

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



S Ú H R N N Á S P R Á V A

**o výsledku kontroly
vynakladania verejných prostriedkov určených na rekonštrukcie, opravy a údržbu ciest
1. triedy a súvisiacej infraštruktúry, zmluvných vzťahov realizovaných v rokoch
2011-2012 na Slovenskej správe ciest a na Ministerstve dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky**

Predkladá

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

Materiál obsahuje

Súhrnnú správu o výsledku
kontroly

Bratislava, august 2013

Súhrnná správa o výsledku kontroly

Kontrola bola vykonaná v zmysle plánu kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu SR na rok 2013.

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť uzatváranie zmlúv, dodržanie zmluvných podmienok a hospodárnosť vynakladania verejných prostriedkov pri rekonštrukciách, opravách a údržbe ciest I. triedy a súvisiacej infraštruktúry.

Predmetom kontroly bolo overiť hospodárenie s verejnými prostriedkami pri rekonštrukciách, opravách a údržbe ciest I. triedy a súvisiacej infraštruktúry a spôsob regulácie pridelovania a čerpania verejných prostriedkov na rekonštrukcie, opravy a údržbu ciest I. triedy a súvisiacej infraštruktúry.

Kontrola bola vykonaná v rozpočtovej organizácii Slovenská správa ciest (ďalej aj „SSC“) a na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej aj „MDVRR SR/MDPT SR“), za kontrolované obdobie rokov 2011 a 2012.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

1 Hospodárenie s majetkom štátu, v správe SSC

Slovenská správa ciest je rozpočtová organizácia, ktorá podľa štatútu a zákona o správe majetku štátu je povinná spravovať cesty I. triedy a ich súčastí, nakladať s týmto majetkom zákonným spôsobom, udržiavať ho v riadnom stave, využívať všetky právne prostriedky na jeho ochranu, ale najmä dbať, aby nedošlo k jeho poškodeniu, strate, zneužitiu alebo zmenšeniu.

Z celkového rozsahu cestnej siete v Slovenskej republike, ktorá bola k 1. septembru 2012 v dĺžke 17 985 km, mala SSC v roku 2012 v správe 3 251,3 km ciest I. triedy a ich súčastí. Technický stav uvedeného majetku bol SSC každoročne zisťovaný diagnostickým meraním. Výsledky diagnostiky neboli priaznivé. Preto boli vyhotovované zostavy s návrhmi poradia stavebných úsekov ciest a poradia mostov na zaradenie do plánu opráv, rekonštrukcií a prestavby. Na základe výsledkov diagnostiky bola v roku 2011 požiadavka zaradiť do plánu opráv 193 úsekov ciest a mostov, v predpokladanej sume výdavkov 94 311 413 EUR. V roku 2012 požiadavka na zaradenie do plánu opráv vzrástla na 225 úsekov, v predpokladanej sume výdavkov 97 872 219 EUR.

Na ilustráciu uvádzame výsledky diagnostiky technického stavu vozoviek ciest I. triedy (vrát. protismerných jazdných pásov), ktoré boli v rokoch 2010 – 2012 v správe SSC:

Tabuľka č. 1

OBDOBIE	DĹŽKA/STAV	VEĽMI DOBRÝ	DOBRÝ	VYHOVUJÚCI	NEVYHOVUJÚCI	HAVARIJNÝ	SPOLU
2010	km	1 354,8	37,6	500,6	1 158,2	189,2	3 240,4
	%	42,1	1,2	15,3	35,6	5,8	100,0
2011	km	1 103,2	37,5	383,5	1 517,9	183,9	3 226,0
	%	34,2	1,2	11,9	47,1	5,6	100,0
2012	km	1 221,3	28,8	244,7	1 553,2	203,3	3 251,3
	%	37,7	0,9	7,5	47,7	6,2	100,0

*zdroj SSC

Výsledok diagnostiky preukázal, že nevyhovujúci a havarijný stav ciest I. triedy mal v sledovanom období rastúcu tendenciu. Kým v roku 2010 bol nevyhovujúci stav ciest I. triedy v správe SSC v rozsahu 35,6 %, v roku 2012 tento rozsah stúpol na 47,7 %, t. j. o 395 km (12,7 %). Taktiež aj počet ciest v havarijnom stave v roku 2012 stúpol oproti roku 2010 o 14,1 km (0,4 %). Príčinou tohto zhoršujúceho sa stavu bolo zanedbanie cyklickej obnovy vozoviek, najmä z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov.

