

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Číslo poverenia: 620/01
Zo dňa: 29. 01. 2014

Počet výtlačkov: 2
Výtlačok číslo: -
Počet strán: 19
Počet príloh: 1



Z Á Z N A M

**o výsledku kontroly
hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti vynaložených prostriedkov
na výstavbu, opravu a údržbu pozemných komunikácií v správe VÚC a úlohy z toho
vyplývajúce pre VÚC**

Žilinský samosprávny kraj

Žilina, jún 2014

Zhrnutie

Kontrola hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti vynaložených prostriedkov na výstavbu, opravu a údržbu pozemných komunikácií v správe vyšších územných celkov a úlohy z toho vyplývajúce pre vyššie územné celky vychádzala zo schváleného strategického zámeru kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky (ďalej len „NKÚ SR“) na roky 2012 – 2014, kde nosnou oblasťou kontrolnej činnosti bola efektívna verejná správa a dopravná infraštruktúra v rámci kontroly samosprávy bolo zameranie na spokojného občana. Kontrola tematicky nadväzovala na kontrolu NKÚ SR cestnej infraštruktúry vyšších kategórií (diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy) a cesty nižších kategórií (miestne komunikácie).

Z dopravného hľadiska cesty II. triedy majú význam pre dopravu medzi krajmi a okresmi, cesty III. triedy majú spravidla regionálny význam a spájajú obce s cestami I. alebo II. triedy.

Pri kontrole bolo preverované dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov a úroveň dosahovania vytýčených cieľov a zámerov Žilinského samosprávneho kraja v oblasti ciest vo väzbe na strategické materiály, ktorými boli Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja a programový rozpočet, ako aj iné strategické materiály, napr. Dopravná politika SR do roku 2015 a z nej vyplývajúce odporúčania, hospodárnosť činností najmä v nadväznosti na vybrané otázky verejného obstarávania, na úrovni rozpočtového procesu a zdrojov krytia komunálnych služieb. Pri kontrole boli použité viaceré metódy pre získavanie dôkazov, najmä preskúmanie a analýza dokladov, rozhovory, referenčná skupina.

Kontrola potvrdila najmä:

- dlhodobý neriešený problém majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov pod cestami, ktorý okrem iného zakladá významné riziko pre čerpanie eurofondov v oblasti cestného hospodárstva v programovom období 2014 – 2020,
- neexistenciu efektívneho kontrolného systému u dani z motorových vozidiel, kedy správu dane vykonáva iný subjekt, ktorý nie je prijímateľom výnosu z tejto dane (kontrolu plnenia tejto daňovej povinnosti a kontrolu jej výberu nemôže vykonať samosprávny kraj).

Pôvodcu vyššie uvedených rizík identifikoval NKÚ SR štát, ktorý legislatívne nevytvoril také podmienky, ktoré by predmetné riziká v dostatočnej miere eliminovali. Cesty prešli do vlastníctva samosprávneho kraja na nevysporiadaných pozemkoch a výdavky na bezprostredné riešenie tohto problému by z finančného hľadiska ohrozilo, resp. znemožnilo samosprávnemu kraju vykonávať ďalšie kompetencie, ktoré mu zo súčasnej platnej legislatívy vyplývajú. Poukazujúc na záväzok, vyplývajúci z článku 9 ods. 2 Európskej charty miestnej samosprávy, ktorú Slovenská republika prijala v roku 1999, ratifikovala 12. júla 2002, s nadobudnutím platnosti 1. novembra 2002, by mali byť finančné zdroje miestnych orgánov úmerné kompetenciám, ktoré im ukladá ústava alebo zákon (ďalšie záväzky nadobudli platnosť 1. septembra 2007).

V súvislosti s usporiadaním vlastníckych vzťahov k pozemkom zastavanými cestami sa javí ako najefektívnejšia forma pozemkových úprav komplexná pozemková úprava predmetných pozemkov podľa zákona č. 330/1991 Zb. o pozemkových úpravách, usporiadaní

pozemkového vlastníctva, pozemkových úradoch, pozemkovom fonde a o pozemkových spoločenstvách. Realizácia pozemkových úprav v zmysle uvedeného zákona nezakladá žiadne finančné nároky pre účastníka pozemkových úprav, pretože projekty pozemkových úprav môžu byť financované z prostriedkov európskej únie a štátneho rozpočtu.

Čo sa týka činností vykonávaných samosprávnym krajom, NKÚ SR získal uistenie, že činnosti boli vykonávané účinne a efektívne. Krátkodobé zámery a ciele programových rozpočtov boli previazané s dlhodobými cieľmi a zámermi programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja, boli pravidelne a na základe relevantných údajov monitorované, hodnotené a v prípade potreby prehodnocované. Úspešné plnenie krátkodobých a strednodobých cieľov podporoval aj vnútorný kontrolný systém.

Kontrola bola vykonaná v súlade so zákonom č. 39/1993 Z. z. o NKÚ SR v znení neskorších predpisov, s medzinárodne akceptovanými audítorskými štandardami ISSAI (INTOSAI), Európskymi vykonávacími smernicami pre kontrolné štandardy INTOSAI a ISAs (IFAC).

**Záznam
o výsledku kontroly**

Podľa poverenia predsedu NKÚ SR č. 620/01z 29.01.2014 vykonali:

Mgr. Viera Kožová, vedúca kontrolnej skupiny
Ing. Vladimír Jendrisek, člen kontrolnej skupiny

kontrolu hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti vynaložených prostriedkov na výstavbu, opravu a údržbu pozemných komunikácií v správe VÚC a úlohy z toho vyplývajúce pre VÚC, ktorej účelom bolo preveriť hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť využitia prevedeného výnosu dane z motorových vozidiel zo štátneho rozpočtu do rozpočtu samosprávnych krajov, rozsah využitia finančných prostriedkov z prevedeného výnosu dane z motorových vozidiel v rámci systému výstavby, opráv a údržby ciest II. a III. triedy v správe samosprávneho kraja. Pri zohľadnení jednotlivých regionálnych špecifik budú v rámci KA porovnané a zhodnotené jednotlivé systémy správy, údržby a obnovy ciest II. a III. tried v rámci celej SR.

Kontrola bola vykonaná v čase od 12.02.2014 do 02.06.2014 v kontrolovanom subjekte

Žilinský samosprávny kraj, Komenského 48, 011 09 Žilina, IČO 37808427

za kontrolované obdobie: 2010 – 2012, pre dosiahnutie účelu kontroly a objektívne zhodnotenie kontrolovaných skutočností môžu byť použité aj údaje z predchádzajúceho a nasledujúceho obdobia.

Predmetom kontroly bola charakteristika a pôsobnosť kontrolovaného subjektu, plnenie a zhodnotenie vývoja rozpočtu, dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov, zmlúv a postupov pri hospodárení s verejnými prostriedkami, poskytnutými z rozpočtu územnej samosprávy správam ciest so zameraním na hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť vynaložených zdrojov a úroveň, účinnosť a využívanie výsledkov kontrolnej činnosti.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

1. Charakteristika a pôsobnosť kontrolovaného subjektu

Žilinský samosprávny kraj (ďalej len „ŽSK“) je samostatný územný samosprávny a správny celok Slovenskej republiky. Zákon č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov (ďalej len „zákon č. 302/2001 Z. z.“) upravuje postavenie samosprávneho kraja, ktorý je zo zákona právnickou osobou. Za podmienok ustanovených zákonom samostatne hospodári s vlastným majetkom a s vlastnými príjmami, zabezpečuje a chráni práva a záujmy svojich obyvateľov. Orgánmi ŽSK sú zastupiteľstvo a predseda. Vo veciach územnej samosprávy možno samosprávnemu kraju ukladať povinnosti len zákonom a na základe medzinárodnej zmluvy. Základnou úlohou ŽSK pri výkone samosprávy je starostlivosť o všestranný rozvoj svojho územia a o potreby svojich obyvateľov. Pritom najmä zabezpečuje tvorbu a plnenie programu sociálneho, ekonomického a kultúrneho rozvoja svojho územia a plní ďalšie úlohy vyplývajúce z ustanovenia § 4 ods. 1 zákona č. 302/2001 Z. z.

V súlade so zákonom č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a vyššie územné celky – tzv. malý kompetenčný zákon (ďalej len „zákon č. 416/2001 Z. z.“) boli odovzdané VÚC úlohy v režime samosprávnej pôsobnosti a úlohy v režime preneseného (delegovaného) výkonu štátnej správy. Úlohy na úseku pozemných komunikácií s účinnosťou od 01.01.2004 prešli do pôsobnosti VÚC na základe uvedeného zákona a zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 135/1961 Zb.“). Do úseku pozemných komunikácií patrí aj správa ciest II. a III. triedy (ďalej len „cesty“). Za účelom výkonu správy ciest ŽSK zriadil príspevkovú organizáciu – Správa ciest ŽSK s právnou subjektivitou s piatimi organizačnými jednotkami bez právnej subjektivity – závody Horné Považie, Kysuce, Turiec, Liptov, Orava. Prostredníctvom svojich závodov vykonáva najmä zimnú a letnú údržbu ciest a mostov, drobnú údržbu ciest a mostov, dispečersko-spravodajskú službu, zimnú pohotovosť. ŽSK zabezpečuje plánovanie, prípravu a modernizáciu cestnej siete.

