaní na možnosť čerpania pracovného voľna s náhradou mzdy na nevyhnutný pracovný čas v súvislosti s vyhľadávaním nového miesta, či poskytované cestovné výhody. Tento Informačný list obdržal každý nadbytočný zamestnanec pri pohovore.

Priebeh organizačných zmien a s tým súvisiace hromadné prepúšťanie bolo konzultované vedúcimi zamestnancami ŽSR priebežne na stretnutiach so zamestnancami a odborovými orgánmi v jednotlivých regiónoch. Prijatia zamestnancov z voľného zdroja trhu práce boli povolené len výnimočne na doplnenie stavu zamestnancov v nedostatkových profesiách, v záujme zachovania prevádzkyschopnosti ŽSR. Personálne zabezpečenie optimalizácie zamestnanosti prebiehalo v súlade s nasledovnými nástrojmi:

a) Nariadenia a metodické usmernenia:

- nariadenie GR ŽSR č. 24/2008 o zákaze prijímania zamestnancov do pracovného pomeru z voľných zdrojov trhu práce. Cieľom tohto nariadenia je sprísniť podmienky na prijímanie zamestnancov z voľných zdrojov trhu práce pre všetky profesie,

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

- nariadenie GR ŽSR č. 19/2003 z 30.05.2003 k personálnej práci so zamestnancami v pred dôchodkovom veku. Účelom tohto nariadenia je riadiť a efektívne vstupovať do procesu riešenia tejto skupiny zamestnancov,
- metodický pokyn generálneho riaditeľa č. 55/2011/O510 zo dňa 04.01.2011 k realizácii zníženia stavu zamestnancov a metodický pokyn námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje č. 10770/2011/O510 zo dňa 17.02.2011 k riešeniu pracovnoprávných vzťahov. Cieľom týchto materiálov bolo stanovenie organizačných a pracovnoprávných postupov pri realizácii organizačných zmien v súlade s platnými pracovnoprávnymi predpismi,
- metodický pokyn generálneho riaditeľa č.13940/2011/O510 zo dňa 26.04.2011 k zmene organizačnej štruktúry ŽSR k riešeniu pracovnoprávných vzťahov a metodický pokyn námestníka generálneho riaditeľa pre ľudské zdroje č.15335/2011/O510 zo dňa 02.06.2011 k aplikácii organizačnej zmeny na oblastných riaditeľstvách a regionálnych riaditeľstvách údržby ŽI v oblasti ľudských zdrojov. Uvedené materiály riešili organizačné, pracovnoprávne, personálne a aplikačné postupy pri riešení organizačnej zmeny.

b) Interný trh práce

Interný trh práce bol vytvorený na zabezpečenie procesu umiestňovania „nadbytočných“ zamestnancov na voľné funkčné miesta medzi organizačnými zložkami ŽSR. Jednalo sa o zamestnancov, ktorí si na ŽSR rozširovali kvalifikáciu a bol záujem ich zamestnávať naďalej, alebo takí zamestnanci, ktorých pracovné miesta zanikli v dôsledku reorganizácie a racionalizácie. Rok 2011 bol vo všetkých železničných spoločnostiach poznamenaný rozsiahlymi organizačnými zmenami spojenými s rušením pracovných miest, v dôsledku čoho v Internom trhu práce v období marec až jún neboli evidované žiadne voľné miesta a od júla do novembra 2011 boli ponúkané len miesta hasičov. Až koncom roka 2011 pribudli do evidencie nedostatkové profesie, napr. elektromontér, návestný majster a traťový strojník. ŽSR v rámci spolupráce s ostatnými železničnými podnikmi zverejňovali aj poskytnuté voľné miesta na ZSSK Cargo a ZSSK Slovensko.

c) Adaptačný program absolventov vybraných škôl

ŽSR už od roku 2000 každoročne realizuje projekt „adaptačného programu absolventov vybraných škôl“ pod garanciou odboru riadenia ľudských zdrojov. Zámerom tohto projektu bola snaha systematicky zabezpečovať skvalitňovanie skladby zamestnancov, najmä s ohľadom na vekovú a vzdelanostnú štruktúru. Prijímanie absolventov v roku 2011 bolo zacielené len na obsadzovanie nedostatkových profesií v prevádzke a prijímali sa prednostne absolventi s ukončeným úplným stredným vzdelaním s maturitou v odbore elektrotechniky, strojárstva alebo stavebníctva, vo výnimočných prípadoch aj absolventi Žilinskej univerzity a dopravných škôl.

Zníženie počtu zamestnancov ŽSR a súvisiace náklady znázorňuje tabuľka č.1:

Dátum	30.11.2010	31.12.2010	zníženie	31.12.2011	zníženie	31.8.2012	zníženie
Evid.stav zamestnan.	17 000	16 989	-11	14 998	-2 002	14 319	-2 681
Vyplatené odstupné		79 914		5 177 692		1 217 561	

Dôvody skončenia pracovného pomeru zamestnancov ŽSR od 01.12.2010 do 30.06.2012 znázorňuje tabuľka č. 2

Dôvod skončenia prac. pomeru	12/2010	v roku 2011	1.- 6. 2012
Skončenia pracovného pomeru celkom:	194	2017	616
z toho:			
dohodou	12	1434	436
z toho z organizačných dôvodov	12	1195	329
starobný dôchodok	37	73	30
predčasný starobný dôchodok	118	231	50
invalidný dôchodok	1	38	20
výpoveď daná zamestnávateľom	3	96	19
z toho z organizačných dôvodov	3	93	19
výpoveď daná zamestnancom	2	12	8
okamžité skončenie PP zamestnávateľom	0	42	32
z toho len za alkohol	0	18	22
skončenie PP na dobu určitú	5	44	3
skončenie PP v skúšobnej dobe	3	6	2
úmrtie	1	41	16

Požadované zníženie počtu zamestnancov v súvislosti s splnením Programu revitalizácie k východiskovému stavu k 30.11.2010 bolo dosiahnuté nielen skončením pracovného pomeru z organizačných dôvodov, ale aj využitím ostatných „prirodzených“ dôvodov odchodu zamestnancov. Napríklad medzi takéto dôvody patrilo aj zrušenie súbehu trvania pracovného pomeru a poberania predčasného starobného dôchodku v kombinácii so zákazom prijímania zamestnancov z externých zdrojov trhu práce, v zmysle nariadenia č. 24/2008 generálneho riaditeľa a využitia Interného trhu práce ŽSR.

V rámci programu Interného trhu práce ŽSR sa na intranete pravidelne zverejňujú voľné pracovné miesta. Uvoľnené plánované miesta, ktoré nebolo možné z prevádzkových dôvodov zrušiť, boli v prvom rade ponúknuté vlastným nadbytočným zamestnancom. V rokoch 2011 a v prvom polroku 2012 bol stlmený aj adaptačný program absolventov vybraných škôl. V roku 2011 bolo prijatých len 30 absolventov a v roku 2012 (ku dňu výkonu kontroly) bolo prijatých 50 absolventov z odboru elektrotechniky, strojárstva alebo stavebníctva na nedostatkové profesie.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že ŽSR v kontrolovanom období úlohy racionalizácie práce znižovaním počtu zamestnancov plnili a nakoľko komplexný národný program podpory uplatnenia občanov ohrozených a dotknutých hromadným prepúšťaním na trhu práce nebol Ministerstvom práce, sociálnych vecí a rodiny SR v súčinnosti s MDVRR SR vypracovaný a zmiernenie sociálnych následkov znižovania zamestnanosti riešili vo vlastnej kompetencii odstupným a osvetou pracovníkov v oblasti práv a povinností zamestnancov v súvislosti so skončením pracovného pomeru.

2.2.2 Opatrenia z Programu revitalizácie železničných spoločností

V rámci Programu revitalizácie železničných spoločností bolo preverené plnenie opatrení v oblasti nákladových položiek a v oblasti v oblasti zvýšenia tržieb a cash flow:

Opatrenia v oblasti nákladových položiek:

1. Znižovanie nákladov obstarávania tovarov a služieb hlavne využívaním elektronických aukcií

Využívanie elektronických aukcií ŽSR uplatňovali pri obstarávaní tovarov a služieb ako aj pri predaji nepotrebného majetku ŽSR:

Obstarania tovarov a služieb - v oblasti obstarania tovarov a služieb, ukončených elektronickou aukciou, ktoré boli vykázané za rok 2011 a za I. polrok 2012 (Program revitalizácie železničných spoločností je smerovaný do obdobia troch rokov 2011 – 2013). Kontrolovaný subjekt predložil prehľady verejných obstarávaní v danom období, z ktorých bolo zistené, že v období od 23.03.2011 do 31.12.2011 bolo zrealizovaných celkovo 77 výberových konaní na obstaranie tovarov a služieb ukončených elektronickou aukciou. Porovnaním predpokladaných cien hodnoty zákazky stanovených v zmysle § 5 zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 25/2006 Z. z.“) a cien dosiahnutých elektronickou aukciou bola vykázaná úspora 2 583 691,71 Eur.

Predaj nepotrebného majetku - v roku 2011 bolo na ŽSR zrealizovaných pri predaji kovového odpadu 6 výberových konaní, ktoré boli ukončené elektronickou aukciou, pričom porovnaním predpokladaných cien a cien dosiahnutých v rámci elektronických aukcií bola vykázaná úspora 482 955,51 Eur. Predpokladaná cena jednotlivých predajov kovového odpadu bola stanovená na základe jednotkových cien jednotlivých druhov kovového odpadu, za ktoré sa realizoval predaj do 30.06.2011. Za I. polrok 2012 boli zrealizované pri predaji nepotrebného majetku iba 2 výberové konania, nakoľko v čase od 05.04.2012 do 30.06.2012 nebol udelený súhlas na vyhlásenie predajných výberových konaní. Išlo o predaj kovového odpadu a nepotrebnéj drevnej hmoty. Porovnaním predpokladaných cien a cien dosiahnutých bola vykázaná úspora iba 10 419,84 Eur. Predpokladaná cena predaja kovového odpadu bola stanovená na základe jednotkových cien jednotlivých druhov kovového odpadu, za ktoré sa realizoval predaj do 30.06.2011.

Kontrolu bolo zistené že ŽSR zavedením a využívaním elektronických aukcií vykazovali úsporu finančných prostriedkov. Metodika vykazovania úspor (jej vyčíslenie) vychádzala z porovnania predpokladanej hodnoty zákazky s vysúťaženou cenou. Presnosť uvedeného vykazovania úspor závisí od správne stanovenej výšky predpokladanej hodnoty zákazky. Pre stanovenie predpokladanej hodnoty zákazky ŽSR využívali ustanovenie § 5 zákona č. 25/2006 Z. z.

2. Vykonanie analýzy dodávok služieb z externého prostredia v oblasti údržby a diagnostiky ŽI a iných činností, interným vykonávaním týchto činností šetriť finančné prostriedky

V rámci znižovania nákladovosti ŽSR priebežne prehodnocujú existujúce outsourcingy s cieľom zabezpečiť potrebné výkony a služby za čo najpriaznivejších cenových relácií. Medzi prehodnotenú projekty realizované v rokoch 2011 a 2012 patrili napr.:

- a) ŽSR pristúpili ku krokom smerujúcim k ukončeniu zmluvného vzťahu s externým dodávateľom služieb v rámci prevádzkovania časti zdrojov tepla. Zmluva bola uzatvorená v roku 2000, pričom bola menená dodatkami. ŽSR prehodnotili možnosti zabezpečenia časti činnosti zamestnancami správcovských vnútorných organizačných jednotiek. Očakávaná úspora vznikne formou zabezpečenia obsluhy zdrojov tepla zamestnancami, resp. formou podpísania dohôd o vykonaní činností.
- b) Po prehodnotení kapacitných možností Výskumného a vývojového ústavu železníc (ďalej len „VVÚŽ“) - vnútornej organizačnej zložky ŽSR, vedenie ŽSR pristúpilo k rozhodnutiu zabezpečiť všetky revízne činnosti vlastnými zamestnancami VVÚŽ. Tento krok si vyžiada prijatie štyroch zamestnancov do funkcie revízny technik, ako aj adekvátne zvýšenie materiálneho vybavenia (meracia technika). Očakáva sa však prínos zachovania

zamestnanosti, ako aj zníženie nákladovosti na túto činnosť oproti nákladom na externého dodávateľa, s ktorým majú uzatvorenú zmluvu.

V prípadoch uvedených v bodoch a) a b) je potrebné ukončiť platnosť zmluvy s externým dodávateľom, čo je viazané na šesťmesačnú výpovednú lehotu uvedenú v zmluve. Zavedenie nových opatrení bude preto možné od konca vykurovacej sezóny 2012/2013. V termíne kontroly prebiehali rokovania s externým dodávateľom o ukončení platnosti zmluvy formou podpísania dodatku k predmetnej zmluve.

c) Projekt Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR (v súčasnosti vo fáze implementácie) je zameraný na:

- nový prístup k zabezpečeniu evidencie parametrov a hodnoteniu budov,
- optimalizácie obsadenosti budov, vyhodnotenie prevádzkovej potreby objektov,
- sledovanie nákladovosti objektov a optimalizáciu toku nákladov,
- riadenie nehnuteľností z pohľadu efektívnosti ich využitia.

Cieľom projektu je ušetriť 1 mil. Eur. V rámci projektu je pilotne overovaný outsourcing správy a údržby budov v správe ŽSR na zadefinovanej časti územia. Pilotné overovanie bolo začaté 01.10.2012, vyhodnotené bude v 04/2013. Následne bude optimalizovaná správa a údržba budov v správe ŽSR na celom území SR s cieľom dosiahnuť predpokladané úspory.

d) V niektorých prípadoch analýza outsourcingov potvrdila že pre ŽSR je výhodnejšie a efektívnejšie zabezpečiť vybrané služby vlastnými silami. Takýmto príkladom bolo zabezpečovanie likvidácie buriny chemickým postrekom vlastnými kapacitami, teda ako interný výkon. Na rok 2010 boli na uvedenú činnosť uzatvorené zmluvy s dodávateľmi na výkony v objeme 1 170 417 Eur. Z tohto objemu boli v roku 2010 realizované výkony za 979 494 Eur. Na rok 2011 už neboli podpísané s dodávateľmi žiadne zmluvy a výkony boli realizované pracoviskami ŽSR v rámci hlavnej činnosti. Náklady ŽSR na uvedenú činnosť v roku 2011 predstavovali 292 584 Eur. Táto suma predstavovala v roku 2011 šetrenie oproti v zmluvách dohodnutých výkonom v roku 2010 až o 877 833 Eur. Od roku 2011 je celá činnosť likvidácie buriny chemickým postrekom realizovaná pracoviskami ŽSR v rámci hlavnej činnosti s ročnými nákladmi približne 300 000 Eur.

3. Prehodnotiť systém správy a údržby železničnej infraštruktúry s cieľom zabezpečiť úsporu finančných prostriedkov

Na základe analýzy a strategického nastavenia interného prostredia v oblasti správy a údržby došlo k 01.07.2011 k organizačnej zmene a novému usporiadaniu oblastných riaditeľstiev ŽSR. Skutočné náklady čerpané vnútornými organizačnými jednotkami ŽSR v roku 2011 boli v porovnaní s rokom 2010 nižšie o 17 749 tis. Eur. Úspora sa v značnej miere dosiahla zavedením úsporných opatrení a optimalizáciou zamestnanosti, najmä v oblasti šetrenia nákladov na spotrebných nákupoch a služieb a miezd. ŽSR dosiahli úsporu živej práce v procesoch prevádzkovania, správy a údržby majetku ŽI, kde sa k 31.12.2011 dosiahol stav 6 394 zamestnancov, čo oproti hodnote východiskového stavu 7 182 zamestnancov predstavuje úsporu cca 11 %.