Vychádzajúc z výsledkov diagnostiky technického stavu vozoviek zistených v roku 2012, zo základnej ceny na opravu dosiahnutej v bratislavskej organizačnej zložke SSC v roku 2012 (17,62 EUR/m²) a z predpokladanej šírky ciest cca 8 m, na odstránenie všetkých úsekov ciest v havarijnom a v nevyhovujúcom stave (bez mostných objektov), by bola potrebná minimálna suma 247 mil. EUR, ktorá sa rovná takmer celoročnému rozpočtu kapitoly SSC. Odhadovaná doba životnosti vozoviek po oprave je cca 8 až 10 rokov a to za predpokladu zabezpečenia ich cyklickej obnovy, najmä v období s vyhovujúcimi klimatickými podmienkami. V praxi by to znamenalo, že ak SSC mala v roku 2012 v správe 3 251 km ciest, na zabezpečenie predpokladanej 10-ročnej životnosti by SSC mala opraviť ročne cca 325 km ciest I. triedy. V skutočnosti, z dôvodu nízkeho rozpočtu, boli v roku 2011 opravené a odovzdané do užívania cesty I. triedy a ich súčasti v dĺžke 29,581 km a v roku 2012 v dĺžke 10,255 km.

2 Výdavky SSC na údržbu, opravu a rekonštrukcie ciest I. triedy v roku 2011 a 2012 a kontrola ich čerpania

V roku 2011 bolo na údržbu a opravu ciest I. triedy a ich súčastí schválených spolu 51 453 833,02 EUR bežných výdavkov zo štátneho rozpočtu. Z toho bolo 7 052 846,87 EUR účelovo určených prostriedkov použitých na opravu ciest I. triedy, mostov a ich súčastí v dĺžke 29,581 km. Ďalšia suma účelových výdavkov v objeme 6 974 532,63 EUR bola použitá na úhradu nákladov za vodorovné dopravné značenie (ďalej len „VDZ“) v dĺžke 3 195,828 km, ktoré je SSC povinná vykonávať na základe ustanovení cestného zákona. Neúčelovými výdavkami v sume 37 426 453,52 EUR boli financované náklady bežnej a zimnej údržby. Údržbu, ktorou sa zabezpečovali činnosti, ako napríklad zjazdnosť ciest v zimnom období (čerpanie viac ako 16 mil. EUR), odstraňovanie výtlkov, trhlín, priečných a pozdĺžnych nerovností, údržba a oprava krytov vozoviek, zvislého dopravného značenia, poškodených priepustov, zvodidiel a zábradlí, zrezávanie krajníc, čistenie priekopov, atď., vykonávali pre SSC organizácie zriadené vyššími územnými celkami (ďalej len „VÚC“) a Národnou diaľničnou spoločnosťou, a. s. (ďalej len „NDS“).

V roku 2012 bol rozpočet bežných výdavkov zo štátneho rozpočtu na údržbu a opravu schválený v sume 36 946 902,26 EUR. To bolo o 14 506 930,76 EUR menej, ako v predchádzajúcom roku. Zo schváleného rozpočtu bolo 3 092 413,29 EUR účelových výdavkov použitých na opravu ciest I. triedy a ich súčastí v dĺžke 10,255 km. Finančné prostriedky pridelené na opravy v roku 2012 boli oproti predchádzajúcemu nižšie o cca 56 %. Ďalšia časť účelových výdavkov v sume 2 985 743,09 EUR bola použitá na úhradu VDZ v dĺžke 3 195,828 km. Bežná a zimná údržba ciest a ich súčastí bola financovaná sumou 30 869 745,88 EUR neúčelových výdavkov. Z toho najvyššia suma (16 378 648,20 EUR) bola použitá na zabezpečenie zimnej údržby ciest v správe SSC.