V štruktúre výnosu verejného rozpočtu Slovenskej republiky vybraných daňovou správou majú VÚC svoj podiel aj príjmy z dane z motorových vozidiel (ďalej len „DzMV“). V kontrolovanom období celý výnos tejto dane bol príjmom VÚC, ktorý bol riadený jednoduchým pravidlom určeným zákonom č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 582/2004 Z. z.“), ktorý upravuje, že výnos dane vrátane výnosu z pokút a úroku z omeškania vzťahujúceho sa k tejto dani je príjmom rozpočtu VÚC, v ktorého územnom obvode je sídlo správcu dane a tento príjem nie je účelovo viazaný na konkrétne činnosti, ktoré VÚC vykonáva v rámci samosprávnych kompetencií. ŽSK všeobecne záväznými nariadeniami o zdanení motorových vozidiel (ďalej len „VZN“) upravil podľa vlastných podmienok najmä sadzby DzMV, základ dane, oslobodenie od dane, zníženie dane. Z ustanovenia § 95 zákona č. 582/2004 Z. z. pre ŽSK vyplynula povinnosť zaslať Daňovému riaditeľstvu Slovenskej republiky (toho času Finančnému riaditeľstvu Slovenskej republiky) jeden výtlačok VZN, ktorým zaviedol DzMV alebo zmenil sadzby dane alebo podmienky oslobodenia od dane, do piatich kalendárnych dní odo dňa nadobudnutia jeho účinnosti. Táto povinnosť bola splnená. V kontrolovanom období došlo k zmene VZN jedenkrát.

Prevod výnosu DzMV bol do rozpočtu ŽSK realizovaný mesačne od správcu dane (do konca januára 2012 príslušné daňové úrady a od februára 2012 z finančného riaditeľstva):

- v roku 2010 v sume 14 806 571,00 EUR,
- v roku 2011 v sume 16 093 425,00 EUR,
- v roku 2012 v sume 16 293 291,00 EUR.

Kontrolou účtu 221 a bankových účtov bola preverená výška prijatého výnosu DzMV a spôsobu jeho prevodu do rozpočtu ŽSK neboli zistené nedostatky. Príjem DzMV bol poskytovaný v mesačných platbách a v rokoch 2010 a 2011 bol triedený na podpoložke 134002 - z motorových vozidiel a v tomto období bol analyticky členený podľa príslušného daňového úradu (ZA I, ZA II, BY, TR, CA, KM, MT, NO, LM, RK, DK). Za rok 2012 bol príjem triedený na podpoložke 134002 avšak už bez ďalšieho analytického členenia z dôvodu prevodu finančných prostriedkov finančným riaditeľstvom.

Tabuľka č. 1

Prehľad a analýza výdavkov ŽSK do oblasti cestnej infraštruktúry (ciest) v rokoch 2010 - 2012

ŽSK	Výška prevedenej sumy do rozpočtu SC ŽSK v EUR				Podiel prevedenej sumy k výnosu DzMV v %			
	rok 2010	rok 2011	rok 2012	Celkom	rok 2010	rok 2011	rok 2012	Celkom
Na bežné výdavky	7 893 871	7 731 512	7 403 941	23 029 324	53,31%	48,04%	45,44%	48,80%
- z toho zdroj 41 (VÚC)	7 216 541	7 700 000	7 390 000	22 306 541	48,74%	47,85%	45,36%	47,27%
- z toho zdroj 111 (ŠR)	677 330	31 512	13 941	722 783	4,57%	0,20%	0,09%	1,53%
Na kapitálové výdavky	655 875	50 000	195 122	900 997	4,43%	0,31%	1,20%	1,91%
Celkom	8 549 746	7 781 512	7 599 063	23 930 321	57,74%	48,35%	46,64%	50,71%

Analýza výdavkov ŽSK do oblasti cestnej infraštruktúry (ciest) v rokoch 2010 - 2012 je podrobne uvedená v bode 2.

Preverení pohybov na bankovom účte (účet 221) v triedení podľa príslušnej ekonomickej klasifikácie rozpočtovo klasifikovanej bolo zistené, že ŽSK v rámci transferov poskytol SC ŽSK v roku 2010 bežné transfery v sume 7 893 871,00 EUR na bežné výdavky a kapitálové transfery v sume 655 875,00 EUR na kapitálové výdavky. V roku 2011 boli prevedené bežné transfery v sume 7 731 512,00 EUR na bežné výdavky a kapitálové transfery v sume 50 000,00 EUR na kapitálové výdavky a v roku 2012 prevedené bežné transfery boli v sume 7 403 941,00 EUR a prevedené kapitálové transfery boli v sume 195 122,00 EUR.

2. Plnenie a zhodnotenie vývoja rozpočtu

Rozpočet ŽSK na rok 2010 bol schválený uznesením zastupiteľstva ŽSK č. 6/30 dňa 10.11.2009, rozpočet ŽSK na rok 2011 bol schválený zastupiteľstvom ŽSK dňa 13.12.2010 uznesením č. 5/8 a rozpočet na rok 2012 bol schválený zastupiteľstvom ŽSK dňa 18.12.2011 uznesením č. 5/14. V priebehu rozpočtových rokov bol rozpočet upravovaný v súlade so zákonom č. 583/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 583/2004 Z. z.“) rozpočtovými opatreniami, ktoré boli schválené zastupiteľstvom ŽSK.

NKÚ SR vykonal detailnú kontrolu vybraných výdavkov ŽSK, ktoré financovali činnosti v oblasti dopravnej infraštruktúry, okrem výdavkov súvisiacich so zmluvami o službách vo verejnom záujme. V každom roku bola oblasť dopravnej infraštruktúry financovaná z vlastných zdrojov ŽSK a cudzích zdrojov (úver, prostriedky EÚ a štátneho rozpočtu).

Zdrojom vlastných príjmov ŽSK bola v kontrolovanom období aj DzMV. V kontrolovanom období boli platné dve VZN, jedno do roku 2010 a druhé od roku 2011. DzMV na území ŽSK upravovalo VZN č. 10/2007 o zdanení motorových vozidiel, ktoré bolo s účinnosťou od 01.01.2011 nahradené VZN č. 24/2010 o DzMV. Výška sadzieb bola počas platnosti a účinnosti VZN nemenná, a teda jediná zmena sadzieb DzMV (nárast o cca 9 %) bola k 01.01.2011. Základom dane pri osobnom automobile bol zdvihový objem motora v cm³ a pri úžitkovom vozidle a autobuse ich celková hmotnosť v tonách a počet náprav.

Kontrolou bolo zistené, že ŽSK diferencoval sadzby DzMV aj v závislosti od emisnej triedy vozidla (EURO 3,4,5), a tým vytváral podmienky pre ochranu životného prostredia prostredníctvom motivácie dopravcov na využívanie ekologickejších (a súčasne s predpokladom použitia modernejších) vozidiel. Diferenciácia sadzieb teda zároveň mohla pozitívne vplývať na zníženie priemerného veku nákladných vozidiel v ŽSK.

Okrem vyššie uvedenej diferenciácie uplatňoval ŽSK od roku 2011 aj oslobodenie od platenia DzMV, napr. v prípade vozidla pravidelnej autobusovej dopravy v rozsahu výkonov vo verejnom záujme na základe zmluvy o službách, uzavretej medzi dopravcom a ŽSK, alebo zníženie DzMV napr. v prípade autobusovej dopravy pri iných výkonoch vo verejnom záujme o 50 %.

Tabuľka č. 2

Sadzby DzMV

v EUR

obdobie		2009	2010	2011	2012	2013	nárast/pokles 2010 – 2011
osobné vozidlá		136,65	136,65	140,92	140,92	140,92	+3,13%
nákladné vozidlá							
základná	1 a 2 nápravy	998,53	998,53	1098,38	1098,38	1098,38	+10,00%
	3 nápravy	1519,87	1519,87	1641,45	1641,45	1641,45	+8,00%
	4 a viac náprav	1438,41	1438,41	1553,48	1553,48	1553,48	+8,00%
EURO 3	1 a 2 nápravy	953,14	953,14	1048,46	1048,46	1048,46	+10,00%
	3 nápravy	1447,49	1447,49	1563,29	1563,29	1563,29	+8,00%
	4 a viac náprav	1369,91	1369,91	1479,51	1479,51	1479,51	+8,00%
EURO 4,5	1 a 2 nápravy	907,76	907,76	998,53	998,53	998,53	+10,00%
	3 nápravy	1375,12	1375,12	1485,13	1485,13	1485,13	+8,00%
	4 a viac náprav	1301,42	1301,42	1405,53	1405,53	1405,53	+8,00%

Prehľad o rozpočte ŽSK v období rokov 2010 až 2012 tvorí prílohu č. 1.

