

Správa o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja

Kontrolná akcia bola vykonaná na základe plánu kontrolnej činnosti Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky (ďalej len „NKÚ SR“) na rok 2011.

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť súlad so všeobecne záväznými právnymi predpismi pri hospodárení s finančnými prostriedkami a nakladaní s majetkom a zhodnotiť mieru hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti vynaložených verejných prostriedkov na mestskú dopravu v meste Žilina (ďalej len „mesto“).

Predmetom kontroly bola charakteristika obchodnej spoločnosti, hospodárenie obchodnej spoločnosti, majetok a záväzky obchodnej spoločnosti, verejné obstarávanie a zhodnotenie miery hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti prostriedkov vynaložených na mestskú hromadnú dopravu (ďalej len „MHD“).

Kontrola bola vykonaná v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o., Kvačalova 2, 011 40 Žilina (ďalej len „DPMŽ“, „dopravca“, „spoločnosť“, „poskytovateľ“ alebo „kontrolovaný subjekt“) za kontrolované obdobie roka 2010. Pre zhodnotenie miery hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti boli použité údaje za obdobie rokov 2007 – 2010.

Počas výkonu kontroly bolo zistené

1. Charakteristika obchodnej spoločnosti

DPMŽ bol založený a zapísaný do Obchodného registra Okresného súdu Žilina v roku 1996. Od zápisu DPMŽ do obchodného registra nedošlo k zmene jeho obchodného mena ani zmene sídla. V kontrolovanom období mal DPMŽ ako predmet podnikania zapísané v obchodnom registri SR prevádzkovanie mestskej hromadnej autobusovej a trolejbusovej dopravy, nepravidelnej osobnej dopravy, servisné a iné činnosti súvisiace s prevádzkovaním hromadnej a osobnej dopravy. Ku koncu roka 2010 mala spoločnosť 273 zamestnancov.

Jediným spoločníkom DPMŽ bolo mesto. Hodnota základného imania predstavovala v kontrolovanom období 6 693 eur. Orgánmi spoločnosti boli konateľ a valné zhromaždenie. Pôsobnosť valného zhromaždenia vykonával spoločník, teda mesto zastúpené primátorom mesta. Od založenia spoločnosti do 11.03.2011 nebola v DPMŽ zriadená dozorná rada, od uvedeného dátumu bola ustanovená trojčlenná dozorná rada.

Spoločenská zmluva ustanovovala, že spoločnosť vydá stanovy, ktoré upravujú vnútornú organizáciu spoločnosti a podrobnejšie niektoré záležitosti obsiahnuté v spoločenskej zmluve. Kontrolou bolo zistené, že spoločnosť nemala v priebehu kontrolovaného obdobia prijaté žiadne stanovy, čím postupovala v rozpore s vlastnou spoločenskou zmluvou.

Smernica, ktorá upravovala vnútropodnikovú kontrolu, stanovovala procesy pri výkone kontroly tak, že tieto boli skôr typické pre externú kontrolu vo verejnej správe a nie internú kontrolu v obchodnej spoločnosti. Skutočnosť, že úprava vnútornej kontroly mala skôr formálny charakter neuplatňovaný v praxi zodpovedal aj fakt, že podľa uvedenej smernice neboli v kontrolovanom období ani rok predtým vykonané žiadne kontroly.

V kontrolovanom období vykonalo mesto následnú finančnú kontrolu vyúčtovania straty z výkonov vo verejnom záujme na prevádzku MHD. Nedostatky konštatované zo strany hlavného kontrolóra sa týkali Zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme (ďalej aj „zmluva“), spôsobu preukazovania predpokladanej straty z výkonov vo verejnom záujme, nedostatočne nastaveného kontrolného systému a výkonu kontroly zo strany mesta v zmysle ustanovení zmluvy. Hlavný kontrolór sa odvolával pri konštatovaní nedostatkov na vyhlášku ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií o preukazovaní predpokladanej straty z poskytovania výkonov vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave, hoci táto vyhláška už v čase výkonu kontroly hlavným kontrolórom nebola v platnosti.

Nedostatky zistené kontrolou hlavného kontrolóra neboli ani v čase výkonu kontroly NKÚ SR odstránené.

Kompetencie mesta v oblasti kontroly upravovala zmluva. Kontrolou bolo zistené, že žiadna kontrola podľa zmluvy nebola vecne príslušným odborom mesta v roku 2010 vykonaná. Nedostatky v oblasti uplatňovania kontrolných mechanizmov vyplývajúcich zo zmluvy boli konštatované aj zo strany hlavného kontrolóra.

Prístup zo strany mesta ako objednávateľa výkonov vo verejnom záujme možno v kontrolovanom období hodnotiť ako nedostatočný. Mesto v priebehu kontrolovaného obdobia neuplatňovalo kontrolné mechanizmy vyplývajúce zo zmluvy a nezabezpečilo odstránenie nedostatkov zistených hlavným kontrolórom, ktoré patrili do jeho kompetencie. Dôsledkom neodstránenia zistených nedostatkov bolo pretrvávajúce nedostatočné upravenie práv a povinností mesta ako objednávateľa a DPMŽ ako poskytovateľa výkonov a absencia exaktného vymedzenia spôsobu preukazovania straty z výkonov vo verejnom záujme eliminujúceho riziko úhrady nákladov nesúvisiacich s výkonmi vo verejnom záujme alebo vynaložených nehospodárne, neefektívne alebo neúčinne.

Zmluva neobsahovala všetky v tom čase platnou legislatívou stanovené náležitosti. Nedefinovala prepravné výkony, ktoré mal dopravca vykonať, stanovovala len dopravné výkony, neobsahovala stanovenie prepravných výkonov za regulované ceny, definovanie kapacity a kvality pri preprave, rozdiel medzi ďalšími ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými na splnenie záväzku zo zmluvy a príjmami dosiahnutými dopravcom z plnenia tohto záväzku, čím nebola v súlade so zákonom o cestnej doprave v znení platnom ku dňu uzatvorenia zmluvy. V priebehu platnosti a účinnosti zmluvy navyše došlo k zmene legislatívy, ktorá uzatváranie a náležitosti zmlúv o službách vo verejnom záujme upravila precíznejším spôsobom.

Vo viacerých ustanoveniach zmluvy bola zakotvená potreba aktualizácie zmluvy vo forme dodatkov/príloh, tzv. ročných projektov mestskej verejnej dopravy, ktoré mali upravovať stanovenie dopravných výkonov mestskej verejnej dopravy, sumu úhrady straty za príslušný rok, harmonogram úhrady záloh a dopravné ukazovatele osobitne na každý rok. Od dňa podpisu zmluvy až do času výkonu kontroly nedošlo k uzatvoreniu žiadneho dodatku alebo prílohy k zmluve, ktoré by upravovali skutočnosti, ktoré mali byť predmetom ročných projektov. Výkon mestskej verejnej dopravy sa tak riadil údajmi, ktoré boli upravené pri podpise zmluvy a ktoré mali v nasledujúcich obdobiach len výhľadový charakter.