Rekonštrukcie ciest I. triedy a ich súčasti boli v roku 2011 a 2012 financované kapitálovými výdavkami zo štátneho rozpočtu, z fondov Európskej únie (ďalej „EÚ“) a dofinancovaním. V roku 2011 boli odovzdané do užívania nové a zrekonštruované cesty I.

triedy v dĺžke 109,735 km, na ktoré bolo vynaložených cca 20 mil. EUR. Z uvedenej sumy bolo viac ako 85 % prostriedkov EÚ, ktorými sa financovala I. etapa pilotného projektu „Odstraňovanie nevyhovujúcich technických parametrov na cestách I. triedy“. V roku 2012 bolo odovzdaných do užívania 336,919 km nových a zrekonštruovaných ciest I. triedy a ich súčastí v celkovom náklade cca 85 mil. EUR. Z celkovej dĺžky zrekonštruovaných ciest bolo 46,892 km financovaných prostriedkami zo štátneho rozpočtu a 290,027 km prostriedkami EÚ, prostredníctvom operačného programu Doprava, v rámci II. etapy projektu „Eliminácia bezpečnostných rizík na cestách I. tried“. Okrem toho, v roku 2012 boli dočasne sprejazené zrekonštruované úseky v dĺžke 0,65 km s tým, že hotové úseky v dĺžke 10,526 km neboli odovzdané do užívania z dôvodu neukončenej kolaudácie.

Kontrolou bolo preukázané, že nižší objem finančných prostriedkov pridelených SSC v roku 2012 mal nepriaznivý vplyv na dĺžku opravených úsekov ciest a ich súčastí. Preto bolo overené, akým spôsobom sa MDVRR SR v roku 2011 a 2012 snažilo riešiť problematiku finančného zabezpečenia opravy ciest v majetku štátu, v správe SSC.

Výdavky na sledovanú činnosť boli pre SSC pridelené formou Kontraktov, ktoré boli uzatvárané spravidla k 31.01. príslušného účtovného roka. Rozpis výdavkov na údržbu, opravu a rekonštrukcie ciest I. triedy, deklarované v jednotlivých prílohách ku Kontraktom, neboli od začiatku roka schválené v požadovanom množstve. Preto sa v priebehu každého účtovného roka upravoval rozpočet SSC rozpočtovými opatreniami MDVRR SR, Ministerstva financií SR a dodatkami ku Kontraktom, podľa finančných možností MDVRR SR. Týmto spôsobom bol rozpočet SSC upravený v roku 2011 50-krát a v roku 2012 spolu 96-krát. Prevažná časť rozpočtových opatrení súvisela s prostriedkami EÚ. Z korešpondencie vedenej medzi SSC a MDVRR SR bolo preukázané, že ústredný orgán štátnej správy mal vedomosť o aktuálnom probléme, ktorý súvisel nielen s nepriaznivým technickým stavom ciest, ale aj s nedostatkom finančných prostriedkov na odstránenie existujúceho nevyhovujúceho a havarijného stavu majetku štátu, v správe SSC.