Analýzou vývoja podielu financovania oblasti dopravy bolo zistené, že podiel celkových výdavkov ŽSK na dopravnú infraštruktúru na celkovom rozpočte bežných a kapitálových výdavkov v sledovanom období klesal, a to z 20 % v roku 2010 na 8 % v roku 2012. Bežné výdavky na dopravu v pomere k celkovým bežným výdavkom ŽSK sa v priebehu kontrolovaného obdobia nemenili a boli na úrovni 6 % z celkových bežných výdavkov. Zmena podielu vo financovaní dopravnej infraštruktúry sa teda razantnejšie prejavila najmä vo financovaní kapitálových výdavkov, kedy došlo k zníženiu podielu kapitálových výdavkov na dopravu k celkovým kapitálovým výdavkom ŽSK zo 70 % v roku 2010 na 17 % v roku 2012.

Majoritnú časť bežných výdavkov ŽSK na úseku dopravnej infraštruktúry tvorili bežné výdavky – transfery, ktoré ŽSK poskytoval ako príspevok zriadenej príspevkovej organizácii.

Kapitálové výdavky ŽSK v roku 2010 na úseku dopravnej infraštruktúry boli tvorené účelovou dotáciou na úhradu 30 % škôd na majetku vo vlastníctve ŽSK pred povodňami v období rokov 2009 a 2010, a to v sume 575 500,00 EUR, na majetkovoprávne

vysporiadanie pozemkov v sume 848,00 EUR a dofinancovanie inžinierskej činnosti stavby II/517 v sume 14 931,00 EUR. Okrem toho boli kapitálové výdavky čerpané na projektové dokumentácie projektov v rámci cezhraničnej spolupráce, Regionálneho operačného programu (ďalej len „ROP“) a plánované stavby v celkovej sume 64 596,00 EUR. Tieto výdavky boli poskytnuté správcovi ciest ŽSK ako kapitálový transfer. V rámci eurofondov za rok 2010 bolo čerpaných 20 829 708,88 EUR.

Kapitálové výdavky ŽSK v roku 2011 na úseku dopravy boli tvorené výdavkami na projektovú dokumentáciu pre projekty financované z ROP v sume 50 000,00 EUR a boli poskytnuté ako kapitálový transfer správcovi ciest ŽSK. V rámci eurofondov bolo čerpaných celkom 9 249 906,25 EUR.

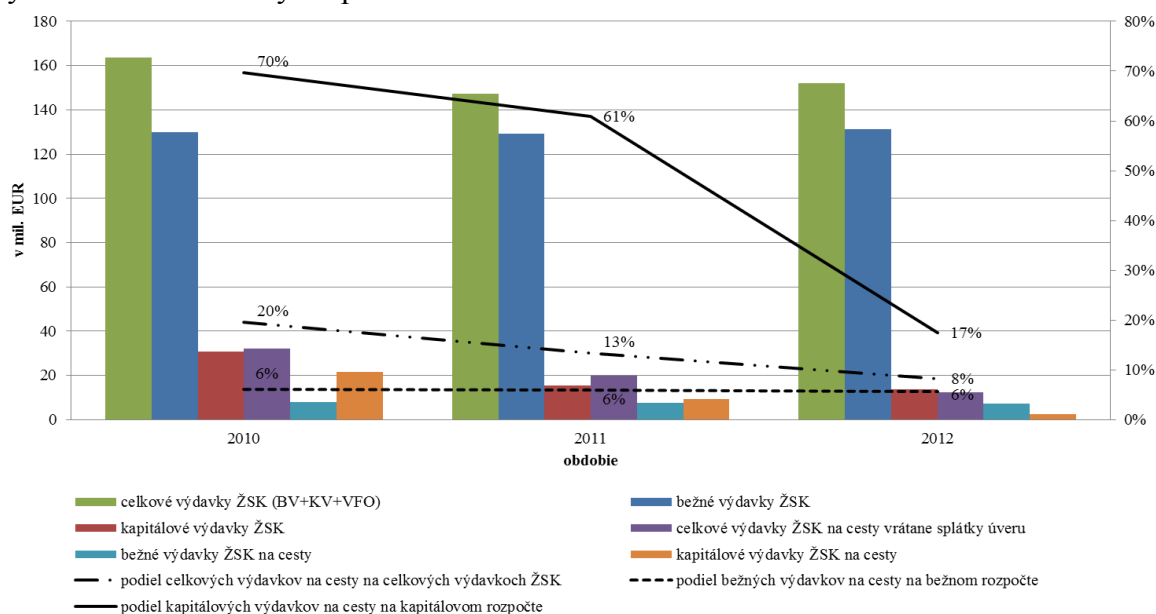
V rámci kapitálových výdavkov ŽSK za rok 2012 bolo pre správcu ciest ŽSK poskytnutých ako kapitálový transfer celkom 195 123,00 EUR, z toho bolo 10 000,00 EUR určených na projektovú dokumentáciu pre projekty ROP a 185 123,00 EUR na obstaranie kapitálových aktív (infra-ohrievač), snehové radlice, špeciálne nákladné vozidlo a dodávkové vozidlá). V rámci eurofondov bolo čerpaných celkom 2 009 644,47 EUR.

ŽSK uzavrel v roku 2005 zmluvu na vyhotovenie diela – stavby: obnova povrchov vozoviek vybranej cestnej siete v majetku ŽSK, v ktorej sa ŽSK ako objednávatel' s dodávateľom dohodli na vykonaní diela podľa zmluvy v sume 420 166 212,00 Sk bez DPH (499 997 793,00 Sk s DPH/16 596 886,18 EUR¹) v čase od 01.06.2005 do 31.10.2005. Zmluvou bolo dohodnuté platenie ceny diela v 40 štvrtročných splátkach vo výške 1/40 z ceny diela. Dodatkom č. 2 sa cena diela navýšila o 252 100 840,00 Sk bez DPH (299 999 999,50 Sk s DPH/9 958 175,65 EUR) a rozšírila sa o práce navyše.

Dňa 02.11.2005 zhotoviteľ stavby postúpil pohľadávku voči ŽSK s dohodnutými splátkami od 31.03.2006 do 31.12.2015 v celkovej sume 799 938 486,30 Sk (26 553 093,22 EUR) banke. V priebehu kontrolovaného obdobia teda ŽSK splácal pohľadávku voči veriteľovi – banke, ktorá bola postúpená od zhotoviteľa stavby a súvisela s obnovou niektorých ciest v majetku ŽSK, a to v sume 2 655 309,00 EUR ročne.

Graf č. 1

Vybrané charakteristiky rozpočtu ŽSK



¹ Prepočítané konverzným kurzom 1 EUR=30,1260 Sk

3. Dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov, zmlúv a postupov pri hospodárení s verejnými prostriedkami, poskytnutými z rozpočtu územnej samosprávy správam ciest so zameraním na hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť vynaložených zdrojov

Účinnosť je možné definovať ako hodnotenie miery dosahovania cieľov a zámerov programov, ktoré si ŽSK vymedzil vo svojich krátkodobých a strednodobých dokumentoch – programovom rozpočte a Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja ŽSK (ďalej len „PHSR“).

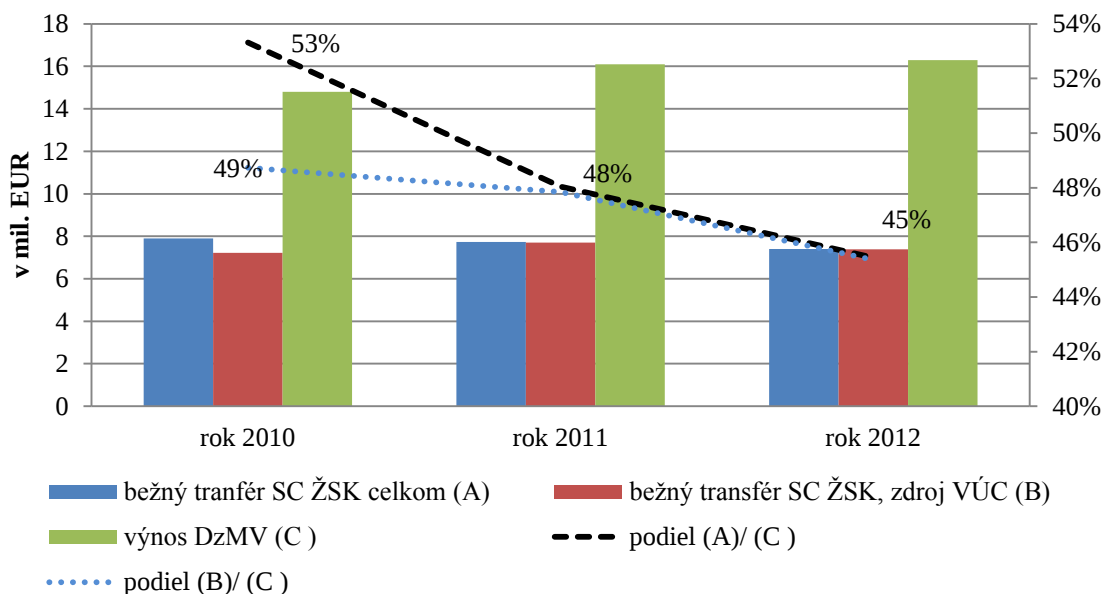
Zdrojmi financovania v kontrolovanom období boli vlastné zdroje ŽSK, úverové zdroje a prostriedky štátneho rozpočtu a EÚ, ich podiel sa v každom z rokov menil.