4. Centralizáciou personálnych a ekonomických činností dosiahnuť úsporu 2,9 mil. Eur

Zámer zabezpečenia centralizácie ekonomických (ekonomicko - podporných) činností je premietnutý do interných materiálov ŽSR a riešení v súlade s iniciatívou Programu úspor a optimalizácie ŽSR. V rámci Programu úspor a optimalizácie ŽSR začalo iniciatívu „Optimalizácia ekonomických činností“. Iniciatíva bola v roku 2011 pozastavená v dôsledku

rozsiahlej zmeny organizačnej štruktúry oblastných riaditeľstiev. Aj napriek pozastaveniu zámeru tejto iniciatívy (pôvodný názov: „Centralizácia činností plánovania a vybraných ekonomických činností, zriadenie prijímacej kancelárie pre oblasť faktúr, návrh na zmenu obehu dokladov“) boli v rámci iných projektov a iniciatív realizované aktivity s cieľom dosiahnuť úspory a centralizáciu ekonomických činností.

V sledovanom období plnenia predmetného opatrenia boli vyhodnotené jednotlivé procesy ekonomických a účtovných činností, na základe ktorých boli realizované zmeny v ekonomickej a účtovnej oblasti:

- racionalizácia počtu zamestnancov účtovných činností. V oblasti mzdového účtovníctva bol racionalizáciou dosiahnutý stav, kedy na jednu pracovníčku útvaru práce a miezd pripadá 430 zamestnancov,
- centralizácia a urýchlenie procesu prijatia, overenia a zúčtovania materiálových faktúr, pričom ich účtovanie je zabezpečené v rámci celej ŽSR na jednom centrálnom mieste. Zadefinovanie úspory v tomto bode je problematické s ohľadom na široký záber organizačných zmien, ktoré boli v rámci tohto projektu realizované,
- zefektívnenie toku tržieb od odberateľov ŽSR centralizáciou bankových účtov, čo bolo zabezpečené zrušením niektorých bankových účtov malých vnútorných organizačných jednotiek a následným presunutím platieb na centrálny účet, pričom bolo zrušených 21 účtov. Predpokladaná ročná úspora na poplatkoch za ich vedenie predstavuje 546 Eur.

V čase výkonu kontroly sa pripravovala iniciatíva zjednotenia a zrýchlenia procesu prijatia dodávateľských faktúr za služby a ich elektronického overovania.

Na úsek personálnych činností pripadá predpokladaná ročná úspora 614 tis. Eur. Táto úspora bola splnená v rámci projektu Stratégia údržby železničnej infraštruktúry, na základe ktorého došlo s účinnosťou od 01.07.2011 k vytvoreniu novej racionálnej organizačnej štruktúry vybraných oblastných riaditeľstiev (Košice, Trnava, Zvolen a Žilina) a zrušeniu Regionálnych riaditeľstiev údržby železničnej infraštruktúry Žilina a Zvolen. Touto organizačnou zmenou došlo k racionalizácii činností zamestnancov na úseku ľudských zdrojov a k centralizácii týchto činností na aparáty oblastných riaditeľstiev. Na základe uvedeného bol znížený počet zamestnancov o 17.

Štandardizáciou železničných staníc s účinnosťou od 01.10.2011 bola vytvorená nová organizačná štruktúra železničných staníc, ktorá obsahuje len čisto dopravné činnosti. Personálne činnosti, ktoré zabezpečovali vybrané uzlové stanice, boli centralizované na sekciu ľudských zdrojov jednotlivých aparátov oblastných riaditeľstiev, bez navýšenia počtu ich zamestnancov. Touto organizačnou zmenou bolo na železničných staniaciach zrušených 16 pracovných miest pre zamestnancov zabezpečujúcich personálne činnosti.

Celkový znížený stav v oblasti ľudských zdrojov o 33 zamestnancov predstavuje ročnú úsporu 614 tis. Eur (mzdové náklady 362 tis. Eur, ostatné osobné náklady 165 tis. Eur, ostatné náklady 87 tis. Eur).

5. Vykonať reinžiniering procesov informačných a komunikačných technológií, s predpokladanou ročnou úsporou 2,0 mil. Eur

V rámci plnenia predmetného opatrenia ŽSR vykonali nasledovné aktivity:

- prehodnotenie dodávateľských zmlúv na služby pre oblasť informačných a komunikačných technológií. Rokovaniami s dodávateľmi boli dosiahnuté výhodnejšie podmienky alebo ceny pre ŽSR. Ročná úspora realizovaním uvedených krokov by mala byť cca 700 000 Eur,

- prehodnotenie pracovných činností a procesov v oblasti procesov informačných a komunikačných technológií. Výsledkom zefektívnenia procesov a činností sa dosiahla úspora 132 pracovných miest. Finančná úspora osobných nákladov sa dosiahne až vo výsledkoch hospodárenia za rok 2012 a 2013, vzhľadom na náklady spojené s odstúpným a odchodným vyplácaným v zmysle Kolektívnej zmluvy. Odhadovaná ročná úspora na osobných nákladoch je cca 1,47 mil. Eur/rok,
- v rámci úsporných opatrení Programu úspor a optimalizácie ŽSR boli prehodnotené plány obstarávania so stanovením priorít pre jednotlivé požadované položky. Z predložených dokladov bolo zistené, že realizovaním predmetných krokov bola dosiahnutá úspora vo výške 1,25 mil. Eur.

6. Zavedenie opatrenia v oblasti riadenia ľudských zdrojov bez dopadu na zamestnanosť (dosiahnuteľná ročná úspora na úrovni 1,4 mil. Eur)

V oblasti úseku ľudských zdrojov bolo možné dosiahnuť úsporu nákladov najmä znižovaním počtu zamestnancov. S cieľom dosiahnuť ďalšiu úsporu nákladov na tomto úseku bez dopadu na zamestnanosť ŽSR vyšpecifikovali a zaviedli opatrenia v oblasti personálneho riadenia, vzdelávania, odbornej, psychickej a zdravotnej spôsobilosti zamestnancov. Úsporu dosiahli ŽSR aj zrušením, utlmením, prípadne odsunutím niektorých aktivít a projektov plánovaných v zmysle Stratégie ŽSR. Dosiahnuté úspory sú znázornené v tabuľke č. 3:

Aktivita	Úspora v Eur
Pozastavenie prípravy a realizácie novej Koncepcie vzdelávania zamestnancov ŽSR	406 218
Pozastavenie prípravy a realizácie Systému kariérneho rozvoja zamestnancov	180 000
Zrušenie jazykovej prípravy zamestnancov ŽSR	130 000
Pozastavenie prípravy a realizácie Systému plánovania nástupníctva na ŽSR	110 000
Zníženie nákladov na externé vzdelávanie	40 000
Zavedenie nového predpisu – Odborná spôsobilosť na ŽSR, kde došlo k zníženiu periodicity a hodinovej dotácie povinného školenia, zníženie počtu zaradených zamestnancov a zmeny periodicity povinného školenia s overením znalostí pre UTZ(z 2 na 5 rokov)	70 000
Zavedenie nového predpisu – Posudzovanie psychickej spôsobilosti, kde došlo k zrušeniu periodických psychologických vyšetrení a rozšíreniu počtu profesií so vzájomným uznávaním psychologickéj spôsobilosti	60 000
Zrušenie povinných výstupných lekárskech prehliadok a zmena periodicity povinných lekárskech prehliadok	194 000
Zrušenie výkonov dohľadu nad prácou a pracovným prostredím u zamestnancov zaradených do 1. a 2. kategórie prác	420 000
Spolu	1 610 218

7. Racionálna redukcia železničnej siete

Program revitalizácie železničných spoločností definuje možnosti úspory nákladov na základe racionálnej redukcie rozsahu železničnej siete. Ide o dlhodobu nevykonné trate.

V zmysle § 30 ods. 4 zákona č. 393/2011 Z. z., ktorým sa novelizoval zákon č. 513/2009 Z. z. možno takéto trate zaviesť do tzv. „útlmového režimu“ za účelom úspory nákladov na ŽI. Prakticky ide o utlmovanie tratí bez ich fyzickej likvidácie, minimalizáciou nákladov na údržbu.

V súvislosti so znížením rozsahu prevádzkovania tratí k 31.12.2011 sa ŽSR obrátili listom dňa 20.05.2011 na MDVRR SR s návrhom na vyňatie 11 tratí v dĺžke 121 km zo Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 (ďalej len „ZPŽI“) a s požiadavkou o stanovisko k postupu riešenia redukcie tratí. Návrh spočíval v ponuke tratí do nájmu alebo na odpredaj VÚC. MDVRR SR listom zo dňa 07.06.2011

vyslovilo súhlas s vyňatím týchto tratí zo ZPŽI a zároveň požiadalo o predloženie ďalších zámerov s týmito trat'ami. ŽSR spracovali materiál „Cyklotrasy na uzatvorených tratiach ŽSR“, ktorým bolo pre projekt cyklotrás vybraných šesť tratí v dĺžke 82,5 km. Materiál bol v čase kontroly pripravený na rokovanie s MDVRR SR. Zoznam tratí zaradených na redukciiu rozsahu siete v programe Revitalizácie železničných spoločností vznikol na základe dohody ŽSR a MDVRR SR. Pozornosť bola sústredená na dlhodobo nevykonné trate s ročnými prevádzkovými nákladmi spolu cca 2,46 mil. Eur. Pred samotným zrušením predmetných tratí by podľa § 28 zákona 513/2009 Z. z. boli neprevádzkované trate ponúknuté do nájmu alebo na predaj samosprávnemu kraju, obci alebo združeniu obcí, podľa rozsahu dopravnej obslužnosti územia, prípadne podľa záujmu inej osobe.

Zákonom NR SR č. 393/2011 Z. z., ktorým bol novelizovaný zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. umožnil nevyužívané trate zaviesť do tzv. „útlmového režimu“ za účelom úspory nákladov na ŽI. Prakticky ide o utlmovanie tratí bez ich fyzickej likvidácie minimalizáciou nákladov na údržbu v zmysle § 30 ods. 4 uvedeného zákona. V rámci zavádzania útlmového režimu na neprevádzkovaných tratiach GR ŽSR zadalo na rok 2012 pre Výskumný a vývojový ústav železníc úlohu, ktorej výstupom budú interné riadiace akty ŽSR, ktorými bude implementovaný útlmový režim. Zavedenie útlmového režimu má pripravenú oporu v zákone č. 513/2009 Z. z. a v ZPŽI na rok 2012, v zmysle dodatku č. 3. K termínu výkonu kontroly sa útlmový režim nepremietol do prevádzky konkrétnych tratí, ani do zníženia nákladov.

Opatrenia v oblasti zvýšenia tržieb a cash flow

1. Otvoriť infraštruktúru ŽSR moderným trakčným vozidlám s elektronickým riadením pohonov.

Opatrenie z Programu revitalizácie železničných spoločností bolo zapracované do interných materiálov ŽSR a to do Stratégie ŽSR a Investičného plánu ŽSR. Výmena koľajových obvodov 25 Hz za počítače náprav je riešená v rámci stavby TENT-T Bratislava Nové Mesto - Bratislava Predmestie. V prípade rozhodnutia, že táto stavba nebude realizovaná, výmena bude riešená ako samostatná investičná akcia.

Výmena koľajových obvodov za počítače osí sa realizuje priebežne, napr. v rámci stavby A12049 a doteraz bola vykonaná na priecestnom zabezpečovacom zariadení v železničnom kilometri (ďalej aj „žkm“) 19,706; 20,434; 20,869; 22,779; 24,607 a 25,389 v traťovom úseku Nové Zámky - Komárno.

2. Urýchliť odpredaj prebytočného majetku zjednodušením vnútropodnikových administratívnych procesov v oblasti jeho správy; interným nariadením skrátiť administratívne lehoty v rámci pripomienkového vnútropodnikového konania

Opatrenie bolo definované a implementované do oboch interných iniciatív ŽSR, a to do Stratégie ŽSR a do Programu úspor a optimalizácie ŽSR.

V rámci jednej z iniciatív Programu úspor a optimalizácie ŽSR bol novelizovaný interný predpis MDVRR SR upravujúci postup schvaľovania prevodov vlastníctva majetku štátu v správe štátnych podnikov a ŽSR podľa § 45 a zákona č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov. Ďalej bola pripravená novela interného predpisu ŽSR upravujúceho postup a termíny pri nakladaní s prebytočným majetkom ŽSR, ktorá je v súčasnosti v pripomienkovom konaní s predpokladaným časom vydania na konci roku 2012.

Urýchlenie odpredaja prebytočného majetku ŽSR veľmi úzko súvisí s projektom č. 14/2011 „Optimalizácia správy a údržby budov a s nimi súvisiaceho majetku ŽSR“. V čase kontroly prebiehalo prispôsobenie evidencie a výstupov súvisiacich modulov v SAP. ŽSR vypracovávajú nové metodické postupy paralelne so zmenami súvisiacich metodických usmernení a zároveň prebieha paralelne zaškoľovanie pracovníkov na zabezpečenie výkonu týchto činností.

3. Časť investícií presunúť do modernizácie jestvujúcich železničných staníc a do budovania nových železničných zastávok

ŽSR realizujú svoje investičné akcie v súlade so schváleným Investičným plánom ŽSR. V rámci jeho priorít sa realizujú pre zlepšenie kvality cestovania modernizačné a rekonštrukčné práce v železničných staniciach Trnava, Trebišov, Piešťany, Nové Mesto nad Váhom, Senica, Tvrdošovce, Rožňava, Rusovce, Vrútky, Bratislava Vajnory, Košice a Bratislava Predmestie. Projektové a predrealizačné práce prebiehajú v železničných staniciach Trebišov, Turčianske Teplice a Tatranská Polianka.

4. Vymáhanie nedoplatkov za použitie dopravnej cesty

V rámci opatrení Programu revitalizácie železničných spoločností bolo doporučené vymáhať nedoplatky za použitie dopravnej cesty dôraznejšie, v súlade s uzatvorenými zmluvami a prístupom na železničnú infraštruktúru, zastaviť dopravcov prevádzku v prípade omeškania pri splácaní poplatkov za použitie ŽI dlhšom ako 150 dní.

Vymáhanie pohľadávok v podmienkach ŽSR bolo v rokoch 2010 a 2011 riadené Smernicou pre prácu s pohľadávkami ŽSR č. 62-33/2008/O310 (ďalej len „smernica“), ktorá nadobudla účinnosť od 01.08.2008. Smernica, v bode II.2.1 - Vymáhanie pohľadávok, ukladala ŽSR po uplynutí splatnosti faktúry (pohľadávky) zaslať odberateľovi najneskôr do 20 kalendárnych dní upomienku, s lehotou splatnosti 15 kalendárnych dní odo dňa doručenia. Súčasťou každej upomienky bol návrh na uznanie záväzku odberateľom čo do výšky a dôvodu. Nezaplatenie pohľadávky ani do lehoty splatnosti upomienky, oznamuje príslušné účelové stredisko (učtáreň) priebežne správcovi pohľadávok (príslušnému odboru GR ŽSR) a zároveň žiada o ukončenie zmluvy. V bode II.3 - Úroky z omeškania, smernice je stanovené, že úroky z omeškania upravuje § 369 Obchodného zákonníka v platnom znení. S účinnosťou od 15.01.2009 platí, že v prípade ak je dlžník v omeškaní so splnením peňažného záväzku alebo jeho časti, je povinný platiť z nezaplatenej sumy úroky z omeškania určené v zmluve, inak o 8 % vyššie než je základná úroková sadzba Európskej centrálnej banky.