Podľa zákona o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy, sú ústredné orgány štátnej správy povinné skúmať, analyzovať a riešiť problematiku vo veciach, ktoré sú v ich pôsobnosti. Kontrolou bolo zistené, že problém nepriaznivého stavebno-technického stavu ciest I. triedy sa MDVRR SR snažilo naposledy riešiť v roku 2008, kedy bol vládou SR schválený „Návrh programu údržby a opráv siete ciest I. triedy na roky 2007 – 2010“. Na základe schváleného uznesenia vlády SR mal minister dopravy pri príprave štátneho rozpočtu na roky 2009 a 2010 právo nárokovať si zvýšenie čiastky finančných prostriedkov na program údržby a opravy o 29 874 527 EUR (900 mil. SKK), t. j. na každý účtovný rok 2009 a 2010 bol nárok na 64 064 tis. EUR/ročne. Podkladom na vytvorenie uvedeného programu bola analýza, ktorá poukázala na zlý stavebno-technický stav ciest I. triedy, spôsobený najmä nedostatočným finančným krytím bežnej a stavebnej údržby a opráv. Snaha na riešenie existujúceho problému bola preukázaná. Cieľ nebol splnený. Nedostatkami celého procesu bolo to, že návrh programu bol vláde SR predložený v čase, kedy už bol návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2008 – 2010 schválený a predložený na rokovanie NR SR. Ďalší návrh programu na roky 2011 - 2014, ktorý by kontinuálne nadväzoval na končiaci sa program údržby a opravy ciest I. triedy a ich súčastí MDVRR SR nevypracovalo. Tým ministerstvo nevyužilo zákonnú možnosť, ale najmä povinnosť riešiť na vládnej úrovni finančnú otázku súvisiacu s odstránením kritického stavu ciest I. triedy a ich súčastí v majetku štátu, v správe SSC. Problematika financovania údržby a opráv sa v sledovaných rokoch 2011 a 2012 riešila rozpočtovými opatreniami, ktorými boli zvyšované výdavky na opravu a údržbu ciest I. triedy len v rámci možností kapitoly MDVRR SR.

Kontrolou bolo preukázané, že MDVRR SR predložilo 27.12.2012 Úradu vlády SR návrh „Program opráv a údržby ciest I. triedy na roky 2013 – 2017“. V I. polroku 2013 nebol predmetný návrh zaradený na rokovanie vlády SR.

Aby pri používaní verejných prostriedkov bola miera chybovosti a nedostatkov čo najmenšia, je nevyhnutná správna funkčnosť vnútorných kontrolných systémov. Kontrolou bolo overené, či MDVRR SR v priebehu rokov 2011 a 2012 vykonalo na SSC audit, resp. kontrolu, ktorou by sa uistilo, či finančné prostriedky čerpané na opravu a údržbu ciest I. triedy a ich súčastí boli použité hospodárne a efektívne a či požiadavka SSC na zvýšenie finančného limitu na opravu a údržbu ciest I. triedy bola opodstatnená. Z predloženej dokumentácie bolo zistené, že v MDVRR SR v roku 2011 vykonalo na SSC dve následné finančné kontroly a v roku 2012 jeden vládny audit, spolu so správou finančnej kontroly. Žiadne z uvedených kontrol, resp. auditu neboli zamerané na verifikáciu vynakladania finančných prostriedkov na opravu a údržbu ciest I. triedy a ich súčastí. Do budúcnosti bude potrebné, aby rezort dopravy zintenzívnil svoju kontrolnú činnosť.

3 Spôsob zabezpečenia údržby, opráv a rekonštrukcií ciest I. triedy a ich súčastí

Na účely dodržania povinností vyplývajúcich zo zákona o správe majetku štátu a cestného zákona, mala SSC v rokoch 2011 a 2012 uzavreté zmluvné vzťahy so subjektmi zriadenými VÚC a NDS. Predmet zmlúv na zabezpečenie bežnej a zimnej údržby bol dohodnutý tak, aby za každých poveternostných podmienok bola na cestách I. triedy a na ich súčastiach zaistená bezpečnosť, prevádzkyschopnosť a zjazdnosť. Opravu ciest, VDZ, dokumentáciu k rekonštrukciám, ako aj realizáciu rekonštrukcií vykonávali zhotovitelia, vybraní v rámci procesu verejného obstarávania, s ktorými SSC uzavrela zmluvy o dielo.