Vzhľadom na skutočnosť, že výška kapitálového transferu ŽSK pre správcu ciest v každom z rokov kontrolovaného obdobia bola k celkovej sume transferov (bežný + kapitálový) minoritná, NKÚ SR vyhodnotil podiel prevedenej sumy DzMV do príslušnej správy ciest len vzhľadom na bežný transfer. Hoci výnos DzMV stúpal, jeho podiel na financovaní bežných výdavkov SC ŽSK klesal a rovnako klesal aj bežný transfer pre SC. Uvedené indikuje, že ŽSK v každom roku znižoval podiel DzMV na financovaní bežných výdavkov správcu ciest a súčasne dochádzalo k znižovaniu bežných výdavkov pre správcu ciest.

Z vyššie uvedeného vyplýva aj skutočnosť, že ŽSK v oblasti dopravnej infraštruktúry nevykonával z vlastných zdrojov rekonštrukcie ciest, ale len súvislé opravy. Rekonštrukcie ciest boli financované z prostriedkov eurofondov.

Graf č. 2

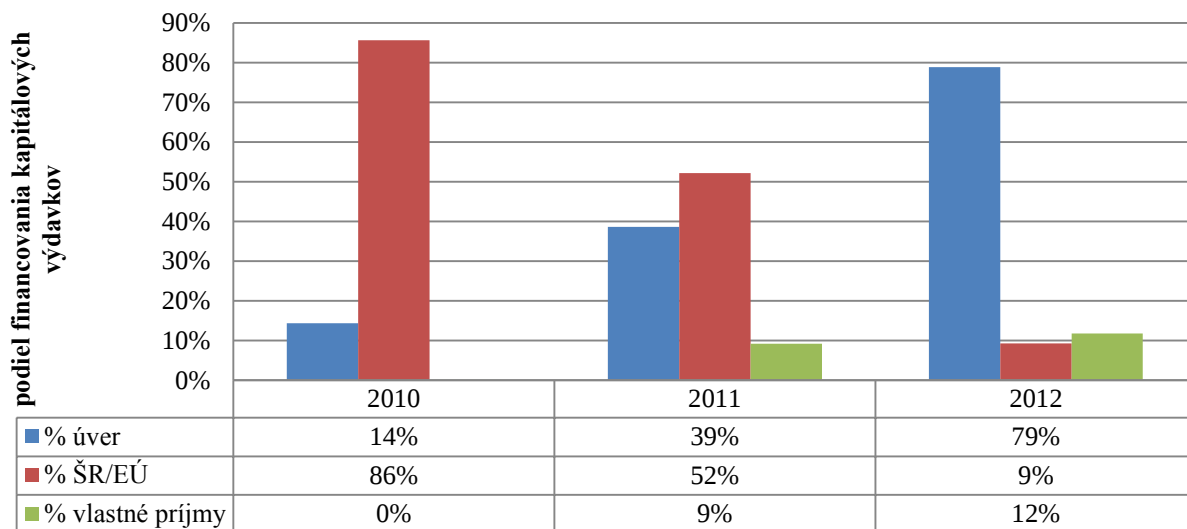
Podiel bežného transferu pre správcu ciest k výnosu DzMV



Na financovaní kapitálových výdavkov v oblasti dopravnej infraštruktúry sa v najväčšej miere podieľali výdavky štátneho rozpočtu a EÚ ako forma spolufinancovania projektov financovaných z EÚ a návratné finančné výpomoci.

Graf č. 3

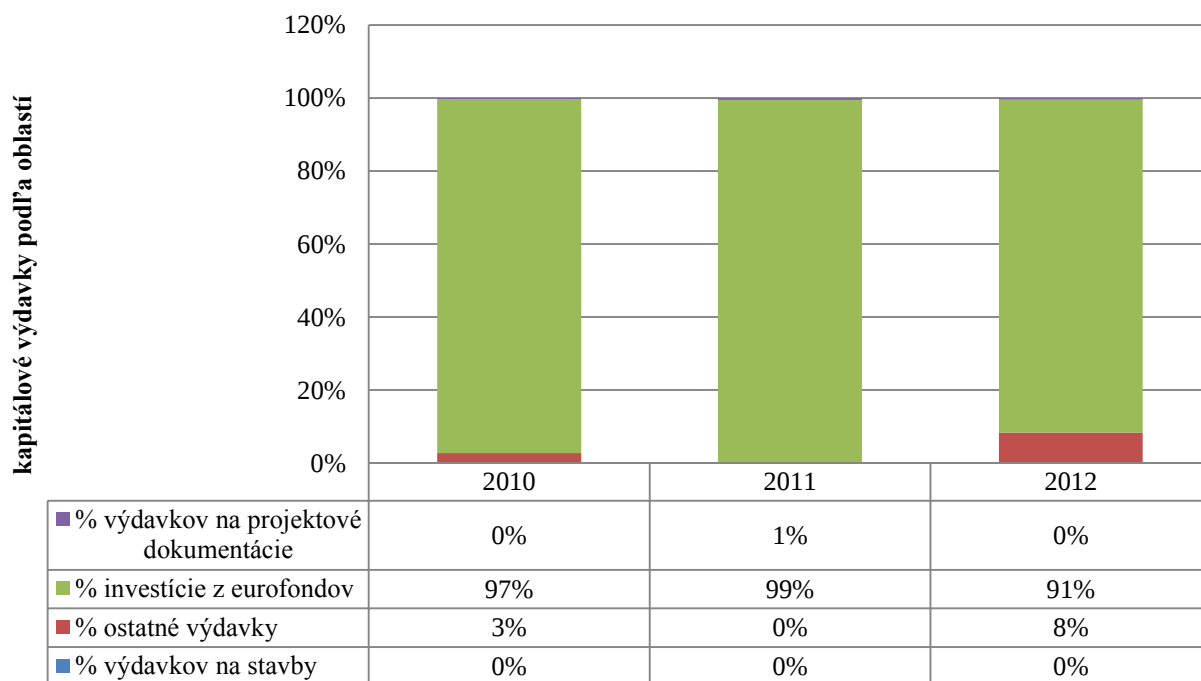
Podiel financovania kapitálových výdavkov



V oblasti investícií boli kapitálové výdavky určené majoritne na výdavky súvisiace s eurofondmi (viac ako 90% v každom roku).

Graf č. 4

Kapitálové výdavky podľa oblastí



Ciele a zámery ŽSK v strednodobom časovom horizonte v oblasti definoval v kontrolovanom období PHSR na roky 2007 – 2013, schválený uznesením zastupiteľstva ŽSK č. 14/17 zo dňa 18.12.2007. Na tento dokument nadväzovalo akčné plánovanie ŽSK, ktorého úlohou bolo prepracovať PHSR do realizačnej podoby v rozsahu kompetencií ŽSK. V priebehu rokov 2007 až 2013 mal ŽSK prijaté akčné plány na obdobie 2008 – 2010

a 2011 – 2013. PHSR mal zadefinovaný vrcholový cieľ a štyri strategické ciele, z ktorých jeden definoval ciele v oblasti infraštruktúry a regionálnej dostupnosti. PHSR obsahoval v súlade so zákonom č. 539/2008 Z. z. o podpore regionálneho rozvoja v znení neskorších predpisov aj finančný plán realizácie aktivít a uvedenie merateľných ukazovateľov. V priebehu rokov 2007 – 2013 bol PHSR prehodnocovaný aj vyhodnocovaný.