Pri kontrole dodržiavania termínu splatnosti faktúr vystavených na kritických odberateľov (zlá platobná morálka, nedochvilnosť) bolo zistené, že ŽSR nie vždy dodržiavali ustanovenie bodu II.2.1 smernice pre prácu s pohľadávkami v tom, že upomienky po uplynutí splatnosti faktúr neboli zasielané najneskôr do 20 kalendárnych dní. Návrh na uznanie záväzku odberateľom, ktorý bol súčasťou každej upomienky sa väčšinou nevracal ním potvrdený.

V zmysle opatrenia na zvýšenie tržieb a cash flow z Programu revitalizácie železničných spoločností, bola spracovaná nová smernica pre prácu s pohľadávkami ŽSR s označením O-15-O310-2012 s účinnosťou od 10.04.2012. Smernica bola doplnená o prísnejšie pravidlá a postupy pri vymáhaní pohľadávok voči dopravcom za použitie dopravnej cesty tak, aby sa minimalizovala úroveň pohľadávok po lehote splatnosti. Podstatné

zmeny sa týkali najmä odberateľov s nepravidelnou platobnou disciplínou, prípadne neplatičov, ktorým ŽSR uvedie do zmluvy, že platba v prospech účtu ŽSR je možná len cez dokumentárne platby a zaist'ovacie nástroje. Tieto zmeny boli čiastočne implementované do zmlúv s novými odberateľmi v roku 2012. Osobitný bod tejto smernice je venovaný odstúpeniu od zmluvy.

Odbor financovania, účtovníctva a daní ŽSR pravidelne dvakrát týždenne predkladal Odboru obchodu GR ŽSR prehľad pohľadávok dopravcov za prístup k ŽI.

a) Vývoj pohľadávok v roku 2010

V roku 2010 boli najväčšími dlžníkmi dve bratislavské prepravné spoločnosti. V záujme zachovania železničnej dopravy nebolo pozastavené prevádzkovanie dopravy na dráhe vypovedaním zmluvy najväčšiemu prepravcovi a súčasne najväčšiemu dlžníkovi. V súvislosti s nediskriminačným prístupom ku všetkým dopravcom ŽSR potom nepozastavili prevádzkovanie dopravy na dráhe ani druhému najväčšiemu dlžníkovi. Túto situáciu využili ďalší menší dlžníci na dlhšiu dobu splatnosti faktúr, ktoré neskôr uhradili.

K 31.12.2010 boli ďalšími dlžníkmi tiež odberatelia:

- tretia prepravná spoločnosť z Bratislavy, u ktorej boli evidované pohľadávky po lehote splatnosti nad 60 dní v sume 299 767,48 Eur;
- prepravná spoločnosť z Trnavy, u ktorej boli evidované pohľadávky po splatnosti nad 60 dní v sume 31 969,09 Eur a pohľadávky po splatnosti nad 360 dní v sume 29 046,25 Eur;
- štvrtá prepravná spoločnosť z Bratislavy, u ktorej boli evidované pohľadávky po splatnosti nad 360 dní v sume 180 350,35 Eur.

S najväčším dlžníkom (pohľadávky po lehote splatnosti nad 60 dní v sume 72 273 933,97 Eur) podpísalo ŽSR dňa 22.06.2011 Dohodu o uznaní záväzku uzavretú podľa § 407 Obchodného zákonníka (pohľadávka a úroky z omeškania).

Dňa 27.01.2011 zanikla Zmluva č. 8/2007 uzavretá s druhým najväčším dlžníkom (pohľadávky k 31.12.2010 po lehote splatnosti nad 60 dní v sume 819,876,01 Eur, po lehote splatnosti nad 360 dní v sume 707 235,59 Eur) odobratím licencie Úradom pre reguláciu železničnej dopravy. Následne na toto rozhodnutie ŽSR podali návrh na vyhlásenie konkurzu. Konkurz bol vyhlásený na majetok dlžníka dňa 14.09.2011 na základe uznesenia Okresného súdu Bratislava I. ŽSR prihlásili pohľadávky vo výške 1 848 764,44 Eur.

Zvyšoval sa dlh prepravnej spoločnosti z Trnavy, s ktorou ŽSR následne pripravili Dohodu o uznaní záväzku. K 31.12.2011 predstavovali pohľadávky ŽSR proti tomuto prepravcovi sumu 96 566,43 Eur po splatnosti nad 60 dní, 1 711 529,59 Eur po splatnosti nad 360 dní. V konečnom dôsledku si ŽSR v konkurze uplatnili 1 808 096,02 Eur.

b) Vývoj pohľadávok v roku 2011

V roku 2011 ŽSR nepozastavili prevádzkovanie dopravy na dráhe žiadnemu prepravcovi. K 31.12.2011 prepravná spoločnosť z Trnavy (pohľadávky po lehote splatnosti nad 60 dní v sume 96 588,76 Eur, vymáhané na právnom odbore v sume 165 779,68 Eur) nedodržiavala dohodu o uznaní záväzku. V dôsledku toho ŽSR odstúpili od zmluvy listom č. 18702/2011/O450-4 z 22.11.2011. Vzhľadom na obštrukcie odberateľa a nepreberanie zásielok odstúpenie nadobudlo právoplatnosť dňa 16.01.2012. ŽSR v čase výkonu kontroly pripravovali podklady pre podanie návrhu na vyhlásenie konkurzu na túto prepravnú spoločnosť. Správny poplatok bol už uhradený v septembri 2012. Pohľadávky ŽSR boli evidované vo výške 165 852,39 Eur.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Ďalším dlžníkom bola štvrtá prepravná spoločnosť z Bratislavy so záväzkom voči ŽSR po splatnosti nad 360 dní v sume 180 350,35 Eur (v konkurze).

Kontrolou dokumentácie vymáhania pohľadávok jednotlivých dotknutých odberateľov bolo zistené, že ŽSR v oblasti vymáhania pohľadávok postupovali v súlade s internou smernicou pre prácu s pohľadávkami ŽSR č. 62-33/2008/O310.

Stav pohľadávok ŽSR v Eur znázorňuje tabuľka č. 4:

spolu	v lehote	po splatnosti (dní)		po splatnosti vymáhané			po splatn.
		Nad 60	nad 360	práv.odb. L	na súde T	konkurz K	bez L,T,K
k 31.12.2010							
114 456 016	15 540 528	73 425 546	916 632	466 233	1 369 255	180 350	96 908 648
k 31.12.2011							
114 426 190	112 196 687	193 154	1 891 880	165 799	0	1 988 446	75 277
k 30.06.2012							
114 802 053	112 526 842	158 513	2 010 571	165 779	0	1 988 446	120 985

Kontrolou bolo preukázané, že ŽSR venujú primeranú pozornosť vymáhaniu pohľadávok za využívanie ŽI. V predloženej dokumentácii, okrem nedostatkov súvisiacich so striktným dodržiavaním ustanovení internej smernice, neboli zistené nedostatky. Fakt, že najväčší prepravca a súčasne najväčší dlžník, neuhrádzal svoje záväzky voči ŽSR včas alebo vôbec, čo mu bolo v záujme zachovania železničnej dopravy tolerované a prevádzkovanie dopravy na dráhe mu nebolo vypovedané, spôsobil do určitej miery deformáciu v oblasti splácania záväzkov menších dopravcov, nakoľko sú ŽSR povinné postupovať k dopravcom nediskriminačne.

3 Vyhodnotenie zmluvných vzťahov

3.1 Popis a analýza zmluvných vzťahov medzi vlastníkom a manažérom železničnej infraštruktúry v starom a novom modeli financovania železničnej infraštruktúry.

Nepretržité riadenie v oblasti zabezpečenia výkonov v železničnej doprave na celoštátnej, regionálnej a medzinárodnej úrovni a realizácia nevyhnutných služieb súvisiacich s prevádzkou dráh boli vykonávané na zmluvnom základe. Účastníkmi zmlúv boli objednávateľ - vlastník dráh - Slovenská republika v zastúpení MDVRR SR a dodávateľ - prevádzkovateľ dráhy a manažér ŽI - ŽSR. Jednotlivé zmluvy tvorili podklad na pridelenie dotácie zo štátneho rozpočtu na príslušný rozpočtový rok, na zabezpečenie záväzkov ŽSR vzniknutých s plnením objednaných výkonov a vyrovnaného hospodárenia ŽSR.

V období 2010 – 2011 boli zmluvy, zabezpečujúce prevádzkovanie dráh vykonávané na základe rozdielnych legislatívnych podmienok.

3.1.1 Zmluva o prevádzkovaní dráh na rok 2010 a výsledky jej vyhodnotenia

V roku 2010 boli zmluvné podmienky prevádzkovania dráh stanovené podľa § 22 zákona NR SR 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.“), ktorého účinnosť skončila 31.12.2010. Zmluvná cena za použitie železničnej dopravnej cesty (ďalej len „ŽDC“) vo vnútroštátnej železničnej doprave, spolu s niektorými doplnkovými a vedľajšími službami súvisiacimi s prevádzkou dráh bola upravená Výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy (ďalej len „ÚRŽD“) č. 654/2005 z 19.12.2005, ktorým sa ustanovuje rozsah regulácie cien v železničnej doprave v znení

neskorších predpisov, vydaným podľa § 38m ods. 4 zákona č. 164/1996 Z. z. Výnos, účinný do 01.01.2011, určoval maximálnu cenu za použitie ŽDC ako trojzložkovú. Jednotlivé zložky ceny na troch kategóriách tratí tvorili rozsah dopravného výkonu vyjadrený vo vlakových kilometroch (vlkm), v tisícoch hrubých tonokilometroch (hrtkm) a v počte vlakov, s rozdielnymi sadzbami pre osobnú dopravu a nákladnú dopravu. Súčasťou poplatku za použitie ŽDC do 31.12.2010 boli služby posunu a technickej kancelárie. Štát, v zastúpení MDPT SR/MDVRR SR si do roku 2010 objednával výkony, ktoré však neuhrádzal v plnom rozsahu. Uvedená skutočnosť významnou mierou zapríčinila vzrastajúcu zadlženosť ŽSR, čo spôsobovalo kumulatívny dlh tvorený uznanými, ale neuhradenými pohľadávkami ŽSR voči štátu.

„Zmluvou o prevádzkovaní dráh na rok 2010“ (ďalej „ZPD“), uzavretou 15.12.2009 na obdobie 1 roka, sa vlastník dráh a objednávateľ (MDPT SR) zaviazal poskytnúť prevádzkovateľovi dráh (ŽSR) neinvestičnú dotáciu v sume 119 498 108 Eur, v súlade so zákonom č. 497/2009 Z. z. o štátnom rozpočte na rok 2010 a schválených rozpočtových opatrení, určenú na krytie rozdielu medzi plánovanými nákladmi a výnosmi. Rozdiel medzi stratou z prevádzkovania dráh a neinvestičnou dotáciou mohol byť so súhlasom vlastníka dráh krytý úverom a následne uznaným za ekonomicky oprávnený náklad. Neoddeliteľnou súčasťou ZPD boli prílohy č. 1, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6, 7a a 7b, obsahujúce špecifikáciu nákladov a jednotlivých činností ŽDC; zoznam vlakových úsekov podľa kategórií tratí a úsekov dopravnej cesty; základné kapacity ŽDC na zabezpečenie prevádzkovania dráh; rozsah plánovaných dopravných výkonov a plánovaných výnosov z poplatku za použitie ŽDC; kvantifikáciu nákladov; prehľad o plánovaných výkonoch a výsledku hospodárenia z prevádzkovania dráh; prevádzkové a ekonomické ukazovatele, sankcie a stimuly; ekonomicky neoprávnené náklady; náklady osobitne uznané vlastníkom dráhy pred ich realizáciou. Podľa čl. IX bodu 3 ZPD boli ŽSR povinné do 90 dní po skončení účtovnej závierky príslušného polroka predložiť ministerstvu plnenie sledovaných výkonov, výnosov a nákladov s tým, že vyhodnotenie plnenia ukazovateľov bude vykonané polročne a protokolárne vyhodnotenie ročne. V čl. V ods. 5 a čl. VI ods. 5 ZPD bola stanovená podmienka, overiť výnosy a náklady nezávislým audítorm. Podmienka bola splnená. Overenie vykonala 14.03.2011 audítorská firma z Banskej Bystrice. Správa nezávislého audítora z overenia ekonomicky oprávnených nákladov a ekonomicky oprávnených výnosov za rok 2010 bola spracovaná 16.03.2011.

ŽSR vypracovalo návrh „Vyhodnotenia plnenia ZPD“ a návrh „Protokolu o vyhodnotení plnenia ZPD“, ktoré schválila Správna rada ŽSR 31.03.2011. Predmetné návrhy boli postúpené na MDVRR SR. Následne 02.06.2011 boli schválené poradou vedenia ministerstva a 03.06.2011 podpísané zástupcami ŽSR a MDVRR SR.

Kontrolou plnenia a vyhodnotenia ZPD bolo zistené, že:

- z plánovanej sumy ekonomicky oprávnených nákladov (ďalej len „EON“) bolo čerpaných 94,69 %. Úspora finančných prostriedkov bola dosiahnutá znížením nákladov na opravy a údržbu, znížením spotreby materiálu, zastavením obstarávania v II. polroku 2010 a nečerpaním plánovaného kontokorentného úveru, ktorého reálna potreba sa prejavila až začiatkom roka 2011,
- vykázaná úspora EON bola podnetom k tomu, aby sa do Protokolu o vyhodnotení plnenia ZPD zapracovala dohoda, že ŽSR si (v súlade s listom MDPT SR zo 16.06.2010) uplatnia náklady na odstupné a náklady náhrady príjmu počas pracovnej neschopnosti (ďalej aj „PN“) presahujúce minimálnu výšku stanovenú zákonom, v celkovej sume

- 231 594 Eur s tým, že budú započítané ako EON. Zápočtom osobitne uznaných nákladov nebol prekročený rozpočet ŽSR na rok 2010,
- plánované parametre EON v roku 2010 neboli dodržané v oblasti odpisov DHM a DNM (107,02 %), v položke cestovné, zvýšením čerpania stravného pri pracovných cestách v roku 2010 (109,56 %), s ktorými sa v pláne neuvažovalo,
 - MDVRR SR si voči ŽSR uplatnilo v roku 2010 sankciu za nedodržanie čakacích časov v 12 opodstatnených prípadoch (z 35 podaní) tým, že znížilo nekrytú stratu o sumu -3 950 Eur,
 - MDVRR SR uznalo ZPD za rok 2010 za splnenú. Celková nekrytá strata za rok 2010 bola uznaná v sume 75 988 371 Eur s tým, že bude vyrovnaná do 31.12.2013, v tom boli započítané: osobitne uznané náklady v sume +231 594,00 Eur a sankcia za nedodržanie čakacích časov -3 950 Eur,
 - v prílohe č.7b ZPD bolo dohodnuté, že odstupné a náhrada príjmu počas PN, čerpané nad rámec minimálnej výšky stanovenej zákonom, budú pre účely EON uznané na základe osobitného súhlasu vlastníka dráh. ŽSR listom zo 04.06.2010 požiadalo MDPT SR o stanovisko k žiadosti o uznanie uvedených nákladov pred ich realizáciou, spolu v sume 300 tis. Eur. Z toho 110 tis. Eur na odstupné čerpané nad minimálnu výšku stanovenú zákonom a 190 tis. Eur na úhradu nákladov pri náhrade príjmu počas PN čerpané nad rámec zákona č. 462/2003 Z. z. o náhrade príjmu pri dočasnej pracovnej neschopnosti zamestnanca a o zmene a doplnení niektorých zákonov. MDVRR SR vydalo dňa 16.06.2010 písomné stanovisko, v ktorom nepotvrdilo výslovne, jasne a zrozumiteľne, že požadovanú sumu uznáva za EON. Vzhľadom na nevydanie súhlasu, čerpanie uvedených prostriedkov ŽSR počas roka 2010 nezahrnulo do EON. Kontrolou bolo zistené, že až v protokolárnom vyhodnotení plnenia ZPD uznalo MDVRR SR osobitne uznané náklady v sume 231 594 Eur, s tým, že schválený rozpočet na rok 2010 nebol prekročený. Uvedeným konaním nebol dodržaný spôsob a forma ich schválenia, v zmysle Prílohy č. 7b) k ZPD, podľa ktorej na uznanie uvedených nákladov bolo potrebné vydať osobitný jednoznačný súhlas vlastníka dráhy pred ich realizáciou a nie až po ich realizácii. Osobitný súhlas do dňa skončenia výkonu kontroly nebol MDVRR SR vydaný.