Zmluva ustanovovala povinnosť dopravcu predkladať objednávateľovi štvrťročne výkaz o výkonoch, nákladoch a tržbách v MHD. Kontrolou bolo zistené, že DPMŽ v priebehu roku 2010 predložil výkaz len dvakrát, čím DPMŽ postupoval v rozpore so zmluvou.

Zmluva neobsahovala úpravu stanovenia ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré si mohol poskytovateľ uplatňovať ako ekonomicky oprávnené náklady vynaložené pri výkone vo verejnom záujme (čiastočne ich definoval zákon o cenách ako mzdové a ostatné osobné náklady, technologicky nevyhnutné priame a nepriame náklady, náklady obehu). V dôsledku absencie takejto úpravy DPMŽ do ekonomicky oprávnených nákladov zahrnul pri vyúčtovaní straty aj finančné prostriedky, vynaložené na jazykové vzdelávanie zamestnancov, na konzultácie v oblasti nakladania s osobnými údajmi a verejného osvetlenia. Pri týchto nákladoch nebolo možné preukázať ich spojitosť s výkonmi vo verejnom záujme. Tým, že mesto ako objednávateľ výkonov vo verejnom záujme neuplatňovalo efektívny kontrolný systém umožňujúci kontrolu plnenia ustanovení zmluvy, nespochybnilo dopravcom vyúčtované náklady za rok 2010 obsahujúce aj vyššie uvedené náklady.

Kontrolné prostredie spoločnosti, riadenie procesov a rizík vyhodnotila kontrola NKÚ ako primerané. Na základe zistených skutočností možno konštatovať, že kontrolné procesy na nižších stupňoch riadenia plnili svoju úlohu a v dostatočnej miere eliminovali vznik významných nezrovnalostí. Zistenia uvedené v správe o výsledku kontroly, týkajúce sa zmluvy, výpočtu preukázanej straty a nehospodárne a neúčinne vynakladaných prostriedkov možno hodnotiť ako zlyhanie kontrolného prostredia na vyššom stupni riadenia spoločnosti.

2. Hospodárenie obchodnej spoločnosti

Riadnu individuálnu účtovnú závierku k 31.12.2010 tvorili zákonom určené súčasti, t.j. súvaha, výkaz ziskov a strát a poznámky. Účtovná závierka bola zostavená za predpokladu nepretržitého pokračovania účtovnej jednotky vo svojej činnosti. Účtovné metódy a všeobecné účtovné zásady boli zhodné s lokálnymi štandardami, použili sa primerane počas celého kontrolovaného obdobia a účtovná jednotka ich aplikovala konzistentne s predchádzajúcim účtovným obdobím. V účtovných výkazoch boli vykazované požadované informácie za bežné účtovné obdobie a informácie za bezprostredne predchádzajúce účtovné obdobie.

Kontrolou bolo zistené, že poznámky ako riadna súčasť účtovnej závierky boli zostavené len pripojením podpisového záznamu štatutárneho orgánu účtovnej jednotky a bez uvedenia dátumu jej zostavenia, čo nebolo v súlade so zákonom o účtovníctve a opatrením Ministerstva financií SR, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva (ďalej len „opatrenie MF SR“), nakoľko poznámky neobsahovali všeobecné náležitosti účtovnej závierky a nespoľahlivo kvantifikovali niektoré údaje.

Kontrolou obsahovej časti poznámok bol zaznamenaný nesúlad s prílohou opatrenia MF SR, keď DPMŽ v časti o prehľade peňažných tokov neinformoval o použitej metóde vykazovania peňažných tokov z prevádzkovej činnosti, neuviedol dôvody nesúladu medzi sumami prehľadu peňažných tokov a príslušnými položkami vykázanými v súvahe, neinformoval o použitých zásadách prijatých na určenie obsahovej náplne a štruktúry peňažných prostriedkov a peňažných ekvivalentov v bežnom účtovnom období a neuviedol skutočnosti, ktoré nemajú priamy vplyv na peňažné toky, ale vplývajú na výsledok hospodárenia z bežnej činnosti a uvádzajú sa v prípade použitia nepriamej metódy vykazovania peňažných tokov. Poznámky DPMŽ ako účtovnej jednotky, ktorá disponovala právom poskytovať služby vo verejnom záujme, pričom prijímala náhradu za túto činnosť neobsahovali ani informácie o formách prijatej náhrady, o účtovných zásadách použitých pri priradovaní nákladov a výnosov a o organizačnej štruktúre účtovnej jednotky a jednotlivých činnostiach.

Poznámky ako celok boli stručné, obsahovali najmä základné informácie v predtlačенých formulároch, ktoré neboli komentované a spresnené, t.j. poznámky nedisponovali úplnou informačnou hodnotou, ktorá bola žiaduca z titulu potreby väčšej miery kontroly vzhľadom na financovanie spoločnosti z verejných prostriedkov a práva hospodárenia s verejným majetkom.

Riadna individuálna účtovná závierka DPMŽ bola overená audítorom, ktorý konštatoval, že poskytovala vo všetkých významných súvislostiach pravdivý a verný obraz finančnej situácie spoločnosti a výsledku jej hospodárenia za rok 2010.

Kontrolná skupina zistila, že výročná správa DPMŽ za rok 2010 neobsahovala všetky určené náležitosti v stanovenom rozsahu, kedy absentovalo uvedenie dostatočných informácií o vývoji účtovnej jednotky, o stave v ktorom sa nachádza, o významných rizikách a neistotách, ktorým je účtovná jednotka vystavená a o návrhu na vyrovnanie straty, čím kontrolovaný subjekt nepostupoval podľa zákona o účtovníctve.

Valným zhromaždením DPMŽ bola schválená riadna individuálna účtovná závierka za rok 2010, pričom bolo rozhodnuté, že dosiahnutá účtovná strata bude zaúčtovaná do neuhradenej straty z minulých období.

Kontrolou bola ďalej preverená vzorka dodávateľských faktúr. Vzorka bola vybraná náhodným výberom bloku položiek s dôrazom na predpokladanú rizikovosť obdobia. Vybraná vzorka primerane prezentovala stupeň činností, ktoré DPMŽ realizoval v roku 2010.

Kontrola bola zameraná na overenie správnosti zaúčtovania, správnosti účtovného obdobia a v súvislosti s výpočtom preukázanej straty aj na zabezpečenie hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti pri účtovaní nákladov na jednotlivé hospodárske strediská. Kontrolou bolo zistené:

Úhrada poskytnutých služieb daňového poradenstva za obdobie rokov 2008, 2009 a 2010 v sume 4 760 eur bola uskutočnená na základe nepreukázateľného účtovného záznamu, t.j. dodávateľskej faktúry, ktorej obsah nedokazoval skutočnosť priamo ani nepriamo. Nebolo tak možné identifikovať obsah účtovného prípadu, keďže z faktúry nebolo zrejmé, v akom rozsahu bola služba poskytnutá, absentoval údaj o cene za mernú jednotku a vyjadrenie množstva poskytnutých služieb minimálne ich priloženým súpisom, čo nebolo v súlade so zákonom o účtovníctve. Fakturácia predmetného nepreukázateľného daňového poradenstva bola vykonaná len na základe predchádzajúcej ústnej dohody. Existencia písomnej zmluvy nebola kontrolovaným subjektom potvrdená.