Strategický cieľ č. 1 PHSR: „Dosiahnutie vysokej úrovne dopravnej infraštruktúry, občianskej vybavenosti a kvalitného životného prostredia“ definoval dosiahnutie špecifického cieľa 1.1 v oblasti dopravy, t.j. zvýšenie dopravnej dostupnosti a bezpečnosti dopravy a znižovanie prepravnej náročnosti v ŽSK. Tieto ciele boli rozpísané do konkrétnych opatrení a indikatívnych aktivít, ktoré sa mali realizovať prostredníctvom akčných plánov a v prípade potreby upravovať.

V rámci špecifického cieľa 1.1 boli definované tieto opatrenia v cestnej doprave:

- 1.1.1 - budovať a modernizovať diaľničný a cestný dopravný systém ŽSK,
- 1.1.3 - vybudovaním systému integrovanej a kombinovanej dopravy zvýšiť dopravnú obslužnosť územia,
- 1.1.4 - podporovať zvýšenie bezpečnosti všetkých účastníkov dopravy,
- 1.1.5 - zavedením ekologických druhov dopravy znížiť environmentálne zaťaženie územia exhalátmi.

Špecifické ciele boli následne rozvinuté do indikatívnych aktivít, z ktorých sa ciest týkali aktivity:

- budovať a modernizovať dopravné prepojenia v rámci regiónu ŽSK (cesty),
- spracovať projektové dokumentácie a realizovať ďalšie prípravy nevyhnutné pre začatie výstavby a úpravy regionálnej dopravnej siete,
- koncepčne a plánovite riešiť údržbu rekonštrukciu a modernizáciu cestných komunikácií v regióne ŽSK,
- podporovať zavedenie moderných technológií pre cestnú sieť (integrováný dopravný systém, dopravný informačný systém – technický stav ciest, zjazdnosť, dopravná zaťaženosť, nehodovosť, potreba údržby...).

Jednotlivé aktivity a ciele boli vzájomne previazané, mali určené zodpovedné osoby, resp. realizátorov, stanovené indikatívne alokácie finančných prostriedkov na ich realizáciu a merateľné ukazovatele – PHSR teda plnil úlohu strednodobého plánovacieho dokumentu, t.j. bol nositeľom rozvojovej politiky ŽSK. Špecifické ciele a z nich vyplývajúce aktivity sa ŽSK darilo v rámci akčných plánov realizovať v závislosti od disponibilných finančných prostriedkov, najmä prostriedkov EÚ. V čase výkonu kontroly boli spracovávané projektové dokumentácie k plánovaným investíciám, bol zrealizovaný projekt zefektívnenia riadenia a optimalizácie systému správy ciest v ŽSK, cesty boli rekonštruované s príspevkom EÚ. ŽSK tiež disponoval webovou aplikáciou GIS s možnosťou sledovania vozidiel údržby pre občanov on-line.

Zámery a ciele ŽSK na obdobie bežného roka s výhľadom na najbližšie roky boli uvedené v programových rozpočtoch ŽSK. V rámci členenia výdavkov na jednotlivé programy mal ŽSK zavedený v každom roku program č. 4: Komunikácie so zámerom „Kvalitná, bezpečná a udržiavaná dopravná infraštruktúra celého kraja“. V každom roku bol program členený na jeden podprogram 4.1: „Údržba, oprava, rekonštrukcia, výstavba komunikácií a dopravné značenie“

Ciele a merateľné ukazovatele sa v priebehu kontrolovaného obdobia menili len okrajovo. Zámery, ciele a merateľné ukazovatele boli stanovené ŽSK, odborom dopravy a regionálneho rozvoja, v spolupráci so SC ŽSK. Tento prístup možno hodnotiť pozitívne,

pretože ciele, zámery aj merateľné ukazovatele boli výsledkom konsenzu zamestnancov, ktorí sa zaoberali dopravnou problematikou a infraštruktúrou v rámci pôsobnosti ŽSK.

Tabuľka č. 3

Stručný prehľad programového rozpočtu:

Cieľ	Merateľný ukazovateľ
Zabezpečiť a vykonávať pravidelnú zimnú údržbu cestnej infraštruktúry	Dĺžka pravidelne udržiavaných komunikácií v zimnom období v km za rok
Zabezpečiť a vykonávať pravidelnú letnú údržbu cestnej infraštruktúry	Dĺžka pravidelne udržiavaných komunikácií v letnom období v km za rok
Zvýšiť bezpečnosť účastníkov cestnej dopravy	Počet nehôd spôsobených nedostatočnou zimnou údržbou alebo inou závadou komunikácie, za ktorú je zodpovedný správca komunikácií
Zabezpečiť dobrý technický stav komunikácií v kraji	Plocha súvislej opravy ciest spolu za rok [m ²] Dĺžka súvislej opravy ciest spolu za rok v km
Znížiť počet úsekov ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave do roku 2015 o 5 % (2010)	Podiel dĺžky úsekov ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave k celkovej dĺžke ciest za rok (%) (2010)
Eliminovať počet úsekov ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave (2011,2012)	Dĺžka úsekov v nevyhovujúcom a havarijnom stave podľa údajov v Cestnej databanke (2011) Dĺžka úsekov ciest v nevyhovujúcom a havarijnom stave podľa údajov v Cestnej databanke v km (2012)
Zabezpečiť výstavbu cestnej infraštruktúry v kraji	Počet pripravovaných stavebných akcií spolu za rok (2010) Počet pripravovaných stavebných akcií spolu za rok s rozpočtovým nákladom > 3,5 mil. EUR (2011,2012) Počet realizovaných stavebných akcií spolu za rok (2012) Počet realizovaných stavebných akcií spolu za rok s rozpočtovým nákladom > 3,5 mil. EUR (2011,2012)
Zvýšiť kvalitu dopravného značenia na území kraja	Podiel obnovených dopravných značiek a dopravného značenia z existujúcich spolu za rok (%)
Eliminovať počet kritických nehodových lokalít	Počet kritických nehodových lokalít za rok

ŽSK vykonával monitorovanie a hodnotenie stanovených cieľov a zámerov bežného roka podľa zákona č. 583/2004 Z. z.. Merateľné ukazovatele programového rozpočtu boli zamerané kvantitatívne (plocha, dĺžka a pod.) ale aj kvalitatívne (zníženie počtu nehôd). Takto formulované ukazovatele umožňovali ŽSK v dostatočnej miere vyjadriť očakávaný pozitívny dôsledok/dopad dlhodobého dosahovania príslušného cieľa/cieľov. Programový rozpočet ako taký plnil funkciu krátkodobého plánovacieho dokumentu a v jeho súčasnej podobe umožňoval merať výkonnosť ŽSK v oblasti dopravnej infraštruktúry, a to v dôsledku vhodne nastavených merateľných ukazovateľov. Merateľné ukazovatele bolo možné kvantifikovať a miera ich plnenia sa vykonávala na základe vyhodnocovania exaktných údajov uvedených buď v účtovných dokladoch, alebo informáciami od SC ŽSK, pričom

mnohé z nich boli aj súčasťou rozborov hospodárenia, ktoré každoročne predkladá SC ŽSK samosprávnemu kraju.

Okrem monitorovania a hodnotenia ukazovateľov programového rozpočtu vykonával ŽSK aj kontrolu SC ŽSK, a to predkladaním jeho plánu hospodárenia, vrátane plánu kapitálových a bežných výdavkov, plánu investičných akcií realizovaných zo zdrojov rozpočtu ŽSK a zo zdrojov rozpočtu správcu ciest, získaných z realizácie výkonov na cestách I. triedy a z ostatnej podnikateľskej činnosti správcu ciest, rôznych informatívnych správ o hospodárení, finančných a účtovných výkazov, účasťou na procesoch verejného obstarávania vykonávaných správcom ciest a predkladaním ich výsledkov a schvaľovaním žiadostí na kúpu a prenájom majetku v zmysle zásad hospodárenia a nakladania s majetkom ŽSK.

V súvislosti s efektivitou vykonávaných opráv je potrebné uviesť, že ŽSK sa vzhľadom na výšku rozpočtu sústredil na vykonávanie súvislých opráv, ktoré zabezpečili len odstránenie porúch krytu vozovky. Rekonštrukcie, ktoré by zabezpečili odstránenie porúch podkladových vrstiev a podložia, boli vzhľadom na nedostatok vlastných prostriedkov realizované s finančnou podporou EÚ a v tejto súvislosti bol zjavný aj problém nevysporiadaných pozemkov pod cestami. Viaceré faktory negatívne vplývali na stav ciest – najmä zvyšovanie podielu ťažkej nákladnej dopravy a očakávaný presun dopravcov na cesty nižších kategórií po spoplatnení dopravnej infraštruktúry vyššej kategórie mýtom.