Preverením dodržiavania podmienok ZPD bolo zistené:

Pri schvaľovaní osobitne uznaných nákladov ZPD na rok 2010, nebol po formálnej stránke dodržaný spôsob ich schválenia stanovený v Prílohe č. 7b) zmluvy, pretože na ich uznanie nebol pred ich realizáciou vydaný osobitný súhlas MDVRR SR. Osobitne uznané náklady MDVRR SR odsúhlasilo až v protokolárnom vyhodnotení zmluvy, pričom za ekonomicky oprávnené náklady ZPD boli uznané až po podpísaní protokolárneho vyhodnotenia. Uvedená skutočnosť nebola v súlade s § 43 Občianskeho zákonníka, podľa ktorého účastníci sú povinní dbať, aby s pri úprave zmluvných vzťahov odstránilo všetko, čo by mohlo viesť k vzniku rozporov.

V roku 2010 nebola zo strany MDVRR SR vykonaná kontrola plnenia predmetu zmluvy a splnenia podmienok na poskytnutie finančných prostriedkov priamo na ŽSR, na ktorú bolo MDVRR SR oprávnené v zmysle čl. IX ZPD.

Absentuje výnos MDVRR SR pre stanovenie postupov pri predkladaní žiadostí o dotácie podľa § 61 zákona č. 513/2009 Z. z., ktorý malo ministerstvo v zmysle Protokolu o vyhodnotení ZPD za rok 2009 vydať. (K termínu výkonu kontroly uvedený výnos vydaný nebol).

3.1.2 Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011-2013 a výsledky jej vyhodnotenia

V roku 2011 sa zaviedol nový model financovania, ŽI v zmysle ktorého sa uplatňoval rovnoprávny prístup k ŽI a k ostatným službám, na základe vopred stanovených rámcových a nediskriminačných zásad, spočívajúcich:

- v spôsobe úhrady nákladov za používanie ŽI formou fixných a variabilných nákladov, fixné náklady kryté finančnými prostriedkami zo štátneho rozpočtu,
- vo vyňatí doplnkových a vedľajších služieb z poplatku za používanie ŽI.

Zmluvné podmienky prevádzkovania ŽI a spôsob úhrady za jej použitie v roku 2011 boli realizované podľa nasledovných právnych noriem:

- zákonom č. 513/2009 Z. z., vydaným v súlade so Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26.02.2001 o pridelovaní kapacity ŽI, vyberaní poplatkov za používanie ŽI a certifikácie bezpečnosti, ktorým boli od 01.01.2011 prijaté nové princípy spoplatňovania a financovania ŽI,
- Výnosom ÚRŽD č. 2/2010 o regulačnom rámci pre určovanie úhrad za prístup k ŽI, vydaným v súlade s § 53 ods. 1 písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z., ktorým bol s účinnosťou od 01.09.2010 stanovený spôsob regulácie úhrad za služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam, zabezpečujúci rovnocenné a nediskriminačné úhrady pre všetky železničné podniky,
- Výnosom ÚRŽD č. 3/2010 z 02.12.2010 o určení úhrad za prístup k ŽI, vydaným podľa § 53 ods. 1 písm. a) zákona č. 513/2009 Z. z., ktorým s účinnosťou od 01.01.2011 boli určené maximálne úhrady za prístup k ŽI v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam.

Dňa 27.12.2010 bola medzi zástupcami MDVRR SR (vlastníkom ŽI a objednávateľom) a ŽSR (manažérom ŽI a dodávateľom) uzavretá „Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013“ (ďalej len „ZPŽI“). Neoddeliteľnou súčasťou ZPŽI boli prílohy č. 1a, 1b, 1c, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, v ktorých boli špecifikované podmienky naplňovania účelu ZPŽI v roku 2011, v tom základné kapacity ŽI na roky 2011 – 2013, kategórie tratí; prevádzkové parametre vlakových úsekov; špecifikácia výkonov a činností ŽSR; rozsah plánovaných dopravných výkonov železničných dopravcov; kvantifikácia EON ŽSR na rok 2011; náklady osobitne uznané MDVRR SR; základné ukazovatele, sankcie a stimuly; celková bilancia variabilných a fixných nákladov ŽSR v roku 2011 a ekonomicky neoprávnené náklady ŽSR. V ZPŽI bol uplatnený nový model spoplatňovania a financovania prístupu k ŽI tým, že poskytovanie služieb železničným dopravcom za úhradu vychádzalo z nároku na minimálny prístupový balík a na traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám nediskriminačným spôsobom. Podľa čl. IV ods. 3 ZPŽI, celková úhrada pre ŽSR na krytie fixnej časti EON v roku 2011 bola dohodnutá v sume do 199 498 tis. Eur (z toho 119 498 tis. Eur súlade so zákonom č. 498/2010 Z. z. o štátnom rozpočte na rok 2011 a 80 000 tis. Eur podľa rozpočtových opatrení schválených v roku 2011 na tento účel).

ZPŽI bola uzavretá na 3-ročné obdobie v súlade s § 56 ods. 3 zákona č. 513/2009 Z. z. s tým, že kvantifikácia fixných variabilných nákladov na roky 2012 a 2013 sa bude riešiť formou dodatkov.

ZPŽI bola v priebehu roka 2011 upravená 3 dodatkami:

- dodatkom č. 1 zo 14.04.2011 bola spresnená výška fixnej časti EON na rok 2011, ktorá bola v sume do 199 498 108 Eur s tým, že od 15.04.2011 bola zmenená výška a termín splátky fixnej časti EON z verejných zdrojov,
- dodatkom č. 2 z 23.08.2011 bol upravený termín a výška úhrady EON v sume 80 mil. Eur, poskytnutej z kapitoly MDVRR SR, schválenej rozpočtovým opatrením MF SR (č. 27/2011 z 01.08.2011),
- dodatkom č. 3 z 23.12.2011, ktorý nadobudol účinnosť 01.01.2012, sa menila a doplnila ZPŽI vrátane jej príloh (č. 3, 5, 6, 8 a doplnená o prílohy č. 4a, 7a), z toho: čl. II ods. 2 ZPŽI bol doplnený o písm. f), podľa ktorého ŽSR bude zabezpečovať správu a údržbu ŽI v tzv. „útlmovom režime“ na tratiach vyňatých z režimu prevádzkovania rozhodnutím MDVRR SR z dôvodu nevykonávania dopravy na dráhe; na rok 2012 bola stanovená fixná časť EON do výšky 270 mil. Eur; čl. IV ZPŽI bol doplnený o nové odseky (5, 6) – v tom záväzok MDVRR SR, že o návrhu ŽSR o zaradení železničných tratí do útlmového režimu rozhodne najneskôr do troch mesiacov a záväzok, že uhradí výdavky s tým spojené.

MDVRR SR sa v čl. IV ods. 2 ZPŽI a v Prílohe č. 5 zaviazalo, že na základe osobitnej žiadosti ŽSR a osobitne vydaného súhlasu uhradí náklady vynaložené nad rámec zákona, ktoré nesúvisia s poskytovaním služieb podľa Prílohy č. 13 časť B bod 1 a 2 zákona č. 513/2009 Z. z. s tým, že ich vyúčtovanie bude pri protokolárnom vyhodnotení. Išlo o náklady na odstupné a náhradu počas PN vyplatené nad minimálnu výšku stanovenú zákonom poskytované podľa Kolektívnej zmluvy ŽSR na roky 2008 – 2011; iné náklady (napr. náklady na správu a usporiadanie nevysporiadaného majetku, na údržbu zrušených a neprevádzkovaných tratí, na vysporiadanie záväzkov voči dodávateľom a zamestnancom); náklady na výkon posunu a technickej kancelárie; náklady múzejno-dokumentačného centra spojené s mimoriadnymi prepravami a náklady súvisiace s odpustením úhrad za použitie ŽI za netypické jazdy. Prvú žiadosť o uznanie osobitných nákladov za ekonomicky oprávnené náklady ŽSR predložili na MDVRR SR dňa 30.09.2011. MDVRR SR súhlas nevydalo. ŽSR opätovne listom z 28.02.2012 požiadalo MDVRR SR o uznanie osobitných nákladov za rok 2011 za EON v celkovej sume 5 334 260 Eur. MDVRR SR vydalo 05.03.2012 písomné stanovisko, ktorým požiadalo ŽSR, aby v termíne do 16.03.2012 odôvodnili a špecifikovali jednotlivé náklady. Odpoveď ŽSR z 14.03.2012 bola doručená MDVRR SR 21.03.2012. MDVRR SR následne listom zo 04.04.2012 požiadalo ŽSR o prehodnotenie požadovanej výšky nákladov, pričom výslovný súhlas MDVRR SR nevydalo (odsúhlasené boli až v protokolárnom vyhodnotení ZPŽI).

Návrh Protokolu o vyhodnotení plnenia ZPŽI za rok 2011 bol prerokovaný a schválený Správnou radou ŽSR dňa 26.04.2012. Výsledky dosiahnuté za rok 2011, vrátane osobitne uznaných nákladov, boli zo strany MDVRR SR akceptované s tým, že záväzok MDVRR SR spolu 73 752 833 Eur bude uhradený najneskôr v roku 2014. Za nedodržanie kvalitatívnych ukazovateľov v 5 opodstatnených prípadoch si MDVRR SR uplatnilo voči ŽSR sankciu v sume 1 500,00 Eur. V rámci záverečného vyhodnotenia ZPŽI boli prijaté 4 opatrenia:

- prehodnotenie organizačnej štruktúry ŽSR,
- ŽSR prehodnotí účinnosť interných smerníc pre oblasť zahraničných pracovných ciest,
- ŽSR v r. 2012 odstráni všetky prechodné obmedzenia traťovej rýchlosti na trati S. N. Ves – Košice – Výhybňa Slivník, do 15.10.2012 pripraví spoločný postup systémového odstraňovania prechodných obmedzení traťových rýchlostí od r. 2013 v strednodobom a dlhodobom horizonte,

- ŽSR v spolupráci s MDVRR SR spracujú návrh aktualizácie Programu revitalizácie po roku 2013, zamerané na racionalizačné kroky, zefektívňovania systému riadenia, zvyšovania produktivity s previazanosťou na hmotnú stimuláciu zamestnancov.

Kontrolou ZPŽI na bolo zistené, že:

Osobitne náklady uznané nad rámec fixných nákladov vo výške 5 334 260 Eur, neboli v čase ich čerpania odsúhlasené MDVRR SR formou osobitného súhlasu v zmysle zmluvných podmienok ZPŽI na rok 2011. Uvedené náklady MDVRR SR odsúhlasilo až v protokolárnom vyhodnotení zmluvy a následne boli zahrnuté do EON.

Kontrolou ZPŽI bolo ďalej zistené že, kým v roku 2010 boli náklady osobitne uznané vlastníkom infraštruktúry kvantifikované v 3 bodoch, v celkovej požadovanej sume 231 594 Eur. V ZPŽI na rok 2011 boli osobitne uznané náklady kvantifikované v 6 bodoch, v celkovej plánovanej sume 4 665 000 EUR a následne boli so súhlasom ministerstva navýšené na 5 334 260 Eur. Uvedená skutočnosť bola v oboch prípadoch v súlade so ZPŽI. Jedným z prínosov nového modelu financovania ŽI je aj objektivizácia ukazovateľov na stanovenie dotácie štátu na financovanie služieb poskytovaných železničným podnikom, pričom štát uhrádza fixnú časť nákladov na služby v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam. Výšku uvedených nákladov v novom modeli financovania ovplyvňujú realizované výkony, možno ju presne vyčíslit' a tým stanoviť prostriedky potrebné na ich financovanie zo strany štátu. Aj keď opodstatnenosť čerpania osobitne uznaných nákladov je kontrolovaná a odsúhlasená ministerstvom a má oporu v ZPŽI, sú financované mimo rámca fixnej časti nákladov na služby poskytované železničným podnikom v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam a navyšujú tak náklady štátu na financovanie prevádzkovania ŽI. Obsah a rozsah osobitne uznaných nákladov je upravený iba zmluvou nie je explicitne určený zákonom a do budúcnosti nemožno vylúčiť riziko ich nárastu.

V bode 4 Prílohy č. 5 ZPŽI boli v rámci nákladov osobitne uznaných vlastníkom infraštruktúry, čiastočne zahrnuté aj náklady súvisiace s výkonmi posunu a technickej kancelárie. Výška uhrádzaných nákladov bola limitovaná do výšky 30 % z výnosov z výkonov posunu a technickej kancelárie hradených prepravcami, pričom v roku 2011 išlo o plánovanú sumu 3 300 000 Eur, z ktorej bolo čerpané 2 303 573 Eur. Uhrádzanie časti nákladov posunu a technickej kancelárie ministerstvom nie je v súlade s o zameraním nového modelu financovania ŽI, v zmysle ktorého uvedené náklady nemožno zaradiť do ekonomicky oprávnených nákladov s regulovanou cenou, ale by ich mali v plnej výške hradiť železničný dopravcovia (zákazníci ŽSR). V zmysle § 54 zákona č. 513/2009 Z. z. Železničné podniky majú za úhradu nárok na minimálny prístupový balík a na traťový prístup k servisným zariadeniam a k službám podľa prílohy č. 13 časti B prvého a druhého bodu, ktorých poskytovanie musí manažér infraštruktúry zabezpečovať všetkým užívateľom ŽI nediskriminačným spôsobom. Výkony posunu a technickej kancelárie sú však v zmysle bodu 3 časti B prílohy č. 13 zákona č. 513/2009 Z. z. zahrnuté medzi tzv. doplnkové služby. Uvedená situácia podľa ŽSR vznikla ako prechodné riešenie v súvislosti so zavedením nového modelu, nakoľko služby posunu a technickej kancelárie boli v starom modeli súčasťou regulovaných úhrad.

3.1.3 Odmeňovanie manažmentu ŽSR

Podľa § 4 zákona č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov, orgánmi ŽSR sú správna rada a generálny riaditeľ (ďalej aj „GR“).

