

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



SPRÁVA

o výsledku kontroly

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

Predkladá

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

Materiál obsahuje

1. Správu o výsledku kontroly

Bratislava, december 2012

Správa o výsledku kontroly

Kontrola bola vykonaná na základe plánu kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky na rok 2012.

Účelom kontrolnej akcie 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 (ďalej len „ZPŽI“).

Predmetom kontroly bolo preveriť mechanizmus poskytovania finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, zhodnotiť efektívnosť nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry po ročnom fungovaní v praxi a dodržiavanie zmluvných vzťahov uzatvorených medzi vlastníkom Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) a manažérom železničnej infraštruktúry Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“).

Kontrola bola vykonaná v ministerstve, v ŽSR a v Úrade pre reguláciu železničnej dopravy za kontrolované obdobie 2010, 2011 a súvisiace obdobie.

Počas výkonu kontroly bolo zistené

1. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Ministerstvo má v súčasnej dobe schválený do roku 2020 strategický dokument pod názvom „Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky“ a aktuálny dokument „Program revitalizácie železničných spoločností“, ktorý má za cieľ stanoviť ozdravný plán slovenských železníc. V čase výkonu kontroly malo ministerstvo rozpracovaný materiál „Jednotná vízia železničného sektora v SR“, ktorý analyzuje príčiny súčasného stavu železničnej dopravy.

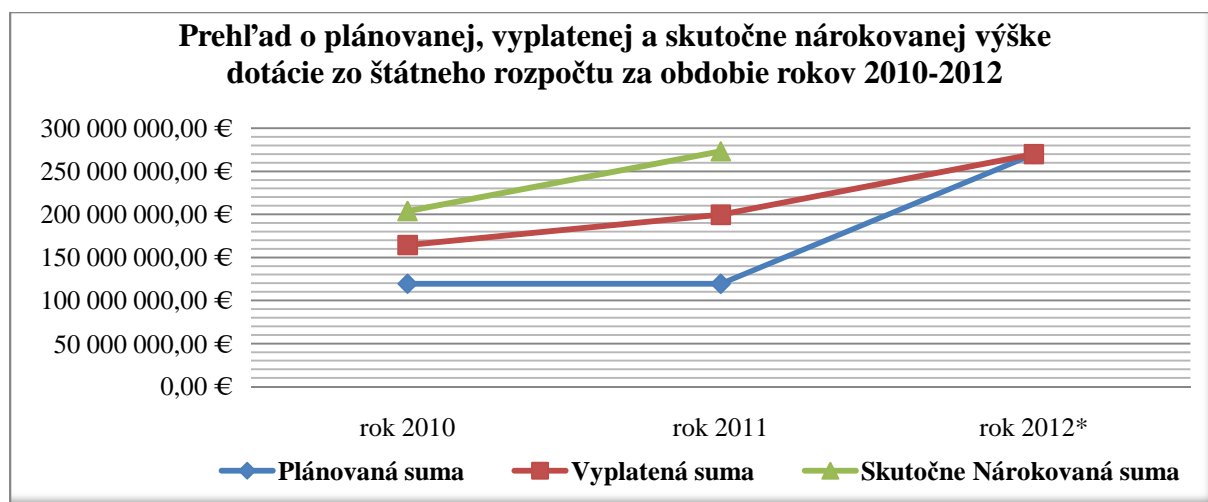
Program revitalizácie železničných spoločností mal byť predložený na rokovanie vlády SR do konca januára 2011. Ministerstvo si tento termín nespĺnilo a predmetný materiál bol na rokovanie vlády SR predložený až 16.03.2011.

Nový model spoplatňovania železničnej infraštruktúry navrhnutý v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES bol prijatý zákonom č. 513/2009 Z. z o dráhach, s účinnosťou od 01.01.2010 (ďalej len „zákon o dráhach“). Uplatnenie nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry sa realizovalo prvýkrát ZPŽI za rok 2011. Kontrola zistila, že špecifikácia výkonov a činností ŽSR upravená v prílohe č. 2 ZPŽI je všeobecná, rozsiahla a popisuje len činnosti, ktoré sú realizované ŽSR na zabezpečenie prevádzkyschopnosti. Nestanovuje minimálne štandardy a parametre stavu, ktoré je nevyhnutné pri údržbe železničnej infraštruktúry zabezpečiť.