NKÚ SR vyhodnotil, že ŽSK rámcovo postupoval pri riešení otázok súvisiacich s cestnou dopravnou infraštruktúrou aj v súlade s odporúčaniami Dopravnej politiky Slovenskej republiky do roku 2015 (ďalej aj „DP SR“), ktorá bola schválená uznesením vlády Slovenskej republiky č. 445 zo dňa 08.07.2005. DP SR je súbor princípov, cieľov a priorít v sektore dopravy, ktorými by sa mal riadiť štát, štátom vytvorené orgány a inštitúcie, samosprávne kraje, obce a poskytovatelia dopravných služieb pri tvorbe, implementácii a dodržiavaní relevantnej legislatívy určenej na dosiahnutie globálnych a špecifických cieľov stanovených v tejto politike. Pre samosprávne kraje má DP SR odporúčací charakter, predstavuje však formu presadzovania národných záujmov v oblasti rozvoja spoločnosti a východisko pre dosiahnutie globálnych cieľov dopravnej politiky (modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry, primerané financovanie, zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie, zvýšenie bezpečnosti v doprave a pod.) dosahovaním špecifických cieľov dopravnej politiky.

Tabuľka č. 4

ŽSK	Počet dopravných nehôd na cestách II. triedy				Počet dopravných nehôd na cestách III. triedy			
	rok 2010	rok 2011	rok 2012	Z toho DN zavinené závadou komunikácie	rok 2010	rok 2011	rok 2012	Z toho DN zavinené závadou komunikácie
	357	238	228	2/2/1	299	216	240	4/1/1

Zdroj: Databanka PZ SR

Tabuľka č. 4 poskytuje údaje z databanky PZ SR o počte dopravných nehôd na cestách celkom podľa rokov kontrolovaného obdobia a z toho zavinených závadou ciest. ŽSK dopravné nehody zavinené závadou komunikácie neeviduje. V tejto súvislosti voči ŽSK v kontrolovanom období neboli uplatnené žiadne nároky na náhradu škody. Podľa vyjadrenia ŽSK, riešenie škodových udalostí bolo v pôsobnosti SC ŽSK.

Stav majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov pod cestami

Na základe zákona č. 446/2001 Z. z. o majetku vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 446/2001 Z. z.“) a zákona č. 135/1961 Zb. vyššie územné celky nadobudli vlastnícke právo k stavbám, teda aj k cestám. Prechod z vlastníctva štátu sa uskutočnil bez majetkovoprávneho usporiadania vlastníctva k pozemkom pod cestami.

ŽSK má vysporiadaných pozemkov 563 919 m² pod cestami II. triedy a 1 035 660 m² pod cestami III. triedy, čo je spolu 1 599 579 m². Z celkovej výmery pozemkov pod cestami je to 13 703 367 m² (ktorých výmera bola stanovená kvalifikovaným odhadom), čo predstavuje 11,67 %.

Rozloha nevysporiadaných pozemkov predstavuje kvalifikovaným odhadom pod cestami II. triedy 9 430 485 m² a pod cestami III. triedy 2 6673 303 m², čo je spolu 12 103 788 m², čo z celkovej výmery pozemkov pod cestami je 13 703 367 m² (ktorých výmera bola stanovená kvalifikovaným odhadom) predstavuje 88,33 %.

Tabuľka č. 5

ŽSK	Podiel majetkovo nevysporiadaných pozemkov pod cestami II. triedy k celkovej ploche pozemkov pod cestami II. triedy v %			Podiel majetkovo nevysporiadaných pozemkov pod cestami III. triedy k celkovej ploche pozemkov pod cestami III. triedy v %		
	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2010	rok 2011	rok 2012
	94,56	94,56	94,56	72,63	72,63	72,57

Pri výpočte podielov majetkovoprávne vysporiadaných pozemkov pod cestami uvedených v tabuľke č. 5 za ŽSK pre jednotlivé roky sa vychádzalo z údajov vedených v cestnej databanke, zo stavu údajov z katastra nehnuteľností a z poskytnutých údajov ŽSK. Vysoký percentuálny podiel nevysporiadaných pozemkov bol a naďalej je spôsobený nevysporiadanosťou vlastníckych práv k pozemkom pod cestami.

Na základe delimitačných protokolov boli cesty, ako líniové stavby evidované v katastri nehnuteľností v súbore geodetických informácií a označené kódom spôsobu využívania pozemku – 22 dotknutých pozemkov. Vysporiadané pozemky pod cestami sú zapísané v katastri nehnuteľností na listoch vlastníctva.

Tabuľka č. 5a

Prehľad vysporiadaných a nevysporiadaných pozemkov pod cestami v ŽSK k 31. 3. 2014

Názov	II. triedy	III. triedy	Spolu
Rozloha vysporiadaných pozemkov vo vlastníctve ŽSK – skutočnosť (m ²)	563 919	1 035 660	1 599 579
Celková spevnená plocha pozemkov podľa CDB (m ²)	7 138 860	2 649 259	9 788 119
Celková plocha vrátane súčastí ciest a vrátane nespevnených krajníc (+ 40 % - odhad) (m ²)	9 994 404	3 708 963	13 703 367
Rozloha nevysporiadaných pozemkov - odhad (m ²)	9 430 485	2 673 303	12 103 788
% vysporiadaných pozemkov	5,64	27,92	11,67
% nevysporiadaných pozemkov	94,36	72,08	88,33
plán dodelimitovania pozemkov zo SSC do vlastníctva ŽSK (m ²)	138 357	111 012	249 369
% vysporiadaných pozemkov po dodelimitovaní	7,03	30,92	13,49
% nevysporiadaných pozemkov po dodelimitovaní	92,97	69,08	86,51

Poznámka: CDB – Cestná databanka

Tabuľka č. 5b

Prehľad dĺžky ciest umiestnených na majetkovo právne vysporiadaných a dĺžky ciest umiestnených na majetkovoprávne nevysporiadaných pozemkoch v ŽSK k 31. 3. 2014

Názov	II. triedy	III. triedy	Spolu
Celková dĺžka ciest (km)	330,105	1 112,015	1 442,120
Dĺžka ciest umiestnených na majetkovoprávne vysporiadaných pozemkoch (km) - odhad	18,626	310,510	329,136
Dĺžka umiestnených na majetkovoprávne nevysporiadaných pozemkoch (km) - odhad	311,479	801,505	1 112,984

Z uvedeného vyplýva, že údaje o nevysporiadaných pozemkoch pod cestami uvedených v tabuľkách č. 5, 5a a 5b, ktoré uvádzajú podrobný prehľad vysporiadaných a nevysporiadaných pozemkov pod cestami v ŽSK k 31.03.2014, a to v plošnom aj kilometrickom vyjadrení sú len odhad. Presné zmapovanie rozsahu nevysporiadaných pozemkov pod cestami si vyžaduje geodetické zameranie. Tabuľka č. 5a obsahuje prehľad dodelimitovania pozemkov pod cestami od štátu. V pláne pripravovanom od septembra 2013 je dodelimitovať pozemky v rozsahu 249 369 m², z toho 138 357 m² pod cestami II. triedy a 111 012 m² pod cestami III. triedy.

Údaje o vysporiadaných pozemkoch pod cestami vychádzajú zo skutočných údajov zaznamenaných na listoch vlastníctva a v účtovníctve. Údaje o celkovej ploche pozemkov pod cestami sú stanovené kvalifikovaným odhadom, keďže cesty nie sú v súčasnosti geodeticky zamerané. Jednotný postup stanovenia odhadu vychádzal z dohody odborov dopravy všetkých samosprávnych krajov (zápis zo stretnutia, konanom dňa 07.11.2012 na Úrade ŽSK), a to:

- k ploche ciest uvádzanej v cestnej databanke, ktorá predstavuje len spevnenú plochu, čiže len vozovku ciest, sa pripočítalo paušálne 40 %, čo predstavuje rozsah nespevnených krajníc ciest a rozsah všetkých ich súčastí v zmysle zákona 135/1961 Zb. a jeho vykonávacej vyhlášky č. 35/1984 Zb., ktorými sú najmä: priekopy, rigoly, násypy, priepusty, zelené pásy, zárubné a oporné múry, protihlukové steny a pomocné cestné pozemky v extravilánoch miest a obcí. Tieto súčastí predstavujú cca 1 m pozemku po oboch stranách cesty,
- plocha nespevnených krajníc je v zmysle normy STN 73 60101 „Projektovanie ciest a diaľnic“ 0,5 m po oboch stranách cesty.

ŽSK ako vlastník cestného telesa má eminentný záujem na usporiadaní vlastníckych vzťahov k pozemkom zastavanými cestami z dôvodu možnosti rekonštruovať cesty vrátane možnosti zásahu do podkladových vrstiev a podložia ciest a pod., avšak problémom je nedostatočný objem finančných prostriedkov. Realizácia majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov pod cestami samostatne, by s najväčšou pravdepodobnosťou bola limitovaná len výškou disponibilných finančných prostriedkov a neúmernej administratívnej záťaže. Celkové urýchlené majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov pod cestami by mohlo ohroziť vyrovnané finančné hospodárenie ŽSK a vykonávanie ďalších kompetencií ŽSK (školské, zdravotníctvo...).