Podľa § 5 citovaného zákona najvyšším orgánom ŽSR je Správna rada ŽSR, ktorá dozerá na činnosť GR, na funkčnosť riadenia, na činnosť železníc a ich hospodárnosť. Vymenovanie, resp. odvolanie členov správnej rady a jej predsedu bolo v právomocí ministra MDPT SR/MDVRR SR. Vymenovaním nevzniká členom správnej rady pracovný pomer. Do 30.10.2011 mala Správna rada ŽSR deväť členov, z toho traja boli volení zástupcovia z radov zamestnancov ŽSR a šiesti odborníci, najmä z odvetvia dopravy, financií, bankovníctva, hospodárstva a práva. Zákom č. 316/2011 Z. z. ktorým sa menil a dopĺňal zákon č. 258/1993 Z. z. o ŽSR v znení neskorších predpisov sa od 01.12.2011 znížil počet členov správnej rady na päť. Z toho štyria členovia sú odborníci z odvetvia dopravy, financií a práva a jeden je volený zástupca zamestnancov ŽSR. Podľa § 5 ods. 6 citovaného zákona členstvo v správnej rade je verejnou funkciou a za jej výkon prislúcha jej členom primeraná odmena, ktorej výšku stanoví vláda. Generálny riaditeľ riadi činnosť ŽSR a je za výsledky spoločnosti zodpovedný správnej rade. Generálny riaditeľ je štatutárnym orgánom ŽSR, zastupuje spoločnosť navonok a koná v jej mene vo všetkých veciach, pokiaľ nie sú vo výlučnej pôsobnosti správnej rady alebo MDVRR SR. Generálneho riaditeľa ŽSR na návrh správnej rady vymenúva a odvoláva minister.

Spôsob odmeňovania generálneho riaditeľa ŽSR bol stanovený v „Zmluve o výkone funkcie generálneho riaditeľa ŽSR“. V zmysle zmluvy, uzavretej medzi ministrom dopravy a generálnym riaditeľom ŽSR podľa § 269 ods. 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka v platnom znení, mal generálny riaditeľ ŽSR za obdobie výkonu funkcie nárok na mesačný plat vyplácaný z prostriedkov ŽSR a hmotnú stimuláciu v rozsahu 100 % z platu v kalendárnom roku. Z toho časť hmotnej stimulácie v rozsahu 70 % bola viazaná na plnenie ôsmich ekonomických ukazovateľov v kalendárnom roku a 30 % na splnenie termínov. Priznanie, krátenie či nepriznanie hmotnej stimulácie za hodnotené obdobie bolo v právomoci ministra. Okrem toho mal generálny riaditeľ ŽSR nárok na používanie jedného mobilného telefónu, osobného prenosného počítača, služobného motorového vozidla s prideleným vodičom alebo bez neho, ako aj nárok na náhradu nevyhnutných nákladov, ktoré mu vznikli v súvislosti s výkonom funkcie. Po odvolaní z funkcie mal generálny riaditeľ ŽSR nárok na náhradu vo výške 6-násobku jeho mesačného platu.

Z dokladov predložených kontrole bolo zistené, že:

- za obdobie od 01.01.2010 do 12.10.2010 bola generálnemu riaditeľovi ŽSR vyplatená hmotná stimulácia v sume 13 491,77 Eur, t. j. v rozsahu 35 % a za obdobie od 13.10.2010 do 31.12.2010 v sume 8 055,28 Eur, t. j. v rozsahu 75 %,
- generálny riaditeľ ŽSR v rokoch 2010 a 2011 nevyužíval možnosť používať osobný automobil bez vodiča a nežiadal o preplatenie výdavkov súvisiacich s ubytovaním,
- v sledovanom období bola generálnemu riaditeľovi ŽSR poskytnutá náhrada nevyhnutných nákladov súvisiacich s výkonom funkcie, z toho v roku 2010 suma 10 765,34 Eur a v roku 2011 suma 11 841,93 Eur, ktoré čerpal v súvislosti s riadením organizácie, v rámci stanoveného limitu nákladov na reprezentáciu ŽSR.

Odmeňovanie členov správnej rady sa na ŽSR vykonávalo podľa návrhu, schváleného uznesením vlády SR č. 172/1994. Odmeny členom správnej rady boli vyplácané podielom z pevnej zložky mesačného platu generálneho riaditeľa, z toho predsedovi prináležalo 50 %, podpredsedovi 45 % a členom 40 %. Pri dosiahnutí priaznivých hospodárskych výsledkov sa mohli poskytnúť aj odmeny z použiteľného zisku ŽSR, do výšky 20 % z vyplnenej základnej odmeny. Členom SR ŽSR boli v roku 2010 vyplatené odmeny spolu v sume 156 596,50 Eur a v roku 2011 spolu v sume 195 210 Eur. Vyplácanie odmien členom Správnej rady ŽSR nad rámec uvedeného návrhu uznesenia vlády č. 172/1994 nebolo zistené.

Kontrolou v oblasti odmeňovanie manažmentu ŽSR bolo zistené že:

ŽSR 26.04.1994 vypracovali návrh kritérií na vyplácanie, krátenie a nepriznanie základných odmien členom správnej rady a na priznanie ročných odmien z použiteľného zisku. Ďalší postup, stanovený v bode C uznesenia vlády SR č. 172/1994, podľa ktorého minister schválil kritériá na vyplácanie odmien, nebol preukázaný.

V ŽSR sa (do termínu kontroly) neaplikovalo uznesenie vlády SR č. 159 z 02.03.2011, ktorým bol schválený návrh pravidiel výberu, riadenia a odmeňovania zástupcov štátu v orgánoch spoločnosti s majetkovou účasťou štátu. Predmetným uznesením bolo uložené všetkým ministrom do 30.06.2011 zabezpečiť implementáciu schválených pravidiel.

3.2 Dodržiavanie zmluvných podmienok Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 (nový model prevádzkovania železničnej infraštruktúry).

Kontrolou dodržiavania príslušných ustanovení ZPŽI za rok 2011 bolo zistené:

V zmysle príloh č. 1a, 1b a 1c ZPŽI, ktoré definovali rozsah spravovanej ŽI (napr. stavebné parametre, zoznam tratí a vlakových úsekov) v roku 2011 spravovali ŽSR 3 659 km tratí. V zmysle čl. III ods. 4 ZPŽI bol pre ŽSR stanovený predpokladaný rozsah výkonov dohodnutý so železničnými podnikmi. ŽSR vykonávali správu a obsluhu ŽI na zmluvne stanovenom rozsahu tratí.

Na rok 2011 boli v zmysle Prílohy č. 3 k ZPŽI naplánované výkony v osobnej doprave (ďalej aj „OD“) v celkovom objeme 31 604 000 vlkm, pričom skutočné výkony dosiahli objem 31 138 028 vlkm, čo v percentuálnom vyjadrení predstavuje plnenie plánu na 98,53 %. Výkony OD vyjadrené v hrtkm boli naplánované v objeme 8 160 000 tis. hrtkm, skutočne dosiahnutý objem bol 8 332 756 tis. hrtkm (t. j. plnenie na 102,12 %).

Výkony železničných podnikov v nákladnej doprave (ďalej aj „ND“) boli na rok 2011 naplánované v celkovom objeme 14 886 400 vlkm. Objem skutočne dosiahnutých výkonov predstavoval 14 250 800 vlkm, t. j. plnenie plánu na úrovni 95,73 %. Výkony ND vyjadrené v hrtkm boli naplánované v objeme 17 400 000 tis. hrtkm a skutočne dosiahnuté 18 014 634 tis. hrtkm (plnenie plánu na 103,53 %).

Výkony železničných podnikov spolu (ND aj OD) boli predpokladané v celkovom objeme 46 490 400 vlkm. Skutočne zrealizované výkony za rok 2011 dosiahli 45 388 828 vlkm, čo predstavuje plnenie plánu na 97,63 %.

Zároveň v Prílohe č. 3 k ZPŽI boli predpokladané celkové výkony železničných podnikov (ND aj OD) vyjadrené v hrtkm v objeme 25 560 000 tis. hrtkm. Skutočne dosiahnutý objem týchto výkonov za rok 2011 predstavoval 26 347 390 tis. hrtkm. Percentuálne plnenie plánu výkonov vyjadrených v hrtkm bolo v roku 2011 na úrovni 103,08%.

V súlade s novým systémom spoplatňovania ŽI boli na rok 2011 naplánované výkony železničných podnikov aj v počte použití osobných staníc, ich budov a zariadení (počet zastavení), resp. v počte použití zriaďovacích staníc a zariadení na zostavovanie vlakov a nákladných terminálov (počet použití). V OD bolo na rok 2011 naplánovaných 6 165 000 zastavení, pričom skutočný počet zastavení bol 6 345 310, čo predstavuje plnenie plánu ZPŽI na 102,92 %. V ND bolo pre rok 2011 naplánovaných 577 352 použití. Skutočný počet použití v roku 2011 predstavoval 359 580, t. j. 62,28 % plnenie plánu ZPŽI. Celkove bol plán pre ukazovateľ počet zastavení/použití (ND aj OD) splnený v roku 2011 na 99,44 %.

Na výkonoch v OD sa podieľala hlavne Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (99,99%). Zároveň boli v OD v roku 2011 zrealizované výkony dvoch súkromných spoločností v objeme 2 614 vlkm, resp. 536 tis. hrkm a v objeme 8 vlkm, resp. 1 tis. hrkm.

V ND sa na zrealizovaných výkonoch podieľalo celkom 32 dopravcov, z ktorých najvyšší podiel na celkových výkonoch (v priemere 91,83 %) dosiahla Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. Ostatné železničné podniky v ND mali v rámci ZPŽI naplánované dopravné výkony na rok 2011 spolu vo výške 684 000 vlkm resp. 638 000 tis. hrkm. Skutočne dosiahnuté výkony (ostatných podnikov okrem Carga Slovakia, a.s.) v roku 2011 predstavovali objem 1 456 523 vlkm (212,94 % oproti plánu ZPŽI) a 1 388 845 tis. hrkm (217,69 % oproti plánu ZPŽI).

V zmysle ZPŽI celkové predpokladané výkony v osobnej ako aj nákladnej doprave boli v roku 2011 plnené na 97,63 % pre vlkm, 103,8% pre hrkm. Oproti starému modelu financovania došlo v roku 2011 k doplneniu plánovaných a sledovaných výkonových ukazovateľov železničných podnikov o počet použití osobných staníc a ich budov a zariadení (počet zastavení v osobnej doprave) a počet použití zriaďovacích staníc a zariadení na zostavovanie vlakov a nákladných terminálov (v nákladnej doprave), uvedený ukazovateľ bol naplnený na 99,44 %.

V zmysle čl. III ods. 5 ZPŽI sa ŽSR zaviazali v prípade, že umožnia vykonávanie dopravy na železničných tratiach železničným podnikom, aj za úhradu nižšiu ako je určená ÚRŽD, postupovať rovnako a nediskriminačne a o nižších úhradách vopred informovať vlastníka infraštruktúry. V roku 2011 nebolo zo strany ŽSR potrebné informovať vlastníka ŽI o nižších úhradách, nakoľko možnosť stanovenia nižšej ceny za použitie ŽI než je cena určená regulačným úradom nebola zo strany ŽSR uplatnená.

V zmysle čl. III ods. 6 ZPŽI sa ŽSR zaviazali určené základné interné predpisy a smernice, ako aj ich zmeny, po ich vydaní dodať vlastníčkovi infraštruktúry. Zasielanie uvedených predpisov a ich zmien bolo zo strany ŽSR realizované písomne formou listov zo strany príslušných odborov.

V zmysle čl. V ods. 2 ZPŽI sa ŽSR zaviazali preukázať skutočné výnosy z prevádzkovania ŽI dokumentáciou a účtovnými dokladmi po overení svojej účtovnej závierky nezávislým audítorm. Skutočné výnosy z prevádzkovania ŽI v roku 2011 preukázali ŽSR v súlade s individuálnou účtovnou závierkou ŽSR za rok 2011 z 19.03.2012, ktorá bola overená nezávislým audítorm.

V zmysle čl. VI ods. 4 ZPŽI sa ŽSR zaviazali preukázať skutočné ekonomicky oprávnené náklady z prevádzkovania ŽI dokumentáciou a účtovnými dokladmi po overení účtovnej závierky nezávislým audítorm a evidovať náklady súvisiace s plnením zmluvy osobitne od nákladov ostatných činností. Skutočné EON boli preukázané v zmysle účtovnej závierky ŽSR za rok 2011, z 19.03.2012 v protokolárnom vyhodnotení zmluvy.

Náklady súvisiace s plnením zmluvy viedli ŽSR osobitne v účtovnej evidencii v module „BVV výkazníctvo“ v ekonomickom informačnom systéme SAP, pod označením „náklady hlavnej činnosti“.

V zmysle čl. IX ods. 3 ZPŽI bolo plnenie zmluvy vyhodnocované prostredníctvom stanovených vybraných ukazovateľov (napr. výkony, výnosy, náklady) na polročnej báze a celkové protokolárne vyhodnotenie plnenia zmluvy na ročnej báze. Polročné a rovnako aj celkové protokolárne vyhodnotenie plnenia zmluvy sa realizovali v stanovenej štruktúre. Celkové protokolárne vyhodnotenie plnenia ZPŽI za rok 2011 bolo parafované zmluvnými stranami 05.09.2012. V protokolárnom vyhodnotení zmluvy akceptovalo MDVRR SR výsledky dosiahnuté pri plnení povinností manažéra ŽI a vyhodnotilo zmluvu v roku 2011 za splnenú.

Podľa čl. X ods. 1 ZPŽI prevádzkovateľ dráh povinný viesť prehľadnú evidenciu sťažností, podaní a návrhov ku kvalite poskytovaných výkonov, ktoré mu boli adresované. Každú sťažnosť, podanie a návrh bol povinný posúdiť a rozhodnúť o postupe riešenia vecí. Vyhodnotenie týchto ukazovateľov bolo ŽSR povinné predložiť v termíne protokolárneho vyhodnocovania zmlúv. Kontrolou bolo zistené, že ŽSR viedli v kontrolovanom období evidenciu došlých sťažností, podaní a návrhov, v zmysle uvedeného ustanovenia zmluvy. Vyhodnotenia ukazovateľov, ktoré vyplývali z vyššie uvedeného článku zmluvy boli vypracované včas.

V zmysle Prílohy č. 6 ZPŽI boli pre hodnotenie kvality plnenia povinností manažéra ŽI stanovené prevádzkové, výkonové a ekonomické ukazovatele a zároveň aj sankčné ukazovatele a stimuly za dodržanie zmluvných podmienok. Nedodržanie sankčných ukazovateľov oprávňovalo vlastníka ŽI ako objednávateľa zmluvných výkonov k uplatneniu vymedzených finančných sankcií. Kontrolou bolo preverené, či boli prevádzkové, výkonové, ekonomické a sankčné ukazovatele ZPŽI sledované a vyhodnocované a či sa uplatnili zmluvné sankcie za ich porušenie. Sankčné ukazovatele predstavovali:

1. Minimálne plnenie Grafikonu vlakovej dopravy v osobnej doprave, na úrovni 94 %

Zmluvne stanovená sankcia za každé i začaté percento pod stanovené plnenie predstavovala 15 000 Eur. V roku 2011 bol GVD v osobnej doprave splnený na 95,94 %, čím bolo plánované plnenie GVD v zmysle ZPŽI prekročené o 1,94 %.

2. Bezpečnosť vlakovej dopravy

V zmysle stanoveného sankčného ukazovateľa boli ŽSR zaviazané nezvyšovať počet nehôd z viny manažéra infraštruktúry v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Sankcie za nehody spôsobené vinou manažéra infraštruktúry neboli uplatnené, nakoľko celkový počet nehôd oproti predchádzajúcemu roku poklesol. K vchodom na obsadenú koľaj a do obsadeného oddielu bez následkov došlo v roku 2011 k 8 prípadom oproti 11 prípadom v roku 2010. K nehode pri posune, zrážke vlakov a vykoľajeniu s určeným následkom (smrť, ťažké zranenie, materiálne škody nad 150 000 Eur) nedošlo v roku 2011 vôbec, oproti roku 2010, keď v uvedenej kategórii zaznamenali ŽSR jednu nehodu. Na základe vyhodnotených údajov je ukazovateľ považovaný za splnený.