Ministerstvo sa v článku IV bod 2 ZPŽI „Povinnosti vlastníka infraštruktúry“ zaviazalo uhrádzať ŽSR aj náklady, ktoré nesúvisia s poskytovaním služieb „minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam“ uvedené v prílohe č. 13 časť B bod 1 a 2 zákona o dráhach, ale sú preukázateľne vynaložené na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry pri plnení iných povinností, vyplývajúcich zo všeobecne platných právnych predpisov dohodnutých v ZPŽI. Predpokladaný rozsah a účel takto vynaložených nákladov je uvedený v prílohe č. 5 ZPŽI „náklady osobitne uznané vlastníkom infraštruktúry“, ktorá o. i. uznáva ako náklad aj odstupné pri skončení pracovného pomeru nad minimálnu výšku stanovenú zákonom. V roku 2011 táto príloha č. 5 ZPŽI obsahovala aj náklady súvisiace s výkonom posunu a technickej kancelárie nepokryté úhradami železničných podnikov vo výške maximálne 30 % týchto služieb za účelom zabezpečenia kvality úrovne a kvality dopravných služieb a zabezpečenia základnej technologickej obsluhy siete.

Ekonomicky oprávnené náklady (ďalej len „EON“) stanovené v článku VI ZPŽI ako náklady vynaložené manažérom infraštruktúry na splnenie výkonov, ktoré sú v súlade s predmetom zmluvy a povinnosťami manažéra infraštruktúry, avšak neobsahujú bližšiu konkretizáciu, čo vedie pri realizácii ZPŽI k ich nepriamej identifikácii prostredníctvom prílohy č. 4 ZPŽI, ktorá kvantifikuje EON a prílohy č. 8 ZPŽI, ktorá určuje ekonomicky neoprávnené náklady manažéra infraštruktúry. Kontrola NKÚ SR odporučila konkretizovať parametre údržby a bližšie špecifikovať EON.

V roku 2010 poskytlo ministerstvo neinvestičné dotácie v sume 164 309 899,00 eur a v roku 2011 finančné prostriedky na krytie fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov v sume 199 498 108,00 eur. Ani v jednom roku však tieto finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu nepokryli náklady ŽSR na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry v zmysle uzatvorených zmluvných vzťahov. V zmysle rozhodnutia ministerstva a dodatku č. 3 k ZPŽI zo dňa 23.12.2011 bolo pre ŽSR na krytie fixnej časti EON na rok 2012 plánovaných 270 mil. eur s podmienkou vyrovnaného výsledku hospodárenia už v roku 2012.



*Skutočne nárokovaná suma v roku 2012 bude známa až v roku 2013

Zdroj: MDVRR SR

V marci 2011 ministerstvo prehodnotilo odmeňovanie generálneho riaditeľa ŽSR (ďalej len „GR ŽSR“) a znížilo mu mesačný plat o 10 %, ako aj náhradu za dodržanie zákazu konkurencie z pôvodného šesťnásobku mesačného platu na trojnásobok. Podľa zmluvy o výkone funkcie GR ŽSR odstupné GR ŽSR nepatrí. Hmotnú stimuláciu GR ŽSR zameralo ministerstvo na zabezpečenie prepravných a dopravných služieb, ktoré zodpovedajú záujmom dopravnej politiky štátu. Za nesplnenie ukazovateľov hmotnej zainteresovanosti za rok 2011 bola výsledná suma krátená o 30 %. V Zmluve o výkone funkcie generálneho riaditeľa ŽSR neboli bližšie špecifikované a limitované „nároky na nevyhnutné náklady súvisiace s výkonom funkcie GR“ a finančné limity na „náhradu preukázaných výdavkov za ubytovanie v mieste trvalého pracoviska“ pre GR.

Prostredníctvom Operačného programu doprava (ďalej len „OPD“) z kohézneho fondu v rámci prioritnej osi 1 – Železničná infraštruktúra opatrenie 1.1 v roku 2008 nebolo uskutočnené čerpanie, v roku 2009 a 2010 sa vyčerpali všetky prostriedky určené pre ŽSR. V roku 2011 z OPD ŽSR nevyčerpali sumu 134 897 249,81 eur, čo bolo spôsobené najmä neskorším podpísaním zmlúv o dielo, resp. zmlúv o poskytnutí nenávratného finančného príspevku oproti plánovanému stavu.

Protokol o výsledku kontroly bol prerokovaný dňa 29.11.2012. Povinnosť prijať opatrenia bola uložená v termíne do 18.12.2012.