Existujúci stav majetkovoprávne nevysporiadaných pozemkov zastavaných cestami je problémom mimoriadne zložitým. Potreba usporiadania vlastníckych vzťahov k pozemkom pod cestami si vyžiadala prijatie zákona č. 66/2009 Z. z. o niektorých opatreniach pri majetkovoprávnom usporiadaní pozemkov pod stavbami, ktoré prešli z vlastníctva štátu na obce a vyššie územné celky a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon

č. 66/2009 Z. z.“). Týmto zákonom k 1. júlu 2009 vzniklo v prospech obcí a VÚC právo zodpovedajúce vecnému bremenu (zákonné vecné bremeno) užívať pozemok pod stavbou (cestami) a príslušný pozemok k stavbe (cestám) v ich vlastníctve, obsahom ktorého je držba a užívanie pozemku pod stavbou, vrátane práva uskutočniť stavbu alebo zmenu stavby, ak ide o stavbu povolenú podľa platných právnych predpisov, ktorá prešla z vlastníctva štátu na obec alebo VÚC. Vlastník pozemku pod stavbou (cestami) je povinný strpieť výkon práva zodpovedajúceho vecnému bremenu do vykonania pozemkových úprav v príslušnom katastrálnom území. Do úvahy prichádza proces usporiadania vlastníckych vzťahov prostredníctvom pozemkových úprav. Vzhľadom na skutočnosť, že ŽSK nemá reálnu dispozíciu voľných pozemkov, čo znamená, že nemôže uplatniť postup podľa ustanovenia § 2 ods.1 zákona č. 66/2009 Z. z., ale podľa ustanovenia § 2 ods.2 zákona č. 66/2009 Z. z., usporiadanie vlastníckych vzťahov k pozemkom pod cestami vykoná v konaní o nariadení pozemkových úprav podľa osobitného predpisu. Osobitným predpisom je zákon č. 330/1991 Zb. o pozemkových úpravách, usporiadaní pozemkového vlastníctva, pozemkových úradoch, pozemkovom fonde a o pozemkových spoločenstvách (ďalej len „zákon č. 330/1991 Zb.“). ŽSK žiadal Obvodný pozemkový úrad v Žiline o začlenenie pozemkov pod cestami v obciach žilinského kraja do obvodu projektu pozemkových úprav, avšak doteraz (rok po podaní žiadosti) nezačala ani prípravná etapa konania o pozemkových úpravách.

ŽSK v kontrolovanom období majetkovoprávne vysporiadal 2831 m² pozemkov pod cestami III. triedy (kúpna zmluva, darovacia zmluva a žiadosť o opravu údajov v katastri nehnuteľností). Preverení prechodov ŽSK postupoval v súlade so zákonom č. 446/2001 Z. z. a zásadami hospodárenia a nakladania s majetkom ŽSK.

Majetkovoprávneho vysporiadania vlastníctva k pozemkom pod cestami sa domáhalo žiadosťami na ŽSK v období od roku 2004 do 2014 celkom 30 žiadateľov (vlastníkov). Z toho v kontrolovanom období bolo evidovaných 16. Na všetky žiadosti ŽSK písomne odpovedal, avšak k majetkovoprávnemu vysporiadaniu nedošlo.

Kontrola NKÚ SR na základe zistených skutočností v súvislosti s usporiadaním vlastníckych vzťahov k pozemkom zastavanými cestami dospela k záveru, že v súčasnosti sa javí ako najefektívnejšia forma pozemkových úprav komplexná pozemková úprava predmetných pozemkov podľa zákona č. 330/1991 Zb. Realizácia pozemkových úprav v zmysle uvedeného zákona nezakladá žiadne finančné nároky pre účastníka pozemkových úprav, pretože projekty pozemkových úprav môžu byť financované z prostriedkov EÚ a SR.

V súvislosti s kvalitou ciest, ako vecou verejného záujmu, obyvatelia ŽSK v šiestich prípadoch v období rokov 2010 až 2012 využili právo vyplývajúce so zákona č. 9/2010 Z. z. o sťažnostiach a zákona č. 85/1990 Zb. o petičnom práve v znení neskorších predpisov na podanie sťažností a petícií. Z evidencie sťažností a petícií bolo zistené, že v roku 2010 ŽSK evidoval a vybavil jednu sťažnosť a jednu petíciu. Petícia bola zameraná na opravu cesty III. triedy. Nedostatok bol odstránený. Sťažnosť smerovala na postup SC ŽSK v súvislosti s napojením vodovodu. V roku 2011 boli podané a vybavené dve petície, a to oprava a rekonštrukcia cesty III. triedy. Nedostatky boli odstránené. V roku 2012 dvoma petíciami boli požadované opravy cesty III. triedy a riešenia dopravnej situácie na križovatke ciest. Petície boli vyriešené a nedostatky odstránené. Z uvedeného možno konštatovať zanedbateľný počet podaní vo vzťahu k počtu obyvateľov ŽSK.

ŽSK zrealizoval v období rokov 2009 až 2011 projekt Zefektívnenie a optimalizácia systému riadenia a SC, financovaný z Nórskeho finančného mechanizmu a finančného

mechanizmu EHP (spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu, podiel financovania nenávratného finančného príspevku bol 100%). Projekt bol zameraný na rozšírenie automatizovaného systému lokalizácie vozidiel pomocou GPS o prvky potrebné na registráciu rizikových faktorov na komunikáciách v ŽSK (napr. zaznamenanie výskytu výtlkov, poškodení cestných telies, znečistenia a pod.). Výstupmi projektu boli:

- priame a strednodobé efekty – identifikácia rizík – zníženie reakčných časov a zníženie nákladov,
- vyprodukované tovary a služby – počet reportov zo systému, počet jednotiek inštalovaných vo vozidlách, počet obstaraných notebookov, počet registrovaných dopravných značiek a počet mostných objektov na mape.

Po realizácii projektu boli výsledky projektu, t.j. hardvér aj softvér delimitované príslušnému správcovi ciest, ktorý ďalej zabezpečuje udržateľnosť projektu využívaním jeho výsledkov v praxi.

Kontrolná skupina NKÚ SR preverila správnosť účtovania a triedenia 100 % výdavkov ŽSK (bežné a kapitálové transfery pre správcu ciest) a príjmov ŽSK (DzMV). Príjmy aj výdavky boli účtované v súlade s platnými postupmi účtovania a boli triedené podľa platnej rozpočtovej klasifikácie.

4. Úroveň, účinnosť a využívanie výsledkov kontrolnej činnosti

Vnútrotný kontrolný systém ŽSK bol v kontrolovanom období tvorený riadiacimi, odbornými a kontrolnými činnosťami, ktoré zabezpečovali najmä zastupiteľstvo, Útvar hlavného kontrolóra, hlavný kontrolór (ďalej len „HK“), vedúci jednotlivých oddelení, ako aj každý zamestnanec ŽSK a organizácií v zriaďovateľskej pôsobnosti ŽSK zodpovedajúci za konkrétnu činnosť v zmysle organizačného poriadku, v zmysle zásad hospodárenia a nakladania s majetkom ŽSK zo dňa 26.04.2010, smernice Úradu ŽSK č. 87/2010 o vykonávaní predbežnej, priebežnej a následnej finančnej kontroly zo dňa 09.07.2010, smernice č. 24/2004 „Zásady kontrolnej činnosti ŽSK“ zo dňa 28.10.2004 v nadväznosti na príslušné ustanovenia zákona č. 502/2001 Z. z. o finančnej kontrole a vnútornom audite a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 502/2001 Z. z.“). V rámci organizačnej štruktúry Úradu ŽSK sa Útvar HK ŽSK členil na dve organizačné jednotky:

- oddelenie všeobecnej kontroly, sťažností a kontroly rozpočtových prostriedkov,
- oddelenie kontroly hospodárenia a nakladania s majetkom.

Takéto nastavenie vnútorného kontrolného prostredia možno považovať za vytvorenie účinného systému kontroly a vhodných podmienok na jeho nezávislý výkon podľa § 4 zákona č. 302/2001 Z. z..