Kontrolou boli zistené nedostatky v účtovaní nákladov na jednotlivé hospodárske strediská, ktoré boli zahrnuté do výpočtu preukázanej straty za rok 2010:

- náklady jazykového vzdelávania,
- náklady na poradenstvo v oblasti ochrany osobných údajov,
- náklady na daňové poradenstvo za roky 2008 – 2010.

Účtovaním o nákladoch, ktoré nesúviseli s výkonom vo verejnom záujme a ich vynaloženie nespĺňalo podmienky hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti, bola preukázaná strata za rok 2010 navýšená celkom o 19 200,33 eur.

Opravné položky boli tvorené k rizikovým pohľadávkam na základe zásady opatrnosti a boli účtované v sume opodstatneného predpokladu zníženia hodnoty majetku oproti jeho oceneniu v účtovníctve.

Ku dňu zostavenia účtovnej závierky vytvorila účtovná jednotka na základe zásady opatrnosti na riziká a straty rezervy. Tvorené rezervy sa vzťahovali na povinnosti vyplývajúce zo všeobecne záväzných právnych predpisov a z uzavretých zmlúv.

Kontrolou bolo zistené, že DPMŽ nevytvoril rezervu na riziká a straty vyplývajúce z nájmovej zmluvy k nehnuteľnosti, u ktorej existovala povinnosť predmet nájmu vypratať a vrátiť do pôvodného stavu, čo nebolo v súlade s opatrením MF SR.

Kontrolou zistené nedostatky v oblasti vedenia účtovníctva neboli na základe ich hodnoty, povahy a kontextu považované za významné, teda neovplyvnili výsledky vykázané v účtovných výkazoch. Výkazy boli zároveň spoľahlivým podkladom pre kvantifikáciu výsledkov hospodárenia za rok 2010.

Vzhľadom na skutočnosť, že DPMŽ dosiahol za rok 2010 stratu, rezervný fond z celkového účtovného výsledku hospodárenia tvorený nebol.

Valnému zhromaždeniu bola predložená na schválenie riadna individuálna účtovná závierka za rok 2010 bez preukázateľne pripojenej výročnej správy za to isté účtovné obdobie, čím DPMŽ nepreukázal dodržanie Obchodného zákonníka.

Mesto ako objednávateľ výkonu prepravných služieb vo verejnom záujme nezrealizovalo ku dňu ukončenia kontroly NKÚ SR úhradu rozdielu celkovej straty vzniknutej z realizácie výkonov vo verejnom záujme za rok 2009 a 2010 a poskytnutými zálohovými úhradami. Predmetné neuhradené rozdiely (vyúčtovania) budú podľa uznesení Mestského zastupiteľstva v Žiline uhradené objednávateľom do 31.12.2012.

Finančnou analýzou hospodárenia DPMŽ bol získaný prehľad o stave majetku, záväzkov a vlastného imania ocenenom v peňažných jednotkách, o výsledku hospodárenia a finančnej situácii účtovnej jednotky. Predmetný rozbor bol primárne realizovaný na základe údajov účtovných výkazov (súvaha, výkaz ziskov a strát, prehľad peňažných tokov) a príslušnej dokumentácie (poznámky k účtovnej závierke, audit účtovnej závierky, výročná správa), ktoré v potrebnej štruktúre vyjadrili výsledky hospodárenia účtovnej jednotky za účtovné obdobie rokov 2008, 2009 a 2010.

Kontrolou výkazov riadnej individuálnej účtovnej závierky za účtovné obdobie rokov 2008 až 2010 bolo zistené, že hodnoty finálnych položiek (finančné účty, výsledok hospodárenia), do ktorých vyúsťujú špecializované bilancie výkazu ziskov a strát a prehľadu peňažných tokov, boli zhodne uvedené aj v súvahe. Predmetná zhoda nebola dodržaná v prípade hodnoty finančných účtov, t.j. zaznamenania zostatku peňažných prostriedkov na konci účtovného obdobia rokov 2009 a 2010. Výkaz o prehľade peňažných tokov za rok 2009 bol v časti vykazujúcej hodnotu zostatku peňažných prostriedkov na konci účtovného obdobia podhodnotený o 271 100 eur a v roku 2010 podhodnotený o 76 359 eur. Na základe uvedeného bol konštatovaný nesúlad údajov vykázaných kontrolovaným subjektom v rámci súvahy za rok 2009 a 2010 s údajmi vykázanými vo výkaze o prehľade peňažných tokov za to isté účtovné obdobie. Tento nedostatok bol spôsobený odčítaním nesplatených častí kontokorentného úveru v príslušnej položke výkazu o prehľade peňažných tokov.

Napriek predmetnému nedostatku boli posudzované výkazy považované za vzájomne previazané a spoľahlivé pre zrealizovanie finančnej analýzy.

Analýzou absolútnych finančných ukazovateľov v posudzovanom trojročnom období rokov 2008 až 2010 aplikovanou pre účely hodnotenia efektívnosti prevádzky spoločnosti, jej schopnosti spravovať svoje výdavky, efektivity jej úverovej politiky, jej úverovej bonity bolo zistené:

- nárast celkových pohľadávok o 266 %, pričom dominovali pohľadávky krátkodobé,
- zvýšenie záväzkov o 148 %,
- zníženie hodnoty vlastného imania o 45 % ,
- nárast cudzích zdrojov financovania o 16,80 %.

Dlhodobý (neobežný) majetok nebol krytý dlhodobými zdrojmi, čiže vlastným kapitálom a dlhodobým cudzím kapitálom a časť dlhodobého majetku bola financovaná z krátkodobých zdrojov. Uvedené skutočnosti svedčia o podkapitalizácii podniku, pričom tento stav bol v porovnávanom trojročnom období postupne prehlbovaný. Nekrytie dlhu vypovedá aj o tom, že podnik použil krátkodobý požičaný kapitál na financovanie dlhodobých aktív.

Stav finančných zdrojov v pokladni, na bankovom účte a v pohľadávkach bol menší ako hodnota krátkodobých cudzích zdrojov a celkové obežné aktíva neboli dvakrát väčšie ako krátkodobé cudzie zdroje. Pravidlo vyrovnávania rizík, ktorého zámerom je doceliť minimálne vyrovnanosť vlastného kapitálu s cudzími zdrojmi a tým znížiť mieru rizika nebolo v praxi aplikované.

Na základe informácií absolútnych a relatívnych ukazovateľov vyplývajúcich z účtovných výkazov vyhotovených za posudzované trojročné obdobie je možné konštatovať pretrvávanie negatívnych tendencií v dosahovaní optimálnych výsledkov hospodárenia i v nasledujúcich účtovných obdobiach. Postupné nežiaduce zvyšovanie neuhradenej straty minulých rokov kumulovaním ďalších záporných výsledkov hospodárenia je bez realizovania adekvátnych opatrení k zníženiu straty (optimalizácia a zníženie nákladov, zvýšenie výnosov) vysoko pravdepodobné i v ďalších obdobiach.