Hospodárnosť vynakladania verejných prostriedkov na rekonštrukcie, opravu a údržbu ciest I. triedy bola zisťovaná z náhodne vybratej vzorky 57 zmlúv, financovaných SSC v rokoch 2011 a 2012 v sume cca 85 210 903 EUR. Z kontrolovanej vzorky zmlúv boli v 32 prípadoch zistené nedostatky. Chybovosť vzorky, ktorá predstavovala viac cca 43 %, možno sčasti prisúdiť aj nefunkčnému kontrolnému systému na SSC v sledovanom období. Výsledky kontroly zmluvných vzťahov boli nasledovné:

Bežnú a zimnú údržbu na cestách I. triedy a na ich súčastiach vykonávali pre SSC subjekty zriadené VÚC a NDS (rozpočtové organizácie, príspevkové organizácie a akciové spoločnosti). Zmluvný spôsob údržby sa začal vykonávať od roku 2004, kedy na základe reformy verejnej správy boli vnútorné organizačné jednotky SSC, tzv. strediská pre správu a údržbu (ďalej aj „VOJ“), delimitované na VÚC. Účtovná hodnota delimitovaného nehnuteľného majetku VOJ k I. polroku 2013 bola 41 399 582 EUR (1 247 203 796 SKK). Po odovzdaní VOJ na VÚC bola údržba ciest I. triedy a ich súčastí vykonávaná tými istými subjektmi, ale už na obchodnej báze. Kontrolou bolo zistené, že v záujme hospodárneho a efektívneho využívania verejných prostriedkov malo MDPT SR pred rozdelením a pred delimitáciou VOJ SSC na VÚC vydať cenovú metodiku, ktorou by sa stanovil výpočet a hraničné ceny údržby ciest I. triedy a to najmä z dôvodu, že na uzavretie zmlúv na bežnú a zimnú údržbu sa nevzťahoval postup podľa zákona o verejnom obstarávaní. Tým, že ceny za údržbu boli stanovené dohodou, podľa platných cenových predpisov, nebolo možné zhodnotiť hospodárnosť, ale iba skonštatovať, že rozdelenie cestnej siete na viacerých správcoch a nemožnosť realizovať údržbu vlastnými kapacitami neprosperovalo efektívnemu využívaniu verejných prostriedkov. Zmluvy uzavreté medzi SSC a dodávateľmi (VÚC a NDS) neboli kompletne. Chýbali v nich prílohy, ktoré mali preukazovať dĺžku a okruh

cestných úsekov na zabezpečenie údržby, tzv. hraničenie. Tým, že v mnohých prípadoch dĺžka zmluvného hraničenia sa nezhodovala s fakturovaným hraničením, predmet zmluvy nebol stanovený jasne a zrozumiteľne. Prakticky to mohlo znamenať riziko viacnásobnej a neopodstatnenej fakturácie. V niektorých zmluvách chýbali vyplnené cenníky pri databáze profesií a pri materiálových vstupoch, pritom cena je podstatnou náležitosťou zmluvy. Vyskytli sa aj prípady, keď nové cenníky, databázy vstupov a platobných podmienok nadobudli účinnosť skôr, ako samotný dodatok k zmluve zverejnený v centrálnom zmlúv. Uvedené skutočnosti poukázali na to, že SSC by mala zrevidovať a zaktualizovať zmluvy a ich dodatky uzavreté s VÚC a NDS tak, aby sa pri úprave týchto zmluvných vzťahov odstránilo všetko, čo by mohlo viesť k vzniku rozporov.