2. Železnice Slovenskej republiky

Plnenie Programu revitalizácie železničných spoločností zo strany ŽSR, ako aj uplatňovanie nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry významne ovplyvnili výšku a spôsob financovania železničnej infraštruktúry.

Program revitalizácie železničných spoločností schválila vláda SR uznesením č. 188 zo dňa 16.03.2011, s cieľom pre ŽSR ekonomicky stabilizovať spoločnosť do konca roka 2013 opatreniami smerovanými do oblastí znižovania nákladových položiek, zvyšovania tržieb a do finančnej oblasti. Vláda SR v zmysle bodu C.14. uvedeného uznesenia uložila podpredsedovi vlády a ministrovi 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. Uvedený program nebol k termínu ukončenia výkonu kontroly vypracovaný.

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. V rámci dosiahnutia stanoveného cieľa boli v oblasti obstarávania tovarov a služieb využívané ŽSR elektronické aukcie, čím bola dosiahnutá úspora v roku 2011 na úrovni 2,6 mil. eur. Racionalizáciou práce a znižovaním počtu zamestnancov dosiahli ŽSR k 31.08.2011 zníženie o 2670 zamestnancov oproti stavu k 31.12.2010. 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 riešili ŽSR vo vlastných podmienkach samostatne príručkou pre uvoľňovaných zamestnancov ŽSR

V oblasti racionálnej redukcie železničnej siete zavedením útlmového režimu sa zatiaľ nepodarilo dosiahnuť úsporu nákladov, aj keď zavedenie útlmového režimu bolo implementované zákonom o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov 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 najväčšieho nákladného prepravcu, ktorému bolo v záujme zachovania železničnej dopravy tolerované 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. Naďalej pokračuje financovanie prevádzkovania železničnej infraštruktúry formou ZPŽI s plánovanou stratou za jednotlivé roky, s neskoršími úhradami záväzkov.

Na základe nového modelu financovania železničnej infraštruktúry boli náklady za služby minimálneho prístupového balíka a traťového prístupu k servisným zariadeniam poskytované železničným podnikom v zmysle bodov 1 a 2 prílohy č. 13 časti B zákona o dráhach rozdelené na fixnú a variabilnú časť a ich cena bola regulovaná. Fixnú časť nákladov uhrádza štát, variabilnú železniční dopravcovia. Doplnkové a vedľajšie služby, ktoré patria do variabilnej časti 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.

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 EON čiastočne zahrnuté aj náklady súvisiace s výkonmi posunu a technickej kancelárie, ktoré sú v zmysle bodu B prílohy č. 13 zákona o dráhach 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.

Prevádzkové, výkonové, ekonomické a sankčné ukazovatele boli zo strany ŽSR a ministerstva sledované a vyhodnocované a zmluvné sankcie za ich porušenie boli zo strany ministerstva uplatňované. Pri schvaľovaní osobitne uznaných nákladov zmlúv o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2010 a 2011 nebol po formálnej stránke dodržaný postup ich schválenia dohodnutý v zmysle ZPŽI, pretože na ich uznanie nebol pred ich realizáciou vydaný osobitný súhlas ministerstvom. Osobitne uznané náklady ministerstvo odsúhlasilo až v protokolárnom vyhodnotení ZPŽI a za ekonomicky oprávnené boli uznané až po podpísaní protokolárneho vyhodnotenia. Uvedená skutočnosť nebola v súlade s § 43 Občianskeho zákonníka, podľa ktorého účastníci sú povinní dbať, aby sa pri úprave zmluvných vzťahov odstránilo všetko, čo by mohlo viesť k vzniku rozporov.

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 01.08.2011. Zrýchlené čerpanie neinvestičnej dotácie od apríla do augusta 2011 sa realizovalo iba na základe dodatku č. 1 k ZPŽI, bez opory v rozpočtovom opatrení MF SR č. 27/2011, ktoré bolo vydané 01.08.2011. Na vybraných platbách bola preverená opodstatnenosť nákladov v súvislosti s prevádzkou železničnej infraštruktúry, vedenie účtovníctva a vykonanie predbežnej finančnej kontroly, pričom bolo zistené, že v niekoľkých prípadoch pre zmluvy uzatvorené v rokoch 1997, 2001, 2002 neboli doposiaľ prehodnocované zmluvné podmienky ani cena.