Ukazovatele likvidity merajúce schopnosť podniku uspokojovať bežné záväzky vypovedajú spoľahlivo o finančnej situácii podniku, ktorý bol po analýze označený za finančne nestabilný. Ukazovatele aktivity merajúce schopnosť využívať zdroje, t.j. efektívnosť hospodárenia podniku so svojim majetkom (aktívami) vypovedajú po analýze o dispozícii používať vložené prostriedky, merajú celkovú rýchlosť ich obratu a hodnotia viazanosť kapitálu v určitých formách majetku. Podľa hodnoty ukazovateľa doby obratu zásob, t.j. doby, počas ktorej je kapitál viazaný v určitej forme zásob, možno konštatovať nie najpriaznivejšiu úspešnosť DPMŽ v obrátkach zásob. Porovnaním vývoja ukazovateľa v časovom rade bol zrejмый stúpajúci, t.j. negatívny trend. Doba inkasa (obratu) krátkodobých pohľadávok mala negatívny rastúci trend prevyšujúci optimálnu hodnotu splatnosti do 30 dní. Negatívne tendencie v dobe splatnosti (obratu) krátkodobých záväzkov v hodnote vysoko nad 30 dní svedčili o neoptimálnej podnikovej platobnej disciplíne voči dodávateľom. Veľký rozdiel medzi oboma ukazovateľmi vypovedá o nekonsolidovanosti hospodárskych vzťahov.

Ukazovatele finančnej zadlženosti merajúce rozsah, v akom je podnik financovaný cudzím kapitálom informujú o miere zadlženia podniku a o schopnosti toto zadlženie znášať. Stupeň samofinancovania vyjadruje mieru samostatnosti, t.j. schopnosť kryť potreby vlastnými zdrojmi v klesajúcom, t.j. negatívnom trende v hodnote 21,10 %. DPMŽ postupne zväčšoval svoju závislosť na veriteľoch. Stupeň zadlženosti udáva mieru krytia majetku podniku cudzími zdrojmi v stúpajúcom, t.j. negatívnom trende v hodnote 78,90 %. Úverová zaťaženosť aktív a dlhodobá zaťaženosť aktív dopĺňajú ukazovateľ stupňa zadlženosti vyjadrujúci štruktúru cudzích zdrojov a z nich podiel bankových úverov, resp. dlhodobých cudzích zdrojov na krytí majetku podniku. Ich hodnota sa síce výhľadovo negatívne zvyšuje, nateraz je ale optimálna. Ukazovateľ „finančná páka“ vypovedajúci o tom, akú časť aktív tvorí vlastný kapitál, t.j. koľkokrát je celkový kapitál väčší ako vlastný kapitál má stúpajúci trend prekračujúci prijateľnú hornú hodnotu 3. Ukazovateľ tokového zadlženia vyjadrujúci, za koľko rokov je podnik schopný splatiť svoje dlhy vyprodukovanými zdrojmi meranými na báze zisku a odpisov má výhľadovo negatívne rastúce tendencie.

Ukazovatele rentability, t.j. výnosnosti merajúce výnosnosť podnikania (vloženého kapitálu), obvykle meranú vytváraným ziskom vyjadrujú po analýze mieru zisku DPMŽ. Predmetné ukazovatele zahŕňali úroveň a vývoj likvidity, aktivity a zadlženosti, teda syntetizovali výpovednú schopnosť predchádzajúcich ukazovateľov a vyjadrovali celkový výsledok podnikateľského úsilia. Rentabilita aktív (ROA) charakterizuje zhodnotenie celkových aktív DPMŽ výhľadovo v záporných, t.j. nepriaznivých hodnotách. Ako miera zisku je v prípade kontrolovaného subjektu vyjadrením neúčinnosti celkového vloženého kapitálu bez ohľadu na zdroj financovania ako aj schopnosti využívať zverenú prostriedky. Rentabilita vlastného kapitálu (ROE) vyjadruje meraním výnosnosť vlastného kapitálu. Jeho hodnota má logicky výhľadovo vyššiu a zápornú (nepriaznivú) hodnotu ako ROA. V tomto prípade je významným ukazovateľom ekonomickej neefektívnosti DPMŽ, t.j. vložené zdroje neprinášajú očakávaný efekt.

Analýzou ukazovateľov indikujúcich finančné zdravie DPMŽ a riziko vzniku platobnej neschopnosti metódou tzv. rýchleho testu bolo zaznamenané dosiahnutie 14 bodov v rámci 20 bodovej stupnice hodnotenia. Z predmetných výsledkov vyplynulo, že kontrolovaný subjekt mal prvé problémy a jeho výsledky hospodárenia indikovali hrozbu vzniku platobnej neschopnosti, v dôsledku čoho je nevyhnutné prijať adekvátne opatrenia.

3. Majetok a záväzky obchodnej spoločnosti

DPMŽ spravoval majetok mesta na základe nájomnej zmluvy. Mesto z titulu vlastníka udelilo DPMŽ plnú moc ku všetkým právnym úkonom, spojených s prenájmom a užívaním mestského majetku. Nájomná zmluva bola uzavretá na dobu určitú. Dodatkom k tejto nájomnej zmluve bola doba nájmu zmenená, z dodatku však nebolo vôbec zrejmé, či bola doba trvania zmluvy zmenená na dobu určitú, alebo dobu neurčitú – dodatok uvádzal obidve možnosti s výpovednou lehotou 3 mesiace.

K 31.12.2010 DPMŽ spravoval majetok mesta v celkovej hodnote 19 167 147,98 eur, z toho bol nehnuteľný majetok v sume 15 092 412,46 eur, rekonštrukcia verejného osvetlenia mesta v sume 4 054 701,08 eur a ostatný prenajatý majetok v sume 20 034,44 eur. Majetok mesta bol užívaný v zmysle nájomnej zmluvy a bola zabezpečená jeho ochrana.

Kontrolou bolo zistené, že údaje o nájomnom vzťahu k pozemkom mesta, trvajúcim viac ako 5 rokov neboli zapísané do katastra nehnuteľností, čím bol porušený katastrálny zákon.

Vlastný majetok DPMŽ bol vedený v účtovníctve a odpisovaný v zmysle odpisového plánu. Kontrola so stredným stupňom uistenia spočívala v preverení počiatkových stavov, prírastkov a úbytkov majetku a konečných stavov, na vybranej vzorke majetku bol preverený proces zaraďovania a účtovania. DPMŽ evidoval v rámci evidencie drobného majetku aj majetok, ktorý bol zaradený v roku 1996 a nebol ocenený. Kontrolou zistené nedostatky neovplyvňovali sumy vykazované v účtovných výkazoch.

Kontrolou procesu inventarizácie bolo zistené, že inventúrne súpisy a inventarizačný zápis neobsahovali všetky požadované náležitosti, t.j. neboli v súlade so zákonom o účtovníctve. Inventarizácia majetku, záväzkov a rozdielu majetku a záväzkov bola napriek zisteným nezrovnalostiam dostatočným podkladom pre uzávierkové činnosti v spoločnosti a bola vykonaná v zákonných termínoch. Zistené nedostatky nemali vplyv na preukázateľnosť účtovníctva.