Útvar HK vykonával kontrolnú činnosť na základe polročných plánov kontrolnej činnosti (ďalej len „PKČ“) predkladaných zastupiteľstvu ŽSK. PKČ v kontrolovanom období boli riadne schválené na zasadnutiach zastupiteľstva v rozsahu kontrolnej činnosti. Kontrolovanými subjektmi boli najmä Úrad ŽSK, organizácie v zriaďovateľskej pôsobnosti ŽSK a organizácie, ktorých zriaďovateľom nie je ŽSK, ale im boli poskytnuté finančné prostriedky z rozpočtu ŽSK. V kontrolovanom období Útvar HK vykonal celkovo 143 následných finančných kontrol. Z tohto počtu kontrol len jedna bola zameraná na úroveň hospodárneho, účelného a efektívneho čerpania verejných prostriedkov SC ŽSK. Vzhľadom na tematické zameranie kontroly NKÚ SR bola preverená táto kontrola a kontrola splnenia

opatrení vyplývajúcich z kontroly na SC ŽSK. SC ŽSK odstránila nedostatky zistené kontrolou, čo bolo preukázané záznamom o výsledku kontroly splnenia prijatých opatrení. Táto kontrolná činnosť Útvaru HK prispela k zníženiu úrovne celkového rizika v kontrolovanom subjekte a k zníženiu rizika vzniku významných nesúládov pri nakladaní s verejnými financiami.

HK si plnil svoje povinnosti vyplývajúce s ustanovení § 19, 19a až 19f) zákona č. 302/2001 Z. z..

V súvislosti s vyhodnotením úrovne vnútorného kontrolného systému ŽSK za kontrolované obdobie kontrolná skupina preverila vykonávanie predbežnej finančnej kontroly a priebežnej finančnej kontroly v zmysle ustanovenia § 9 a 10 zákona č. 502/2001 Z. z. Vykonávanie predbežnej finančnej kontroly bolo preverené na vzorke účtovných dokladov, ktorými ŽSK poukazoval finančné prostriedky na účet SC ŽSK a jej závodom. Na základe písomného vyjadrenia priebežná finančná kontrola nebola vykonávaná. Preverenie vykonávania predbežnej finančnej neboli zistené nedostatky, čím kontrolovaný subjekt postupoval v súlade s ustanovením § 9 zákona č. 502/2001 Z. z. v nadväznosti na ustanovenie čl. IV. ods. 3 smernice č. 87/2010 o vykonávaní predbežnej, priebežnej a následnej finančnej kontroly zo dňa 09.07.2010.

V súvislosti s cestami bol vykonaný v roku 2011 vládny audit Správou finančnej kontroly v rámci Regionálneho operačného programu, ktorého účelom a cieľom bolo získanie uistenia o oprávnenosti výdavkov na vybranej vzorke ôsmich projektov – Skvalitnenie dopravnej infraštruktúry a zvýšenie dostupnosti do pólov rastu v piatich regiónoch. Vládnym auditom bolo zistených sedem nedostatkov (poskytnutie preddavkov, ktoré neboli v zmluve vopred písomne dohodnuté, nedodržanie zmluvne stanoveného termínu ukončenia realizácie projektu, stanovenie neprimeraných podmienok na preukázanie splnenia podmienok účasti resp. ďalších požiadaviek verejného obstarávateľa, posudzovanie splnenia podmienky účasti v rozpore s oznámením o vyhlásení verejného obstarávania a súťažnými podkladmi, nedodržanie zmluvnej podmienky pri predkladaní návrhov dodatkov k zmluvám, nesprávne účtovanie o technickom zhodnotení majetku, nedostatočné vykonávanie predbežnej finančnej kontroly. Nedostatky boli napravené a príčiny ich vzniku boli odstránené. Výkonom vládneho auditu bolo s výnimkou zistených nedostatkov získané uistenie, že kontrolovaný subjekt zrealizoval hlavné aktivity projektov, zrekonštruoval vybrané úseky ciest, čím dosiahol dostupnosť obyvateľstva obcí v rámci vybraných historických regiónov do pólov rastu.

Ďalšou vonkajšou kontrolou bola v roku 2011 vykonaná kontrola preskúmania postupu verejného obstarávania po uzavretí zmluvy pri zadávaní zákazky na uskutočnenie stavebných prác vyhlásenej na predmet zákazky „Skvalitnenie dopravnej infraštruktúry v historickom regióne Horné Považie so zámerom rekonštrukcie ciest“. Nedostatkom bolo nevylúčenie ponuky uchádzača pre nesplnenie podmienky. Úrad pre verejné obstarávanie dospel k záveru, že uvedený nedostatok nemal zásadný vplyv na výsledok verejného obstarávania (uchádzač nebol v hodnotení ponúk úspešným uchádzačom).

ŽSK v rámci svojej pôsobnosti vytvoril v kontrolovanom období účinný systém kontroly, mal zriadenú funkciu hlavného kontrolóra samosprávneho kraja so zachovaním nezlučiteľnosti jeho funkcie. Mal vytvorené vhodné organizačné, finančné, personálne a materiálne podmienky na nezávislý výkon kontroly, čím splnil povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 302/2001 Z. z. Zavedené kontrolné postupy tohto systému pri vykonávaní finančných kontrol a ďalších činnostiach na všetkých stupňoch výkonu kontroly boli relevantné pre stanovené ciele kontroly. Rozsah a výsledky kontrolnej činnosti, ako aj zavedené kontrolné postupy pri výkone činností Útvaru HK aj ostatných zamestnancov

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Úradu ŽSK vo vysokej miere eliminovali riziko vzniku významných nesúládov pri nakladaní s verejnými prostriedkami a znižovali úroveň inherentného rizika.

Kontrolovanému subjektu bol ponechaný výtlačok č. 2 záznamu o výsledku kontroly.

Kontrolovaný subjekt potvrdzuje, že kontrolná skupina NKÚ SR vrátila všetky zapožičané doklady.

Záznam o výsledku kontroly vypracovali dňa: 02.06.2014

Mgr. Viera Kožová
vedúca kontrolnej skupiny

Ing. Vladimír Jendrisek
člen kontrolnej skupiny

S obsahom záznamu o výsledku kontroly bol oboznámený dňa: 18.06.2014

Ing. Juraj Blanár
predseda ŽSK

Zoznam príloh

Príloha č. 1	Prehľad o schválenom rozpočte ŽSK za roky 2010 až 2012 a skutočnom čerpaní rozpočtu ŽSK
--------------	---

v EUR	Rozpočet r. 2010	Skutočnosť r. 2010	%	Rozpočet r. 2011	Skutočnosť r. 2011	%	Rozpočet r. 2012	Skutočnosť r. 2012	%
Bežný rozpočet									
Bežné príjmy	129 707 109	130 228 284	100%	128 765 719	138 394 058	107%	131 066 721	140 388 764	107%
- z toho DzMV	1 427 3385	14 806 571	104%	14 600 000	16 093 425	110%	15 00 0000	16 293 290,60	109%
Bežné výdavky	126 943 587	130 045 735	102%	124 893 251	129 059 173	103%	126 192 674	131 277 913	104%
- z toho transfery pre SC	7 966 541	7 893 871	99%	7 700 000	7 731 512	100%	7 390 000	7 403 941	100%
Bežný rozpočet +prebytok, - schodok	2 763 522	182 549		3 872 468	9 334 885		4 874 047	9 110 851	
Kapitálový rozpočet									
Kapitálové príjmy	189 205	22 852 468	12 078%	502 673	7 664 254	1 525%	230 000	8 216 029	3 572%
- z toho transfery na dopravu	0	575 500	N/A	0	0	N/A	0	0	N/A
Kapitálové výdavky	5 468 363	30 832 649	564%	1 495 443	15 368 135	1028%	2 213 000	13 782 249	623%
- z toho na dopravu	3 450 000	21 485 584	606%	472 000	9 299 906	1970%	131 522	2 204 766	1676%
- z toho transfery pre SC	0	655 875	N/A	0	50 000	N/A	0	195 122	N/A
Kapitálový rozpočet + prebytok, - schodok	-5 279 158	-7 980 181		-992 770	-7 703 881		-1 983 000	-5 566 220	
Bežný a kapitálový rozpočet spolu									
Príjem (B+K)	129 896 314	153 080 752		129 268 392	146 058 312		131 296 721	148 604 793	
Výdavky (B+K)	132 411 950	160 878 385		126 388 694	144 427 308		128 405 674	145 060 162	
Rozdiel + prebytok, - schodok	-2 515 636	-7 797 633		2 879 698	1 631 004		2 891 047	3 544 631	
Finančné operácie (FO)									
Príjmy	5 302 393	16 131 428	304%	0	9 691 962	N/A	0	11 947 502	N/A
Výdavky	2 786 757	2 786 552	100%	2 879 698	2 879 493	100%	2 879 698	6 993 215	243%
z toho splácanie úveru z roku 2005	2 655 309	2 655 309	100%	2 655 309	2 655 309	100%	2 655 309	2 655 309	100%
Rozdiel +, -	2 515 636	13 344 875		-2 879 698	6 812 469		-2 879 698	4 954 287	
Rozpočet spolu									
Výdavky (BP+KP+FO)	135 198 707	163 664 937		129 268 392	147 306 801		131 285 372	152 053 377	
Príjmy (BV+KV+FO)	135 198 707	169 212 180		129 268 392	155 750 274		131 296 721	160 552 295	