3. Dodržiavanie čakacích časov (prípojnosť medzi vlakmi osobnej dopravy)

V zmysle ZPŽI boli sankcie stanovené za každý jeden opodstatnený prípad porušenia predpísaných čakacích časov vo výške 300 Eur. V priebehu roka 2011 bolo v centrálnej evidencii GR ŽSR zaevidovaných vo veci nedodržania čakacích časov (straty prípoja) celkovo 25 podaní. Z uvedeného počtu podaní bolo päť prípadov vyhodnotených ako opodstatnené (spôsobené z viny ŽSR). V 19 prípadoch boli podania vyhodnotené ako neopodstatnené a 1 podanie bolo z dôvodu vecnej príslušnosti postúpené inému subjektu. V rámci ŽSR bola vo všetkých opodstatnených prípadoch vyvedená zodpovednosť a jednotlivé prípady boli riešené v zmysle Prémiového poriadku ŽSR. MDVRR SR si uplatnilo voči ŽSR stanovenú sankciu vo výške 1500 Eur pri protokolárnom vyhodnotení ZPŽI za rok 2011.

4. Zvýšenie rýchlosti

V zmysle vyššie uvedeného sankčného ukazovateľa bol manažér infraštruktúry povinný zabezpečiť medziročné zvýšenie traťovej rýchlosti vlakov osobnej dopravy o 0,2 %. V prípade nezvýšenia rýchlosti alebo jej zníženia, ak to manažér infraštruktúry neodôvodní, bola stanovená sankcia za každé celé percento pod stanovené plnenie vo výške 15 000 Eur.

V roku 2011 dosiahla priemerná traťová rýchlosť úroveň 70,866 km/h, čo predstavuje nárast oproti roku 2010 o 1,79 %. Uvedený nárast priemernej traťovej rýchlosti bol dosiahnutý modernizáciou technických zariadení ŽI v správe ŽSR. Na základe tejto skutočnosti kontrola považuje ukazovateľ za splnený.

5. Zastavenie prevádzky infraštruktúry bez predchádzajúceho súhlasu objednávateľa

V zmysle Prílohy č. 6 odsek 6 ZPŽI, ak manažér infraštruktúry zastaví prevádzku infraštruktúry bez predchádzajúceho súhlasu objednávateľa, okrem zastavení z bezpečnostných dôvodov, objednávateľ môže zadržať až do 2 % mesačnej platby podľa článku IV odsek 4 ZPŽI. V roku 2011 nedošlo zo strany manažéra infraštruktúry k predmetnému zastaveniu prevádzky infraštruktúry. Všetky zastavenia prevádzky ŽI uplatnené v roku 2011 boli na základe vopred schválených výlukových aktivít prípadne z dôvodu zaistenia bezpečnosti železničnej prevádzky. Uvedený ukazovateľ bol splnený.

6. Zníženie nákladov

Na základe uvedeného sankčného ukazovateľa manažér infraštruktúry zabezpečí zníženie celkových nákladov o 0,5 % oproti nákladom plánovaných ZPŽI. Na splnenie uvedeného ukazovateľa viaže minimálne 2 % celkových priamych mzdových nákladov generálneho riaditeľa ŽSR a jeho námestníkov, za účelom dosiahnutia motivácie na zníženie nákladov stanovených touto zmluvou, do doby vyhodnotenia zmluvy. Podľa výsledkov hospodárenia za rok 2011, auditovaných nezávislým audítorm, dosiahli ŽSR skutočné EON zo ZPŽI vo výške 352 044 185 Eur, pričom celkové EON plánované ZPŽI pre rok 2011 boli stanovené vo výške 397 386 000 Eur. Z uvedenej skutočnosti vyplýva pre ŽSR úspora nákladov vo výške 45 341 815 Eur, t. j. 11,41 % z plánovaných nákladov. Uvedený ukazovateľ hmotnej stimulácie mal generálny riaditeľ ŽSR zapracovaný v Zmluve o výkone funkcie generálneho riaditeľa ŽSR a jeho námestníci v dohodách o poskytovaní zmluvnej mzdy a funkčných požitkov.

Prevádzkové, výkonové, ekonomické a sankčné ukazovatele boli zo strany ŽSR a MDVRR SR sledované a vyhodnocované a zmluvné sankcie za ich porušenie boli zo strany MDVRR SR uplatnené.

Predmetom ZPŽI bola aj úprava podmienok financovania objednaných výkonov zo strany objednávateľa. MDVRR SR sa zaviazalo zabezpečiť manažérovi infraštruktúry z rozpočtu verejnej správy úhradu podľa § 56 a § 61 zákona č. 513/2009 Z. z. neinvestičnú dotáciu na prevádzku ŽI podľa do výšky schváleného štátneho rozpočtu.

V zmysle § 61 uvedeného zákona môže byť manažérovi infraštruktúry poskytnutá dotácia zo štátneho rozpočtu na úhradu environmentálnych nákladov, ktoré preukázateľne vynaložil na prevádzku ŽI, a ktoré neboli zahrnuté v úhradách zaplatených železničnými podnikmi, nákladov vyvolaných nehodami a mimoriadnymi udalosťami a pod. V roku 2011 nebola ŽSR poskytnutá dotácia v zmysle § 61; uplatnený bol len postup podľa § 56 uvedeného zákona, v zmysle ktorého uhrádzalo ministerstvo fixnú časť ekonomicky oprávnených nákladov súvisiacich s poskytovaním služieb ŽI.

Okrem úhrady fixnej časti EON sa ministerstvo zaviazalo v zmysle čl. IV ods. 2 ZPŽI uhradiť manažérovi infraštruktúry aj ďalšie náklady, ktoré nesúviseli s poskytovaním služieb podľa Prílohy č.13 časť B bod 1 a 2 zákona č. 513/2009 Z. z. Účel a predpokladaný rozsah uvedených nákladov bol špecifikovaný v Prílohe č. 5 ZPŽI, ako náklady osobitne uznané vlastníkom infraštruktúry. V súlade s Prílohou č. 5 k ZPŽI sa predpokladala výška týchto nákladov pre rok 2011 v sume 4 665 000 Eur. Na základe skutočne vyčíslených výsledkov ŽSR, ktoré boli overené nezávislým audítorm, predstavovala výška skutočne čerpaných nákladov pre rok 2011 celkový objem 5 334 260 Eur. Ministerstvo po preverení a posúdení

oprávnenosti osobitne uznané náklady v uvedenej výške odsúhlasilo v protokolárnom vyhodnotení zmluvy.

Kontrolou plnenia jednotlivých ustanovení ZPŽI bolo zistené, že zmluva bola zo strany ŽSR v roku 2011 dodržaná.

3.3 Vynakladanie verejných prostriedkov neinvestičnej dotácie na základe Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 a investičnej dotácie na základe zmluvy č. 11/190/2010 a zmluvy č. 44/1900/2011.

V kontrolovanom období rokov 2010 a 2011 boli z rozpočtovej kapitoly MDVRR SR poskytnuté pre ŽSR neinvestičné dotácie na podprogram 07S05 Podpora verejných služieb – prevádzkovanie dráh v celkovej výške 164 309 899 Eur v roku 2010 a 199 498 108 Eur v roku 2011.

Kapitálové finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu boli poskytnuté na investičné dotácie na výstavbu a obnovu železničnej siete po úprave rozpočtovými opatreniami, v roku 2010 v celkovej výške 14 177 997,61 Eur a v roku 2011 vo výške 75 192 023,56 Eur.

Kapitálové transfery z prostriedkov EÚ - Kohézneho fondu boli poskytnuté v roku 2010 vo výške 184 960 499,28 Eur, z toho spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu 27 744 074,90 Eur a v roku 2011 vo výške 360 113 151,28 Eur, z toho spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu vo výške 54 016 959,29 Eur.

3.3.1 Vyhodnotenie čerpania prostriedkov na neinvestičnú dotáciu v zmysle finančného plnenia zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013

ZPŽI bola pre rok 2011 uzatvorená ako nevybilancovaná s plánovaným záporným hospodárskym výsledkom – 106 513 892 Eur (vrátane nákladov osobitne uznaných vlastníkom infraštruktúry v zmysle prílohy č. 5 uvedenej zmluvy). Plánovaná fixná časť EON ktorú v zmysle nového modelu prevádzkovania ŽI uhradza štát predstavovala sumu 199 498 108 Eur, z toho 119 498 108 Eur v zmysle zákona č. 498/2010 o štátnom rozpočte na rok 2011 a 80 000 000 Eur v zmysle rozpočtového opatrenia MF SR č. 27/2011 zo dňa 01.08.2011.

Skutočné celkové EON dosiahli v roku 2011 výšku 352 044 185 Eur, čo predstavuje nižšie čerpanie oproti plánu ZPŽI (397 386 000 Eur) o 45 341 815 Eur a percentuálne plnenie plánu ZPŽI na úrovni 88,59 %. V členení na náklady variabilné a fixné dosiahli variabilné EON zo ZPŽI hodnotu 83 740 732 Eur, t. j. 87,29 % plnenie plánu ZPŽI (95 939 000 Eur). Ekonomicky oprávnené fixné náklady dosiahli v roku 2011 hodnotu 268 303 453 Eur, čím bol splnený plán ZPŽI (301 447 000 Eur) na úrovni 89,00 %.

Nižšie plnenie plánu EON bolo dosiahnuté najmä úsporou priamych nákladov a finančných nákladov. Najvýznamnejšie úspory priamych nákladov boli dosiahnuté najmä v spotrebe materiálu v dôsledku nižšej skutočnej spotreby materiálu na opravy a údržbu majetku zariadení ŽI. Ďalšia významná úspora nákladov bola dosiahnutá v nákladoch na opravy a údržbu v dôsledku realizácie Programu úspor a optimalizácie ŽSR v nadväznosti na Program revitalizácie železničných spoločností v SR, schválený uznesením vlády SR č. 188/2011.

Celkové výnosy zo ZPŽI dosiahli v sledovanom období výšku 95 946 270 Eur, čo predstavuje plnenie plánu podľa ZPŽI na 99,90 %, t. j. o 92 730 Eur menej, ako bolo

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

uvažované v ZPŽI (96 039 000 Eur). Z celkových EOV dosiahli úhrady za použitie ŽI výšku 95 560 998 Eur, čo je 99,61 % plnenie plánu podľa ZPŽI (95 939 000 Eur).

Skutočný dosiahnutý hospodársky výsledok zo zmluvy ZPŽI bola pre rok 2011 strata vo výške 61 934 067 Eur (po zahrnutí nákladov osobitne uznaných vlastníkom infraštruktúry v zmysle Prílohy č. 5 uvedenej zmluvy). Pre štát zostáva uhradiť zmluvný záväzok 73 752 833 Eur. V zmysle časti B bodu 3 protokolu o vyhodnotení plnenia ZPŽI si uvedený záväzok uplatní MDVRR SR v rámci priorit návrhu rozpočtu verejnej správy najneskôr na rok 2014. Celkové znázornenie plánovaného a skutočného financovania ZPŽI je znázornené v tabuľke č. 6:

Tabuľka č. 6

Bilancia ZPŽI 2011	Plán 2011 v tis. Eur			Skutočnosť 2011 v tis. Eur		
	variabilné	fixné	spolu	variabilné	fixné	spolu
Náklady železničnej infraštruktúry						
Priame náklady	87 376	162 176	249 552	73 260 646	123 351 846	196 612 492
Odpisy majetku ŽI	0	123 563	123 563	0	115 027 469	115 027 469
<i>v tom: odpisy z majetku obstaraného z fondov EÚ a zo ŠR</i>	0	42 926	42 926	0	37 719 924	37 719 924
Nepriame náklady (režijné)	8 563	46 478	55 041	10 480 086	59 444 469	69 924 555
Finančné náklady	0	12 155	12 155	0	8 199 593	8 199 593
Náklady železničnej infraštruktúry spolu	95 939	301 447	397 386	83 740 732	268 303 453	352 044 185
Náklady osobitne uznané vlastníkom infraštruktúry						0
Ekonomicky oprávnené náklady ŽI (bez nákladov na odpisy majetku hradeného z fondov EÚ a zo ŠR)	95 939	301 447	397 386	83 740 732	268 303 453	352 044 185
Výnosy železničnej infraštruktúry	úhrada	ostatné	spolu			
minimálny prístupový balík	76 722	0	76 722	77 187 000		
traťový prístup	19 217	0	19 217	18 373 998		77 187 000
Spolu úhrada za použitie ŽI - variabilná časť EON	95 939	0	95 939	95 560 998		18 373 998
Iné výnosy železničnej infraštruktúry	0	43 026	43 026	0		95 560 998
<i>v tom nepeňažné výnosy: rozpustenie výnosov vo výške odpisov z majetku obstaraného z fondov EÚ a zo ŠR</i>	0	42 926	42 926		38 105 196	38 105 196
Eliminácie, korekcie	0	0	0		37 719 924	37 719 924
Úhrada zo ŠR - fixná časť EON	0	119 498	119 498	0		
Úhrada zo ŠR - osobitne uznané náklady					119 498 108	119 498 108
Výnosy železničnej infraštruktúry spolu (bez výnosov k odpisom majetku obstaraného z fondov EÚ a zo ŠR)	95 939	119 598	215 537	95 560 998		
Hospodársky výsledok zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI /podľa RVS/(-strata/+zisk)	0	-181 849	-181 849	11 820 266	119 883 380	215 444 378
Plánované rozpočtové opatrenie - fixná časť EON		80 000	80 000			
Hospodársky výsledok zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI celkom (-strata/+zisk)	0	-101 849	-101 849	11 820 266	-148 420 073	-136 599 807
Náklady osobitne uznané podľa Prílohy č. 5 ZPŽI (článok A.8 Protokolu)	0	4 665	4 665	0		
Korekcia v súlade s článkom A.7 Protokolu					80 000 000	80 000 000
Hospodársky výsledok zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI spolu (-strata/+zisk)				11 820 266		

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

V roku 2011 boli pripísané finančné prostriedky neinvestičnej dotácie na účet ŽSR nasledovne:

Tabuľka č. 7

dotácia MDVRR SR	účet ŽSR vo VÚB v Eur
04.01.2011	9 958 175,66
02.02.2011	9 958 175,66
01.03.2011	9 958 175,66
01.04.2011	9 958 175,66
Uznesenie vlády SR č. 188/2011 k programu revitalizácie železničných spoločností, úloha C. 9. Zabezpečiť zvýšenie bežného transferu (úhrada fixných EON zo ZPŽI v roku 2011 o 80 mil. Eur, v roku 2012 o 110 mil. Eur a v roku 2013 o 140 mil. Eur oproti rozpočtu verejnej správy na rok 2011.	
Dodatok č. 1 k zmluve zo dňa 14.04.2011	
21.04.2011	7 966 540,56
	47 799 243,20
02.05.2011	17 924 716,20
01.06.2011	17 924 716,20
suma za 1.polrok	83 648 675,60
01.07.2011	17 924 716,20
01.08.2011	17 924 716,20
Dodatok č. 2 zo dňa 23.08.2011	
02.09.2011	20 000 000,00
03.10.2011	20 000 000,00
02.11.2011	20 000 000,00
01.12.2011	20 000 000,00
suma za 2.polrok	115 849 432,40
Celkom rok 2011	199 498 000,00

V článku IV Povinnosti vlastníka infraštruktúry, v bode 4 ZPŽI bolo stanovené: „Vlastník infraštruktúry poskytne vždy do 5 kalendárnych dní príslušného mesiaca manažérovi infraštruktúry finančné prostriedky na krytie nákladov podľa odseku 1) vo výške 1/12 z celkovej schválenej čiastky preddavku na príslušný rozpočtový rok z kapitoly MDVRR SR, v súlade so zákonom č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“

Z frekvencii a výšky poskytnutia neinvestičnej dotácie v roku 2011 bolo zistené pravidelné mesačné prijímanie neinvestičnej dotácie vo výške 1/12 z rozpočtu v mesiacoch január, február, marec a apríl. Od apríla a v ďalších mesiacoch boli finančné prostriedky prerozdelené a tiež navýšené nad rámec schválený zákonom o štátnom rozpočte, na základe rozpočtového opatrenia MF SR č. 27/2011 zo dňa 01.08.2011.