DPMŽ prevzal záväzok mesta na projekt prevádzky verejného osvetlenia v sume 2 716 782 eur, vyplývajúci z dohody a postúpení práv a povinností. Investičné aktivity vyplývajúce zo záväzku boli financované z dlhodobého úveru, ktorý zvýšil úverové zaťaženie spoločnosti a to v oblasti, ktorá netvorila hlavnú, nosnú činnosť spoločnosti.

Kontrolou zmluvných vzťahov bolo zistené:

Zmluvy o realizovaní jazykového vzdelávania, ktorých predmetom bolo zabezpečenie jazykového vzdelávania v anglickom jazyku pre DPMŽ. Celkovo bola v priebehu roku 2010 vyfakturovaná suma 8 453,62 eur. Jazykového vzdelávania sa v kontrolovanom období zúčastňovalo priemerne 19 pracovníkov s rôznym pracovným zaradením. Jazykové vzdelávanie bolo realizované vo viacerých skupinách s celkovo tromi úrovňami znalosti (začiatočník, základný, viac/vyššie pokročilý), pričom najvyššiu úroveň navštevovali traja zamestnanci.

Prínos z takto vynaložených prostriedkov pre DPMŽ bol pri väčšine zamestnancov vzhľadom na ich pracovné zaradenie a ich predchádzajúce jazykové vedomosti sporný. Realizované vzdelávanie nebolo možné hodnotiť ako relevantné, keďže nebol preukázaný súvis medzi potrebou jazykového vzdelávania a pracovnými náplňami pracovníkov, ktorí sa ho zúčastňovali. Predmetná zmluva upravujúca jazykové vzdelávanie bola vo februári 2011 zo strany DPMŽ predčasne ukončená.

Finančné prostriedky vynaložené na jazykové vzdelávanie boli zo strany DPMŽ započítané do ekonomicky oprávnených nákladov hoci tieto náklady nesúviseli s výkonmi vo verejnom záujme. Realizácia jazykového vzdelávania nebola v uvedenom rozsahu a úrovni v čase nepriaznivých ekonomických ukazovateľov DPMŽ vzhľadom na prínos pre spoločnosť relevantná a náklady vynaložené na jazykové vzdelávanie nemožno hodnotiť ako hospodárne, efektívne a účinné.

Kontrolou bola preverená aj zmluva uzatvorená s konzultačnou spoločnosťou, ktorej predmetom bolo poskytovanie služieb v oblasti ochrany osobných údajov a vykonávanie ročných kontrol plnenia prijatých opatrení v oblasti ochrany osobných údajov v reálnych podmienkach objednávateľa. Zmluva bola uzavretá na dobu neurčitú s výpovednou lehotou 12 mesiacov. Suma mesačného plnenia zo strany DPMŽ bola dohodnutá vo výške 790,01 eur, pričom suma mala byť uhrádzaná aj v mesiacoch, v ktorých DPMŽ konzultačné služby nevyužil. Služby mali byť poskytované na základe vyžiadania DPMŽ. DPMŽ nevedel preukázať, že písomnou alebo inou formou požadoval vykonávanie konzultačných služieb a zároveň nedokázal preukázať vykonanie týchto služieb. Faktúry, na základe ktorých boli mesačné platby spoločnosti uhrádzané, neobsahovali súpisy vykonaných prác, len odvolanie sa na ustanovenie zmluvy, ktoré upravovalo platobné podmienky. Z titulu absencie dokladov potvrdzujúcich vykonávanie konzultačných služieb nebolo možné nadobudnúť dostatočné uistenie, že k realizácii daných služieb v skutočnosti došlo, resp. nebolo možné zistiť, v ktorých mesiacoch boli služby vykonané a v ktorých nie.

Zmluvnou povinnosťou konzultačnej spoločnosti bolo raz ročne vykonať kontrolu plnenia prijatých opatrení v oblasti ochrany osobných údajov v reálnych podmienkach objednávateľa a výsledok kontroly predložiť objednávateľovi vo forme hodnotiacej správy. Kontrolnej skupine boli predložené dva záznamy z kontroly v rokoch 2008 a 2010. DPMŽ nepredložil záznam z kontroly v roku 2009. Oba záznamy z kontrol konštatovali u DPMŽ nedostatky rovnakého charakteru, týkajúce sa nedostatočného spracovania bezpečnostného projektu a od toho sa odvíjajúce nedostatky v činnosti osoby zodpovednej za nakladanie s osobnými údajmi a spracúvania osobných údajov v podmienkach DPMŽ.

V priebehu obdobia medzi kontrolami v rokoch 2008 a 2010 teda nedošlo k pozitívnemu kvalitatívnemu posunu v oblasti ochrany osobných údajov. Celkovo vynaložil DPMŽ na konzultácie od začiatku platnosti zmluvy do jej ukončenia k 30.11.2010 sumu 30 810 eur, z toho suma za rok 2010 predstavovala 8 690 eur. Prínos takto vynaložených finančných prostriedkov však na základe vyššie uvedených skutočností nebolo možné preukázať a boli tak použité neúčinne a nehospodárne. Aj v tomto prípade boli finančné prostriedky vynaložené na konzultácie započítané do ekonomicky oprávnených nákladov, ktorými DPMŽ preukazoval stratu vzniknutú pri poskytovaní výkonov vo verejnom záujme za rok 2010.

4. Verejné obstarávanie

V priebehu kontrolovaného obdobia nebolo zo strany DPMŽ vykonané žiadne verejné obstarávanie. Kontrolovanému subjektu neboli od mesta ako vlastníka spoločnosti a zároveň verejného obstarávateľa, ani zo strany iného verejného obstarávateľa poskytnuté žiadne finančné prostriedky za účelom dodania tovaru, na uskutočnenie stavebných prác a na poskytnutie služieb. V decembri 2010 vyhlásil DPMŽ verejné obstarávanie na obstaranie dodávateľa generálnych opráv trolejbusov. Z dôvodu nedostatočného finančného krytia predmetu obstarávania bolo verejné obstarávanie vo februári 2011 zrušené.

Obstarávanie tovarov, služieb a prác bolo v podmienkach DPMŽ upravené internou smernicou, ktorá upravovala nejasným spôsobom zadávanie zákaziek, ktoré nespĺňali podmienky nadlimitných zákaziek. Postup pri obstarávaní zákaziek s tými istými parametrami bol upravený dvoma protikladnými spôsobmi, smernica obsahovala nezavedené skratky a nezohľadňovala špecifiká dopravného podniku, čím smernica nespĺňala požiadavku na exaktné vymedzenie kompetencií a umožňovala viacvýznamový výklad.

5. Zhodnotenie miery hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti prostriedkov vynaložených na mestskú hromadnú dopravu

Keďže objednávateľom výkonov vo verejnom záujme bolo mesto a ich realizátorom bol DPMŽ, nebolo možné posúdiť mieru hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti len z pohľadu DPMŽ. Miera hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti bola posudzovaná komplexne, v kontexte s podmienkami, ktoré pre realizáciu výkonov vo verejnom záujme vytváralo mesto.