Kontrolou finančného zúčtovania bežných a kapitálových transferov bolo zistené, že vo finančnom zúčtovaní kapitálových výdavkov Zmluvy o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly ministerstva zo dňa 09.03.2011 nebolo uvedené a zdôvodnené nere realizovanie 4 projektov z 18 plánovaných a presun prostriedkov na zvyšné realizované projekty.

ŽSR majú vypracované kritériá na vyplácanie, krátenie a nepriznanie základných odmien členom správnej rady a na priznanie ročných odmien z použiteľného zisku, avšak tieto neboli schválené ministerstvom, ako to ukladá bod C uznesenia vlády SR č. 172/1994.

Kontrolou vplyvu zavedenia nového modelu financovania železničnej infraštruktúry a revitalizačných opatrení na výkony a situáciu manažéra železničnej dopravy (ŽSR) boli zhodnotené nasledovné ukazovatele:

1. Počet zamestnancov na 1 km siete

Tabuľka č. 1

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

Zdroj: ŽSR

Racionalizačné opatrenia realizované v roku 2011 v súvislosti s plnením programu revitalizácie sa premietli do poklesu počtu zamestnancov na 1 km siete (z 4,31 na 3,69 oproti roku 2006).

2. Skutočne realizované dopravné výkony železničnej infraštruktúry

Tabuľka č. 2

Výkony železničných podnikov vo vlakokilometroch (tis. 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
Výkony železničných podnikov v hrubých tonokilometroch (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

Zdroj: ŽSR

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.

Positívnym 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.

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

Tabuľka č. 3

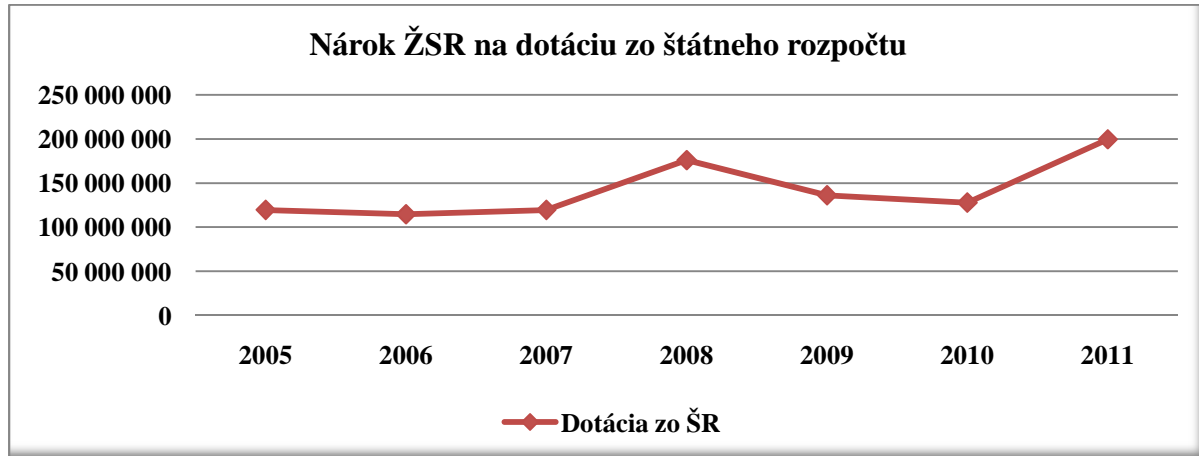
Ukazovateľ	Úhrady za prístup k ŽI		Výkony vo vlkm		Priemerná úhrada za prístup v eur/vlkm		Priem.úhrada za prístup v eur/vlkm za ŽSR spolu
	OD**	ND	OD	ND	OD	ND*	
2010	58 249 989	130 257 719	31 887 784	14 523 434	1,83	8,97	4,06
2011	46 038 870	49 522 128	31 138 028	14 250 800	1,48	3,48	2,11

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

Zdroj: ŽSR

** OD – osobná doprava, ND – nákladná doprava

Na základe nového modelu financovania poklesla cena za použitie železničnej infraštruktúry, ktorú si ŽSR účtuje od železničných podnikov, 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, zároveň sa však zvyšuje nárok na dotáciu zo ŠR, čo ilustruje nasledovný graf:



Zdroj: ŽSR

4. Vývoj dlhu štátu voči ŽSR 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 tým navýšil financovanie ŽSR, naďalej pokračuje financovanie prevádzkovania ŽI formou ZPŽI s plánovanou stratou za jednotlivé roky, s neskoršími úhradami záväzkov.