V období od 04.01.2011 do 01.04.2011 boli mesačne poskytnuté v rovnakej výške finančné prostriedky v súlade so Zmluvou o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 vo výške 9 958 175,66 Eur; t. j. vo výške 1/12 zo štátneho rozpočtu; v mesiaci apríl bola poskytnutá ďalšia čiastka 7 966 540,56 Eur (v zmysle dodatku č. 1 k ZPŽI).

V období od 01.05.2011 do 01.08.2011, vždy do 5 kalendárnych dní príslušného kalendárneho mesiaca vo výške ¼, t. j. 17 924 716,20 Eur zo zostávajúceho nevyčerpaného preddavku k 30.04.2011 (71 698 864,80 Eur, z celkovej čiastky 119 498 108 Eur) na príslušný rozpočtový rok z kapitoly MDVRR SR. Týmto spôsobom boli ku dňu 01.08.2011 pridelené všetky prostriedky neinvestičnej dotácie určené v ZPŽI pre rok 2011. Zrýchlené čerpanie dotácie na základe dodatku č. 1 ZPŽI bolo realizované od 01.05.2012 do 01.08.2012. Príslušné rozpočtové opatrenie MF SR č. 27/2011 bolo vydané až 01.08.2011. Na základe uvedeného rozpočtového opatrenia boli z kapitoly MDVRR SR prijaté finančné prostriedky na EON vo výške 80 000 000 Eur podľa ZPŽI, a to od 01.09.2011 do 01.12.2011 boli prijímané mesačne (celkom štyrikrát) vo výške 20 000 000 Eur z celkovej čiastky schválenej na tento účel.

Kontrolou čerpania neinvestičnej dotácie v roku 2011 bolo zistené, že celá pôvodne určená suma 119 498 tis Eur neinvestičnej dotácie zo ZPŽI na rok 2011 bola na základe dodatku č. 1 k uvedenej zmluve vyčerpaná do 01.08.2012. Zrýchlené čerpanie neinvestičnej dotácie realizované od apríla do augusta 2011 sa realizovalo iba na základe dodatku k ZPŽI, bez opory v rozpočtovom opatrení MF SR č. 27/2011, ktoré bolo vydané až 01.08.2012.

3.3.2 Vývoj zadlženosti štátu voči ŽSR (vo vzťahu štátu ako objednávateľa k ŽSR ako prevádzkovateľa železničnej infraštruktúry)

V súvislosti so zabezpečením výkonov na železničnej infraštruktúre v zmysle ZPŽI narastala výška nevysporiadanej straty od roku 2003 po rok 2011. Neuhrádzanie záväzkov zo strany štátu malo negatívny vplyv na výšku zadlženosti ŽSR, ktoré finančný deficit riešili úvermi. Na znižovanie zadlženosti boli prijaté dve uznesenia vlády SR, ktoré sa zaoberali riešením zníženia vzniknutej zadlženosti ŽSR: uznesenie vlády SR č. 173 zo dňa 04.03.2009 a uznesenie vlády SR č. 188 zo dňa 16. 03.2011.

V roku 2011 boli uskutočnené revitalizačné opatrenia v železničnom sektore SR. V rámci plnenia opatrení bolo dohodnuté medzi ministerstvom a ŽSR uznanie a postupná úhrada kumulovaného dlhu štátu vzniknutého v predchádzajúcich rokoch, v súlade s finančnými možnosťami verejného rozpočtu.

MDVRR SR v roku 2011 na základe uznesenia vlády SR č. 188/2011 uzatvorilo dňa 11.05.2011 s MF SR Zmluvu o prevode správy záväzkov SR v správe MDVRR SR voči ŽSR na MF SR, podľa § 51 a § 531 Občianskeho zákonníka. Predmetom zmluvy bol bezodplatný prevod správy záväzkov SR voči ŽSR, ktoré vznikli z titulu neuhradenej straty za uskutočnené výkony v súlade so Zmluvou o výkonoch vo verejnom záujme pri prevádzkovaní dráhy na rok 2004 a Zmluvou o prevádzkovaní dráh na rok 2006, 2008 a 2009, v celkovej sume 104 532 696,46 Eur. Zvyšok pohľadávky ŽSR voči SR vo výške 28 982 808,91 Eur mal byť finančne vysporiadaný v súlade s bodom C.7. uznesenia vlády SR č. 188/2011 do 31.12.2012. Kontrolou bolo zistené, že dňa 07.08.2012 už bola uvedená suma 28 982 808,91 Eur pripísaná na účet ŽSR.

V zmysle Protokolu o vyhodnotení plnenia ZPŽI za rok 2011 bolo zástupcami MDVRR SR a ŽSR dohodnuté okrem iného, že celková strata 73 752 833 Eur (68 420 073 Eur + 5 334 260 Eur v prílohe č. 7) bude vysporiadaná v rámci finančného záväzku MDVRR SR ako vlastníka infraštruktúry, ktorý ho uplatní pre ŽSR v rámci priorit návrhu štátneho rozpočtu verejnej správy najneskôr do 31.12.2014.

Ku dňu výkonu kontroly bola výška pohľadávky ŽSR voči MF SR vo výške 149 741 204 Eur (výška nevysporiadanej straty), za služby spojené s prevádzkovaním ŽI, ktorá je evidovaná za obdobie roku 2010 a 2011.

3.3.3 Kontrola opodstatnenosti nákladov v súvislosti s prevádzkou železničnej infraštruktúry, vedenia účtovníctva a vykonania predbežnej finančnej kontroly

Na vybraných platbách za mesiac august 2011 bola preverená opodstatnenosť nákladov v súvislosti s prevádzkou ŽI, vedenie účtovníctva a vykonanie predbežnej finančnej kontroly.

Kontrolou bolo zistené, že v niekoľkých fakturovaných prípadoch v knihe došlých faktúr (KDF č. 38015038483, KDF č. 2401500321, KDF č. 2801500547) boli na uhrádzané tovary a služby uzatvorené zmluvy v roku 2001, 2002, 1997, pričom doposiaľ neboli prehodnocované zmluvné podmienky a ich cena. V rámci možnej úspory nákladov kontrola odporúča prehodnotiť v uvedených prípadoch zmluvné podmienky s dodávateľmi.

3.3.4 Kontrola finančného zúčtovania bežných a kapitálových transferov ŽSR

Kontrolou bolo zistené, že ŽSR predložili dokumentáciu na MDVRR SR v požadovanom termíne a vykonali zúčtovanie výdavkov štátneho rozpočtu nasledovne:

Za rok 2010 na základe listu MDVRR SR zo dňa 04.02.2011 č. 08441/2011SŽDD/z05807 ŽSR poskytlí podklady v dvoch prílohách, listom ŽSR č. 08195/2011/os310-7 zo dňa 04.02.2011 v štruktúre:

- zhodnotenie finančno - majetkovej pozície ŽSR – Príloha č. 1,
- zhodnotenie čerpania neinvestičných a investičných dotácií – (bežných a kapitálových transferov) Príloha č. 2.

Za rok 2011 na základe listu MDVRR SR zo dňa 16.01.2012 č. 06505/2012SŽDD/z02809 ŽSR poskytlí podklady v štyroch prílohách, listom ŽSR č.06339/2012/O150-20 zo dňa 01.02.2012 v štruktúre:

- zhodnotenie finančno - majetkovej pozície ŽSR – predbežné údaje – Príloha č. 1,
- zhodnotenie čerpania neinvestičných a investičných dotácií – Príloha č. 2,
- vyhodnotenie plnenia cieľov programov a ich častí za rok 2011 – Príloha č. 3,
- vyhodnotenie plnenia vecných úloh v pôsobnosti spoločnosti – Príloha č. 4.

V zhodnotení majetkovo-finančnej pozície ŽSR bolo uvedené, že údaje za rok 2011 boli čerpané z predbežných výsledkov prvej fázy ročnej uzávierky a neboli prerokované vedením ŽSR a neboli auditované. Celkový majetok ŽSR bol vykázaný vo výške 3 070 768 tis. Eur, pričom oproti stavu k 31.10.2010 došlo k jeho nárastu o 216 882 tis. Eur, teda o 8 %. Dlhodobý hmotný majetok zaznamenal nárast o 129 327 tis. Eur, ktorý súvisel s rekonštrukciou a modernizáciou ŽI. Dlhodobé pohľadávky sa zvýšili z dôvodu zaúčtovania pohľadávky z titulu neuhradenej straty zo ZPD za rok 2009 vo výške 76 mil. Eur a z preúčtovania pohľadávky voči ŽS Cargo Slovakia, a.s. za použitie ŽI za rok 2010. V zmysle zmluvy a splátkového kalendára bude pohľadávka vyrovnaná do 30.06.2013.

Kontrolou finančného zúčtovania bežných a kapitálových transferov bolo zistené, že vo finančnom zúčtovaní kapitálových výdavkov Zmluvy č. 44/1900/2011 zo dňa 09.03.2011 o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly MDVRR SR nebolo uvedené a zdôvodnené nerealizovanie 4 projektov z 18 plánovaných a presun prostriedkov na zvyšné realizované projekty.

3.4 Hodnotenie revitalizačných opatrení zavedenia nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry.

Kontrola sa zamerala vplyv zavedenia nového modelu financovania ŽI a revitalizačných opatrení na výkony a situáciu manažéra ŽI, pričom boli zhodnotené nasledovné ukazovatele:

1. Skutočne realizované dopravné výkony ŽI (vo vlkm a hrtkm)

Tabuľka č. 8

Výkony železničných podnikov vo vlkm					
	2007	2008	2009	2010	2011
ZSSK	31 957 002	31 916 341	31 995 206	31 886 350	31 135 406
ZSSK Cargo	17 268 193	16 530 486	12 416 132	13 747 667	12 794 277
Ostatní	668 767	884 701	546 238	777 201	1 459 145
Spolu	49 893 962	49 331 528	44 957 576	46 411 218	45 388 828

Tabuľka č. 9

Výkony železničných podnikov v tis. hrtkm					
	2007	2008	2009	2010	2011
ZSSK	8 158 152	8 152 762	8 123 071	8 215 363	8 332 219
ZSSK Cargo	21 513 929	20 457 188	14 902 572	17 454 789	16 625 789
Ostatní	634 999	1 228 151	517 755	776 397	1 389 382
Spolu	30 307 080	29 838 101	23 543 398	26 446 549	26 347 390

Výkony nákladnej dopravy zaznamenali (v roku 2011) v porovnaní s rokom 2010 celkový mierny pokles, vo vlkm (- 1,88 %), ako aj v hrtkm (- 1,18 %), výkony osobnej dopravy dosiahli rozdielny vývoj, keď výkony vyjadrené vo vlkm poklesli o 2,35 % pričom výkony vyjadrené v hrtkm zaznamenali nárast o 1,42 %. Napriek skutočnosti, že výkony osobnej dopravy vyjadrené v hrtkm zaznamenali vyššie uvedený nárast, celkové výkony ŽI vyjadrené v hrtkm poklesli (aj keď iba mierne) v roku 2011 v porovnaní s prechádzajúcim rokom o 0,37 %. V porovnaní s predchádzajúcim rokom došlo v roku 2011 k miernemu poklesu súhrnných výkonov ŽI a to o 2,21 %. Aj vzhľadom na hospodársku krízu pretrváva v oblasti výkonov v železničnej doprave v dlhodobjšom horizonte stagnujúci trend a nový model financovania sa v kontrolovanom období nepremietol do nárastu celkových dopravných výkonov.

Pozitívnym trendom je jednoznačný nárast počtu výkonov súkromných prepravcov v nákladnej aj v osobnej doprave. Z hľadiska podielu na dopravných výkonoch sa súkromní prepravcovia presadzujú najmä v nákladnej doprave. Nárast podielu výkonov súkromných prepravcov vnáša do podnikania v oblasti železničnej dopravy prvky konkurencie. Na výkonoch v OD sa podieľala hlavne Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (99,99 %). V ND sa na zrealizovaných výkonoch podieľalo celkom 32 dopravcov, z ktorých najvyšší podiel na celkových výkonoch (v priemere 91,83 %) dosiahla Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. Ostatné železničné podniky v ND mali v rámci ZPŽI naplánované dopravné výkony na rok 2011 spolu vo výške 684 000 vlkm resp. 638 000 tis. hrtkm (viď Príloha č. 3 ZPŽI). Skutočne dosiahnuté výkony v roku 2011 predstavovali objem 1 456 523 vlkm (212,94 % oproti plánu ZPŽI) a 1 388 845 tis. hrtkm (217,69 % oproti plánu ZPŽI).

2. Počet zamestnancov na 1 km siete

Tabuľka č. 10

Ukazovateľ	m. j.	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet zamestnancov na 1 km siete	zam/km siete	4,31	4,26	4,22	4,04	4,00	3,69

Racionalizačné opatrenia (prepúšťanie zamestnancov) v súvislosti s plnením programu revitalizácie sa premietli do poklesu počtu zamestnancov na 1 km siete (z 4,0 na 3,69 oproti roku 2010).