Na základe zmluvy sa DPMŽ zaviazal vykonávať dopravné výkony v zmysle príloh k tejto zmluve a mesto ako objednávateľ dopravných výkonov sa zaviazalo uhradiť dopravcovi stratu, výhľadovo do roku 2011. Okrem toho, že zmluva neobsahovala niektoré povinné náležitosti v zmysle zákona o cestnej doprave, garantovala dopravcovi úhradu preukázanej straty a to aj výhľadovo do roku 2011. Takouto zmluvou nebol vyvíjaný dostatočný tlak na znižovanie prevádzkových nákladov, efektívnejšie využívanie kapacít a zvyšovanie príjmov dopravcu z realizácie týchto a ďalších služieb ako súčasť jeho podnikania. Malo by byť v záujme mesta ako poskytovateľa dotácie na krytie preukázanej straty zmluvne zabezpečiť podmienky vykonávania hromadnej dopravy hospodárne, efektívne a účinne.

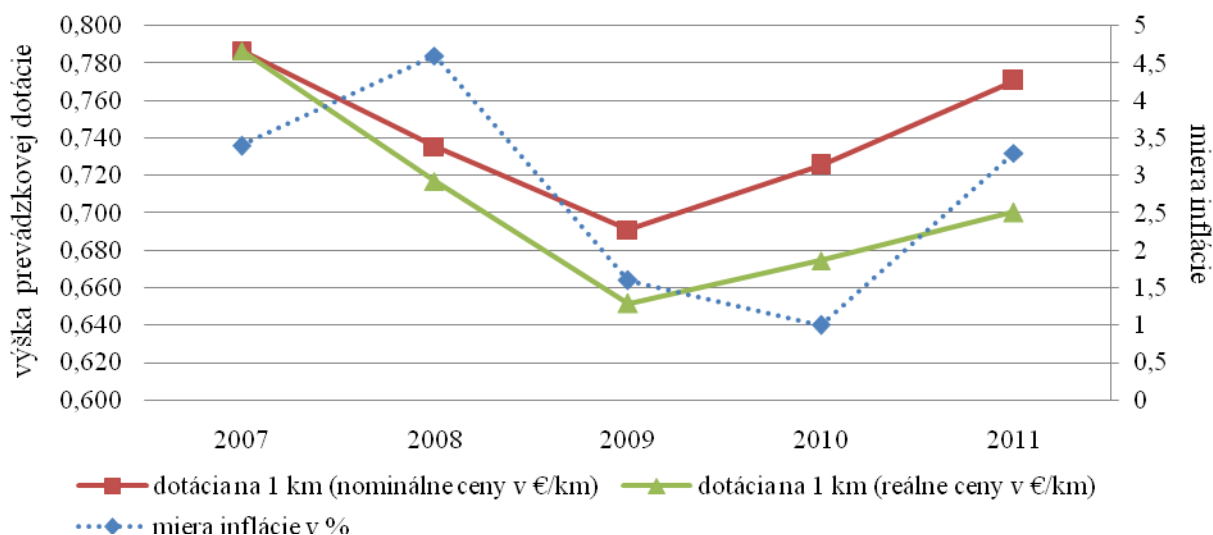
Okrem toho mesto nereflektovalo na aktuálnu situáciu znižovania počtu prepravených osôb a pokračovanie tohto trendu sa dalo očakávať aj výhľadovo do budúcnosti. Napriek týmto negatívnym tendenciám došlo k zazmluvneniu dopravných výkonov v rovnakom objeme na tri roky, pričom prepravný výkon klesal a ani plánované dopravné

výkony neboli dosiahnuté. Pri zazmluvnení dopravných výkonov v rovnakej výške v každom roku nebolo uvažované o rôznom počte dní pracovného pokoja v jednotlivých rokoch, hoci dopravný výkon v pracovné dni bol viac ako dvojnásobný oproti dňom pracovného pokoja.

Každoročné znižovanie počtu prepravených cestujúcich malo preukázateľný vplyv na znižovanie tržieb v hromadnej doprave. Jeden z merateľných ukazovateľov programového rozpočtu mesta za rok 2010 uvažoval s cieľovou hodnotou 12 500 tis. prepravených osôb – skutočnosť podľa programového rozpočtu bola 13 356 tis. prepravených osôb, ale v tomto počte bola zahrnutá aj skupina osôb, ktorá mala zabezpečenú bezplatnú prepravu. Bez uvažovania vplyvu osôb s bezplatnou prepravou sa ukazovateľ nepodarilo naplniť. Ani ďalšie ciele programového rozpočtu mesta sa nepodarilo naplniť – z plánovaného obstarania piatich vozidiel sa neobstaralo jediné a súčasne nebol naplnený ani dopravný výkon za rok 2010.

Kontrolou bolo zistené, že sa výška dotácie poskytnutej mestom, očistená o vplyv inflácie v prepočte na 1 km znižovala. Výška dotácie v nominálnych cenách dosiahne v roku 2011 takmer úroveň roka 2007, v reálnych cenách sa k tejto hodnote významne nepriblíži.

Výška prevádzkovej dotácie na 1 km v nominálnych a reálnych cenách vo vzťahu k roku 2007



V žiadnom z ustanovení zmluvy nebol definovaný inštitút primeraného zisku, jeho výška ani spôsob jeho stanovenia, pritom primeraný zisk mohol byť zdrojom reprodukcie vozidlového parku.

Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (ES) o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „nariadenie EPaR“) však zadefinovalo primeraný zisk ako zvyčajnú mieru návratnosti kapitálu v odvetví dopravy v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci. Príslušné ustanovenie zmluvy uvádzalo, že objednávateľ dopravných výkonov uhradí dopravcovi stratu vo verejnom záujme v zmysle príslušných platných predpisov, ktorým bolo v roku 2010 nariadenie EPaR, pričom pri výpočte tzv. čistého finančného vplyvu sa malo postupovať už podľa tohto nariadenia. Zo strany poskytovateľa dotácie tak nebol vytvorený finančný priestor pre efektívne vykonávanie činnosti hromadnej osobnej dopravy.

Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky

Spokojnosť cestujúcich s vybranými parametrami systému MHD bola stanovená analýzou príspevkov na webovom sídle dopravcu. Nereprezentatívnu vzorku respondentov tvorili osoby, ktoré sa zapojili do ankiet, zverejnených na webovom sídle dopravcu. S jednotlivými parametrami (interval, cestovná rýchlosť, kapacita vozidiel) bolo spokojných menej ako 50 % respondentov, na druhej strane viac ako 60 % príspevkov v internetovom fóre malo pozitívny charakter.

DPMŽ v roku 2010 prevádzkoval turistickú ubytovňu, ktorá slúžila aj ako ubytovňa pre vodičov. Prevádzka ubytovne bola stratová, v priebehu roka 2010 bola podnikateľsky využitá na menej ako 50 % a jej činnosť bola ekonomicky neopodstatnená.

Okrem toho DPMŽ prenajímal reklamné plochy na vozidlách, z činnosti bol vykazovaný zisk.

Pri vyúčtovaní straty za roky 2009 a 2010 DPMŽ vychádzal z ustanovení vyhlášky, ktorá bola v čase predkladania predmetného vyúčtovania straty z výkonov vo verejnom záujme mestskému zastupiteľstvu zrušená.

Obnova vozidlového parku bola realizovaná formou generálnych opráv, zmluva o výkonoch vo verejnom záujme v žiadnom z jej ustanovení neobsahovala požiadavku na rozsah a spôsob obnovy vozidlového parku, ani jeho štruktúru – tieto skutočnosti boli plne v kompetencii dopravcu.