Zo skontrolovanej vzorky bolo preukázané, že výber zhotoviteľov na opravu a rekonštrukcie ciest I. triedy a ich súčastí v období rokov 2011 a 2012 bol uskutočnený podľa plánu verejného obstarávania (ďalej aj „VO“), v nadväznosti na sumu pridelených finančných prostriedkov. VO stavebných prác a služieb uskutočňovali organizačné zložky SSC, bez právnej subjektivity, s názvom „Investičná výstavba a správa ciest“ (ďalej len „IVSC“), ktorých zastúpenia sa nachádzajú v Bratislave, v Banskej Bystrici, v Žiline a v Košiciach. Priebeh VO bol deklarovaný dokumentáciou, ktorá nie v každom prípade bola realizovaná a vedená v zmysle zákona o verejnom obstarávaní. V predloženej dokumentácii bol napr. deklarovaný výber zhotoviteľa na základe nesprávneho hodnotenia predložených ponúk a neúplných súťažných podkladov, chýbali v nej relevantné dokumenty ako napr. súpis záujemcov, hodnotenia členov komisie, namiesto originálov boli v spise len nepodpísané kópie, čestné vyhlásenie členov komisie bolo podpísané po uskutočnení VO a podobne). Zistené nedostatky však neovplyvnili výsledok VO.

Plán VO sa SSC nepodarilo naplniť v roku 2012, keď príkazom ministra MDVRR SR bol v rámci celej kapitoly, z hľadiska opatrnosti, pozastavený proces VO. Direktíva mala dopad na uskutočnenie stavebných prác, ale aj na čerpanie plánovaných zdrojov. Uvedeným aktom bol posunutý termín VO. Tým boli posunuté aj termíny na neskoršie obdobie, kedy už na uskutočnenie plánovaných opráv a rekonštrukcií neboli priaznivé klimatické podmienky. Preto niektoré plánované opravy ani nezačali, nevyčerpané prostriedky museli byť presunuté do nasledujúceho obdobia, na niektorých vozovkách sa vymieňali len kryty, pričom podľa výsledkov diagnostiky bol potrebný zásah aj do ostatných, nižších vrstiev konštrukcie vozovky, ale vyskytol sa aj prípad, kedy pre nedostatok finančných prostriedkov z EÚ bola súťaž VO zrušená.

V súvislosti s kontrolou hospodárnosti pri uzatváraní zmlúv na zabezpečenie rekonštrukcií ciest I. triedy a ich súčastí (ďalej len „ZoD“) bolo zistené, že vo viacerých prípadoch boli ceny za vypracovanie a dodanie diela stanovené nielenže nezrozumiteľne, ale aj nadhodnotené. Napríklad, pri obstarávaní služieb na vypracovanie žiadosti o nenávratný finančný príspevok z fondov EÚ (ďalej len „ŽoNFP“) bola v jednom prípade za dodanie uvedenej služby dohodnutá cena 2 952 EUR s DPH, ale v ďalších dvoch prípadoch bola cena dohodnutá a uhradená v sume viac ako 10 800 EUR bez DPH (napr. za naštudovanie podkladov 40 h x 25 EUR/h, za CBA analýzu 160 h x 25 EUR/h, za vypracovanie žiadosti a jej príloh 160 h x 25 EUR/h). Vzhľadom na to, že uvedené služby pre SSC vykonávali tí istí dodávatelia, bolo časové rozpätie na vypracovanie žiadosti a jej príloh výrazne nadhodnotené. Pritom z relevantných materiálov nebolo možné zistiť, či bola ŽoNFP vybavená kladne. Za účelom hospodárnosti v tejto oblasti by bolo vhodné upraviť úhradu odmeny za vypracovanie ŽoNFP napr. tak, aby celková dohodnutá cena zákazky bola vyplatená len v prípade, ak bude žiadosť vybavená kladne. V opačnom prípade by odmena za uvedenú