3. Cena za prepravu voči dopravcom (zníženie) oproti starému modelu

Tabuľka č. 11

Ukazovateľ	Úhrady za prístup k ŽI		Výkony vo vlkm		Priemerná úhrada za prístup v Eur/vlkm		Priem.úhrada za prístup v Eur/vlkm za ŽSR spolu
	OD	ND	OD	ND	OD	ND*	
ROK:							
2010	58 249 989	130 257 719	31 887 784	14 523 434	1,83	8,97	4,06
2011	46 038 870	49 522 128	31 138 028	14 250 800	1,48	3,48	2,11

* v roku 2011 je v priemernej úhrade za prístup v Eur/vlkm zohľadnený posun a TK

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Na základe nového modelu financovania poklesla cena za použitie ŽI, ktorú si účtuje od železničných podnikov ŽSR, ako pre osobnú tak aj pre nákladnú dopravu, čo je ilustrované poplatkom v Eur za 1 vlkm. Výrazne nižšia cena za použitie ŽI pre železničné podniky vytvára predpoklady na rast konkurencieschopnosti železničnej dopravy, zavedením nového modelu spoplatňovania ŽI od 1.1.2011 sa zároveň zvyšuje nárok na dotáciu zo ŠR, čo ilustruje nasledovná tabuľka č. 12:

Rok	dotácia zo ŠR v Eur
2005	119 498 100
2006	114 585 400
2007	119 498 100
2008	175 927 800
2009	136 095 100
2010	127 796 600
2011	199 498 100

4. Vývoj dlhu štátu voči ŽSR za 5 rokov na ZPŽI

Na základe revitalizácie dochádza k zlepšeniu finančnej situácie ŽSR, nakoľko štát vyrovnal nekryté straty ŽSR, ktoré vznikli neuhrádzaním štátom objednaných výkonov v predchádzajúcich rokoch 2003 – 2009 a celkove navýšil financovanie ŽSR, naďalej pokračuje financovanie prevádzkovania ŽI formou ZPŽI s plánovanou stratou za jednotlivé roky, s neskoršími úhradami záväzkov. Výška a splácanie pohľadávok štátu voči ŽSR je ilustrovaná nasledovnou tabuľkou č. 13:

Zmluva o prevádzkovaní dráh (resp. ZPŽI) so ŽSR na rok	Výsledok hospodárenia zo ZPD podľa Protokolu o vyhodnotení ZPD (nekrytá strata - / zisk +)	Vyrovnanie výsledku hospodárenia ZPD zo štátneho rozpočtu	Výška nevysporiadanej straty (-) / zisku (+) k 29.03.2011	Pohľadávka ŽSR k 7.11.2012	Poznámka
	EUR	EUR	EUR	EUR	
2003	-24 448 947,75	24 448 947,75	0,00	0,00	Suma 72 279 954,6 Eur bola vysporiadaná v rámci vz. započítania pohľadávok medzi MDVRR a ŽSR v r. 2011. 28 982 808,91 Eur vyrovnané 7.8.2012.
2004	-22 363 274,25	12 064 000,00	-10 299 274,25	0,00	
2005	3 269 932,95	0,00	3 269 932,95	0,00	
2006	-5 726 515,30	0,00	-5 726 515,30	0,00	
2007	-15 781 484,43	15 781 484,43	0,00	0,00	
2008	-5 214 465,91	0,00	-5 214 465,91	0,00	
2009	-83 292 441,00	0,00	-83 292 441,00	0,00	
2010	-75 988 371,00	0,00	-75 988 371,00	-75 988 371,00	Má byť vyrovnané do 31.12. 2013*
2011	-73 752 833,00		-73 752 833,00	-73 752 833,00	V zmysle protokolárneho vyhodnotenia písm B.bod 3. MDVRR uplatní pre ŽSR najneskôr v roku 2014
Spolu	-303 298 399,69	52 294 432,18	-251 003 967,51	-149 741 204,00	

* finančné vyrovnanie má byť na základe Uznesenia vlády SR č. 188/2011 k programu revitalizácie železničných spoločností

Kontrola NKÚ SR považuje za hlavné prínosy nového modelu spoplatňovania ŽI:

- implementáciou legislatívy ES sa zaviedol sa rovnoprávny prístup k železničnej infraštruktúre a k poskytovaným službám, na základe vopred stanovených rámcových a nediskriminačných zásad, dopravcovia platia iba za výkony, ktoré skutočne využívajú,
- spresnenie plánovania a kontroly nákladov, nový model umožní stanoviť fixné náklady a tým aj potrebu neinvestičnej dotácie zo štátneho rozpočtu na ich úhradu,
- MDVRR SR sa zaviazalo zabezpečiť pre ŽSR vyrovnané hospodárenie formou úhrady fixnej časti EON vynaložených na prevádzku ŽI a postupne uhradiť kumulovaný dlh štátu vzniknutého v predchádzajúcich rokoch, čím sa zlepšilo financovanie ŽSR,
- zníženie ceny pre prepravcov dáva predpoklady na zlepšenie konkurencieschopnosti a väčšie využitie železníc.

Kontrola NKÚ SR upozorňuje aj na možné riziká v súvislosti s novým modelom spolplatňovania ŽI:

- riziko možného nárastu osobitne uznaných nákladov zo zmluvy na prevádzkovanie ŽI v budúcnosti a tým aj možná zvýšená požiadavka na verejný rozpočet,
- zavedením nového modelu financovania došlo k zníženiu ceny za použitie ŽI. Predpokladá sa, že znížením ceny za ŽDC na prijateľnejšiu úroveň zvýši sa konkurencieschopnosť a využívanie železničnej kapacity. Uvedený predpoklad sa nemusí naplniť v prípade neočakávaného obmedzenia podnikateľskej činnosti doterajších železničných dopravcov, znížením ich počtu, napríklad pre nepredvídateľné dôsledky pretrvávajúcej globálnej krízy.

4. Kontrola vybraného projektu financovaného z prostriedkov štátneho rozpočtu

V zmysle § 8 ods. 1 písm. b) zákona č. 25/2006 Z. z. sú ŽSR obstarávateľom. V prípade, že boli ŽSR ako obstarávateľovi poskytnuté finančné prostriedky od verejného obstarávateľa na dodanie tovaru, poskytnutie služieb alebo na uskutočnenie stavebných prác, museli ŽSR postupovať ako verejný obstarávateľ v zmysle zákona č. 25/2006 Z. z. V podmienkach ŽSR odo dňa 23.03.2006 nadobudol účinnosť vnútorný predpis – Služobná rukoväť SR 1011 v znení neskorších predpisov, ktorá zadefinovala postupy a povinnosti ŽSR pri realizácii verejného obstarávania tovarov, služieb a stavebných prác.

Kontrolou bol vybraný projekt financovaný z prostriedkov štátneho rozpočtu v rokoch 2009 a 2010 – výstavba nakladacej a vykladacej rampy v železničnej stanici Topoľčany. Predpokladaná cena diela bola v sume 313 687,00 Eur. Vzhľadom na predpokladanú cenu diela bol zo strany ŽSR zvolený postup obstarávania – prieskum trhu. V zmysle platnej služobnej rukoväte SR 1011 sa postup zadávania zákazky prieskumom trhu použil v prípade stavebných prác v predpokladanej hodnote od 0 do 1 000 000 Eur. Kontrole bola predložená kompletná spisová dokumentácia k verejnému obstarávaniu – spis č. 00674 z roku 2009 útvaru Centra logistiky a obstarávania – Vybudovanie nakladacej a vykladacej rampy, železničná stanica Topoľčany – realizácia.

Z predloženej dokumentácie vyplynul nasledovný postup pri obstarávaní: Centrum logistiky a obstarávania ŽSR (ďalej len „CLaO“) zaslalo Odboru investorskému ŽSR dňa 15.06.2009 Oznámenie o začatí procesu obstarávania, ktoré obsahovalo základné informácie pre žiadateľa ako číslo spisu, kontaktnú osobu a jej telefónne číslo. Listom zo dňa 16.06.2009 riaditeľ CLaO odsúhlasil použitie postupu „prieskum trhu“ na realizáciu obstarávania. Dňa 13.07.2009 boli zaslané výzvy na predloženie návrhu trom vybraným spoločnostiam – B z Bratislavy, H z Kozároviec a I z Palárikova. Lehota na podanie návrhov bola stanovená do 30.07.2009 do 12.00 h. Bola zriadená päťčlenná komisia na otváranie a vyhodnotenie návrhov. Dňa 31.07.2009 sa uskutočnilo stretnutie komisie na ktorom boli otvorené obálky

a posúdené návrhy. Zo zápisníc z otvárania a vyhodnotenia návrhov vyplynulo, že návrhy predložili všetky tri oslovené spoločnosti. Všetky doklady požadované vo výzve predložili spoločnosti I z Palárikova a B z Bratislavy. Nakoľko spoločnosť H z Kozároviec nespĺnila všetky podmienky požadované vo výzve, jej návrh nebol komisiou hodnotený. Komisia skonštatovala, že najnižšiu cenu ponúkla spoločnosť I z Palárikova (253 490,06 Eur) a preto sa stala úspešným navrhovateľom. Zároveň komisia odporučila obstarávateľovi uzatvoriť zmluvu o dielo s úspešným navrhovateľom. Listami zo dňa 04.08.2009 bol všetkým trom účastníkom prieskumu trhu oznámený výsledok (dvom účastníkom, že neuspeli a jednému, že bol úspešný).

Zmluvu o dielo č. 2009080014-89-CLaO-0-10339 uzatvorili ŽSR ako objednávateľ a I z Palárikova ako zhotoviteľ dňa 04.09.2009. Cena diela bola dohodnutá na 253 490,06 Eur bez DPH (301 653,18 Eur s DPH). K predmetnej zmluve o dielo bol dňa 11.03.2010 uzatvorený Dodatok č. 1, ktorým bola navýšená cena diela za práce vykonané navyše o 32 197,97 Eur. Konečná cena diela bola dohodnutá v sume 285 688,02 Eur bez DPH (339 968,74 Eur s DPH). ŽSR uhradili zhotoviteľovi sumu 285 335,52 Eur bez DPH (339 549,27 Eur s DPH), čo bolo v súlade so Zmluvou o dielo č. 2009080014-89-CLaO-0-10339 v znení Dodatku č. 1.

Kontrolou predložených dokladov bolo zistené, že zamestnanec ŽSR zodpovedný za obstaranie stavebných prác konal v súlade s príslušnými ustanoveniami zákona č. 25/2006 Z. z. v čase obstarávania, ako aj v súlade s ustanoveniami platnej Služobnej rukoväte 1011 – Jednotného postupu ŽSR pri obstarávaní a zabezpečovaní tovarov, služieb a stavebných prác. Nedostatky neboli zistené.

Zhrnutie:

Kontrolou plnenia revitalizačných opatrení a uplatňovania nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry na ŽSR, platného od 01.01.2010, vrátane dodržiavania podmienok zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 - 2013 bolo zistené:

Vláda SR Uznesením č. 188 zo dňa 16.03.2011 schválila materiál Program revitalizácie železničných spoločností, s cieľom pre ŽSR ekonomicky stabilizovať spoločnosť do konca roka 2013 opatreniami smerovanými do oblastí znižovania nákladových položiek, zvyšovania tržieb a do finančnej oblasti.

ŽSR opatrenia prijaté v súvislosti s programom revitalizácie priebežne plnia. Nakoľko Komplexný národný program podpory uplatnenia občanov ohrozených a dotknutých hromadným prepúšťaním na trhu práce v zmysle uznesenia vlády SR č. 188/2011 nebol realizovaný, problematiku zmiernenia sociálnych následkov znižovania zamestnanosti ŽSR vo vlastných podmienkach samostatne. V rámci znižovania nákladovosti v oblasti obstarávania tovarov a služieb využívajú elektronické aukcie, čím bola dosiahnutá úspora v roku 2011 na úrovni 2,6 mil. Eur. NKÚ SR pri tejto príležitosti poukázal na závislosť použitej metodiky na jej vyhodnocovanie úspor od správnosti stanovenia predpokladanej hodnoty zákazky.

V oblasti racionálnej redukcie železničnej siete zavedením útlmového režimu sa zatiaľ nepodarilo dosiahnuť úsporu nákladov aj keď zavedenie útlmového režimu bolo implementované v zákone č. 513/2009 Z. z. a v ZPŽI. ŽSR v termíne kontroly pripravovali v spolupráci s Výskumným a vývojovým ústavom železníc interné riadiace akty pre problematiku útlmového režimu.

Pri vymáhaní nedoplatkov odberateľov za použitie železničnej infraštruktúry ŽSR nie vždy presne dodržali postup v zmysle internej smernice ŽSR. Celý proces vymáhania nedoplatkov bol do určitej miery ovplyvnený neplnením si záväzkov najväčším nákladným prepravcom, ktorému v záujme zachovania železničnej dopravy bolo tolerované ich oneskorené uhrádzanie, pričom tento stav negatívne ovplyvňoval aj dobu splatnosti faktúr ďalších menších dlžníkov.

Na základe revitalizácie dochádza k zlepšeniu finančnej situácie ŽSR, nakoľko štát vyrovnal nekryté straty ŽSR, ktoré vznikli neuhrádzaním štátom objednaných výkonov v predchádzajúcich rokoch 2003 – 2009 a celkove navýšil financovanie ŽSR. Nadalej pokračuje financovanie prevádzkovania ŽI formou ZPŽI s plánovanou stratou za jednotlivé roky, s neskoršími úhradami záväzkov.

V zmysle nového modelu financovania železničnej infraštruktúry boli náklady za služby v zmysle bodov 1 a 2 prílohy č. 13 časti B zákona č. 513/2009 Z. z. teda služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam poskytované železničným podnikom rozdelené na fixnú a variabilnú časť a ich cena bola regulovaná. Fixnú nákladov uhrádza štát, variabilnú železniční dopravcovia. Doplnkové a vedľajšie služby nepodliehajú cenovej regulácii a ich cenu v plnej výške hradia dopravcovia, ktorí si ich však nie sú povinní objednávať u ŽSR. Uvedený model bol roku 2011 premietnutý do praxe pri spoplatňovaní železničnej infraštruktúry.

Okrem úhrady fixnej časti minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu sa ministerstvo zaviazalo v zmysle čl. IV ods. 2 ZPŽI uhradiť manažérovi infraštruktúry aj ďalšie náklady, ktoré nesúviseli s poskytovaním služieb podľa Prílohy č.13 časť B bod 1 a 2 zákona č. 513/2009 Z. z. Osobitne uznané náklady aj keď opodstatnenosť ich čerpania je kontrolovaná a odsúhlasená ministerstvom a má oporu v ZPŽI sú financované mimo rámca fixnej časti nákladov na služby poskytované železničným podnikom v rozsahu minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam a zvyšujú tak potrebu financovania prevádzkovania železničnej infraštruktúry zo štátneho rozpočtu. Na stanovenie obsahu a rozsahu osobitne uznaných nákladov sa nevzťahuje metodika určená zákonom, ako je tomu u fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov, sú určované iba zmluvou a do budúcnosti nemožno pri ich čerpaní vylúčiť riziko ich navýšenia.

V zmysle Prílohy č. 5 ZPŽI boli v rámci nákladov osobitne uznaných vlastníkom infraštruktúry, ktoré ministerstvo uhrádza nad rámec fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov čiastočne zahrnuté aj náklady súvisiace s výkonmi posunu a technickej kancelárie, ktoré sú v zmysle bodu B prílohy č. 13 zákona č. 513/2009 Z. z. zahrnuté medzi tzv. doplnkové služby, ktorých cena nie je regulovaná a v plnej výške by ju mali hradiť dopravcovia. Uvedená situácia vznikla podľa ŽSR ako prechodné riešenie v súvislosti so zavedením nového modelu, nakoľko služby posunu a technickej kancelárie boli v starom modeli súčasťou regulovaných úhrad.

Kontrolou dodržiavania zmlúv o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry v roku 2010 a 2011 bolo zistené, že zmluvy zo strany ŽSR boli dodržané.

Kontrolou v oblasti odmeňovanie manažmentu ŽSR bolo zistené, že ŽSR má vypracované kritériá na vyplácanie, krátenie a nepriznanie základných odmien členom správnej rady a na priznanie ročných odmien z použiteľného zisku, neboli však schválené ministerstvom dopravy ako to ukladá bod C uznesenia vlády SR č. 172/1994.

Odporúčania na riešenie zistených nedostatkov:

V prípadoch dokladov z knihy došlých faktúr (KDF č. 38015038483, KDF č. 2401500321, KDF č. 2801500547, KDF č. 3701503872) prehodnotiť zmluvné podmienky vzhľadom na dlhé časové obdobie od uzatvorenia zmlúv a možné úpravy cien.

Pri finančnom zúčtovaní bežných a kapitálových transferov ŽSR vo vypracovaní zhodnotenia čerpania neinvestičných a investičných dotácií uvádzať zmeny počtu realizovaných akcií oproti plánu a zdôvodnenie uvedených zmien (zistenie v bode 3.3.4 protokolu).

Protokol o výsledku kontroly vypracovali dňa 27.11.2012:

Ing. Tibor Škula
vedúci kontrolnej skupiny

Mgr. Viera Gerbocová
členka kontrolnej skupiny

Ing. Viera Eiselová
členka kontrolnej skupiny

Ing. Ladislav Smolka
člen kontrolnej skupiny

Mgr. Pavol Marko
člen kontrolnej skupiny

S obsahom protokolu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa 27.11.2012

Ing. Štefan Hlinka
generálny riaditeľ
Železnice Slovenskej republiky