Prehľad o nákladoch a výnosoch za činnosť MHD a za spoločnosť ako celok v eur:

Ukazovatele za MHD		Ukazovatele za spoločnosť ako celok	
ekonomicky oprávnené náklady („EON“), z toho:			
priamy materiál	1 117 364	tržby a výnosy z hospodárskej činnosti	8 864 326
priame mzdy	1 336 432	náklady na hospodársku činnosť	9 390 527
ostatné priame náklady	1 922 622	výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti	- 526 201
prevádzková réžia	2 340 318	tržby a výnosy z finančnej činnosti	66
správna réžia	890 916	náklady na finančnú činnosť	171 827
celkom EON	7 607 652	výsledok hospodárenia z finančnej činnosti	- 171 761
výnosy, z toho:		daň z príjmov z bežnej činnosti	0
tržby z výkonov	3 305 256	výsledok z hospodárenia z bežnej činnosti	- 697 962
výnosy z kapitálových dotácií	449 145	mimoriadne náklady, výnosy a daň	0
ostatné výnosy	409 887	hospodársky výsledok z mimoriadnej činnosti	0
dotácia z mestského rozpočtu	2 558 256		
výnosy a tržby celkom:	6 722 544	výsledok z hospodárenia za účtovné obdobie (účtovná strata)	- 697 962
rozdiel (strata z výkonov MHD)	- 885 108		

Celkovo v roku 2010 DPMŽ evidoval 44 kusov autobusov s priemerným vekom 9 rokov a rovnaký počet trolejbusov s priemerným vekom 16,4 roka. Len 20 % autobusov bolo v kategórii nízkopodlažné, nízkopodlažný nebol žiadny trolejbus – pritom takýto druh vozidiel zvyšuje mobilitu najmä starších ľudí, invalidov na vozičku a kočíkov. Štruktúra a vek vozidlového parku ovplyvňovali kvalitu cestovania a negatívne sa mohli prejaviť na znižovaní počtu cestujúcich.

Pre prípad nečakaných situácií bolo k dispozícii náhradné vozidlo a vodič. Pre prípad krízových situácií mala spoločnosť vypracovaný krízový plán, ktorý rátať aj s oneskorením niektorých spojov, resp. s vynechaním niektorých spojov.

Opravy dopravných prostriedkov boli zabezpečované vo vlastnej réžii DPMŽ, v prípade opráv, ktoré dopravca nebol schopný zrealizovať sám a v prípade generálnych opráv trolejbusov boli opravy realizované dodávateľsky.

Spoločnosť mala v meste k dispozícii dve prevádzky, logistická základňa dopravcu tak bola územne roztrieštená. V rámci fungovania spoločnosti preto dochádzalo k neoptimálnemu využitiu prostriedkov, keďže rôzne úkony boli realizované na rôznych prevádzkach a zvyšoval sa počet presunových kilometrov.

Medzi DPMŽ a železničným dopravcom bola uzavretá zmluva o spolupráci, na základe ktorej bol vytvorený systém spolupráce pri deľbe prepravných výkonov medzi DPMŽ a železničným dopravcom. Spolupráca mala niektoré znaky integrovaného dopravného systému, napr. spoločný cestovný lístok, medzi informačnými systémami oboch dopravcov boli zdieľané niektoré informácie. Spolupráca sa však týkala jedinej železničnej trate a do spolupráce nebola zapojená prímestská autobusová doprava. Navyše, spolupráca medzi oboma dopravcami bola nastavená neštandardne, napr. DPMŽ sa zaviazal zabezpečovať predaj cestovných lístkov na vlakových staniách v extraviláne mesta na trase regionálnej železnice. Finančný prínos spolupráce nevedel DPMŽ vzhľadom na spôsob sledovania nákladov a výnosov v účtovníctve preukázať.

Medzi objednávaním dopravných a prepravných výkonov na jednotlivých úrovniach neexistoval súlad, nakoľko objednávateľom výkonov DPMŽ bolo mesto, objednávateľom výkonov železnice bol štát a objednávateľom výkonov regionálnej autobusovej dopravy bol vyšší územný celok. Tým vzniklo riziko realizácie duplicitných prepravných výkonov a vzniku súbežnej dopravy.

V roku 2007 došlo z dôvodu zefektívnenia dopravných výkonov a s ohľadom na požiadavky verejnosti ku zmene v trasovaní liniek hromadnej dopravy. Navrhnuté trasovanie liniek bolo podrobené skúšobnej prevádzke, počas ktorej mala cestujúca verejnosť možnosť prejaviť naň svoj názor. Pri optimalizácii sa vychádzalo z predpokladov, odkiaľ a kam smerovať jednotlivé linky v dopravnej sieti, prioritu malo najmä napojenie na edukačné inštitúcie, nemocnice, sídliská a centrum mesta. Pri optimalizácii nedošlo k redukcii dopravných výkonov.

Základná dopravná obsluha mesta bola zadefinovaná – najmä cestovanie do škôl, do práce, do zdravotníckych zariadení, avšak bola determinovaná len finančnými možnosťami obstarávateľa dopravných výkonov.

Kontrolou bolo zistené, že v meste nebol konkretizovaný verejný záujem v oblasti hromadnej osobnej dopravy, nakoľko mesto nezostavilo plán dopravnej obslužnosti. Ponuka prepravných výkonov hromadnej dopravy v meste preto nemohla zodpovedať dopytu cestujúcich vzhľadom na frekvenciu, presnosť a pravidelnosť spojov, možnosť prestupu, vzdialenosť k zastávkam, bezpečnosť, výbavu a čistotu autobusov, tarifu, ako aj na prístup k informáciám dôležitým pre cestovanie, nakoľko tieto informácie neboli žiadnym aktom definované. Plán dopravnej obslužnosti mal na základe jestvujúcej alebo plánovanej štruktúry osídlenia a prognózy očakávaných prepravných prúdov stanovovať ciele a rámcové zámery na ponuku prepravných výkonov a ich financovanie, ako aj prípadné nutné investície, rovnako pri schvaľovaní cestovného poriadku a udeľovaní dopravných licencií malo mesto vychádzať z plánu dopravnej obslužnosti, ktorý však nebol prijatý – tieto skutočnosti indikovali nekoncepčný a nesystémový prístup pri riešení dopravnej problematiky v meste.

Prenos prepravného dopytu do menej atraktívneho času bol realizovaný bezplatným cestovaním osôb nad 70 rokov v čase mimo rannej špičky. Táto cieľová skupina s bezplatnou prepravou predstavovala viac než 1 mil. cestujúcich ročne. Pre skvalitnenie služieb cestujúcim bola zavedená služba predaja cestovných lístkov prostredníctvom služby SMS správ a sprístupnená aplikácia „cestovný poriadok pre mobilné telefóny“, zrealizovaná bola tiež nová webová stránka.

Opatrenia na zvýšenie počtu cestujúcich (napr. projekt Benefit) neriešili problém úbytku cestujúcich komplexne. Zrealizovaná intervencia vyriešila problém špecifickej skupiny obyvateľov mesta alebo vyriešila dopravnú obslužnosť určitého územia, napriek tomu neustále dochádzalo k znižovaniu počtu prepravených osôb.