Ku dňu výkonu kontroly bola pohľadávka ŽSR voči štátu za služby spojené s prevádzkovaním ŽI v rokoch 2010 a 2011 vo výške 149 741 204 eur. Pohľadávka má byť v plnej výške vysporiadaná do 31.12.2014.

Protokol o výsledku kontroly bol prerokovaný dňa 29.11.2012. Povinnosť prijať opatrenia bola uložená v termíne do 14.12.2012.

3. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy

Postavenie úradu ako nezávislého regulačného orgánu vyplýva z príslušných smerníc EÚ, ktoré boli transponované do národnej legislatívy.

Hlavné úlohy úradu v roku 2010 boli realizované v legislatívnej oblasti a to najmä v nadväznosti na prijatie zákona o dráhach, ktorý nadobudol účinnosť 01.01.2010. Prijatím zákona o dráhach boli ustanovené nové princípy spoplatňovania železničnej infraštruktúry. V priebehu uvedeného roka úrad pripravil päť všeobecne záväzných právnych predpisov - výnosov. Výnosy nadobudli účinnosť postupne do 01.01.2011. Prijatím novej legislatívy sa zabezpečilo transparentné spoplatňovanie prístupu k železničnej infraštruktúre a výrazné zníženie úhrad vytvorilo podmienky pre konkurencieschopnosť železničnej dopravy. V roku 2010 úrad nedostal žiadny podnet ani sťažnosť na nespravodlivé a diskriminačné rozhodovanie a činnosť manažéra infraštruktúry.

Hlavné úlohy úradu v roku 2011 boli stanovené prijatím novej legislatívy a úrad sledoval účinky nových pravidiel na trh železničnej dopravy a dopady na manažéra infraštruktúry. Úrad monitoroval hospodársku súťaž na železničných trhoch a od roku 2011 bol spracovaný monitoring trhu železničnej dopravy v polročných správach.

Nový model vytvára podmienky pre výraznejšie zníženie nákladov železničných podnikov za prístup k železničnej infraštruktúre, a to predovšetkým pri poskytovaní dopravných služieb v nákladnej doprave. Úroveň spoplatňovania prístupu k železničnej

infraštruktúre SR sa priblížila k úrovni spoplatňovania v okolitých štátoch a dosiahla priemernú úroveň krajín Európskej únie.

Kontrola bola ukončená Záznamom, kontrolovaný subjekt nemal povinnosť prijať opatrenia.

Zhrnutie

Kontrola preverila plnenie revitalizačných opatrení a uplatňovanie nového modelu spoplatňovania železničnej infraštruktúry na ŽSR, vrátane dodržiavania podmienok zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013.

Program revitalizácie železničných spoločností mal byť predložený na rokovanie vlády SR do konca januára 2011. Ministerstvo si tento termín nespĺnilo a predmetný materiál bol na rokovanie vlády SR predložený až 16.03.2011.

Špecifikácia výkonov a činností ŽSR upravená v prílohe č. 2 ZPŽI je všeobecná, rozsiahla a popisuje len činnosti, ktoré sú realizované ŽSR na zabezpečenie prevádzkyschopnosti, nestanovuje minimálne štandardy stavu, ktoré je nevyhnutné pri údržbe železničnej infraštruktúry rešpektovať.

Článok VI ZPŽI stanovuje ekonomicky oprávnené náklady ako náklady vynaložené manažérom infraštruktúry na splnenie výkonov, ktoré sú v súlade s predmetom zmluvy a povinnosťami manažéra infraštruktúry. Stanovenie EON však neobsahuje bližšiu konkretizáciu, čo vedie pri realizácii ZPŽI k ich nepriamej identifikácii prostredníctvom prílohy č. 4 ZPŽI, ktorá kvantifikuje EON a prílohy č. 8 ZPŽI, ktorá určuje ekonomicky neoprávnené náklady manažéra infraštruktúry.

V Zmluve o výkone funkcie generálneho riaditeľa ŽSR neboli bližšie špecifikované a limitované „nároky na nevyhnutné náklady súvisiace s výkonom funkcie GR“ a finančné limity na „náhradu preukázaných výdavkov za ubytovanie v mieste trvalého pracoviska“

Vláda SR v zmysle bodu C.14. uvedeného uznesenia uložila podpredsedovi vlády a ministrom 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. Uvedený program nebol k termínu ukončenia výkonu kontroly vypracovaný.