službu mala byť vyplatená jednotnou % sadzbou z ceny diela, vopred stanovenou pre všetky IVSC. Hospodárnosť vynaložených prostriedkov na opravy nebolo možné posúdiť v tých prípadoch, keď sa posudzovala len jedna cenová ponuka. Efektívnosť vynaložených prostriedkov bude možné posúdiť až po časovom odstupe, kedy sa pri používaní preukáže kvalita vykonaných prác, t. j. ak nebude treba investovať ďalšie prostriedky na opravu. Kontrolou bolo zistené, že cena za 1 km opravy ciest a ich súčastí bola na jednotlivých IVSC rôzna. Táto cena závisela od zvolenej technológie, vrstiev a kvality použitých materiálov, ale aj od predloženej cenovej ponuky, vybratej v rámci VO. Uvedená skutočnosť naznačuje, že za účelom hospodárneho vynakladania verejných prostriedkov by bolo v niektorých prípadoch vhodné vykonať VO stavebných prác a služieb centrálne na generálnom riaditeľstve SSC. Porovnaním predpokladanej hodnoty zákazky s dohodnutou cenou (vzorka 13 zmlúv VO), bola postupom VO dosiahnutá úspora finančných prostriedkov cca 315 575,46 EUR s DPH. Výsledok úspory možno považovať za skreslený. Zákon o VO jednoznačne nedefinuje akým spôsobom má verejný obstarávateľ určiť predpokladanú hodnotu zákazky. Pri jej stanovení vychádza z trhových cien, resp. z predchádzajúcich skúseností, ale v konečnom dôsledku je celková predpokladaná hodnota zákazky takmer vždy mierne nadhodnotená, čo uvedený zákon nezakazuje. Hospodárne a efektívne obstarávanie zákaziek by sa na SSC dosiahlo tým, ak by sa vo výzvach na predloženie ponuky neuvádzala predpokladaná hodnota zákazky, tak ako to bolo v zákone o verejnom obstarávaní tovarov, služieb a verejných prác z roku 1993. Vtedy by záujemcovia predkladali cenové ponuky podľa možností a schopností a nie ako teraz, že svoje cenové ponuky prispôbujú predpokladanej hodnote zákazky. Súčasné zákonné ustanovenia VO to však neumožňujú.

Najčastejším dôvodom na uzavretie dodatkov k ZoD bola úprava formálnych náležitostí, zmena termínu odovzdania diela a úprava zmluvnej ceny v dôsledku rozšírenia predmetu zmluvy. Niektoré dodatky k ZoD boli uzavreté bez náležitého, relevantného a preukázateľného zdôvodnenia a po uplynutí zmluvného termínu viac ako 34 dní, t. j. v čase, kedy uplynula ich platnosť a účinnosť. V jednom prípade bolo zistené, že, dodatkom bol upravený predmet zmluvy tak, že v konečnom dôsledku boli v stavebných nákladoch zaúčtované vyvolané investície, ktorými sa financoval iný majetok, ako majetok štátu, v správe SSC. Takto zveľadený cudzí majetok v sume cca 69 925,78 EUR bol delimitačnými protokolmi prevedený do majetku príslušného mesta a akciovej spoločnosti. Hoci sankcie za nedodržanie zmluvných podmienok boli v jednotlivých ZoD dohodnuté, žiadna zo zmluvných strán ich neuplatňovala. Zo vzorky 13 zmlúv uzavretých v rámci VO bolo zistené, že v prípade ich vymáhania by zhotoviteľia museli uhradiť SSC zmluvné pokuty v sume cca 5 211 EUR s DPH. Aj SSC sa vystavila riziku sankcionovania za nedodržanie podmienky splatnosti faktúry, pričom v určitých prípadoch mohlo oneskorenie úhrady spôsobiť druhotnú platobnú neschopnosť dodávateľa. Napríklad len za úhradu piatich dodávateľských faktúr po termíne splatnosti by musela SSC uhradiť zmluvnú pokutu cca 73 887 EUR. Kontrolou bolo zistené, že nedodržanie termínu splatnosti faktúr financovaných z bežných výdavkov bolo z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov v štátnej pokladnici na príslušný mesiac. Nedodržanie termínu splatnosti pri faktúrach financovaných z kapitálových výdavkov bolo z dôvodu, že došlé faktúry mali vecné a formálne nedostatky a museli byť vrátené späť dodávateľom na prepracovanie.

Výsledky kontroly boli prerokované so štatutárnymi zástupcami MDVRR SR a SSC. Kontrolovaným subjektom bolo uložené prijať opatrenia na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov a v termíne do 10.09.2013 ich doručiť na NKÚ SR.

Bratislava, 26.08.2013