V dôsledku absencie preferencie vozidiel hromadnej dopravy v meste sa zvyšoval celkový prepravný čas cestujúceho. Zvýhodnenie vozidiel hromadnej dopravy nebolo zrealizované ani formou aktívnej preferencie na križovatkách, ani formou pasívnej preferencie vytvorením samostatných jazdných pruhov, ak by to šírka cestnej komunikácie umožňovala. Hromadná doprava tak bola spolurpiteľom s individuálnou automobilovou dopravou v kongesciách rannej a poobednej dopravnej špičky.

Zhrnutie

Kontrolou boli zistené porušenia všeobecne záväzných právnych predpisov, najmä:

- zákona o cestnej doprave z dôvodu absencie zákonom požadovaných náležitostí v zmluve,
- zákona o účtovníctve, keď poznámky neobsahovali všeobecné náležitosti účtovnej závierky, niektoré údaje za rok 2010 neboli uvedené spoľahlivo, výročná správa za rok 2010 neobsahovala všetky náležitosti v stanovenom rozsahu, v jednom prípade bola zrealizovaná platba na základe nepreukázateľného účtovného dokladu, v inventúrnych súpisoch a inventarizačnom zápise absentovali niektoré zákonom požadované náležitosti,
- opatrení MF SR, kedy poznámky neobsahovali požadované náležitosti, nedisponovali úplnou informačnou hodnotou a nespoľahlivo kvantifikovali niektoré údaje v nich uvedené, nevytvorením rezervy k potenciálnym záväzkom s neistým časovým vymedzením a výškou,
- katastrálneho zákona, kedy nájomné právo nebolo zapísané v katastri nehnuteľností.

Kontrolou bolo ďalej zistené, že v roku 2010:

- DPMŽ nekonal v súlade so spoločenskou zmluvou, keď nemal vydané stanovy,
- sa v praxi neuplatňovala smernica pre vnútropodnikovú kontrolu a zlyhal kontrolný systém na vyššom stupni riadenia DPMŽ,
- zlyhal systém externej kontroly a monitorovania zo strany zakladateľa DPMŽ,
- DPMŽ nekonal v súlade so zmluvou,
- DPMŽ vynaložil náklady na jazykové vzdelávanie, ktoré nesúviseli s výkonmi vo verejnom záujme a na poradenské služby, pričom počas doby platnosti zmluvy nedošlo k pozitívnemu kvalitatívnemu posunu v konzultovanej oblasti. Prínos takto vynaložených finančných prostriedkov nebolo možné preukázať a boli tak použité neúčinne a nehospodárne. Náklady boli zahrnuté do výpočtu preukázanej straty za rok 2010,
- DPMŽ disponoval smernicou o verejnom obstarávaní, ktorá zmätočne upravovala procesy v obstarávaní tovarov a služieb a nezohľadňovala špecifiká dopravného podniku.

Finančnou analýzou DPMŽ boli zistené najmä:

Prehlbovanie negatívnych tendencií v dosahovaní optimálnych výsledkov hospodárenia, v posudzovanom období rokov 2008 až 2010 zvýšenie celkových záväzkov spoločnosti o 148 %, podkapitalizácia DPMŽ a nekrytie dlhu, negatívne hodnoty relatívnych ukazovateľov likvidity, aktivity, rentability a ukazovateľov finančnej zadlženosti. Z dosiahnutých výsledkov vyplynulo, že DPMŽ začal mať prvé problémy a jeho výsledky hospodárenia indikovali hrozbu vzniku platobnej neschopnosti, v dôsledku čoho je nevyhnutné prijať adekvátne opatrenia.

Zhodnotením miery hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti boli identifikované rezervy vo využívaní finančných a materiálnych zdrojov. Vo viacerých oblastiach nebol dosiahnutý výkonnostný štandard a ani plánované ukazovatele. Zároveň boli identifikované oblasti, predstavujúce potenciálne riziká vedúce k nehospodárnemu, neefektívnemu a neúčinnému vynakladaniu verejných prostriedkov. Zistené bolo najmä:

- nedostatočná zmluvná úprava vzťahov medzi DPMŽ a objednávateľom dopravných výkonov,
- znižovanie počtu prepravených osôb,
- nenaplnenie indikátorov programového rozpočtu mesta,
- nevytvorenie primeraného finančného zázemia zo strany mesta pre efektívne vykonávanie činnosti hromadnej osobnej dopravy,
- nehospodárne prevádzkovanie ubytovne,
- neoptimálne využitie prostriedkov z dôvodu územnej roztrieštenosti logistickej základne dopravcu,
- neštandardne nastavená spolupráca so železničným dopravcom pri del'be prepravnej práce,
- neexistencia plánu dopravnej obslužnosti mesta a absencia preferencie hromadnej dopravy v meste.

Odporúčania na riešenie kontrolou zistených nedostatkov:

- prijať smernicu upravujúcu postupy pri obstarávaní tovarov, služieb a prác v súlade s platnou legislatívou a potrebami spoločnosti, ktorá bude aplikovateľná a aplikovaná pri obstarávaní tovarov, služieb a prác. Úprava obstarávania tovarov a služieb internou smernicou s cieľom dosiahnuť hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť je žiaduca z dôvodu, že významná časť výdavkov na tovary a služby je uplatňovaná ako ekonomicky oprávnené náklady v rámci vyúčtovania straty z výkonov vo verejnom záujme,
- zosúladiť znenie zmluvy o službách vo verejnom záujme s platnou národnou a európskou legislatívou a zabezpečiť exaktné vymedzenie práv a povinností oboch strán a jasné podmienky poskytovania úhrad za výkony vo verejnom záujme,
- v prípade integrovaného dopravného systému prehodnotiť súčasnú spoluprácu so železničným dopravcom a najmä:
 - pre zabezpečenie optimálnej integrácie začleniť do spolupráce aj prímestskú autobusovú dopravu,
 - ustanoviť funkciu integrátora, ktorý bude vykonávať všetky kroky smerujúce ku koordinácii prepravných poriadkov, previazanosti trás liniek jednotlivých druhov dopravy a prerozdeľovaniu tržieb z cestovného podľa vopred stanoveného kľúča,
- obnovu vozidlového parku realizovať (v závislosti od disponibilných finančných prostriedkov) nákupom nových vozidiel, najmä nízkopodlažných,

- zamerať sa na optimalizáciu obehu vozidiel v dopravnej sieti, pri optimalizácii vychádzať z plánu dopravnej obslužnosti, vykonávať len výkony, ku ktorým existuje reálny dopyt, optimalizovať vnútorný obeh vozidiel, turnusy vodičov,
- v spolupráci s mestom zaviesť systém aktívnej preferencie vozidiel MHD na križovatkách s cieľom skrátiť prepravný čas, uprednostniť hromadnú dopravu v centre mesta voči individuálnej doprave reštrikčnými opatreniami, vykonávať osvetu a motivovať občanov k využívaniu hromadnej dopravy,
- aplikovať mechanizmy, ktorými by došlo ku zlepšeniu ukazovateľov finančnej analýzy.