Pri vymáhaní nedoplatkov odberateľov za použitie železničnej infraštruktúry ŽSR v niektorých prípadoch nedodrжали postup v zmysle internej smernice ŽSR. Celý proces vymáhania nedoplatkov bol do určitej miery ovplyvnený neplnením si záväzkov najväčšieho nákladného prepravcu, ktorému bolo v záujme zachovania železničnej dopravy tolerované oneskorené uhrádzanie, pričom tento stav negatívne ovplyvňoval aj dobu splatnosti faktúr ďalších menších dlžníkov.

Pri schvaľovaní osobitne uznaných nákladov zmlúv o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2010 a 2011 nebol po formálnej stránke dodržaný postup ich schválenia dohodnutý v zmysle ZPŽI, pretože na ich uznanie nebol pred ich realizáciou vydaný osobitný súhlas ministerstvom. Osobitne uznané náklady ministerstvo odsúhlasilo až v protokolárnom vyhodnotení ZPŽI a za ekonomicky oprávnené boli uznané až po podpísaní protokolárneho vyhodnotenia. Uvedená skutočnosť nebola v súlade s § 43 Občianskeho zákonníka, podľa ktorého účastníci sú povinní dbať, aby sa pri úprave zmluvných vzťahov odstránilo všetko, čo by mohlo viesť k vzniku rozporov.

Medzi osobitne uznané náklady v zmysle prílohy č. 5 ZPŽI, ktoré ministerstvo uhrádza nad rámec fixnej časti ekonomicky oprávnených nákladov boli v roku 2011 čiastočne zahrnuté aj náklady súvisiace s výkonmi posunu a technickej kancelárie, 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. Kontrola upozornila na možné riziko rastu týchto osobitne uznaných nákladov v ďalšom období.

Kontrolou finančného zúčtovania bežných a kapitálových transferov bolo zistené, že vo finančnom zúčtovaní kapitálových výdavkov Zmluvy o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly ministerstva zo dňa 09.03.2011 nebolo uvedené a zdôvodnené nerealizovanie 4 projektov z 18 plánovaných.

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

Odporúčania na riešenie zistených nedostatkov

V Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013 NKÚ SR odporúča:

- v prílohe č. 2 ZPŽI stanoviť minimálne štandardy stavu, ktoré je nevyhnutné pri údržbe železničnej infraštruktúry rešpektovať,
- akceptovať pri určovaní výšky osobitne uznaných nákladov v prílohe č. 5 ZPŽI previazanosť s inými platnými dokumentmi napr. kolektívnou zmluvou zamestnancov ŽSR alebo inými zákonmi vzťahujúcimi sa na činnosť ŽSR.
- rozhodnúť o zaradení konkrétnych nákladov do kategórie osobitne uznaných nákladov vzhľadom na skutočnosť, že služby posunu a technickej kancelárie boli od 01.01.2011 vyčlenené zo systému regulovaných úhrad za použitie ŽI a teda tieto služby sú poskytované ŽSR na komerčnej báze,
- v súlade s Prílohou č. 13 v časti B zákona o dráhach, špecifikovať fixné náklady podľa vecnej príslušnosti vzniku nákladu tak, aby EON boli jednoznačné a vecne identifikované,
- stanoviť presný obsah položiek protokolu o vyhodnotení ZPŽI tak, aby pri vyhodnotení nedochádzalo k nejednoznačnej interpretácii,
- zaradiť do plánu kontrolnej činnosti vykonanie kontrol zameraných na vybrané okruhy finančných prostriedkov ZPŽI, ktoré neboli doteraz predmetom kontroly.

V Zmluve o výkone funkcie generálneho riaditeľa ŽSR NKÚ SR odporúča:

- bližšie špecifikovať „nárok na nevyhnutné náklady súvisiace s výkonom funkcie GR“ a limitovať ich,
- zaviesť zmluvne stanovené finančné limity na „náhradu preukázaných výdavkov za ubytovanie v mieste trvalého pracoviska“ pre GR.

V oblasti zmluvných podmienok vzhľadom na dlhé časové obdobie od uzatvorenia zmlúv, prehodnotiť v uvedených prípadoch zmluvné podmienky s dodávateľmi.

Vo finančnom zúčtovaní kapitálových výdavkov Zmluvy o poskytnutí finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly ministerstva uvádzať dôvody, prečo projekty neboli realizované.